

Rapport

TRAFIKUTREDNING DP GÄDDVIKEN OCH DP FÖRMANSBOSTADEN OCH UTBLICKEN



Slutrapport

2026-02-23

Uppdrag: 341260 Kvarnholmsvägen DP Gäddviken
Titel på rapport: Trafikutredning Dp Gäddviken och Dp
Förmansbostaden & Utblicken
Status: Slutrapport
Datum: 2026-02-23

Medverkande

Beställare: Kvarnholmen Utveckling AB (KUAB), Vasakronan
AB
Kontaktpersoner: Martin Enström (KUAB), Louis Sellgren
(Vasakronan), Emmy Gustafson (Vasakronan)
Konsult: Joakim Slotte, Jakob Fahlstedt, Jakob Olingdal,
Pontus Karlsson
Uppdragsansvarig: Elsa Wendel
Kvalitetsgranskare: Sophia Hammarberg

Revideringar

Revideringsdatum: 2026-02-23
Version: 1.6
Initialer JS

Sammanfattning

Tyréns har på uppdrag av Kvarnholmen Utveckling AB (KUAB) och Vasakronan genomfört en trafikutredning inom detaljplanearbetet för Dp Gäddviken och Dp Utblicken & Förmansbostaden i Nacka. Syftet med utredningen är att:

- beskriva de trafikmässiga förutsättningarna för detaljplanerna,
- beskriva och utvärdera vald trafikstruktur,
- beskriva konsekvenser i form av förändrade trafikflöden och förändrat kapacitetsutnyttjande i korsningar,
- föreslå åtgärdsförslag som kan arbetas in i det fortsatta planarbetet.

Utredningen visar att detaljplanernas har en gynnsam lokalisering ur ett trafikperspektiv. Servicefunktioner finns inom gångavstånd, förutsättningarna för cykelpendling till stora delar av Nacka, Stockholms innerstad och Söderort är goda. Kollektivtrafikförsörjningen är god och har potential att förbättras ytterligare när resandeunderlaget ökar. Vägkopplingar mot de större regionala trafiklederna finns men kapacitetsutnyttjandet är stort vid anslutningspunkterna. Med tanke på de goda förutsättningarna är det möjligt att planområdena får ett större gång- och cykelresande än vad Nacka kommun har idag medan bilresandet kan antas bli mindre.

Inom planområdena föreslås ett väl utbyggt gång- och cykelvägnät, i huvudsak i anslutning till det planerade gatunätet. Områdets topografi medför svårigheter i att skapa finmaskiga, gena och fullt tillgängliga kopplingar överallt. Inom utredningen föreslås en del åtgärder för att stärka förutsättningarna för gång och cykel, merparten av dessa bedöms relativt enkelt kunna arbetas in i planhandlingar eller i senare skeden. Enstaka utmaningar kopplat till tillgängligheten bedöms svårare att åtgärda med tanke på de topografiska förutsättningarna.

Busstrafiken får minskat antal hållplatser inom området men utredningen visar att planerad och befintlig bebyggelse fortsatt når hållplatser inom kort gångavstånd. Exakt lokalisering och utformning av hållplatser behöver studeras vidare i senare skeden.

Gatorna inom området uppfyller de krav Nacka ställer enligt Teknisk handbok. Flera av gatorna är återvändsgator vilket skapar behov av vändplatser som även kan användas av tyngre fordon. Detaljutformning av trafiksäkra vändplatser som kan användas av tyngre fordon behöver studeras vidare i det fortsatta planarbetet.

Parkeringsbehovet, inklusive parkering för rörelsehindrade, tillgodoses i ett antal gemensamma garage inom kvarteren. Om behov av ytterligare angöring uppstår finns goda förutsättningar att lösa detta längs med gatorna.

Trafikalstringsberäkning och en trafikprognos har tagits fram för området. Beräkningarna är synkroniserade med kommunens pågående utredningsarbete (inklusive trafikprognos) för Henriksdal-Kvarnholmen. Prognosen visar trafikflöden på 5 100 – 6 300 fordon per dygn (f/d) på Kvarnholmsvägen genom planområdet, 900 – 1 300 f/d på Sundsparksvägen, 300 – 1 000 f/d på Finnbergsvägen och 500 – 900 f/d på Strandgatan. Övriga gator och gångfartsområden blir mycket lågtrafikerade.

Kapacitetsutredning har gjorts för de större korsningarna inom planområdena. Resultatet indikerar att föreslagen utformning fungerar med prognosticerade trafikflöden.

Innehållsförteckning

1 Bakgrund	6
1.1 Pågående detaljplaner	6
1.2 Utredningens syfte	7
1.3 Rapportens upplägg	8
2 Nulägesbeskrivning	9
2.1 Trafiksituationen i närområdet	9
2.2 Förutsättningar för resor till och från Kvarnholmen	16
2.3 Hur reser invånarna idag?	20
3 Beskrivning och utvärdering av planförslag	23
3.1 Trafikstruktur	23
3.2 Utvärdering	30
3.3 Återkoppling till åtgärdsförslag i tidigare trafikutredning	43
4 Konsekvenser	44
4.1 Trafikalstring	44
4.2 Trafikprognos	46
4.3 Kapacitetsutredning	50

1 Bakgrund

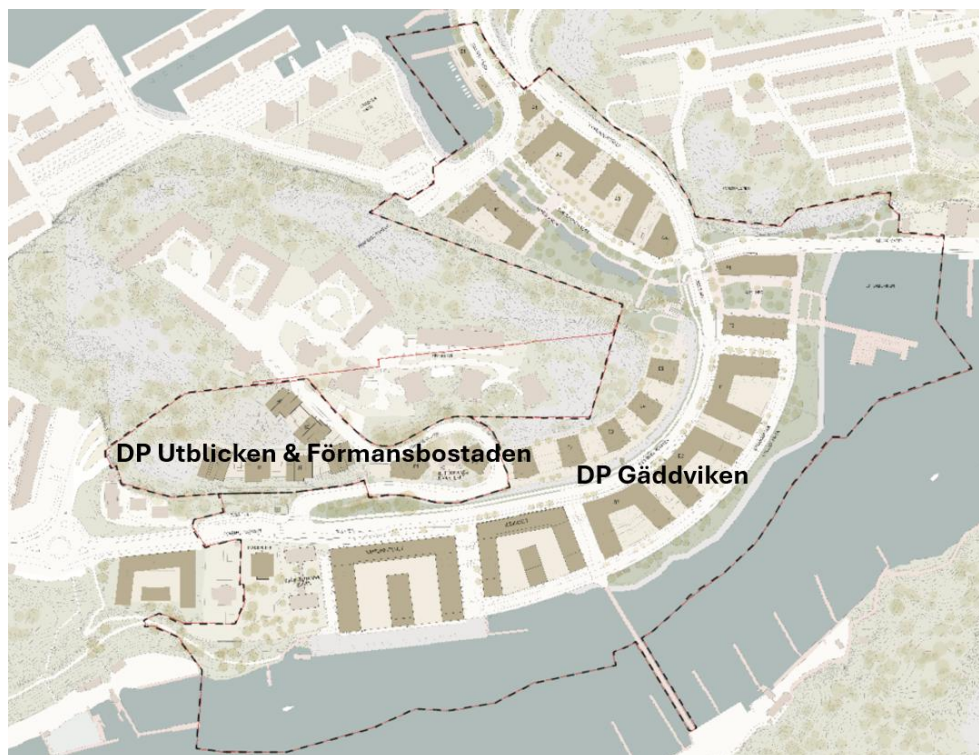
Kvarnholmen är en halvö på norra delen av Västra Sicklaön i Nacka, strax öster om Henriksdal och Södermalm. På Kvarnholmen pågår sedan ett par år tillbaka omfattande stadsutveckling. Mellan år 2012 – 2040 förväntas 3 700 nya bostäder med plats för ca 7 500 boende byggas. Området kommer även att rymma arbetsplatser (ca 500), en skola, tre förskolor, butiker, restauranger mm. För närvarande (januari 2026) har detaljplaner för ca 2 000 bostäder vunnit laga kraft och planarbete inom två ytterligare detaljplaner pågår – Dp Gäddviken och Dp Utblicken & Förmansbostaden. Dp Gäddviken omfattar ca 1 600 lägenheter, två förskolor, samt totalt ca 900 kvm lokalyta för handel och kontor. Dp Utblicken och Förmansbostaden omfattar ca 200 lägenheter och en förskola.

Tyréns har under hösten 2024 fått i uppdrag av detaljplanernas sökande, Kvarnholmen Utvecklings AB (KUAB) och Vasakronan, att genomföra en trafikutredning för detaljplanerna. I följande rapport redovisas utredningens resultat.

1.1 Pågående detaljplaner

Dp Gäddviken omfattar bebyggelse norr och söder om Kvarnholmsvägen mellan Finnbergsvägen – Södra vägen, samt ny bostadsbebyggelse och ny förskola vid den planerade Sundsparken. Detaljplanen inkluderar även huvudgatan Kvarnholmsvägen inom aktuellt område, samt de nya lokalgatorna Sundsparksvägen, delar av Södra vägen och Strandgatan. Inom detaljplanen återfinns även nya parker (Sundsparken, Parktorget och Strandparken). Pågående planarbete (januari 2026) utgår från ett förslag där byggelsen utgörs av flerbostadshus i kvartersstruktur mot Svindersviken, punkthus på Kvarnholmsvägens norra sida, friliggande lamellhus vid Parktorget och en blandning av kvartersbebyggelse, punkthus och lamellhus vid den planerade Sundsparken. Nuvarande förslag rymmer ca 1 600 lägenheter, två förskolor, ca 600 m² lokalarea för handel och ca 260 m² lokalarea för kontor. Parkering samlas i garage inom kvarteren.

Dp Utblicken och Förmansbostaden omfattar ny bostadsbebyggelse Finnbergsvägens västra sida, en ny förskola, samt delar av Finnbergsvägen. Pågående planarbete (hösten 2024) utgår från ett förslag där bebyggelsen utgörs av åtta punkthus med totalt 206 lägenheter. Bebyggelsen har angöring direkt mot Finnbergsvägen samt via en ny lokalgata/gångfartsområde. Parkering ordnas i garage inom kvarteren, dessa nås från Finnbergsvägen.



Figur 1 Dp Gäddviken och Dp Utblicken och Förmansbostaden. Illustration: SWMS/Kjellander Sjöberg/BoF

1.2 Utredningens syfte

Trafikutredningen görs i syfte att:

- Beskriva hur respektive detaljplan fungerar trafikmässigt och hur planerna knyter an till intilliggande infrastruktur.
- Ta fram trafikprognos som ska utgöra underlag till beräkning och bedömning av bullernivåer och luftkvalitet.
- Identifiera risker med förslaget och visa på hur dessa kan undanröjas, alternativt hur de negativa konsekvenserna av eventuella risker kan minimeras.
- Bedöma om detaljplanerna medför behov av förändringar i infrastrukturen utanför planområdena.

De större trafikrelaterade konsekvenserna (trafikflöden, kapacitetsutnyttjande i korsningar) kan variera beroende på om båda eller bara en av detaljplanerna genomförs, alternativt om bara delar av den mest omfattande detaljplanen (Dp Gäddviken) genomförs. Slutsatserna i denna utredning är baserade på ett maxscenari där båda detaljplanerna genomförs. Minskas antalet bostäder, arbetsplatser eller övriga

verksamheter kommer även trafikflödena bli mindre än vad som prognosticeras i utredningen.

1.3 Rapportens upplägg

Rapporten består av följande kapitel:

I **Kapitel 1** beskrivs kortfattat pågående och planerad stadsutveckling på Kvarnholmen och Finnberget, de aktuella detaljplanerna och syftet med trafikutredningen.

I **Kapitel 2** redogörs för trafiksituationen och infrastrukturen för de olika trafikslagen inom planområdena och dess närområden idag. Dessutom illustreras förutsättningarna för resor mellan planområdena och övriga Stockholmsregionen och hur invånarna i Nacka och på Västra Sicklaön reser idag.

I **Kapitel 3** beskrivs trafikstrukturen i det nuvarande planförslaget. Förslaget utvärderas utifrån Nackas riktlinjer och andra relevanta riktlinjer. Förslagets förtjänster och svagheter identifieras.

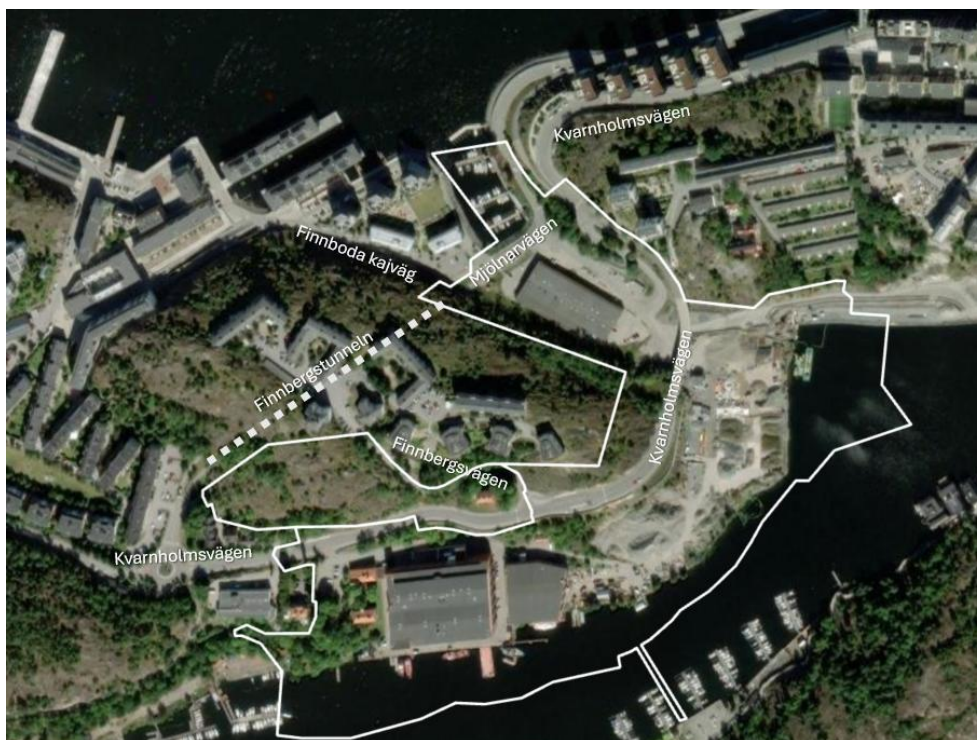
I **Kapitel 4** redovisas förväntad trafikalstring och trafikprognos för bil- och cykeltrafik om båda detaljplanerna genomförs. Utifrån prognosen bedöms om planförslagets valda utformningsprinciper vid större korsningspunkter fungerar.

2 Nulägesbeskrivning

I följande avsnitt redovisas hur trafiksituationen ser ut i nuläget, hur vägnäten ser ut för de olika trafikslagen, vilka svagheter och förtjänster som finns för respektive trafikslag idag samt hur förutsättningarna ser ut för resor inom området och till övriga delar av Stockholmsregionen med olika trafikslag.

2.1 Trafiksituationen i närområdet

Planområdena inkluderar de befintliga gatorna Kvarnholmsvägen och Finnbergsvägen (som båda planeras få helt eller delvis nya sträckningar genom planområdena), samt delar av Mjölnavägen. Dessa gator har även tillhörande infrastruktur för gång- cykel- och kollektivtrafik. Trafikstrukturen inom planområdena kommer att anslutas till befintliga trafikstrukturer österut (på Kvarnholmen), norrut (mot Finnroda kajväg) och västerut (mot Finnroda). I följande avsnitt beskrivs hur trafikstrukturen ser ut idag inom planområdena och deras närområde.



Figur 2 Befintlig gatustruktur inom och i direkt anslutning till planområdena. Bakgrundsbild: ESRI

Gångtrafik

Befintligt gångvägnät inom och i anslutning till detaljplaneområdena utgörs i huvudsak av gångbanor längs med gator, samt rekreativa gångstråk längs med Svindersviken och Saltsjön. De större gatorna har mestadels dubbelsidiga trottoarer, undantaget de delar av Tre Kronors väg där byggnation pågår, viadukten som endast har en kombinerad gc-bana på gatans södra/östra sida, samt Finnbergsvägen som endast har trottoar på västra sidan.

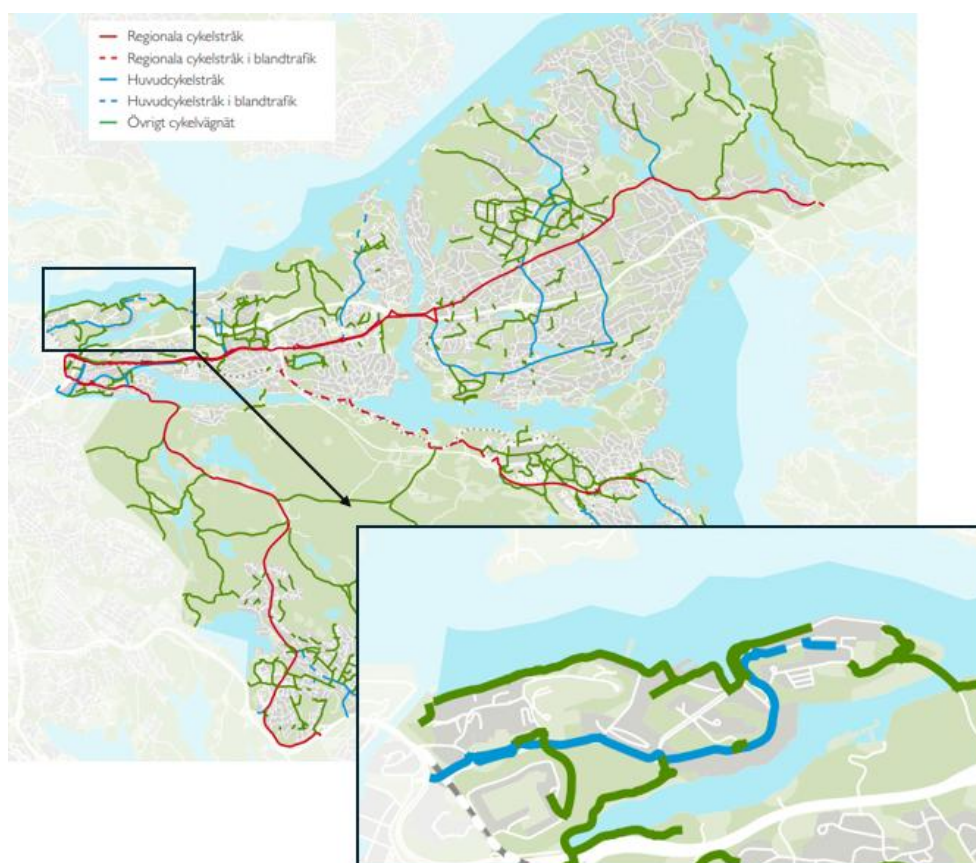
Vid kraftiga höjdskillnader är gångbanorna serpentinformade och/eller kompletterade med trappor. Mellan Kvarholmsvägen och Mjölnavägen är höjdskillnaden så kraftig att den endast kan tas upp av trappa och hiss. Övergångsställen finns regelbundet över de större gatorna, dessa är för det mesta inte hastighetssäkrade.



Figur 3 Befintligt gångvägnät på Kvarholmen. Bakgrundsbild: ESRI

Cykeltrafik

Nackas cykelvägnät är indelat i regionala cykelstråk, huvudcykelstråk och övrigt cykelvägnät, se Figur 4. De **regionala cykelstråken** binder samman kommunens olika delar med övriga Stockholmsregionen. Cykelvägarna som tillhör det regionala nätet ska dimensioneras för stora flöden och höga hastigheter. **Huvudcykelstråken** kopplar samman kommundelar, bostadsområden och målpunktsområden inom kommundelar, samt utgör länkar till regionala cykelstråk och kollektivtrafiknoder. Huvudcykelvägnätet ska ha hög utformningsstandard men dimensioneras för lägre cykelflöden och lägre hastigheter än de regionala stråken. Det **övriga cykelvägnätet** utgör lokala förbindelser, exempelvis inom bostadsområden, kopplingar till lokala målpunkter såsom skolor, samt stråk för rekreativ cykling. I detta nät förekommer cykling i blandtrafik frekvent och eventuella gång- och cykelbanor är sällan dimensionerade för högre hastigheter eller större flöden¹.



Figur 4 Nackas cykelvägnät och klassificering av cykelvägnätet inom detaljplaneområdena och deras närhet. Bilder: Nacka kommun

¹ Nacka kommun, 2024, Cykelprogram för Nacka kommun, s.12–13

Inom och i anslutning till planområdet finns separerade cykelbanor tillhörande huvudcykelnätet på delar av Kvarnholmsvägen och separerade cykelbanor tillhörande det övriga cykelvägnätet på Mjölnavägen och Finnboda Kajväg. I övrigt sker cykling i huvudsak i blandtrafik.

Genom cykelbanan på Kvarnholmsvägen finns en direkt förbindelse till viktiga regionala cykelstråk mot Södermalm, Hammarby sjöstad och Tyresö. Kopplingarna österut mot bland annat Nacka forum håller sämre standard, med smalare kombinerade gc-banor och i större utsträckning cykling i blandtrafik.

Kollektivverkehr

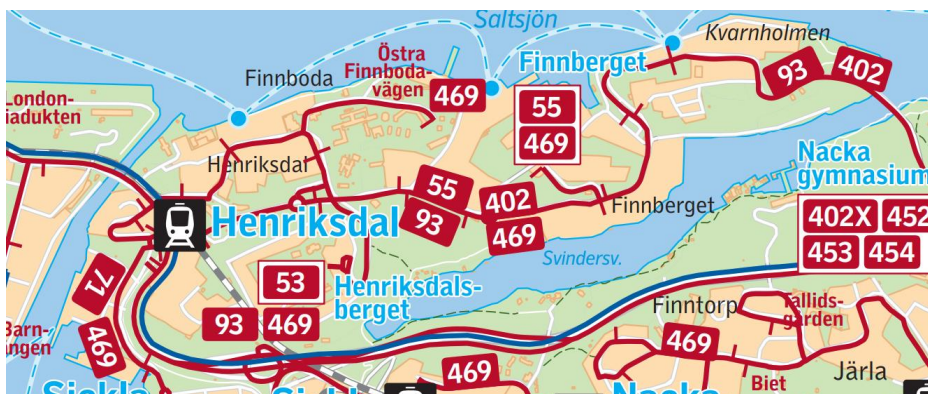
Detalplaneområdena trafikeras för närvarande av fyra busslinjer:

Linje 402 mellan Slussen – Nacka forum har 76 avgångar under trafikdygnet som för linjen varar mellan kl. 05 – 01. Under högtrafik går bussen i 10-minuterstrafik på Kvarnholmen. Med linje 402 nås Slussen på 17 minuter, Henriksdal på 6 minuter, Nacka gymnasium på 6 minuter och Nacka forum på 12 minuter.

Linje 53 mellan Finnberget – Tanto har 15 avgångar under trafikdygnet som för linjen varar mellan kl. 07-18. Under morgonrusningen avgår tre turer per timme från Kvarnholmen, övriga dygnet är trafiken glesare. Med linje 53 nås Slussen på 22 minuter, Södra station på 27 minuter och Tanto på 36 minuter.

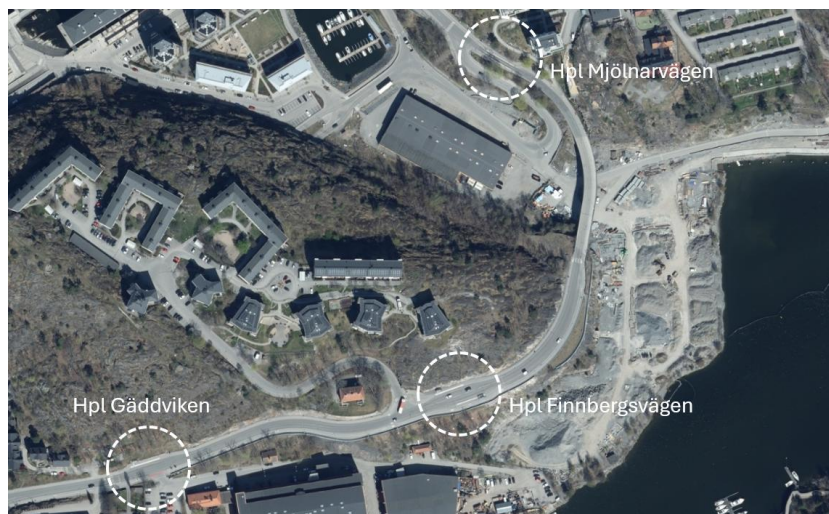
Linje 469 mellan Finnberget – Nacka sjukhus har en avgång per timme mellan kl. 8-18. Med linje 469 nås Nacka forum på 39 minuter och Nacka sjukhus på 58 minuter.

Linje 93 mellan Slussen – Jarlaberg är en nattbuss som under vardagar har fyra avgångar mellan kl. 01-05.



Figur 5 Kollektivtrafikutbud på Kvarnholmen. Bild: SL/Region Stockholm

Inom detaljplaneområdena finns i dagsläget tre hållplatser, se Figur 6.



Figur 6 Hållplatser inom planområdena. Bakgrundsbild: Lantmäteriet

Hpl Gäddviken har saxade hållplatslägen utformade som bussfickor i anslutning till cirkulationsplatsen Kvarnholmsvägen/Finnbergstunneln. I högtrafik går bussar i 10-minuterstrafik mot Slussen och restiden dit är 13 minuter. Antal påstigande är ca 5 per högtrafiktimme².

Hpl Finnbergsvägen är lokaliserad direkt öster om korsningen Kvarnbergsvägen/Finnbergsvägen. Hållplatsen är utformad som bussficka i båda riktningar. I högtrafik går bussar i 10-minuterstrafik mot Slussen och restiden dit är 14 minuter. Antal påstigande är 18 per högtrafiktimme³.

Hpl Mjölmarvägen är lokaliserad på Kvarnholmsvägen i anslutning till serpentinvägen mellan Kvarnholmsvägen – Mjölmarvägen. Hållplatsen är provisorisk och idag utformad som en dubbel stopphållplats. I högtrafik går bussar i 10-minuterstrafik mot Slussen och restiden dit är ca 15 minuter. Antal påstigande är 19 per högtrafiktimme⁴.

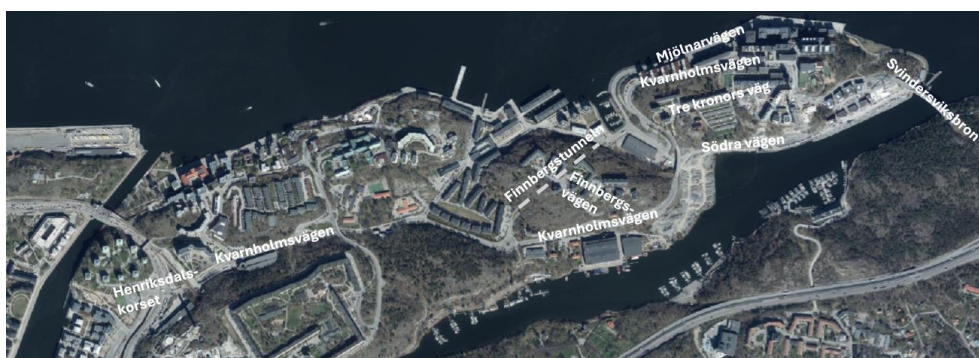
² Afry, 2024, Trafikutredning för Henriksdal-Kvarnholmen

³ ibid

⁴ ibid

Biltrafik

Planområdena ligger i eller i nära anslutning till Kvarnholmsvägen som utgör huvudgata genom området. Övriga gator i närområdet är mindre lokalgator/bostadsgator. Kvarnholmsvägen leder i öster till Svindersviksbron och i förlängningen Värmdöleden. I väster leder Kvarnholmsvägen vidare mot Danviken och Henriksdal, Värmdövägen och i förlängningen Stadsgårdsleden och Slussen på Södermalm. Biltrafik som har målpunkt utanför Nacka, Värmdö och Stockholms innerstad går i stor utsträckning via Södra länken som nås via Svindersviksbron-Värmdöleden eller Henriksdalskorset-Sicklavägen.



Figur 7 Vägnetet i närområdet. Bakgrundsbild: Lantmäteriet

Hastighetsgränser

Hastighetsgränserna i närområdet är generellt 30 km/tim, undantaget Kvarnholmsvägen längst väster om Finnbergsvägen samt Finnbergstunneln där skyltad hastighet är 40 km/tim.



Figur 8 Hastighetsgränser hösten 2025. Bakgrundsbild: ESRI

Trafikflöden

Trafikmätningar har gjorts regelbundet i närområdet de senaste tio åren, mätplatserna har dock varierat. I och med att närområdet är under omvandling har trafikens omfattning och karaktär varierat. I de senaste mätningarna har trafikflödet på Kvarnholmsvägen i anslutning till planområdena varit mellan 1 500 – 1 800 fordon per dygn.



Figur 9 Trafikflöden, mätningarna är alla gjorda i närtid men mätpunkterna har olika mätår.
Data: Nacka kommun

Svagheter i nuvarande trafiksystem

Under 2024 har Afry genomfört en trafikutredning för ett större geografiskt område (hela Henriksdal-Kvarnholmen). En del i utredningen har varit att identifiera trafikrelaterade svagheter i området. Följande svagheter rör de aktuella detaljplaneområdena⁵:

- Cykelbanan på Kvarnholmsvägen följer inte Nackas tekniska handbok avseende bredd.
- Cykelbanan på Kvarnholmsvägen byter sida.
- Hållplatserna följer inte RiGata-Buss, väderskydd saknas.
- Kopplingar mellan gångvägar och hållplatser behöver ses över.
- Lutningen på Kvarnholmsvägen kommer att öka till följd av planerad ombyggnad av gatan.
- Fortsatt bostadsutbyggnad vid Gäddviken och Finnberget kommer att öka belastningen på närliggande trafikplatser (Henriksdalskorset och Trafikplats Kvarnholmen).
- Busslinje 402 kommer att nå kapacitetstak om befolkningen ökar enligt prognos.

⁵ Afry, 2024, Trafikutredning Henriksdal-Kvarnholmen, s. 10–11

Inom utredningen har ett antal åtgärder tagits fram. Följande åtgärder rör aktuella detaljplaner⁶:

- Förse hållplatsen Finnberget med väderskydd.
- Få till en enhetlig cykelbana längs med Kvarnholmsvägen som uppfyller kraven i Teknisk handbok – åtgärda de smala sektionerna nedanför Finnberget och minimera antalet tillfällen där cykelbanan byter sida.

Under 2025 har Tyréns (på uppdrag av Kvarnholmen Utveckling AB) och Sweco (på uppdrag av Nacka kommun) genomfört trafikutredningar i syfte att bedöma trafiksituationen i Henriksdalskorset och konsekvenserna av pågående och kommande detaljplaner i Gäddviken, Utblicken och Förmansbostaden samt inom Henriksdalsprogrammet). Under 2025 har även Guidance to Zero genomfört en trafikutredning som kartlägger förutsättningarna för hållbar mobilitet i Henriksdal-Kvarnholmen och presenterar konkreta åtgärdsförslag för att stärka förutsättningarna.

2.2 Förutsättningar för resor till och från Kvarnholmen

I följande avsnitt redovisas ett antal kartbilder som illustrerar hur långt i Stockholmsregionen en resa tar beroende på vilket färdssätt som väljs. Mätningarna utgår från en punkt på den befintliga viadukten, i höjd med den planerade korsningen med Södra vägen.

Gång

De stora nivåskillnaderna gör att gångresor blir tidskrävande, framför allt i nord-sydlig riktning. Få befintliga målpunkter återfinns inom kort gångavstånd. Inom 15 minuters promenad från startpunkten nås Kvarnholmens centrum, Ebba Braheskolan och promenadstråk längs med Svindersviken och Saltsjön. Inom 30 minuters promenad nås bland annat Henriksdals station, Henriksdalshamnen, Hammarby sjöstad och Sickla köp kvarter.

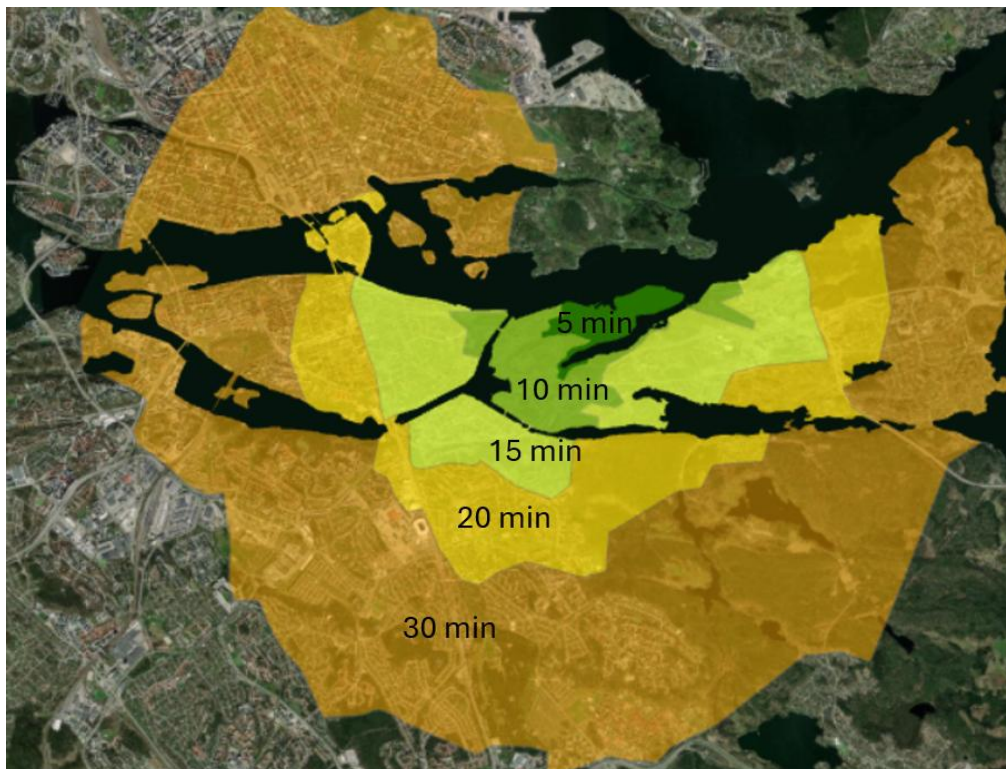
⁶ Afry, 2024, Trafikutredning Henriksdal-Kvarnholmen, s. 11–14



Figur 10 Hur stor del av närområdet som nås till fots inom 5, 10, 15, 20 och 30 min där den vita stjärnan markerar startpunkten. Bakgrundsbild: ESRI

Cykel

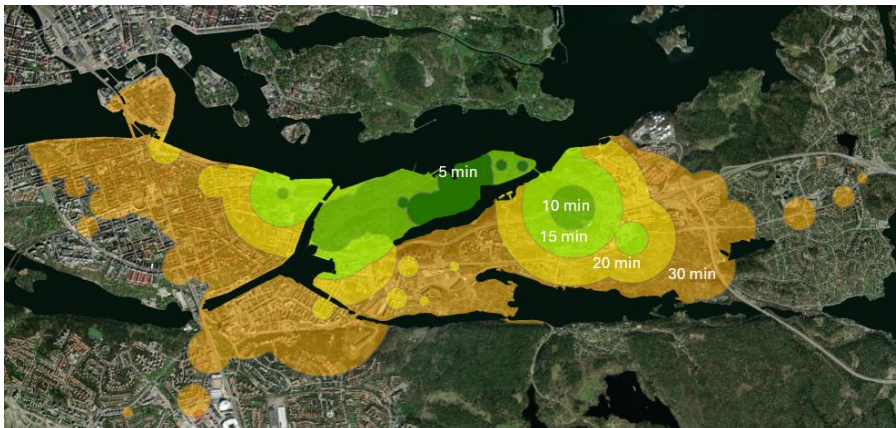
Kvarnholmen är lokaliserat inom bekvämt cykelavstånd från både centrala Nacka och centrala Stockholm. Inom 5 minuters cykelväg nås lokala målpunkter som Ebba Braheskolan och Kvarnholmens centrum. Inom 10 minuters cykelväg nås större målpunkter som Sickla köp kvarter och delar av Hammarby sjöstad. Inom 15 minuters cykelväg nås hela Södermalm öster om Götgatan, hela Hammarby sjöstad och större delen av Västra Sicklaön inklusive Nacka forum. Inom 30 minuters cykelväg nås större delen av Stockholms innerstad, hela Sicklaön och stora delar av Söderort inklusive Globenområdet, Årsta och Liljeholmen.



Figur 11 Hur stor del av närområdet som nås med cykel inom 5, 10, 15, 20 och 30 min.
Bakgrundsbild: ESRI, Data: Google Maps

Kollektivtrafik

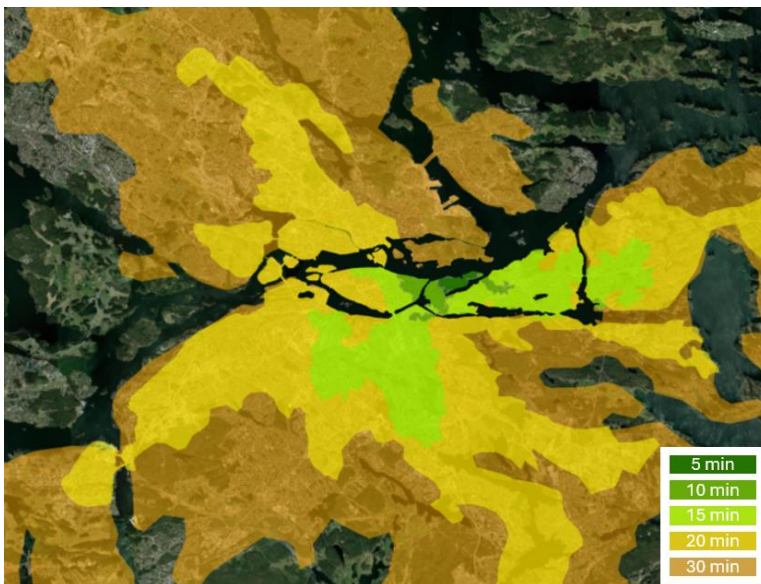
Resultatet i Figur 12 utgår från att resor inleds vid hållplatsen Mjölmarvägen och att resenären accepterar max 1 000 meters gångväg mellan målhållplats och slutgiltig destination. Av figuren framgår att hela Kvarnholmen, Danviken och Henriksdal, samt Nacka gymnasium, nås inom 10 minuter med kollektivtrafik. Inom 20 min nås Nacka forum, Hammarby sjöstad, Sickla köp kvarter, Slussen och de östra delarna av Södermalm. Inom 30 minuter nås hela västra Sicklaön, stora delar av Södermalm, Gamla stan, hela Hammarby sjöstad och Gullmarsplan.



Figur 12 Hur stor del av närområdet som nås med kollektivtrafik inom 5, 10, 15, 20 och 30 min, förutsatt att resenären accepterar max 1 000 meters gångväg från hållplats till målpunkt. Bakgrundsbild: ESRI, Data: SL

Biltrafik

Bilrestiden till närliggande målpunkter varierar kraftigt beroende på när på dygnet resan sker. I Figur 13 illustreras hur lång tid det tar att resa med bil mellan Kvarnholmen och olika delar av Stockholmsregionen under morgonens högtrafik⁷. Av figuren framgår att merparten av Sicklaön nås inom 15 minuter, liksom stora delar av Södermalm, Johanneshov, Årsta och Enskede. Inom 20 minuter nås stora delar av Stockholms innerstad, Söderort och Västerort och inom 30 minuter nås stora delar av Stockholmsregionen.



Figur 13 Hur långt en bilresa når på 5, 10, 15, 20 och 30 min. Bakgrundsbild: ESRI, Data: Google Maps

⁷ Datan utgår från Google maps restider under vardag kl. 07:30.

Sammanfattning

Kartbilderna ovan visar att gång i dagsläget är restidsmässigt konkurrenskraftigt endast till de mest lokala målpunkterna, dvs. verksamheterna vid Kvarnholmens centrum och förskolor i det absoluta närområdet. Kollektivtrafik är konkurrenskraftigt vid resor till närliggande knutpunkter, som Slussen, Henriksdal och Nacka forum, och har acceptabla pendlingstider till platser med direkt spårförbindelse till Slussen. Cykel är mycket konkurrenskraftigt vid resor inom närområdet, framför allt vid resor till målpunkter på Sicklaön (exempelvis Sickla köpkvarter och Nacka forum) och målpunkter på östra delen av Södermalm och i Hammarby sjöstad, men även vid resor längre bort inom Stockholms innerstad och Söderort.

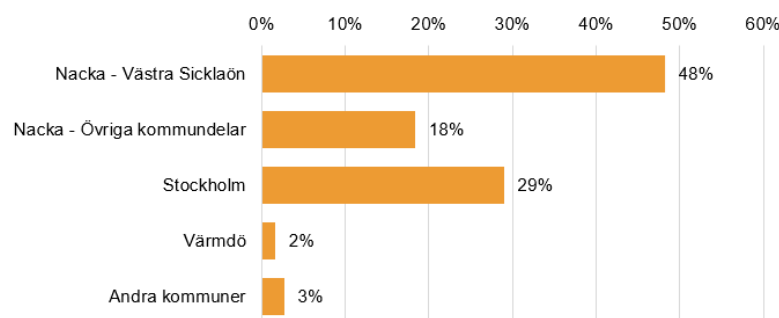
2.3 Hur reser invånarna idag?

Resvanor

Nacka kommun har i närtid gjort en större resvaneundersökning (RVU) (2024) baserad på mobilmastdata⁸. De senaste större traditionella RVU:erna som berör Nacka är Region Stockholms RVU från 2019⁹ och 2015¹⁰.

Resvanor i Nacka kommun 2023

En betydande del av resorna på Västra Sicklaön sker inom närområdet. RVU:n visade att nästan två tredjedelar av resorna som inleds på Västra Sicklaön hade destination inom kommunen, nästan hälften av resorna hade målpunkt inom Västra Sicklaön och nästan en fjärdedel hade målpunkt inom ca 500 meter från startpunkten.



Figur 14 Destinationer för resor som inleds på Västra Sicklaön. Källa: Tyréns/Nacka kommun, 2024, Resvanor i Nacka kommun

⁸ Tyréns/Nacka kommun, 2024, Resvanor i Nacka

⁹ Trafikanalys/Region Stockholm, 2020, Resvaneundersökning 2019

¹⁰ Trivector/Region Stockholm, 2017, Resvanor i Stockholms län 2015

Trots att en stor del av resorna sker inom närområdet är bil det vanligaste färdssättet i Nacka kommun och även på Västra Sicklaön. RVU:n visade att Nackaborna i snitt gjorde följande resor¹¹:

- 1,2 bilresor per dag
- 0,3 kollektivtrafikresor per dag
- 0,3 gångresor per dag
- 0,2 cykelresor per dag

Studerades endast resorna som inleds på Västra Sicklaön är bilandelen marginellt mindre och gång- och kollektivtrafikandelarna marginellt större.

Resvanor i Stockholms län 2019 och 2015

Region Stockholms senaste RVU¹² visar likvärdiga resultat för Nacka kommun. Undersökningen visade lika stort antal bilresor per dag men betydligt fler kollektivtrafikresor (0,6 per dag) och något fler gångresor (0,4 per dag).

Undersökningen 2015 visade mindre antal bilresor i Nacka kommun (1,0 per dag), fler kollektivtrafikresor (1,0 per dag) och samma antal gång- och cykelresor som Nackas senaste egna RVU.

Resvaneundersökning på Kvarnholmen 2025

Tyréns genomförde på uppdrag av Kvarnholmen Utveckling AB en resvaneundersökning på Kvarnholmen under november 2025¹³. Undersökningen besvarades av 548 personer. Ungefär 80 % av respondenterna har tillgång till bil och de flesta använder den relativt ofta. Hälften av respondenterna använder bil minst 3 dagar i veckan. Av undersökningen drogs samtidigt slutsatsen att invånarna på Kvarnholmen visar en stor flexibilitet i sina resvanor. Vid resor till arbetsplatsen är kollektivtrafiken det dominerande färdssättet och endast 10 % av respondenterna gör en bilresa till sin arbetsplats under en genomsnittlig vardag. Vid fritidsresor utanför arbetstid används bil i betydligt större utsträckning.

Sammantaget indikerade undersökningen att invånarna alstrar kring 0,8 – 0,9 bilresor som belastar vägnätet på Kvarnholmen per invånare och dag och att en betydande del av dessa sker utanför rusningstid. Detta är något mindre än vad tidigare resvaneundersökningar har visat men i linje med de trafikmätningar som Nacka kommun har genomfört i stadsdelen.

¹¹ Tyréns/Nacka kommun, 2024, Resvanor i Nacka kommun

¹² Trafikanalys/Region Stockholm, 2020, Resvaneundersökning 2019

¹³ Tyréns, 2025, Resvanor på Kvarnholmen

Skolresor

Nacka kommun har sedan 2015 genomfört resvaneundersökningar i skolor¹⁴ med årskurs F-6 i syfte att mäta vad arbetet med att minska bilskjutsandet till skolor i kommunen resulterar i.

Under perioden 2015–2024 har 32 % av barnen blivit skjutsade till skolan. Studeras endast skolorna på Västra Sicklaön har 21 % av barnen blivit skjutsade till skolan under samma period.

Bilinhav

Bilinhavet på Kvarnholmen är något lägre än i kommunen som helhet. Den senaste framtagna statistiken för bilinhav i stadsdelen är från 2021 och visade på 0,3 bilar per invånare¹⁵.

¹⁴ Nacka kommun, 2015–2024, Resvaneundersökning, <https://www.nacka.se/stadsutveckling-trafik/cykla-i-nacka/ga-och-cykla-till-skolan/resvaneundersokning/> (tillgänglig 2024-11-22)

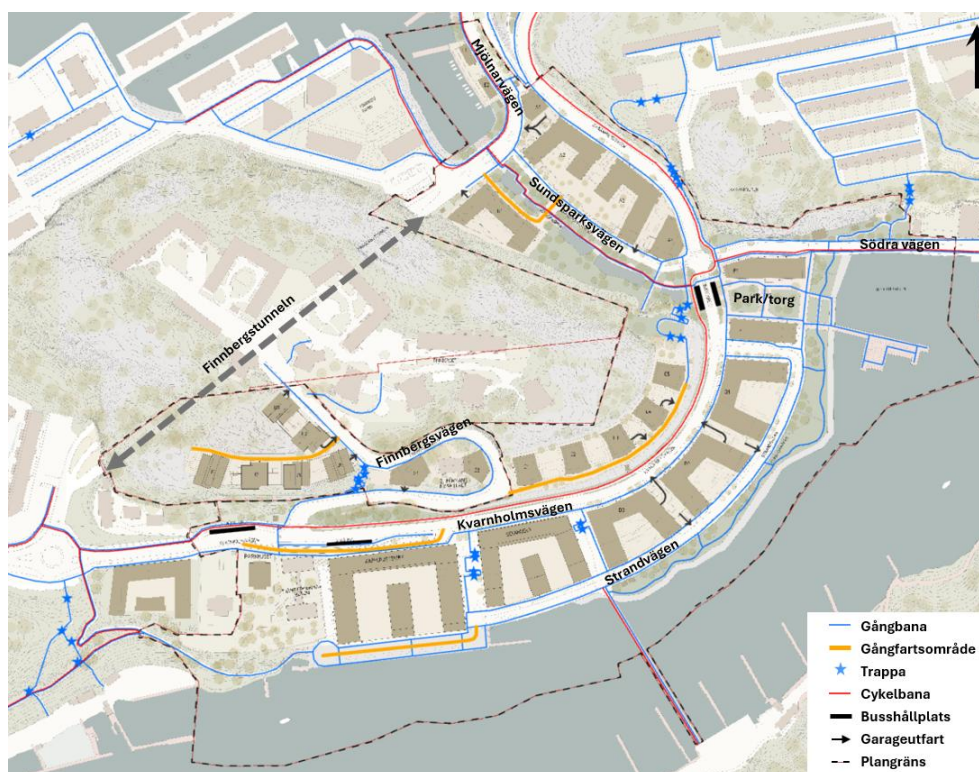
¹⁵ Afry, 2024, Trafikutredning Henriksdal-Kvarnholmen

3 Beskrivning och utvärdering av planförslag

I följande avsnitt beskrivs den föreslagna trafikstrukturen, beskrivningen görs uppdelad per trafikslag. Därefter görs en utvärdering av trafikstrukturen och de konkreta utformningsförslag som finns baserad på Nackas riktlinjer (Teknisk handbok) och andra relevanta riktlinjer.

3.1 Trafikstruktur

Figur 15 redovisar den föreslagna gatustrukturen inom planområdet samt kopplingar till befintlig gatustruktur i närområdet. I följande avsnitt beskrivs trafikstrukturen per trafikslag kortfattat.



Figur 15 Trafikstruktur. Bakgrundsbild: SWMS/Kjellander Sjöberg/BoF

Gångtrafik

Gångvägnätet består av gångfartsområden, trottoarer, friliggande gångbanor, trappor och förbindelser över vattnet.



Figur 16 Planerat och befintlig gångvägnät. Bakgrundsbild: SWMS/Kjellander Sjöberg/BoF

DP Gäddviken

Kvarnholmsvägen föreslås få ändrad sektion med enkelsidig gångbana i stället för dagens dubbelsidiga. Gångbanan föreslås anläggas intill den nya bebyggelsen vilket innebär att gång- och cykelbanor växlar sida vid Södra vägen.

Sundsparksvägen har i förslaget enkelsidig gångbana närmast entréer, intill Sundsparksvägen ligger Sundsparken där ett friliggande gångstråk planeras, dessutom föreslås ett kortare gångfartsområde intill den planerade förskolan i parkens nordvästra del.

Strandvägen har dubbelsidig gångbana och dessutom parallellt en parkstig i grönytan mot Svindersviken. Via Strandvägen nås den föreslagna gång- och cykelbron över Svindersviken, vilken bidrar till betydligt genare gångresor till Sickla köp kvarter och kommande tunnelbanestation.

Södra vägen och Mjölmarvägen, som byggs om som en del inom redan antagna detaljplaner på Kvarnholmen, har båda dubbelsidiga gångbanor.

Strax söder om platsen där Södra vägen ansluter till Kvarnholmsvägen föreslås en ny park, i denna rapport benämnt Parktorget. Denna utgör gångkoppling mellan Kvarnholmsvägen och promenadstråk och bryggor längs med Svindersviken.

På flera platser är nivåskillnaderna så stora att de endast kan överbryggas med trappor, detta gäller exempelvis kopplingen mellan Sundsparken och de nya punkthusen längs med Kvarnholmsvägen, kopplingen mellan Kvarnholmsvägen och Tre Kronors väg, samt de västra kopplingarna mellan Kvarnholmsvägen och Strandvägen.

Ett par lämpliga lägen för korsningspunkter har redan i detta skede kunnat identifieras på Kvarnholmsvägen, dessa återfinns i anslutning till busshållplatser. När förslaget genomförs kommer sannolikt ytterligare korsningspunkter behöva utredas vidare.

Dp Utblicken & Förmansbostaden

Finnbergsvägen behåller i förslaget nuvarande utformning med enkelsidig trottoar på västra sidan. De nya punkthusen väster om Finnbergsvägen och norr om Kvarnholmsvägen kopplas samman med Finnbergsvägen via gångfartsområden.

Cykeltrafik

Cykelvägnätet består både av separerade cykelbanor och cykling i blandtrafik. Cykelparkering ordnas i cykelförråd inom byggnaderna.



Figur 17 Planerat och befintligt cykelvägnät. Bakgrundsbild: SWMS/Kjellander Sjöberg/BoF

Dp Gäddviken

På Kvarnholmsvägen föreslås cykelbana som liksom idag är enkelsidig, men i förslaget byter den sida jämfört med idag (till norra sidan mellan cirkulationsplatsen Finnbergsvägen/Kvarnholmsvägen och korsningen Kvarnholmsvägen/Södra vägen och därefter vidare mot Kvarnholmen på västra sidan). Cykelbanan föreslås göras 2,5 meter bred för att uppfylla Nacka kommuns standard för huvudcykelstråk.

Dubbelriktad, separerad cykelbana är sedan tidigare utbyggd på Södra vägen (norra sidan) och Mjölnavägen (västra/norra sidan), även inom ej detaljplanlagt område.

I Sundsparken finns förutsättningar att skapa ett användbart cykelstråk i det planerade parkstråket. På intilliggande Sundsparksvägen kommer cykling att ske i blandtrafik.

Över Svindersviken föreslås en ny gång- och cykelbro som möjliggör för kortare och snabbare gång- och cykelresor mot Sickla köpkvarter och kommande tunnelbanestation.

Cykling i blandtrafik föreslås även på den relativt lågtrafikerade gatan Strandgatan. Gatan gränsar mot park och det kan finnas möjlighet att bredda planerad gångbana så att även cykeltrafik ryms. Detta bör genomföras om gång- och cykelbron över Svindersviken genomförs. Då bör även cykeltrafik möjliggöras på den föreslagna gångkopplingen mellan Strandgatan – Södra vägen, utrymme för detta finns.

Förslaget innebär att bebyggelsen längs med Kvarnholmsvägen och Sundsparksvägen inte har direkt koppling mellan entré och cykelbana, gatorna måste först korsas. Ordnade korsningspunkter (exempelvis cykelöverfarter) föreslås i anslutning till busshållplatser.

Dp Utblicken & Förmansbostaden

Cykling föreslås ske i blandtrafik på Finnbergsvägen och på gångfartsområdet som leder fram till bostadsbebyggelsen.

Busstrafik

Förslaget innebär att befintliga hållplatser på Kvarnholmsvägen ersätts. Hållplatsen Gäddviken får ungefär samma läge för västergående bussar som idag, läget för östergående bussar flyttas ca 300 meter österut. Hållplatsen hamnar därmed i direkt anslutning till den föreslagna flyttade korsningen Kvarnholmsvägen/Finnbergsvägen. Båda hållplatslägena utformas med hållplatsficka.

Hållplatserna Finnbergsvägen och Mjölmarvägen utgår och ersätts av en ny hållplats i anslutning till den föreslagna korsningen Kvarnholmsvägen/Södra vägen. Hållplatserna föreslås utformas som enkla stopphållplatser.

Förslaget innebär följande hållplatsavstånd för de linjer som trafikerar området:

- Hpl Finnboda Hamn – Hpl Gäddviken: ca 460 meter
- Hpl Gäddviken – Hpl Södra vägen: ca 420 meter
- Hpl Södra vägen – Hpl Tre Kronor: ca 510 meter

För busstrafiken är detta acceptabla hållplatsavstånd och avstånden möjliggör för acceptabla gångavstånd till hållplats för merparten av de boende och verksamma i området.

Biltrafik

Dp Gäddviken

Kvarnholmsvägen utgör huvudgata genom området. Kvarnholmsvägen utformas med en 7,0 meter bred körbana uppdelad på ett körfält per riktning. Korsningspunkter med Finnbergsvägen, Strandgatan och Södra vägen/Sundsparksvägen utformas som enkla 3-/4-vägs korsningar. Vilken reglering som är lämplig med hänsyn till förväntade trafikflöden diskuteras i kapitel 4.

Strandgatan blir en lågtrafikerad gata vars syfte är att koppla samman ny bostadsbebyggelse med Kvarnholmsvägen. Gatan utformas med en 5,5 meter bred körbana.

Södra vägen blir en lågtrafikerad gata vars syfte är att koppla samman ny bostadsbebyggelse på södra Kvarnholmen med Kvarnholmsvägen. Gatan förses med en 6,0 m bred körbana uppdelad på ett körfält per riktning.

Sundsparksvägen blir en lågtrafikerad smal gata som i princip bara ska användas för in- och utfart från garaget tillhörande bebyggelsen längs med

gatans södra del. Gatan rymmer dubbelriktad trafik på en cirka 5,5 meter bred körbana.

I Sundsparken föreslås även ett mindre gångfartsområde i en slinga som ansluter till Mjölnavägen och Sundsparksvägen.

De nya bostadshusen på Finnberget ansluts till Finnbergsvägen via ett gångfartsområde där breddmättet möjliggör för en skyddad zon för fotgängare närmast fasaderna.

Dp Utblicken & Förmansbostaden

Finnbergsvägen kopplar samman nya punkthus väster och öster om gatan med Kvarnholmsvägen. Finnbergsvägen föreslås få ungefär samma utformning som idag, med 7–8 m bred körbana som breddas upp kraftigt vid den 90-gradiga svängen och vid anslutningen till Kvarnholmsvägen. Anslutningen mot Kvarnholmsvägen flyttas västerut.

Ny bostadsbebyggelse ansluts till Finnbergsvägen via ett gångfartsområde med smal genomgående köryta (ca 4,5 meter) som regelbundet breddas vilket möjliggör mötesplatser.

Bilparkering

Dp Gäddviken

Boendeparkering ordnas i garage, för det mesta samlas flera byggnaders parkering i större gemensamma garage. Parkering för rörelsehindrade ordnas i garage. I de fall garage saknas inom kvarteret kan det bli aktuellt att ordna enstaka parkeringsplatser för rörelsehindrade på tomtmark, inom 25 meter från entré.

Bebyggelsen längs med Kvarnholmsvägen/Strandgatan får olika lösningar. Kvarteren längst västerut ("Kafferosteriet" och "Scenhuset") får garage som nås via Strandgatan, alternativt via en befintlig tunnel till Finnbergstunnelns västra mynning. Övriga kvarter upp till Södra vägen får samlad parkering i två garage som båda har två plan, där det övre planet får utfart mot Kvarnholmsvägen och det under planet får utfart mot Strandgatan. Det kommer inte att vara möjligt att köra bil mellan våningsplanen i garagen.

Bebyggelsen längs med Sundsparksvägens östra sida får samlad parkering med utfarter mot Sundsparksvägen och Mjölnavägen. Den planerade förskolan vid Sundsparken får garage med utfart mot Mjölnavägen.

Punkthusen på Finnberget får samlad parkering i garage som nås från det föreslagna gångfartsområdet, undantaget husen i mitten som får utfart mot Finnbergsvägen.

Utöver boendeparkering ger förslaget möjlighet att vid behov skapa gott om angöringsplatser i ficka längs med Kvarnholmsvägen, Finnbergsvägen, Strandgatan, Sundsparksvägen och Södra vägen. I Figur 18 nedan redovisas möjliga angöringsplatser. Hur många av dessa som kommer att behöva användas som angöringsplatser studeras i ett senare skede. Av figuren framgår att det vid behov kommer att vara möjligt att ordna angöring inom 25 meter från all planerad bebyggelse och från nästan samtliga illustrerade entréer.

Dp Utblicken & Förmansbostaden

Punkthusen får samlad parkering i garage med utfart direkt mot Finnbergsvägen. Därutöver ryms angöring och parkering för rörelsehindrade inom 25 meter från bostadsentréer på gångfartsområdet.



Figur 18 In- och utfarter till parkeringsgarage, möjliga angöringsplatser i gata och 25-meterscirklar från föreslagna entréer. Bakgrundsbild: SWMS/Kjellander Sjöberg/BoF

Nyttotrafik

Nyttotrafiken kommer att använda samtliga nya och befintliga gator inom planområdena. Angöringsplatser föreslås på gata utmed den nya bebyggelsen. Den nya bebyggelsen på Finnberget, samt bebyggelsen längs med Strandgatan, angörs via återvändsgata. Återvändsgatorna föreslås förses med vändplatser som dimensioneras för att klara backvändning med sopbil.

3.2 Utvärdering

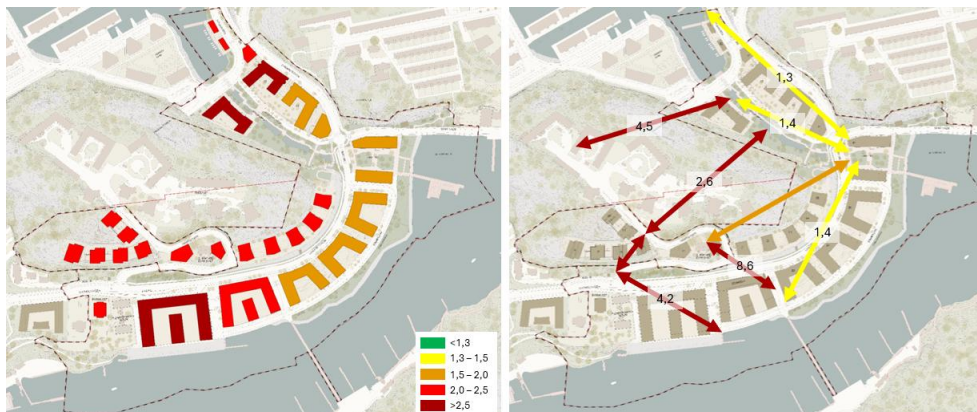
I följande avsnitt utvärderas föreslagen trafikstruktur. Utvärderingen avser bland annat trafiknätets utformning/lokalisering och om förutsättningar finns för att uppnå krav i Teknisk handbok och andra relevanta riktlinjer. De större svagheter som har identifierats summeras i rapportens avslutande kapitel där även kortfattade åtgärdsförslag ges.

Gångtrafik

Gångvägnätet

Föreslaget gångvägnät täcker in bostäder och målpunkter bra utifrån förutsättningarna. Höjdskillnaderna på Kvarnholmen och vid Gäddviken medför svårigheter i att skapa gena gångförbindelser i framför allt nord-sydlig riktning, samt ner mot den planerade Sundsparken.

Konsekvenserna kan synliggöras genom att mäta genhetskvalitet i området, se Figur 19 nedan. De genomsnittliga genhetskvaliteterna för bebyggelsen blir mycket hög, detta beror på att Finnberget utgör en barriär mitt i området. Studeras enskilda genhetskvalitet noteras att acceptabla omvägar uppnås vid reserelationer som inkluderar området kring Parktorget medan reserelationer där den närmsta vägen går över Finnberget medför mycket långa omvägar. Detsamma gäller reserelationer mellan Strandgatan och Kvarnholmsvägen i västra delen av området.



Figur 19 Genomsnittliga genhetskvoter i området (till vänster) och genhetskvoter i ett urval av reserelationer. Genhetskvoten är gångavståndet dividerat med fågelavståndet. En genhetskvot på 2,0 innebär att gångavståndet är dubbelt så långt som fågelavståndet. Bakgrundsbild: SWMS/Kjellander Sjöberg/BoF

På Finnberget hade fler kopplingar ner mot Kvarnholmsvägen, Sundsparken och Mjölmarvägen behövt åstadkommas för att förbättra genhetskvoterna, detta bedöms ej vara genomförbart med hänsyn till topografin. I väster har kan gena kopplingar mellan Kvarnholmsvägen och Strandgatan åstadkommas mellan bostadskvarteren, med hänsyn till topografin är det dock inte möjligt att skapa tillgängliga gena gångvägar i detta läge.

Gångbanor - breddkrav

Nackas Tekniska handbok har utformningskrav kopplat till gångbanor och gångfartsområden. För gångbanor gäller:

- Gångbanan ska vara minst 2,0 m, undantaget om intilliggande cykelbana med bredd minst 2,0 m finns – i dessa fall kan bredden på gångbanan i undantagsfall minskas till 1,8 m.
- För att möjliggöra snöröjning krävs hinderfri bredd på minst 2,5 m.

Samtliga föreslagna gångbanor inom planområdet klarar ovanstående breddkrav.

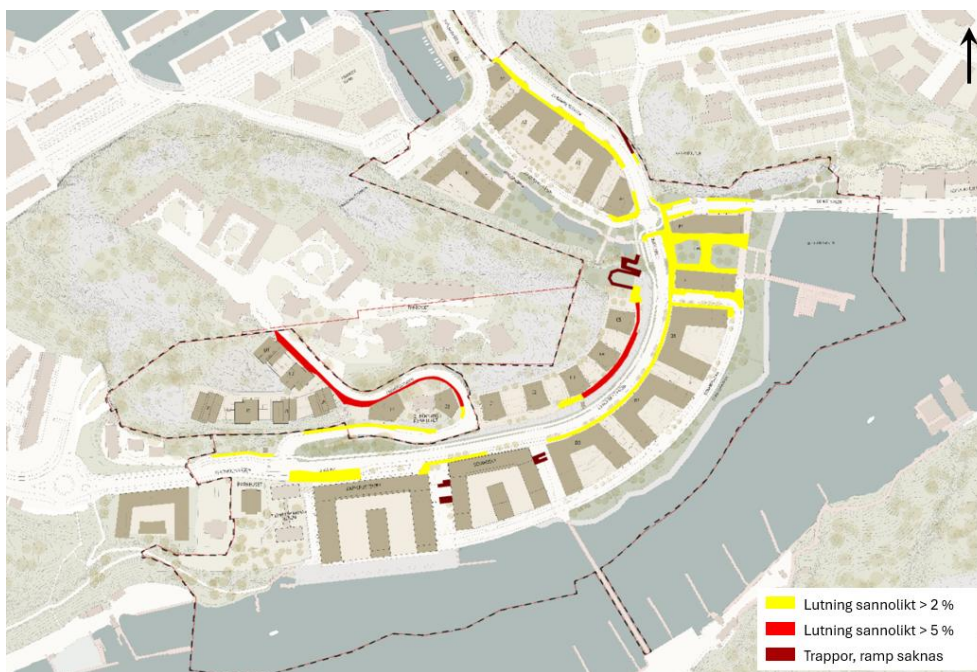
Gångbanor - tillgänglighet

Nackas Tekniska handbok ställer ett specifikt krav på tillgängligheten vid gångbanor:

- Längslutningar ska där det är möjligt med hänsyn till topografin ej överstiga 2 %, i tvärlängd får lutningen aldrig överskrida 2 %.

Lutningskraven kommer inte att vara möjliga att klara till följd av topografin, endast Strandgatan och Sundsparksvägen/Sundsparken har en realistisk möjlighet att klara <2 % lutning under längre sammanhängande sträckor.

Gångvägar som leder till bebyggelsen utmed Finnbergsvägen kommer att ha lutningar på uppemot 8 %. I Figur 20 redovisas vilka gångbanor som sannolikt inte kommer att klara lutningskraven.



Figur 20 Lutningar på gångvägar. Bakgrundsbild: SWMS/Kjellander Sjöberg/BoF

Gångfartsområden

I Teknisk handbok rekommenderas gångfartsområden endast där låga hastigheter förväntas, behovet av leveranser är litet, angöringsbehovet är litet, bilflödet är lågt i förhållande till gångflödet och där gatan inte tillhör kollektivtrafik, är primär utryckningsväg, ett huvudstråk för cykel eller genomfartsled för tung trafik. Rekommendationen är att gångfartsområdet inte är längre än 300 m.

Inom planområdena föreslås tre gångfartsområden (i Sundsparken och vid punkthusbebyggelsen öster och väster om Finnbergsvägen). Lämpligheten i att reglera gatan utanför förskolan som gångfartsområde behöver studeras vidare när det mer i detalj är fastslaget hur angöring till förskolan ska ske. Finns ett tydligt angöringsbehov längs med gatan uppfyller den inte kommunens riktlinje för när gångfartsområde är lämpligt. Med föreslagen gatusektion finns det möjlighet att i senare skeden istället utforma gångfartsområdet vid förskolan som en traditionell gata. De två andra gångfartsområdena bedöms uppfylla kommunens riktlinjer.

Cykel

I Figur 21 redovisas planerat och befintlig cykelvägnät inom planområdet.



Figur 21 Planerat och befintlig cykelvägnät. Bakgrundsbild: SWMS/Kjellander Sjöberg/BoF

Cykelvägnätet

Kvarnholmsvägen

Förslaget med en dubbelriktad enkelsidig cykelbana på Kvarnholmsvägen ger goda förutsättningar för genomgående cykeltrafik då konflikter med gångtrafik och garageutfarter undviks. I och med att den föreslagna bebyggelsen ligger på motstående sida från cykelbanan skapas korsandebehov över Kvarnholmsvägen, förutsatt att cykelförråd nås via entréerna på Kvarnholmsvägen. En lösning där cykelförråden endast nås från Strandgatan och Sundsparksvägen minskar korsandebehovet men innebär samtidigt omvägar för de som cyklar till aktuella byggnader, framför allt för bostadskvarteren längs med Svindersviken. För vald gatusektion har ingen hänsyn tagits till ett tillkommande behov av refuger i Kvarnholmsvägen till följd av sådana korsningspunkter.

En lösning där cykelbanan läggs på samma sida som bebyggelsen bedöms vara bättre för den nya bebyggelsen men innebär samtidigt en försämring för genomgående cykeltrafik (flera garageinfarter korsas). En lösning där gång- och cykelbana läggs gemensamt på södra/östra sidan av Kvarnholmsvägen bedöms vara möjlig inom föreslagen gatusektion och kan studeras vidare i det fortsatta arbetet. Trafiksäkerhetsrelaterade risker med en sådan lösning behöver då också studeras. Om nuvarande förslag

genomförs kommer ett flertal säkra korsningspunkter över Kvarnholmsvägen att behöva ordnas.

Södra vägen, Mjölnavägen och Sundsparksvägen

Cykelbanorna på Södra vägen och Mjölnavägen knyter samman ett stort antal bostäder med huvudstråket på Kvarnholmsvägen. Sundsparken utgör för cykeltrafiken en viktig länk mellan bebyggelse längs med Mjölnavägen och Kvarnholmsvägen. Cykling i blandtrafik på Sundsparksvägen bedöms vara acceptabelt med hänsyn till de små förväntade biltrafikflödena men en lösning där cykeltrafik möjliggörs i det planerade friliggande parkstråket hade varit att föredra med hänsyn till trygghet och trafiksäkerhet. Oavsett vilket alternativ som väljs behöver en koppling till den planerade cykelbanan på Kvarnholmsvägen ordnas i anslutning till korsningen Sundsparksvägen/Kvarnholmsvägen. En ordnad cykelkorsning mellan Sundsparksvägen och Mjölnavägens cykelbana kommer också att behövas och bedöms rymmas inom föreslagen gatusektion.

Strandgatan

I övrigt föreslås cykling ske i blandtrafik, på vissa gator i gångfart. På Strandgatan bedöms detta som en acceptabel lösning då små trafikflöden förväntas samtidigt som gatan utformas för låga hastigheter. Om cykelförråden nås från Strandgatan och stora cyklistflöden förväntas bör höjd tas för att bredda föreslagen gångbana så att en gemensam gc-bana rymms. Oavsett eventuell cykelbana landar cykeltrafiken från Strandgatan i Kvarnholmsvägen utan direkt koppling till dess cykelbana. Detta kan åtgärdas, exempelvis genom att anlägga en cykelöverfart i anslutning till korsningen, alternativt anlägga en cykelbana på Kvarnholmsvägens södra sida på sträckan Strandgatan – Södra vägen eller koppla samman Strandgatan och Södra vägen med en kombinerad gång- och cykelbana öster om Parktorget.

Gång- och cykelbron över Svindersviken medför relativt stora cykelflöden i Strandgatan. Med tanke på detta bör cykelkopplingen och eventuellt behov av separerad cykelbana i stråket bron – Strandgatan – Södra vägen ses över i kommande detaljprojektering.

Finnbergsvägen

Tillkommande bebyggelse medför en viss ökning av cykeltrafiken på Finnbergsvägen, där cykling idag sker i blandtrafik i lutning. Med hänsyn till terräng och nuvarande busstrafikering finns i dagsläget begränsad möjlighet att bredda gatan så att cykeltrafik kan separeras. Om förutsättningarna ändras bör denna fråga utredas vidare på längre sikt.

Cykelbanor - bredder

Nackas tekniska handbok ställer olika krav på breddmått på cykelvägarna beroende på hur separering sker och vilket nät cykelvägen tillhör:

- Huvudcykelnät: Om cykelbanan är separerad från intilliggande gångbana ska bredden vara minst 2,25 m vid dubbelriktning och minst 1,6 m vid enkelriktning. Är cyklister och fotgängare ej separerade ska den totala bredden på gc-banan vara minst 3,0 m.
- Övrigt cykelvägnät: Om fotgängare och cyklister normalt inte är separerade ska den totala bredden på gc-banan ska vara minst 2,5 m.

I nuvarande förslag är cykelbanan på Kvarnholmsvägen dubbelriktad men saknar intilliggande gångbana. Denna utformningsprincip finns inte i Nackas tekniska handbok. Bredden på cykelbanan är 2,5 m med skyddsremsa mot gatan och den intilliggande bergväggen, vilket motsvarar god standard för cykeldelen av en separerad gc-bana.

Gång- och cykelbanan på Södra vägen är redan utbyggd och har totalbredden 3,25 m varav 1,75 m är cykelbana. Eftersom måtten är relativt smala bör gång- och cykelbanan göras oseparatorad, vilket bör vara acceptabelt då länken tillhör det övriga cykelvägnätet och har ett måttligt förväntat cykelflöde. Totalbredden 3,25 m är enligt Teknisk handbok en acceptabel bredd för en oseparatorad gc-bana tillhörande det övriga cykelvägnätet.

Gång- och cykelbanan på Mjölnavägen får totalbredd 3,5 m vilket är acceptabelt för en oseparatorad gc-bana tillhörande det övriga cykelvägnätet.

Cykelbanor – lutningar

Nacka kommuns riktlinje för lutning på cykelbanor är att lutningen i längsled helst ej ska överskrida 5 %. Vid större lutningar än 5 % rekommenderas breddade cykelbanor för att ta höjd för större vingelmån i uppförsläget.

Föreslagna cykelbanor kommer sannolikt att luta i intervallet 1,5 – 5 %. Av de sträckor där cykling i blandtrafik kommer att förekomma i väsentlig omfattning är det främst Finnbergsvägen som är utmanande, med lutningar uppemot 8 %.

Kollektivtrafik

När det gäller kollektivtrafiklösningar hänvisar Nacka kommun till Trafikförvaltningens riktlinjer RiGata-Buss. Utöver dessa är riktlinjen RiPlan

ett relevant underlag vid detaljplanearbete. Merparten av kraven i dessa dokument är på detaljerad nivå och hanteras bäst vid detaljprojektering.

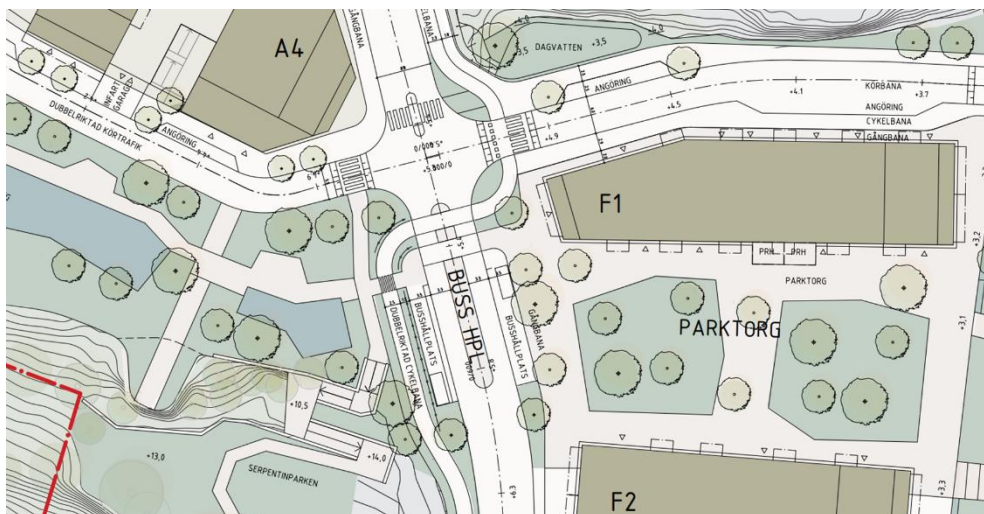
Hållplatslokalisering

I RiPlan anges att längsta avstånd mellan flerbostadshus och närmsta hållplats bör vara 500 m¹⁶. I RiGata-Buss anges att hållplatser ska vara optimalt lokaliserade i förhållande till sitt upptagningsområde och placerade så att trafiksäker, gen och tillgänglig gångväg till hållplatsen kan skapas.¹⁷ Inom planområdena når all planerad bebyggelse hållplatslägen i båda riktningar på minst en hållplats inom 500 meters gångavstånd.

Hållplatsutformning

Samtliga föreslagna hållplatslägen kommer att kunna uppfylla Trafikförvaltningens krav kopplat till plattformslängd och -bredd, utrymme för hållplatsutrustning, tillgängliga och säkra kopplingar till intilliggande gångstråk samt minimerad risk för konflikt med passerande cykeltrafik.

Hpl Parktorget



Figur 22 Föreslagen hållplats vid Parktorget. Illustration: SWMS/Kjellander Sjöberg/BoF

Vid Parktorget föreslås en samlad hållplats direkt söder om korsningen Kvarnholmsvägen/Södra vägen. Ett samlat hållplatsläge i anslutning till korsning med ett körfält per riktning medför vissa risker, exempelvis risk att korsningen blockeras, svårt att säkerställa eventuell signalprioritering i ena riktningen och siktelaterade risker vid övergångsställen. Det finns möjlighet att i stället anlägga saxade hållplatslägen efter korsningen inom föreslagen

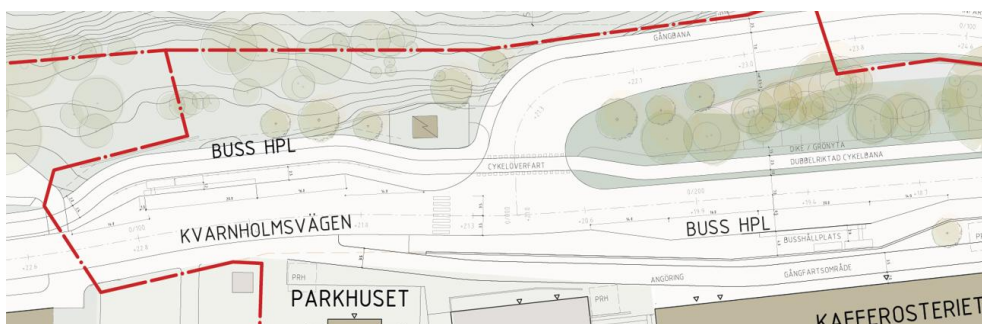
¹⁶ Trafikförvaltningen Region Stockholm, 2018, RiPlan, s. 31

¹⁷ Trafikförvaltningen Region Stockholm, 2023, RiGata-Buss, s. 58

gatusektion. Detta skulle dock medföra ett sämre läge för hållplatsen i östgående riktning.

Hållplatsen vid Parktorget är utformad som en enkel stopphållplats, detta möjliggör en smidig angöring för bussen, ger god framkomlighet ut från hållplatsen och är en relativt trafiksäker lösning. Att en utformning med god trafiksäkerhet väljs är särskilt positivt med tanke på de stora förväntade korsande gång- och cykelflödena i anslutning till hållplatsen.

Hpl Finnbergsvägen



Figur 23 Hållplats vid Finnbergsvägen. Illustration: SWMS/Kjellander Sjöberg/BoF

Hållplatsen vid Finnbergsvägen föreslås få saxade hållplatslägen efter korsningen (och efter förmodade övergångsställen) vilket är i linje med Trafikförvaltningens riktlinjer.

Trafikförvaltningen avråder från flera stopphållplatser i följd. Hållplatsen vid Finnbergsvägen är i nuvarande förslag utformad med hållplatsficka. Detta är en lösning som minimerar påverkan på övrig trafik i gatan men är framkomlighets- och komfortmässigt inte optimal för bussen. Det är med föreslagen gatusektion möjligt att omvandla hållplatsen till en körbanehållplats om det bedöms fungera med hänsyn till trafikflöden och hastigheter.

Föreslagna hållplatsfickor klarar Trafikförvaltningens krav på djup inkörningssträcka (14 m), anpassningssträcka (14 m) och utkörningssträcka (14 m)¹⁸.

Sträckor och korsningar

Föreslagen utformning på Kvarnholmsvägen uppfyller de krav Trafikförvaltningen ställer avseende körfältsbredd (minst 3,5 m), lutning (helst max 5 %, aldrig mer än 7 %) och korsningsutformning.

¹⁸ Trafikförvaltningen Region Stockholm, 2023, RiGata-Buss, s. 70–71

Gatan planeras med ett körfält per riktning, detta innebär att eventuella framtida behov av busskörfält inte kommer att kunna tillgodoses längs hela gatan. Den plats som har störst risk för framkomlighetsproblem är korsningen Kvarnholmsvägen/Södra vägen, där finns tillräcklig bredd för att anlägga ett busskörfält in mot korsningen om hållplatslägen görs saxade i stället för de föreslagna motstående lägena. Detta ryms som tidigare nämnt inom föreslagen sektion för gata.

Gatuutformning

Gatubredder

I Nackas Tekniska handbok ställs följande krav på gatubredder beroende på gatutyp¹⁹:

- Huvudgata ska ha körfältsbredd 3,5 meter om busstrafik förekommer.
- På lokalgator kan körbanan göras 5,5 meter bred. Om gaturummet är trångt och det lokala förutsättningarna motiverar det, kan körbanan minskas till 4,5 meter.
- Enkelriktad gata ska vara minst 3,5 m bred exkl. eventuella ytor för angöring och leveranser

Inom och i anslutning till detaljplanerna föreslås gatubredder som är i linje med Nackas krav:

- Kvarholmsvägen: 7,0 meter
- Finnbergsvägen: 7,0 meter, lokal breddning vid svängar
- Strandgatan: 5,5 meter
- Sundsparksvägen: 5,5 meter (dubbelriktad del), 3,5 meter (enkelriktad del)
- Gångfartsområden: Varierande bredd, mötesplatser i anslutning till smala passager

Sikttrianglar

Nackas Tekniska handbok hänvisar till VGU avseende sikttrianglar. Det är i nuvarande skede lämpligt att anta att skyltad hastighet kommer att vara 40 km/tim genom planområdet, undantaget vid skolor där 30 km/tim gäller.

VGU kräver då följande sikttrianglar²⁰:

- Gata, 40 km/tim: önskvärt minst 5 x 85 m, minsta tillåtna 5 x 60 m
- Gata med busstrafik, 30 km/tim: minst 5 x 80 m, minsta tillåtna 5 x 50 m
- Gata utan busstrafik: 30 km/tim: minst 5 x 45 m, minsta tillåtna 5 x 35 m

En enklare bedömning har gjorts om förutsättningarna för att uppnå sikttrianglarna inom planområdet. Slutsatsen är att:

- (1) En mindre del av byggnaden (mellan ca 0-1,2 x 5,5 meter) längst österut på Sundsparksvägen inkräktar på sikttriangeln i korsningen

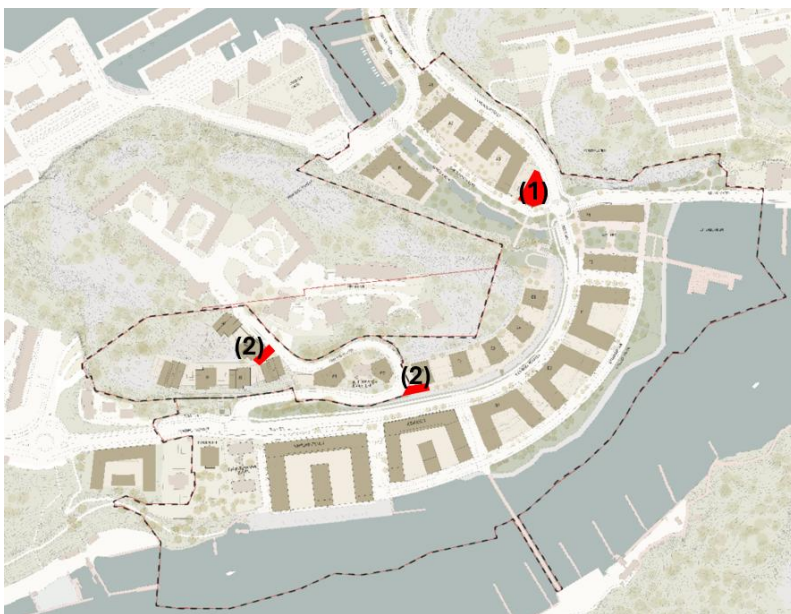
¹⁹ Nacka kommun, 2023, Teknisk handbok del 7 - trafik, s. 7–8

²⁰ Trafikverket, 2022, VGU 2022, s.

Sundsparksvägen/Kvarnholmsvägen. Detta bedöms kunna hanteras i kommande gatuprojektering.

- (2) Korsningarna mellan de två gångfartsområdena och Finnbergsvägen är lokaliserade nära kraftiga kurvor. Bergknallar och vegetation kommer att skymma sikten mot Finnbergsvägen.

Eventuell siktproblematik, exempelvis i anslutning till garageutfarter, bedöms kunna lösas i senare skeden.



Figur 24 Platser med potentiella siktproblem. Bakgrundsbild: SWMS/Kjellander Sjöberg/BoF



Figur 25 Liten del av byggnad inom sikttriangeln i korsningen Sundsparksvägen/Kvarnholmsvägen

Angöring

Angöring och parkering för rörelsehindrade ska vara möjlig inom 25 meter från tillgänglig entré. Parkering för rörelsehindrade kommer att kunna lösas på kvartersmark inom gällande avstånd, i första hand i garage och i andra hand på tomtmark. Eventuell ytterligare angöring är vid behov möjlig på gatumark, yta för sådana angöringsplatser har reserverats i gatusektionen (se tidigare avsnitt om angöringsplatser).

Nyttotrafik

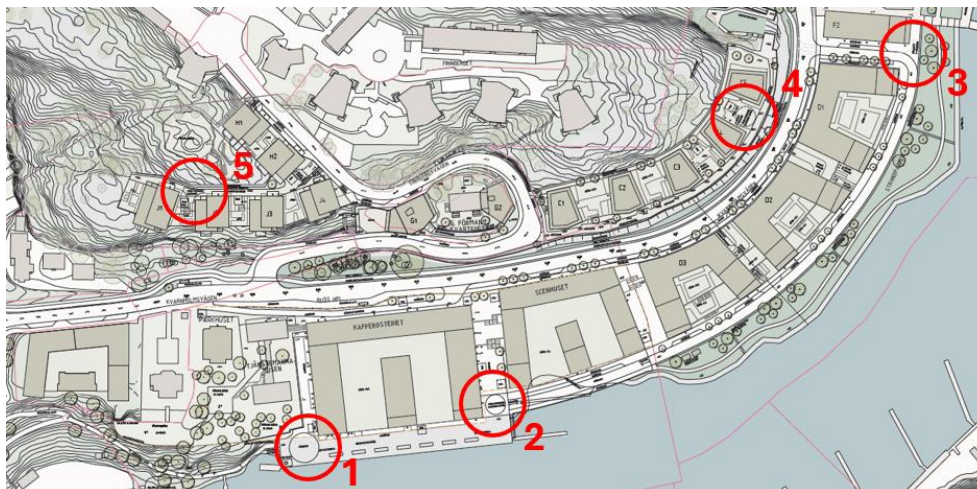
I Nackas tekniska handbok ställs krav på vändplatser för sopbil. I första hand förordas lösningar där vändning inte krävs. Detta är inte möjligt i planområdet då merparten av gatorna är återvändsgator.

Om vändning krävs förordar Nacka kommun vändplats som inte innebär backning i första hand. Lösning med t-vändning (dvs. med backning) accepteras om det av utrymmesskäl saknas alternativ, men ska normalt inte förekomma i miljöer där många vistas, vid skolor eller vid andra platser där trafiksäkerhet är extra prioriterat. Nackas hänvisar till Avfall Sveriges riktlinje²¹ vid utformning av vändplatser. Detta är något motsägelsefullt då Avfall Sveriges typlösningar är dimensionerade utifrån typfordon Los (sopbil) medan Nackas riktlinje anger Lbn (normal lastbil) som dimensionerande fordon²².

I planförslaget finns fem vändplatser, se lägen i Figur 26 nedan. I efterföljande tabell redovisas typ av vändplats, dimensionerande fordon och i vilken miljö vändplatsen ligger.

²¹ Avfall Sverige, 2023, Handbok för avfallsutrymmen

²² Nacka kommun, 2023, Teknisk handbok del 7 – trafik, s. 10



Figur 26 Föreslagna vändplatser

Tabell 1 Beskrivning av föreslagna vändplatser

Nr	Typ av vändplats	Dimensionerande fordon	Miljö
1	Vändplats, radie 9	Los	Gångfartsområde
2	Backvändning	Los	Gångfartsområde, entréer
3	Backvändning	Personbil (kan vid behov även användas av Los)	Möjlig gångbana
4	Backvändning	Los	Gångfartsområde
5	Backvändning	Personbil	Gångfartsområde

Av Tabell 1 framgår att vändplats 1–4 är dimensionerade för Los och alltså klarar Avfall Sveriges riktlinje. Ingen av vändplatserna är dimensionerad för Lbn vilket innebär att Nackas krav inte klaras, men här har alltså Nacka kommun motstridiga krav. Att vändplatser inte kan användas av normala lastbilar (som används vid exempelvis godstransporter eller som flyttbilar) är samtidigt problematiskt, framför allt på Finnberget där alternativ väg till byggnadernas entréer saknas.

Samtliga vändplatser med backvändning (plats 2–5) ligger i miljöer där konflikt med fotgängare kan förväntas. Folklivet är sannolikt inte så omfattande att detta medför en stor risk, men i det fortsatta arbetet kommer omsorg att behöva läggas vid att utforma vändplatserna på ett sätt som minimerar konfliktrisken mellan backande sopbil och oskyddade trafikanter.

Vändplats 5 är endast dimensionerad för personbil och sopbilar kommer alltså inte att kunna vända på det aktuella gångfartsområdet. Detta innebär att sophantering (och övriga leveranser) kommer att behöva hanteras från Finnbergsvägen.

Vändplatsernas exakta utformning kommer sammanfattningsvis att utredas vidare.

Trafiksäkerhet

Utifrån genomgången i detta kapitel identifieras följande trafiksäkerhetsrisker:

- Konflikter mellan fotgängare/cykel och motorfordon/cykel på Finnbergsvägen i och med att separerad cykelbana saknas.
- Korsandebehov för cyklister på stora delar av Kvarnholmsvägen, begränsat antal möjliga säkrade passager.
- Konflikter mellan fotgängare/cykel på Kvarnholmsvägen, i första hand på gångbanan.
- Begränsad sikt vid utfarter mot Finnbergsvägen och vid enstaka kvarter längs Kvarnholmsvägen.
- Risk för backande fordonsrörelser över gångbanor/gångfartsområden på återvändsgator.

Dessa bedöms kunna hanteras i kommande detaljprojektering, där nyttan av en cykelbana på Finnbergsvägen behöver vägas mot trafiksäkerhetsrelaterade risker med en smal gemensam gång- och cykelbana i kraftig lutning.

3.3 Återkoppling till åtgärdsförslag i tidigare trafikutredning

I trafikutredningen för Henriksdal-Kvarnholmen gavs åtgärdsförslag på två konkreta brister som identifierades inom planområdena. Planförslaget innebär att två av dessa åtgärdas:

- Brister kopplat till hållplatsutformning åtgärdas.
- Cykelbanan på Kvarnholmsvägen kommer att uppfylla kraven i Teknisk handbok, de smala sektionerna nedanför Finnberget åtgärdas. Antalet sidbyten inom planområdet blir oförändrat.

4 Konsekvenser

I följande avsnitt redovisas vilken trafikstring som kan förväntas i de båda detaljplanerna. Trafikalstringsberäkning görs för bil och cykel. Utifrån trafikstringen tas en trafikprognos fram vilket innebär att den tillkommande trafiken räknas upp till ett förväntat trafikflöde i ett framtida scenario, i detta fallet år 2040. I trafikprognosen identifieras de mest trafikerade korsningarna och för dessa görs enklare kapacitetsberäkningar i syfte att bedöma om korsningarna kan antas behöva regleras annorlunda än vad som redovisas i nuvarande planförslag.

4.1 Trafikalstring

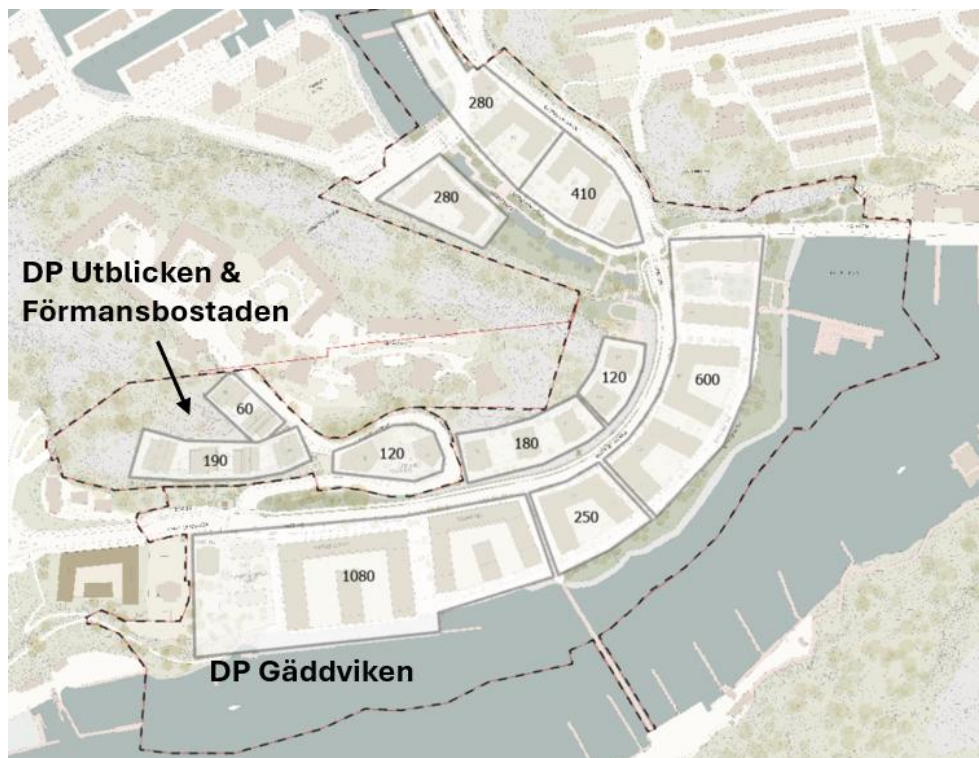
En trafikstringsberäkning genomfördes för båda planområdena under hösten 2024 och hösten 2025. Beräkningarna omfattade biltrafik inklusive nyttotrafik samt cykeltrafik. I ett första skede gjordes beräkningarna för biltrafik och nyttotrafik med två metoder:

- Trafikverkets trafikstringsverktyg
- Alstringstal baserade på resvaneundersökningar (RVU)

Beräkningarna gjordes först utifrån befintlig bebyggelse och resultatet jämfördes med trafikmätningar som har gjorts i närtid. Jämförelsen visade att trafikstringsverktygets resultat innebar en underskattning av biltrafiken i området medan alstringstalet baserat på RVU (ca 1,2 fordonsrörelser per person och vardag) träffade relativt nära mätningarna (kring 1,0 fordonsrörelser per person).

Under våren 2025 analyserade Tyréns alstringstal i närområdet med utgångspunkt i flera närliggande trafikmätningar (slangmätningar) samt GPS-data. Dessutom gjordes en ny resvaneundersökning på Kvarnholmen under hösten 2025. Båda utredningarna visade att alstringstalen i bostadsområdena är lägre än vad tidigare resvaneundersökningar indikerat samtidigt som andelen genomfartstrafik i genomförda trafikmätningar är större än vad som tidigare antagits.

Mot bakgrund av dessa utredningar bedöms den planerade bebyggelsen generera som mest 0,9 fordonsrörelser per person och dygn inom planområdet, inklusive nyttotrafik. Detta alstringstal har använts som utgångspunkt för de fortsatta trafikstringsberäkningarna. Nedan redovisas den trafik som alstras av de olika delarna av planområdena samt hur denna trafik fördelas på det omgivande vägnätet.



Figur 27 Alstrad biltrafik inom planområdenas olika delar. Bakgrundsbild: SWMS/Kjellander Sjöberg/BoF

Dp Gäddviken

Trafikalstringen inom Dp Gäddviken beräknas till ca 3 200 fordonsrörelser per dygn. Ungefär 60 % av trafiken alstras i områdena söder/öster om Kvarnholmsvägen.

Dp Utblicken & Förmansbostaden

Trafikalstringen inom Dp Utblicken & Förmansbostaden beräknas till ca 370 fordonsrörelser per dygn.

Alstringstal och färdmedelsfördelning – cykel

Cykel används enligt Nackas senaste resvaneundersökningar (2015, 2019 och 2024) vid ungefär 8 – 10 % av resorna. Detaljplanernas geografiska lägen är mycket gynnsamma ur ett cykelperspektiv, betydligt bättre än ett genomsnittligt läge i kommunen. Det är därför rimligt att anta betydligt större cykelandelar inom detaljplaneområdena. Utgångspunkten i denna utredning är att cykelandelen bör bli ca 20 % inom båda detaljplanerna. Detta motsvarar 0,6 cykelresor per person och dag.

4.2 Trafikprognos

Bil

Merparten av biltrafiken som alstras inom planområdena kommer att ha målpunkt utanför Henriksdal-Kvarnholmen. Det finns två vägar ut från området – via Henriksdalskorset eller via Svindersviksbron. Hur trafiken fördelas inom planområdena beror på vilken väg ut som väljs.

Antaganden om hur stor andel av trafiken som använder respektive väg ut har gjorts baserat på uttag från Nackas kommunövergripande trafikprognos²³, samt utifrån snabbast resväg i rusningstid mot ett antal målpunkter i Stockholmsregionen idag. Uppgifter om restider i rusningstid till viktiga målpunkter i Stockholmsregionen har hämtats från reseplanerare (Google Maps). I Figur 28 redovisas hur stor andel av trafiken från olika delar av planområdena som antas använda Svindersviksbron. I punktlistan nedan redovisas antaganden som ligger till grund för procentsatserna i figuren.

- Trafikens fördelning till och från den nya bebyggelsen på Finnberget är uppskattad utifrån Nackas trafikprognos för år 2040 och restider till målpunkter i Stockholmsregionen idag.
- Vid bebyggelsen söder om Kvarnholmsvägen antas majoriteten använda garageinfarter mot Strandgatan och når Kvarnholmsvägen längre österut. Detta innebär att Svindersviksbron troligtvis blir ett mer attraktivt alternativ än för bebyggelsen på Finnberget.
- Bebyggelsen vid Sundsparken når Kvarnholmsvägen både via Sundsparksvägen och Finnbergstunneln och har alltså bra alternativ till både Henriksdalskorset och Svindersviksbron.

²³ Nackas prognos är baserad på äldre antaganden där antalet invånare och arbetsplatser överskattas i kommunen och i de aktuella planområdena, samtidigt som prognosen förutsätter tunga tidigare planerade målpunkter i närområdet som sannolikt inte kommer att genomföras. Kommunprognosen kan därför inte användas för att ta fram en detaljerad prognos för de aktuella detaljplanerna, den ger däremot bra stöd i bedömning av vilken väg ut från Kvarnholmen-Henriksdal som väljs.



Figur 28 Andel av trafiken som antas lämna Kvarnholmen via Svindersviksbron och Henriksdalskorser. Bakgrundsbild: SWMS/Kjellander Sjöberg/BoF

I figuren nedan visas hur den alstrade trafiken fördelas på vägnätet baserat på tidigare redovisade riktningssandelar.



Figur 29 Den alstrade trafiken fördelad på närliggande vägnät

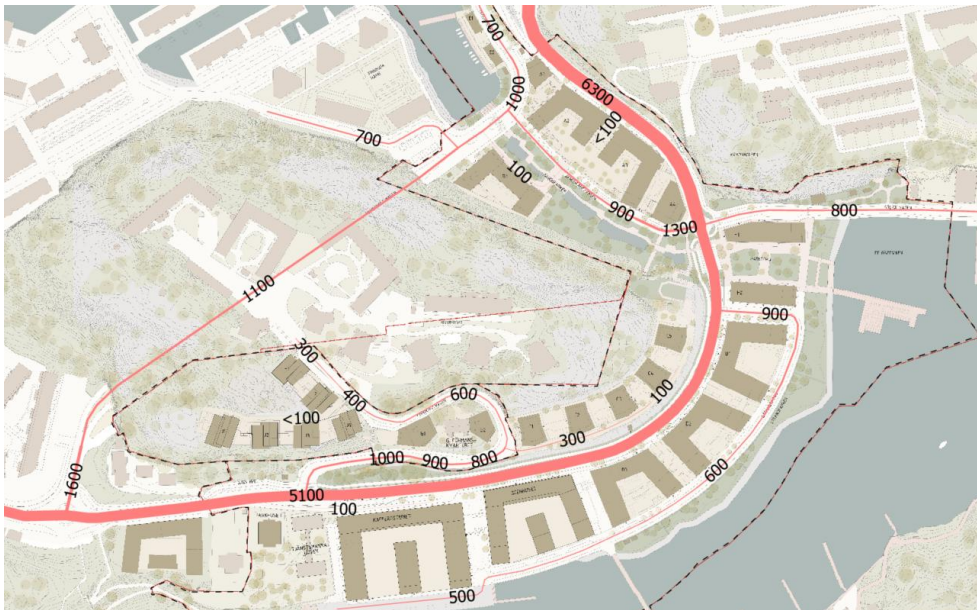
Utöver den alstrade trafiken kommer Kvarnholmsvägen att belastas av trafik mellan Svindersviksbron, Kvarnholmen och bostadsområden väster om planområdet. Utöver alstrad trafik från Dp Gäddviken och Dp Utblicken & Förmansbostaden tillkommer trafik som alstras av ny bebyggelse inom Henriksdalsprogrammet väster om planområdet, samt trafik från ej färdigbyggda antagna detaljplaner inom Kvarnholmen.

Nacka kommun har tagit fram en trafikprognos för Kvarnholmsvägen med planerad utbyggnad inom Henriksdal-Kvarnholmen. Prognosen omfattar fyra scenarier som skiljer sig åt avseende antagen trafikallstring samt genomförande av kapacitetshöjande åtgärder på Kvarnholmsvägen. Kommunens antagna höga/befintliga alstringstal är högre än vad både trafikmätningar på bostadsgator i närområdet och resvaneundersökningen på Kvarnholmen indikerar för befintlig bostadsbebyggelse. I kommunens prognos varierar ÅDT på Kvarnholmsvägen genom Dp Gäddviken mellan 2 600 – 5 100 fordon per dygn, se tabellen nedan. Detta inkluderar trafik som alstras av Dp Gäddviken och Dp Utblicken & Förmansbostaden.

Tabell 2 Nackas trafikprognos för Kvarnholmsvägen genom Dp Gäddviken

Scenario	Alstringstal	Framkomlighet bil	ÅDT på Kvarnholmsvägen genom Dp Gäddviken
1	Högt (befintligt)	Inga kapacitetshöjande åtgärder	5 100
2	Reducerat	Inga kapacitetshöjande åtgärder	3 400
3	Högt (befintligt)	Kapacitetshöjande åtgärder	3 100
4	Reducerat	Kapacitetshöjande åtgärder	2 600

Utifrån kommunens prognos och tidigare redovisade trafikallstringsverktyget har en trafikprognos för planområdena tagits fram, se figuren nedan. Prognosen utgår från scenario 1 i kommunens prognos, det vill säga maximalt trafikflöde på Kvarnholmsvägen.



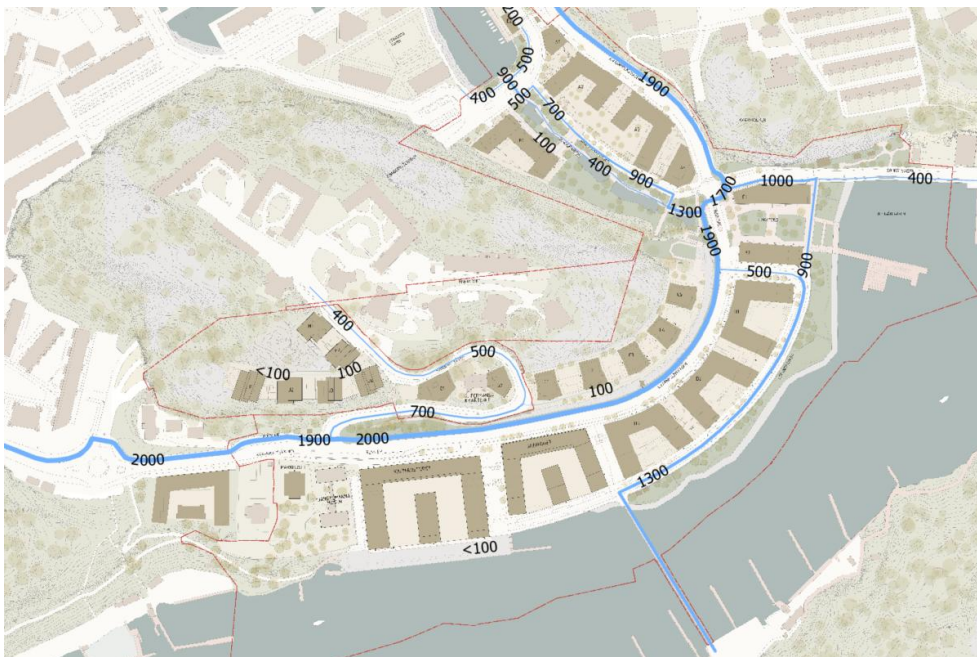
Figur 30 Trafikprognos för Dp Gäddviken och Dp Utblicken & Förmansbostaden. Trafikflödet avser fordon per årsmedeldygn.

Cykel

En prognos för cykelflödena i närområdet har tagits fram baserat den tidigare redovisade trafikallstringsberäkning och följande antaganden:

- 20 % av resorna sker med cykel som färdmedel, 10 % av dessa är mycket korta och är inte medräknade i prognosen.
- 40 % av cykelresorna har målpunkt väster om Kvarnholmen/Gäddviken/Finnberget.
- 30 % av cykelresorna har målpunkt söder om Svindersviken
- 10 % av cykelresorna har målpunkt öster om Kvarnholmen/Gäddviken/Finnberget. Andelen varierar något beroende på var i området bostaden finns.
- 20 % av cykelresorna har målpunkt vid Kvarnholmens centrum, Ebba Braheskolan, Sundsparen eller Parktorget

Detta resulterar i den prognos för cykelflöden i området som redovisas i Figur 31. I prognosen ingår även cykeltrafik från närliggande områden exempelvis Kvarnholmen, vilken i flera fall utgör en betydande andel av den totala cykeltrafiken (exempelvis ca 60 % på Kvarnholmsvägen). Av figuren framgår att flödena på Kvarnholmsvägen sannolikt kommer att vara stora. På sträckor som i nuvarande förslag saknar cykelbanor noteras ett relativt stort flöde på Finnbergsvägen, Strandgatan och Sundsparksvägen.



Figur 31 Prognos för antal cykelresor per dygn på cykelbanorna/blandtrafiksträckorna i närområdet

4.3 Kapacitetsutredning

Syftet med kapacitetsutredningarna är att göra en första bedömning om andra korsningstyper/reglering än de som redovisas i planförslaget kan bli aktuella. Trafikprognosen visar tre korsningar med tillräckligt stora trafikflöden för att motivera enklare kapacitetsutredningar:

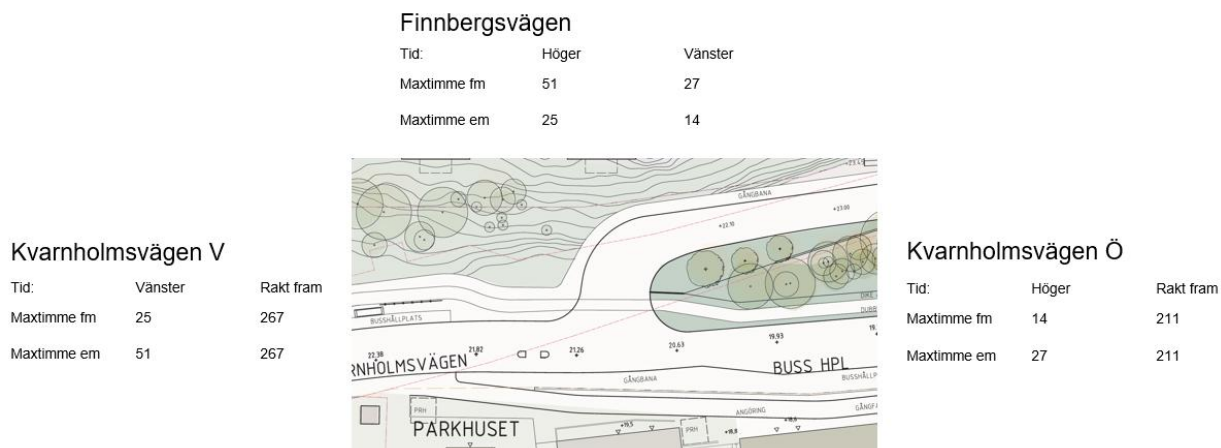
- Kvarnholmsvägen/Finnbergsvägen
- Kvarnholmsvägen/Strandgatan
- Kvarnholmsvägen/Södra vägen/Sundsparksvägen

Kapacitetsberäkningarna är gjorda med Capcal. Under respektive korsning skrivs belastningsgrad ut. Korsningarna antas regleras med väjningsplikt, med denna reglering bedöms belastningsgrad under 0,5 innebära god servicenivå, belastningsgrader mellan 0,5 – 0,7 innebära mindre god servicenivå och belastningsgrader över 0,7 innebära låg servicenivå. Vid belastningsgrader över 1,0 överskrider korsningens kapacitet i maxtimmen.

Kvarnholmsvägen/Finnbergsvägen

Kvarnholmsvägen antas regleras som huvudled och i korsningen antas väjningsplikt från Finnbergsvägen. På Kvarnholmsvägen är sektionen för smal för att svängfält ska kunna rymmas, på Finnbergsvägen är förutsättningarna bättre men utgångspunkten är ändå att det bara går ett

körfält in i korsningen. Skyltad hastighet är idag 30 km/tim på Finnbergsvägen men antas i beräkningarna vara 40 km/tim på båda gatorna. I Figur 32 visas bedömda trafikflöden och riktningsandelar i maxtimmarna i korsningen.

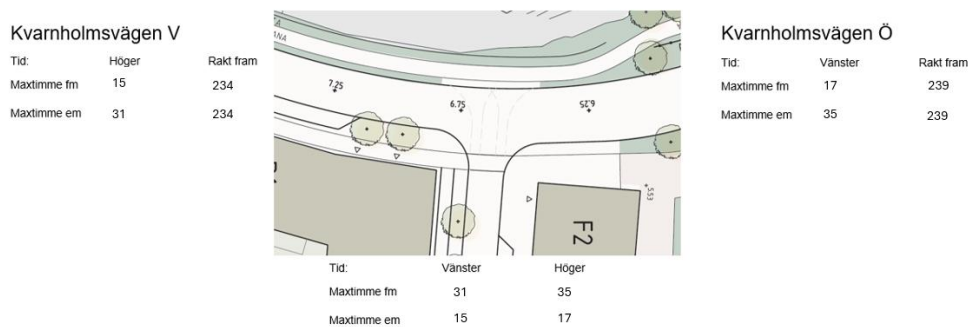


Figur 32 Antaganden om trafikflöden i maxtimmarna i korsningen.

Med ovan givna förutsättningar blir belastningsgraden i maxtimmen som värst **0.1**, detta sker på Finnbergsvägen i förmiddagens maxtimme. Detta indikerar minimal risk för kapacitetsproblem i korsningen och att den kan utformas som en enkel trevägskorsning med väjningsplikt från Finnbergsvägen. Korsande cykeltrafik och angörande buss bedöms endast ha marginell påverkan på framkomligheten i korsningen.

Kvarnholmsvägen/Strandgatan

Kvarnholmsvägen antas regleras som huvudled och i korsningen antas väjningsplikt från Strandgatan. Ingen av tillfarterna rymmer separata svängfält. Skyltad hastighet antas vara 40 km/tim i korsningen. I Figur 33 redovisas bedömda trafikflöden och riktningsandelar i maxtimmarna i korsningen.

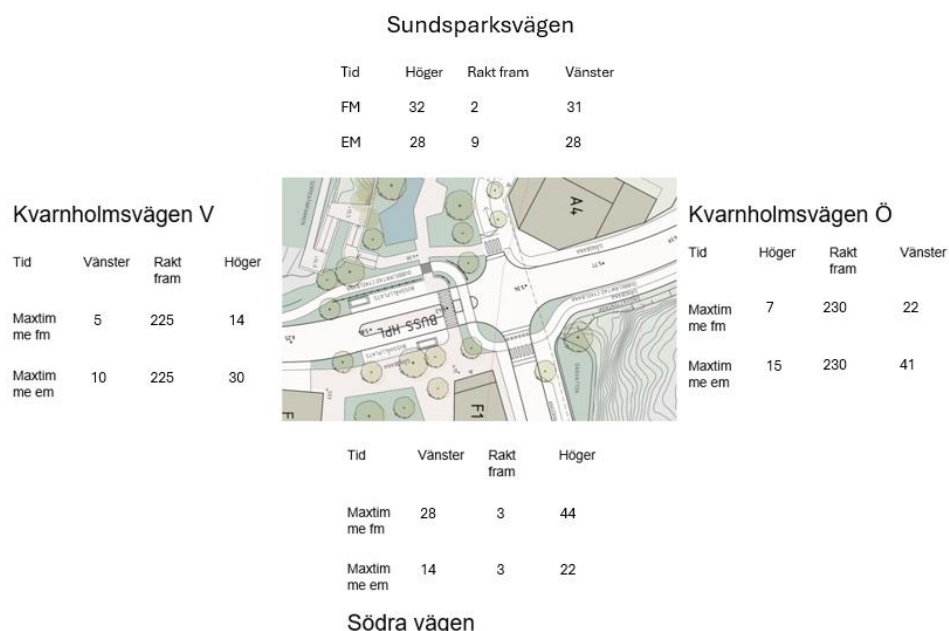


Figur 33 Antaganden om trafikflöden i maxtimmarna i korsningen.

Med ovan givna förutsättningar blir belastningsgraden i maxtimmen som värst **0.2**, detta sker på Kvarnholmsvägens östra tillfart i eftermiddagens maxtimme. Detta indikerar minimal risk för kapacitetsproblem i korsningen och att den kan utformas som en enkel trevägskorsning med väjningsplikt från Strandgatan.

Kvarnholmsvägen/Södra vägen/Sundsparksvägen

Kvarnholmsvägen antas regleras som huvudled och i korsningen antas väjningsplikt från Södra vägen och Sundsparksvägen. Ingen av tillfarterna har separata svängfält i nuvarande utformningsförslag. Skyltad hastighet antas vara 40 km/tim i korsningen. I Figur 34 redovisas bedömda trafikflöden och riktningsandelar i maxtimmarna i korsningen.



Figur 34 Antaganden om trafikflöden i maxtimmarna i korsningen.

Belastningsgraden blir större än i övriga korsningar, som mest uppgår den till **0,3** på Kvarnholmsvägens östra del under eftermiddagens maxtimme. Detta är obeaktat att hållplatsuppehåll sker direkt väster om korsningen i östergående riktning. Slutsatsen är att risken för kapacitetsproblem är begränsad om gatan utformas som enkel fyrvägskorsning med väjningsplikt. Med tanke på att korsningen ligger i direkt anslutning till planerad busshållplats kan en fördjupad analys av framkomligheten att göras i takt med att bussarnas turutbud ökar. Eventuella åtgärder bedöms rymmas inom föreslagen gatusektion.