

# HENRIKSDAL – KVARNHOLMEN



ÖVERGRIPANDE TRAFIKUTREDNING FÖR GÄDDVIKEN



GUIDANCE TO ZERO



Beställare:

Kvarnholmen Utveckling AB

Sara Bolander, Martin Enström

Konsulter:

Guidance to Zero AB

Sanna Eveby, Maria Håkansson, Anne-Hélène Mai

April 2026

[guidancetozero.com](https://guidancetozero.com)



GUIDANCE TO ZERO



# INNEHÅLL

---

Inledning	4
Bakgrund	5
Planerad utveckling	8
Nuläge	9
• Slussen	10
• Saltsjöbanan	13
• Danviksbron	14
• Tunnelbanan	15
• Värmdövägen	16
• Centrala Nacka	17
• Henriksdalskorset	18
• Det statliga vägnätet	19
Planerad stadsutveckling	20
Så vill Kvarnholmsborna resa	21
Så vill Kvarnholmsborna resa	22
Rekommenderat framtida läge	25
Rekommendationer	27
• Gång och cykel	27
• Kollektivtrafik och biltrafik	31
• Rekreation för västra Sicklaön	34



# INLEDNING



Henriksdal – Kvarnholmen är ett viktigt stadsutvecklingsområde inom Nacka kommun. Området ligger på en halvö och skiljs från resten av kommunen av Svindersviken. Detta påverkar områdets tillgång till befintlig kommunal service och handel. Halvön kopplas till resten av Nacka och Stockholm via Henriksdal och Svindersviksbron/Kvarnholmsförbindelsen där väg 222 mot Nacka/Värmdö och Södra länken, Henriksdalsvägen mot Hammarby sjöstad och Danviksbron mot Södermalm nås. I östra delen av området finns Kvarnholmsförbindelsen som är en broförbindelse mot centrala Nacka. Runt västra kanten av Svindersviken finns en cykelbar gångstig som förbinder Henriksdal med Västra Sicklaön.

Både resor inom kommunen och till platser utanför kommunen behöver stärkas för befintliga och tillkommande invånare på Henriksdal – Kvarnholmen. Ett liv med arbete, fritid, skola, vänner, handel och rekreation måste fungera.

Syftet med denna rapport är att sätta planområdet Gäddviken och Henriksdal – Kvarnholmen i ett sammanhang och kartlägga förutsättningar för ett hållbart resande.



# BAKGRUND

Västra Sicklaön kommer, med tunnelbanan och planerad stadsutveckling, att bli en del av den centrala regionkärnan (bild 1).

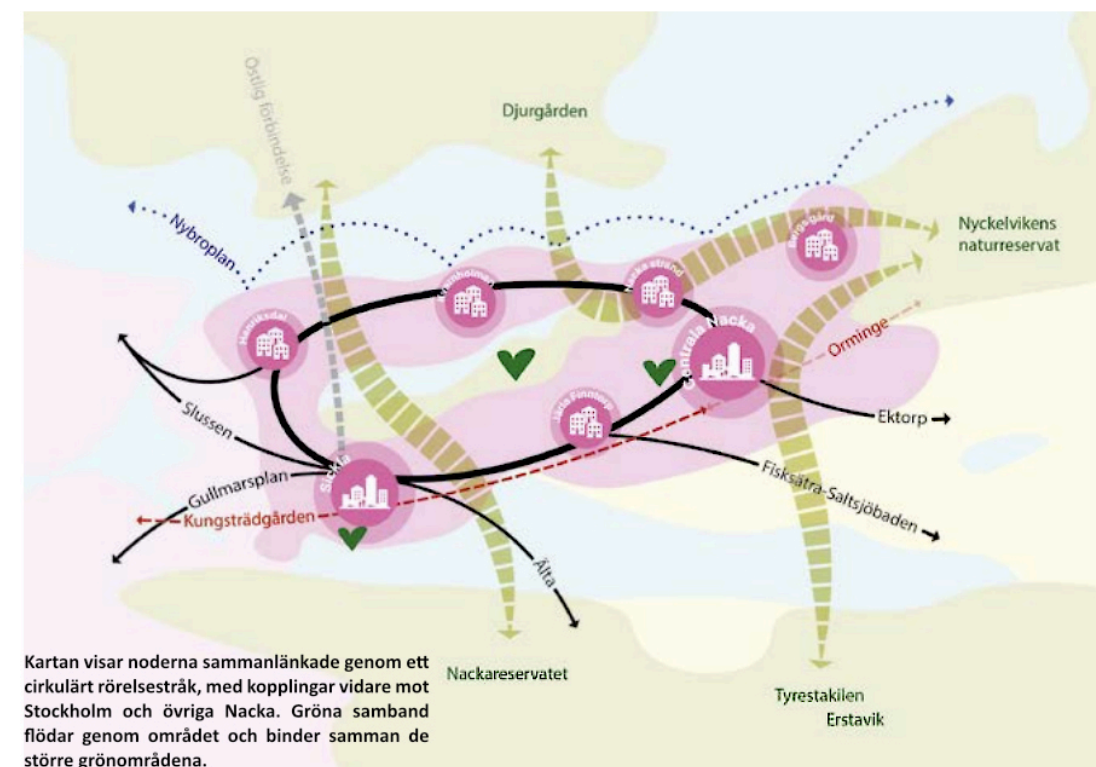
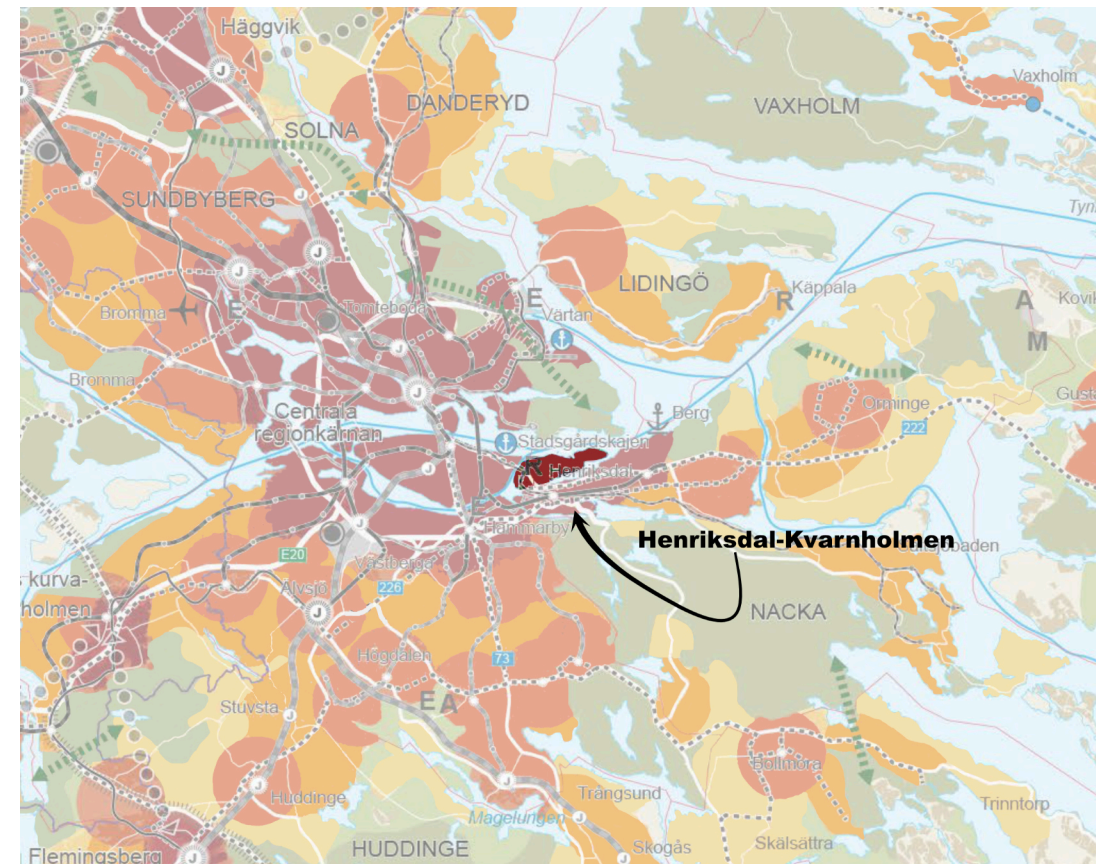
Området berörs av Stockholmsöverenskommelsen 2013 där tunnelbaneutbyggnaden är kopplad till en kraftigt utökad bostadsbebyggelse i Stockholmsregionen. Enligt avtalet kommer tunnelbanan förlängas mellan Kungsträdgården och Nacka med stationer vid Sofia, Hammarby kanal, Sickla, Järla och Nacka Centrum. Nacka kommuns översiktsplan för 2050 (ÖP 2050) uttrycker att

“Den kapacitetsstarka kollektivtrafiken underlättar smidiga resor både inom kommunen och till resten av storstadsregionen. [...] Västra Sicklaön är en del av huvudstadens tillväxt, men samtidigt en entré till skärgården.”

Visionen är att den gröna infrastrukturen och närheten till vatten är centrala för livskvaliteten i detta område. Tillgång till vattnet och grönska, såsom ett sammanlänkade och cirkulärt rörelsestråk, utgör ambitionen (bild 2).

Västra Sicklaön utvecklas till en levande stadsdel med blandad och tät bebyggelse, särskilt kring kollektivtrafik- och serviceknutpunkterna.

Nackas vision, som togs fram i dialog med, och bidrag från, över 5000 Nackabor hösten 2013, ligger till grund när det byggs på västra Sicklaön. Den innefattar bland annat lättillgängliga bo-, mötes- och arbetsplatser, enkla att nå genom att gå, cykla och åka kollektivt. Visionen anger även ett aktivt liv mellan husen och en blandning av lugna oaser och livfulla områden.



Kartan visar noderna sammanlänkade genom ett cirkulärt rörelsestråk, med kopplingar vidare mot Stockholm och övriga Nacka. Gröna samband flödar genom området och binder samman de större grönområdena.

1) Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen 2050. Region Stockholm. Rapport 2018:10

2) Översiktsplan för Nacka kommun 2050. Nacka kommun 2023.



# BAKGRUND

I en så kallad rimlighetsstyrd resandeprognos framtagen inom ramen för "Åtgärdsvalsstudie Samordnad trafikplanering i centrala Nacka" konstaterades att den planerade vägkapaciteten år 2030 (dagens vägnät samt beslutade utbyggnader) inte kommer att vara tillräcklig för invånarna i Nacka, framför allt Sicklaön, om alla fortsätter att resa som idag under morgonens maxtimme. Det beror bland annat på begränsningar i det befintliga vägnätet där det finns ett kapacitetstak, framför allt in mot Stockholms innerstad och i Södra länken.



2016 öppnade Kvarnholmsförbindelsen, en bro och tunnel som förbinder Kvarnholmen med centrala Nacka. Förbindelsen byggdes för att möjliggöra ny bostadsbebyggelse på Kvarnholmen och att binda samman olika delar av Nacka. Svindersviksbron är tillgänglig för bil- och busstrafik, cyklister och gående. Tunneln får inte användas av gående och cyklister men det finns en separat gång- och cykelväg från bron till Vikdalsvägen samt en gångstig över Ryssbergen.





# BAKGRUND

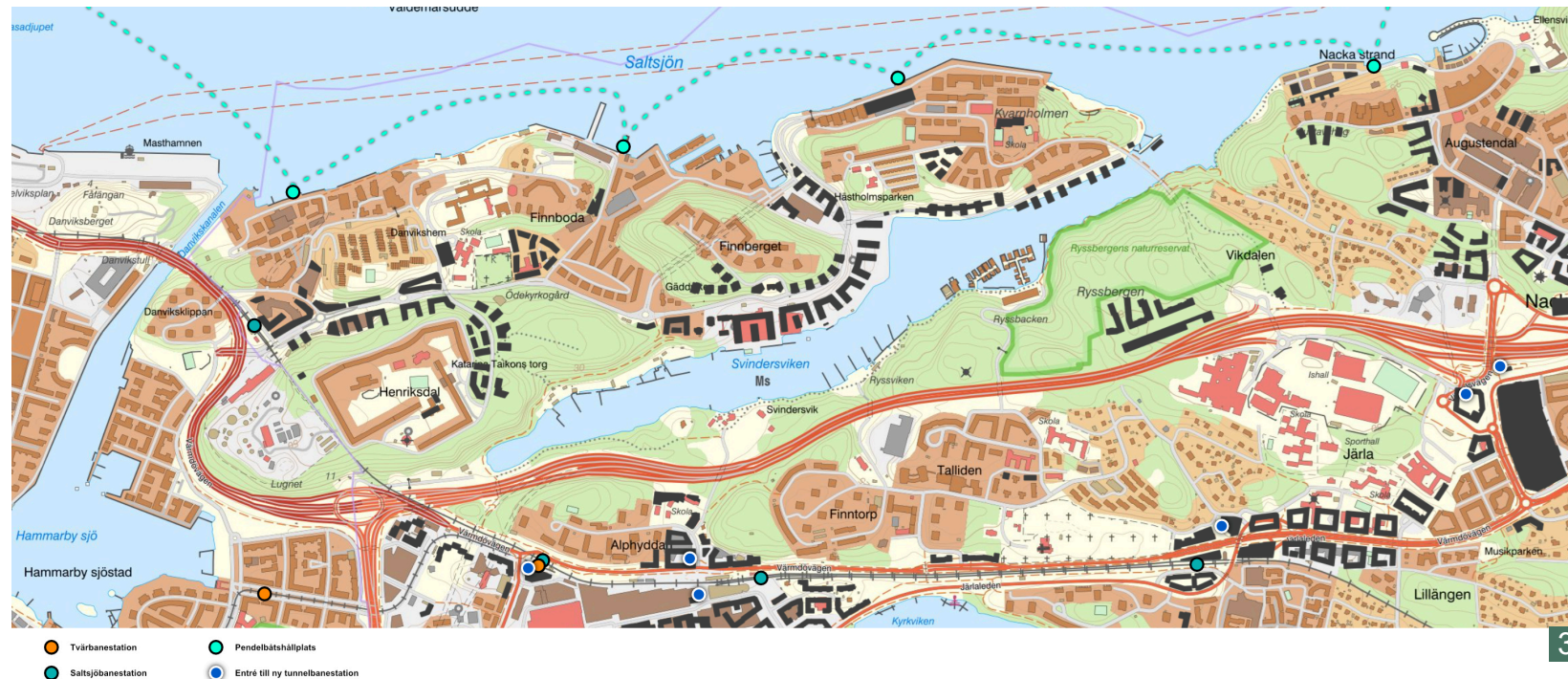
Till de centrala delarna av Stockholm finns pendelbåtarna, Sjövägen, som är en del av regionens kollektivtrafikutbud. Sjövägen startade som ett pilotprojekt 2010 för att undersöka förutsättningen för en mer storskalig kollektivtrafik till sjöss. Försöket blev framgångsrikt och pilotprojektet permanentades. En båtresa mellan Nybrokajen och Kvarnholmen tar cirka 22 minuter. Turtätheten är 10-30 minuter.



Fotgängare och cyklister som ska mot Sickla kan ta sig längs en smal och kuperad gång- och cykelväg som löper längs Svindersvikens norra sida. Den ligger naturskönt vid vattnet men håller en låg standard, särskilt för cyklister.



# PLANERAD UTVECKLING



ÖP 2050 anger att "Sickla och Centrala Nacka är huvudnoder i utvecklingen, men hela området planeras som en sammanhängande stadsmiljö". Målet är att förtäta med nya bostäder och arbetsplatser. De tre nya tunnelbanestationerna i Nacka gör det hela möjligt (bild 3).

Enligt kommunens översiktsplan 2050 ska det skapas ett finmaskigt vägnät för gående och cyklister som förbättrar tillgängligheten och framkomligheten till och emellan de olika stadsdelarna. Målet är att 25 % av alla arbetsresor ska ske med cykel (helt eller delvis). Där har Henriksdal – Kvarnholmen, med sitt centrala läge, en bra möjlighet att bidra till måluppfyllelsen.



Ambitionen omfattar kopplingar mellan Henriksdalsberget och Alphyddan (1), förstärkning av kopplingar till rekreationsområden som Nyckelviken, Svindersvik och Nackareservatet (2) och stråk till Kvarnholmen, Finnroda, Saltsjöqvarn och Nacka Strand för att förbättra tillgängligheten till pendelbåtarna (3).

Enligt ÖP 2050 ska Henriksdal – Kvarnholmen "utvecklas med mångfunktionell bebyggelse i form av en tät och livfull stadsstruktur som samspelar med områdets karaktär". Områdets karaktär härrör från dess historiska industribyggnader och dess utsikt över Stockholms inlopp.

Kommunens framkomlighetsstrategi bygger på en tätare bebyggelsemiljö där det är närmare till det mesta och att överbygga de barriärer som finns. Den målar upp en framtid där Nackaborna har närmare till sina dagliga resmål och därmed möjligheten att ställa bilen.

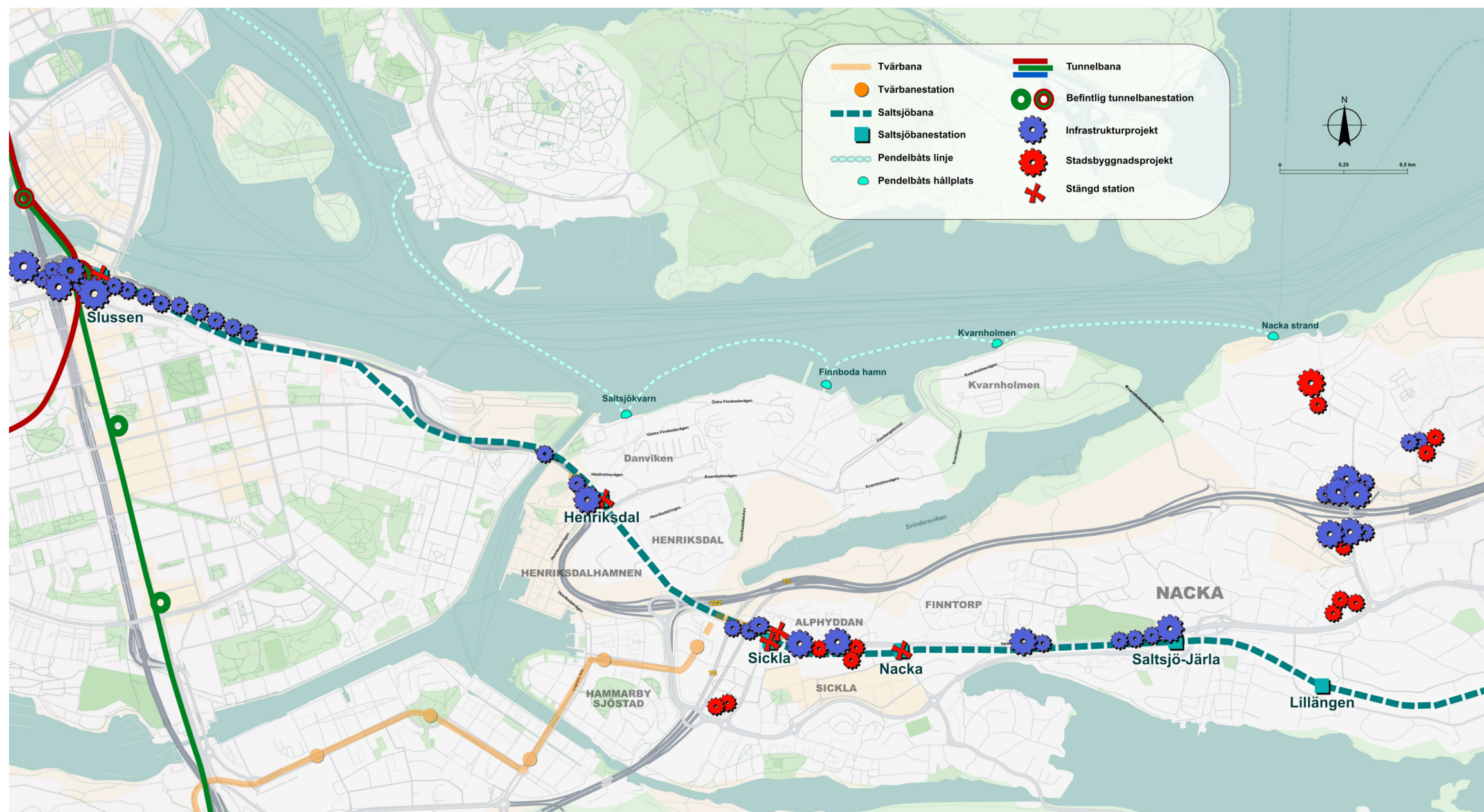
3) Aktuellt bebyggelseförslag för Henriksdal-Kvarnholmen samt Sickla och centrala Nacka. Källa: Nacka kommun. Tillägg av kollektivtrafikstationer: Guidance to Zero.  
4) Tänka kopplingar i Nacka. Bild: Guidance to Zero.



# NULÄGE

## PARALLELLA BYGGPROJEKT SKAPAR STORA TRAFIKSTÖRNINGAR I NACKA

Det pågår flera infrastruktur- och stadsutvecklingsprojekt intill kollektivtrafik- och serviceknutpunkter på västra Sicklaön, Detta bidrar till störningar i trafiksystemet. Störningarna består bland annat av tillfälliga avstängningar, omledningar, avstängda och tillfälliga gång- och cykelbanor, tillfälliga kollektivtrafikomläggningar och flyttade hållplatslägen, som tillsammans underminerar framkomligheten för samtliga trafikslag. Det skapar en känsla av oordning och instabilitet i en tillfälligt fragmenterad stadsmiljö, vilket påverkar upplevelsen av gatuutrymmet negativt. Det bidrar till att minska attraktiviteten för aktiv mobilitet och kollektivtrafik. De arbeten som påverkade Kvarnholmsvägen färdigställdes tidigare i år.



5) Störningar pga byggprojekt som påverkar mobilitet inom Västra Sicklaön. Gjort av Guidance to Zero.



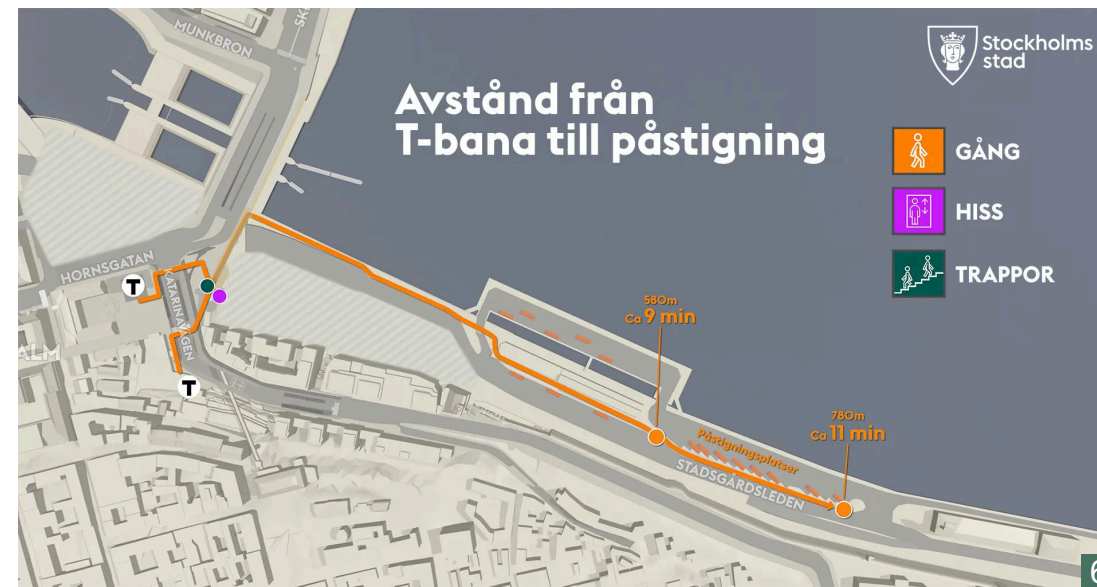
# SLUSSEN

## BUSSAR

Slussen har varit en byggarbetsplats i över tio år. Flera delar är idag färdigställda, men den nya bussterminalen i Katarinaberget har blivit försenad flera gånger. I augusti 2024 togs en ny tillfällig bussterminal i drift som har förlängt gångavståndet mellan Nacka-/Värmdöbussarna och tunnelbanan avsevärt.

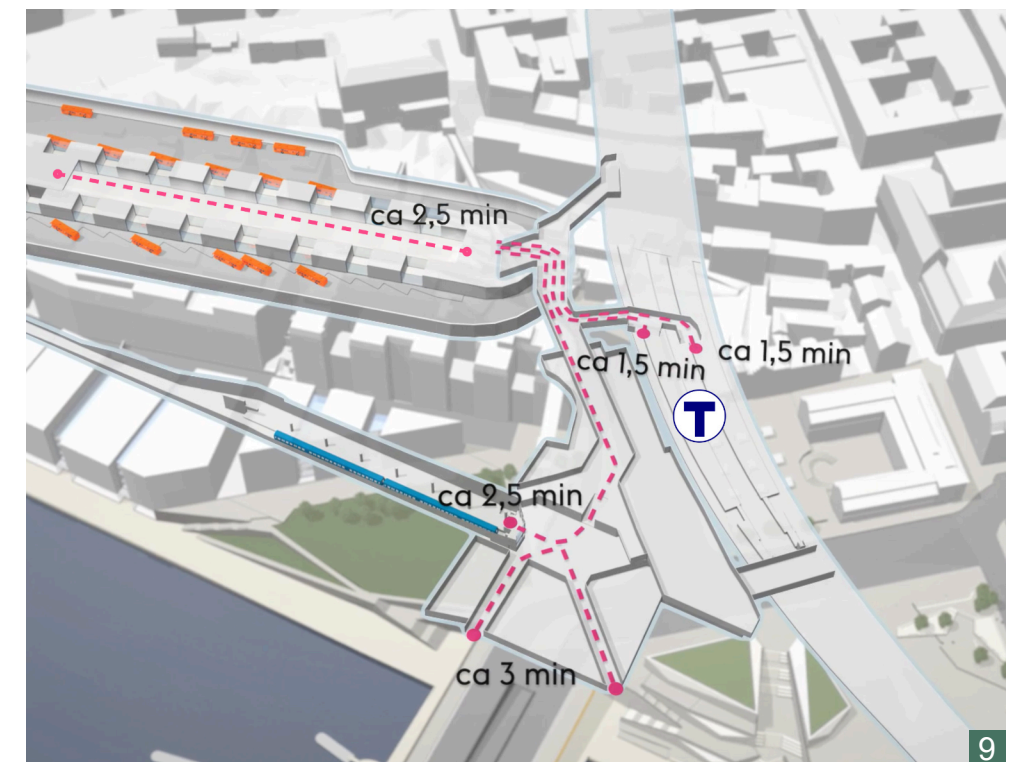
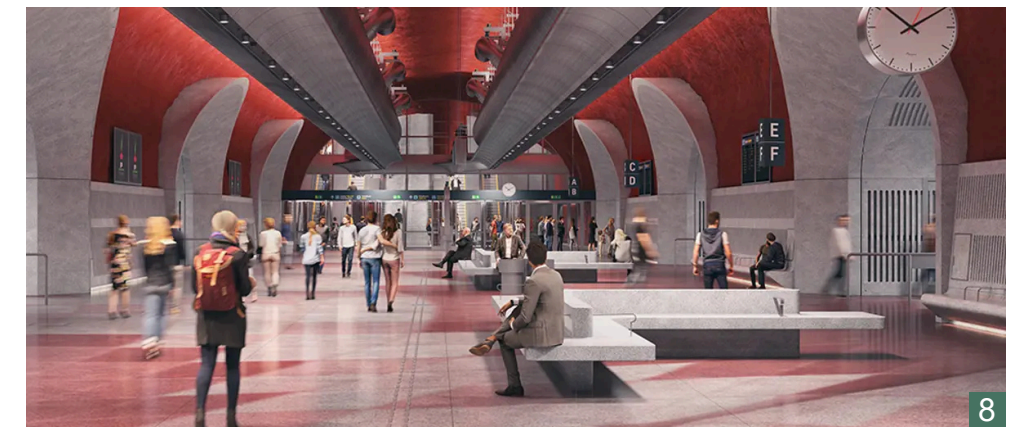
I augusti 2024 flyttades den tillfälliga bussterminalen vid Katarinahissen till ett läge 500 meter bort i riktning mot Nacka. Det förlängda avståndet mellan tunnelbanan och bussarna har påverkat kollektivtrafikens attraktivitet och användning av bilen från Nacka till Stockholms innerstad. Enligt siffror från trafikförvaltningen sjönk antalet på- och avstigande från Nacka/Värmdöbussarna vid Slussen med omkring 20-25 % från september 2023 till september 2025, ett år efter att bussterminalen flyttats. Det framgår inte av trafikförvaltningens siffror om resenärerna har bytt färd sätt, reser mindre eller har ändrat sin målpunkt men det är tydligt att det långa bytet har haft en negativ effekt på kollektivtrafikresandet till Nacka.

Siffror från Stockholms handelskammare visar att antalet bilpassager över Danvikstull ökade med 11% under juli-december 2024 jämfört med samma period året innan. Det motsvarar cirka 100 000 fler bilpassager under perioden.<sup>1</sup>



## FÖRVÄNTAD UTVECKLING

Den nya bussterminalen i Katarinaberget förväntas vara klar hösten 2026. Bytet till tunnelbanan kommer då att minska från över 10 minuters promenad längs Stadsgårdsleden idag till ca 3 minuter och hela bytet kommer att ske under tak.



6) Stockholm växer, 2024, Stockholms Stad.  
7) Bilder av Slussens området, Oktober 2025. Tagit av Guidance to Zero.  
8) Bussterminalen i Katarinaberget. Illustration: LINK Arkitektur, Stockholm växer.  
9) Bussterminalen i Katarinaberget, Stockholm växer.  
<sup>1</sup> Under samma period ökade resandet i övriga delar av Stockholm endast med 2 %.



# SLUSSEN

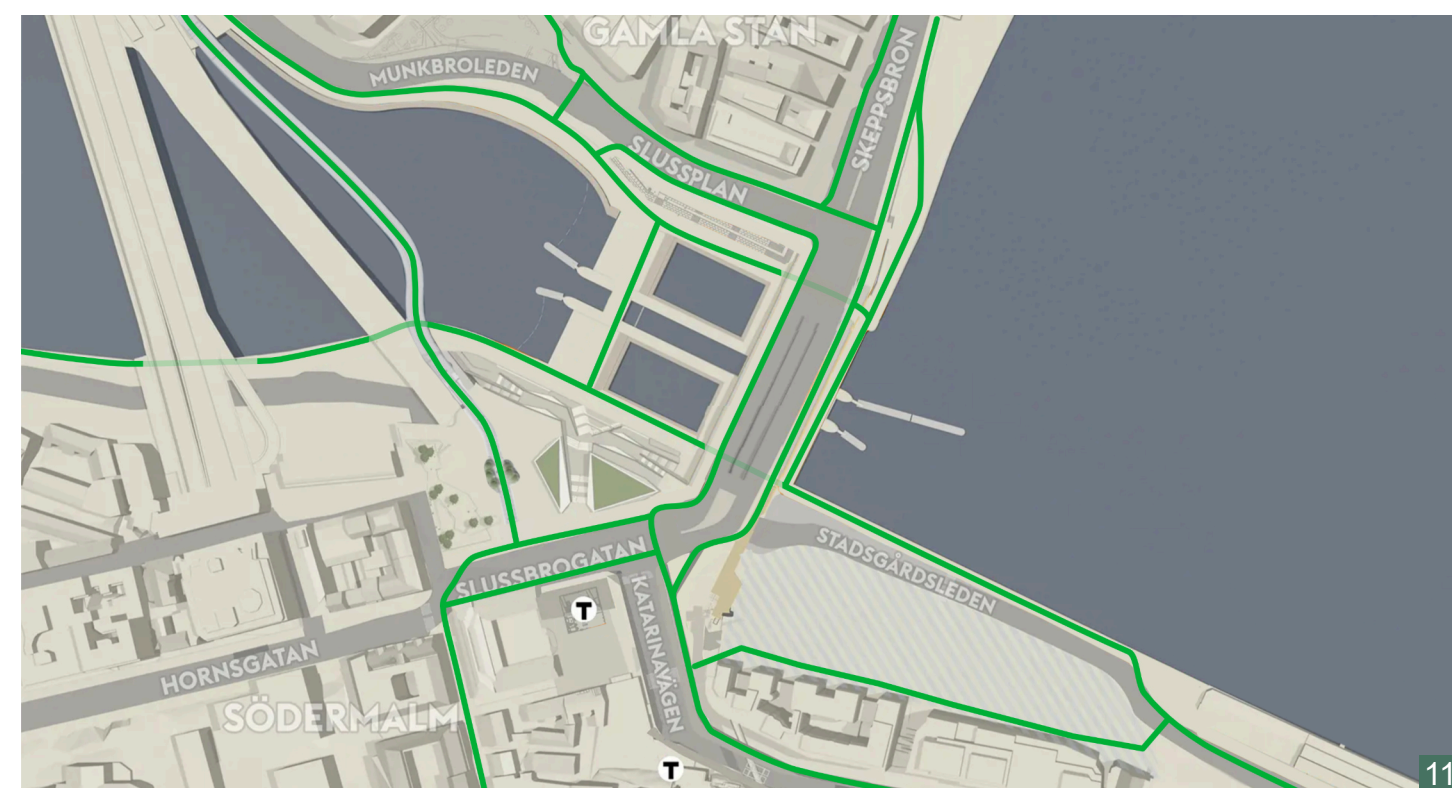
## CYKEL

Idag leds cykeltrafiken längs Stadsgårdsleden ut via den tillfälliga busspontonen utanför Stadsgårdsterminalen och är separerad med betongelement ifrån busstrafiken. Det innebär flera skarpa kurvor och över Slussbron är cykelbanornas bredd minskad. Stockholms stad strävar hela tiden efter en bra framkomlighet för cyklisterna men med de byggprojekt som pågår uppfattas trafiksituationen lätt som rörig, osäkert, och med skarpa svängar.



## FÖRVÄNTAD UTVECKLING

2027 ska de nya trafiklösningarna för Slussen stå klara. För cykeltrafiken innebär det cykelfält och cykelbanor med möjlighet till omkörning och eget utrymme vid trafikljus. En ny cykel- och gångbro bredvid tunnelbanebron innebär en snabbare och mer lättorienterad väg mellan Götgatan och Munkbron/Tegelbacken, vilket kommer att frigöra kapacitet över Skeppsbron och i korsningen Skeppsbron/Munkbroleden. När den nya bussterminalen har öppnat för trafik och Stadsgårdsleden har färdigställts kommer det att bli betydligt smidigare att cykla längs Stadsgårdsleden jämfört med idag.



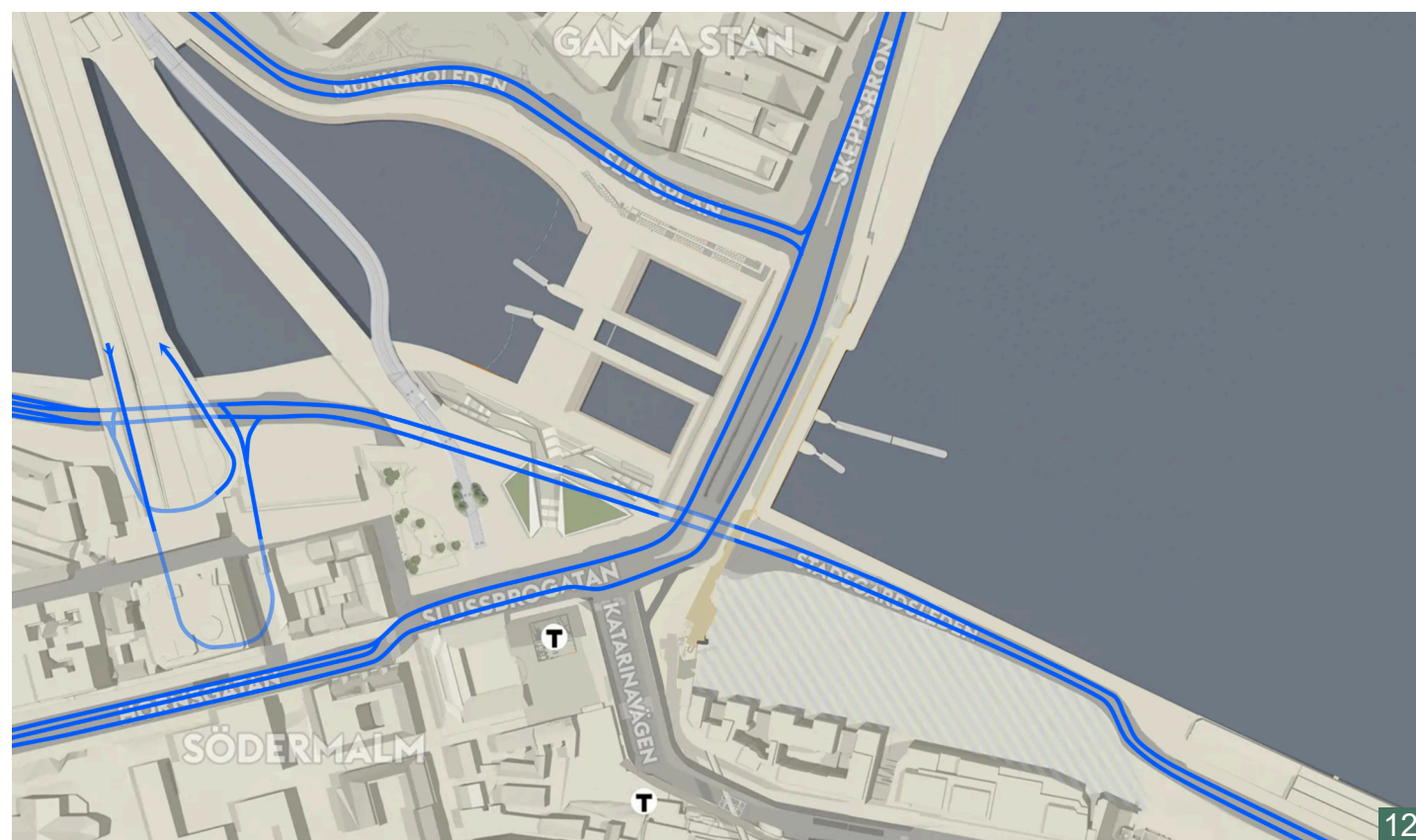
10) Cykelvägar oktober 2025. Guidance to Zero.  
11) Planerade cykelvägar. Guidance to Zero.



# SLUSSEN

## BIL

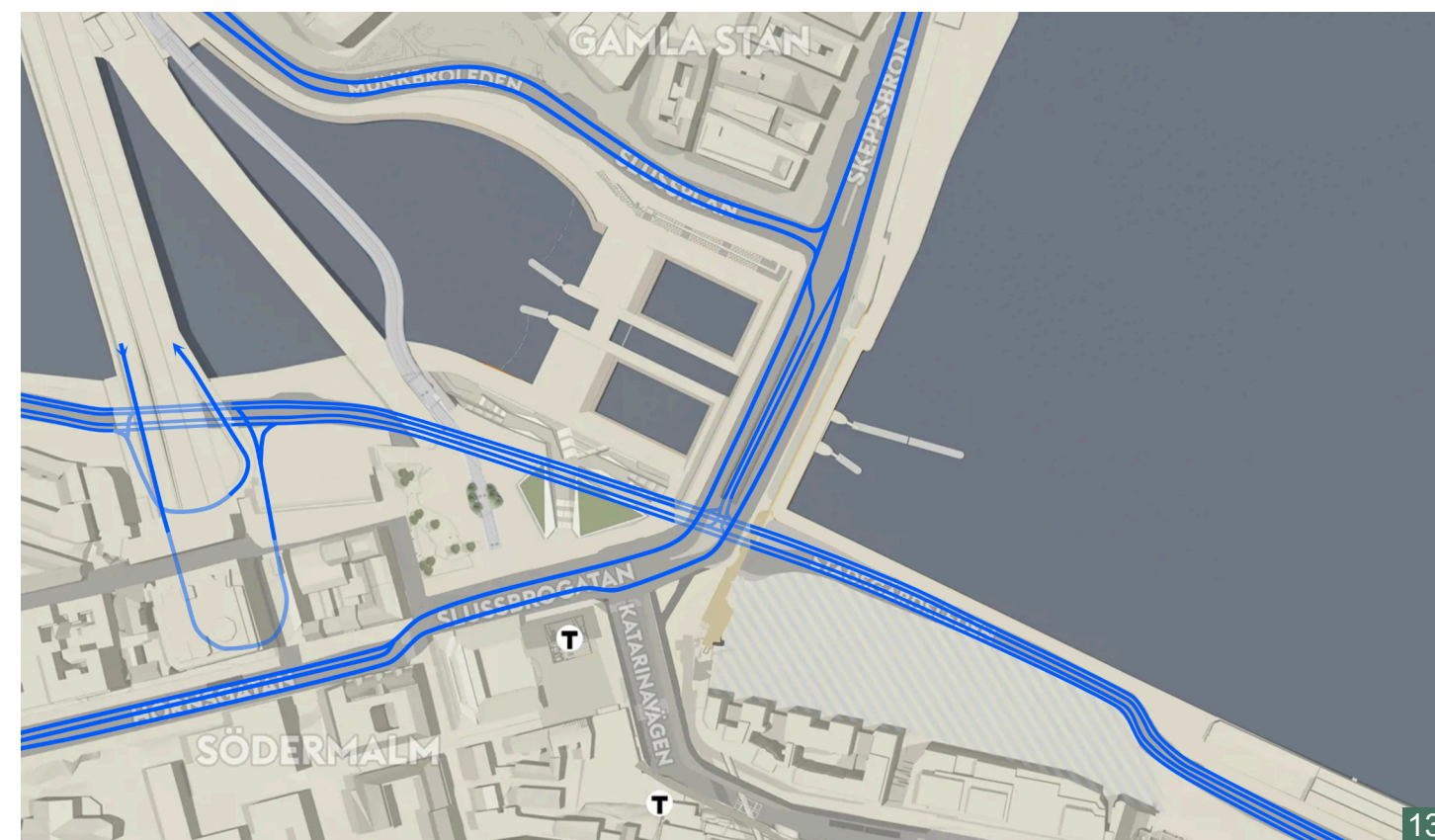
I dagsläget är ett bilkörfält i vardera riktningen öppet på Stadsgårdsleden. Framkomligheten är påverkad av den ombyggnation som sker och trafiken rör sig generellt långsamt under hela dagen. Det går inte att köra direkt från Stadsgårdsleden till Gamla stan utan trafiken leds om, en förlängd restid på 10-20 minuter.



12) Biltrafik oktober 2025. Guidance to Zero.  
13) Planerade biltrafik. Guidance to Zero.

## FÖRVÄNTAD UTVECKLING

2027 ska de nya trafiklösningarna för Slussen stå klara. För biltrafiken innebär det 2+2 körfält på Stadsgårdsleden och att kopplingen mellan Stadsgårdsleden och Skeppsbron öppnar för trafik. När ombyggnationen av Slussen är klar kommer det att bli en mer lättorienterad lösning och med en bättre framkomlighet kommer trafiken att flyta smidigare.





# SALTSJÖBANAN

## EN PROBLEMATISK ÅTERSTART

De som reser med, eller som skulle vilja resa med, Saltsjöbanan har haft det besvärligt länge. Förutom att ombyggnaden av Slussen har tvingat dem att byta till ersättningsbuss i Henriksdal, pågår en upprustning och modernisering av banan samt byte till nya moderna tåg. Saltsjöbanan stängdes för renovering i två år och öppnades delvis i december 2024, då med Saltsjö-Järila som tillfällig slutstation. Ersättningsbussar har trafikerat sträckan. Under våren 2025 stängdes banan igen på grund av problem med spåren och vagnsbrist. Återöppningen, som först planerades till augusti 2025, har ännu inte skett och bussar trafikerar fortsatt sträckan.

SL hoppas kunna återuppta trafiken under vintern 2025/2026. När tågen väl rullar kommer Saltsjö-Järila fortsatt att vara slutstation då Nacka kommun har asfalterat banvallen för att kunna leda om biltrafiken under tiden Värmdövägen byggs om.

Vid Sickla kommer resenären att kunna byta till Tvärbanan.

Saltsjöbanans avstängningar har påverkat kollektivtrafikens attraktivitet negativt och bidrar till ökad bilanvändning.

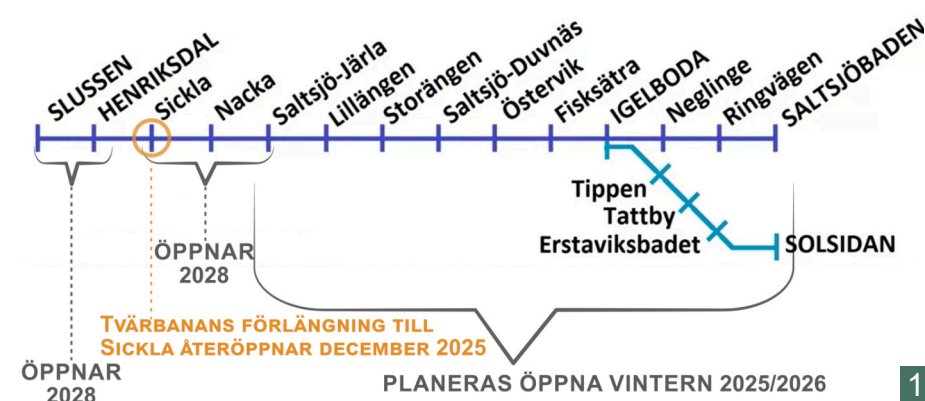
Tvärbanan förlängdes till Sickla 2016, i första hand för att ge Nackaborna en förbättrad förbindelse med Stockholms södra delar under ombyggnaden av Slussen, men även för att i det längre perspektivet få till en bra koppling mellan Tvärbanan, Saltsjöbanan och den planerade tunnelbanan i Sickla. I nuläget stannar Tvärbanan dock vid en tillfällig hållplats på Uddvägen, ca 400 meter bort. Detta är en konsekvens av de stora byggprojekt som pågår runt Sickla station.



14

## FÖRVÄNTAD UTVECKLING

Saltsjöbanan kommer återigen att kunna trafikera Slussen från och med 2028 och under 2029 förväntas turtätheten öka från 20 till 12-minuterstrafik. Innan ombyggnaden av Slussen reste 20 000 med Saltsjöbanan ett vardagsdygn. En siffra som bedöms öka vid återöppnandet.

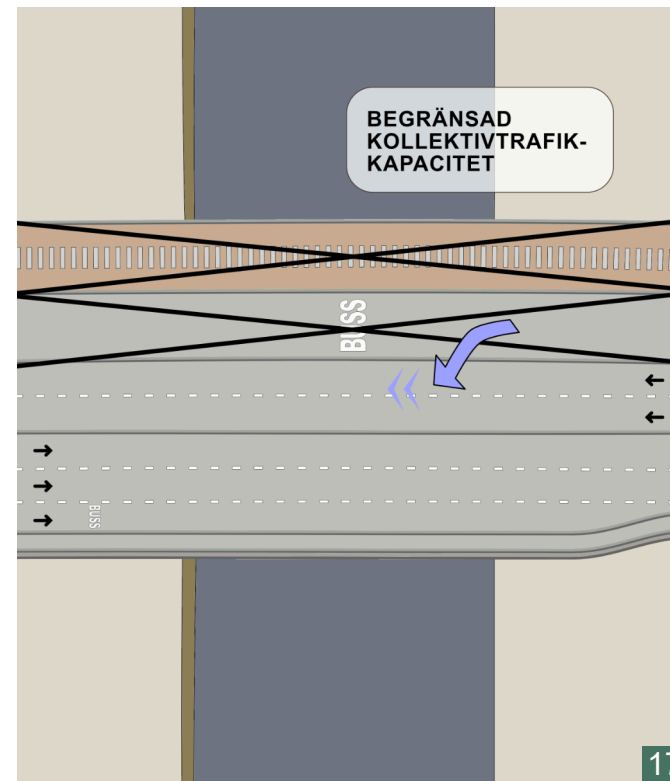
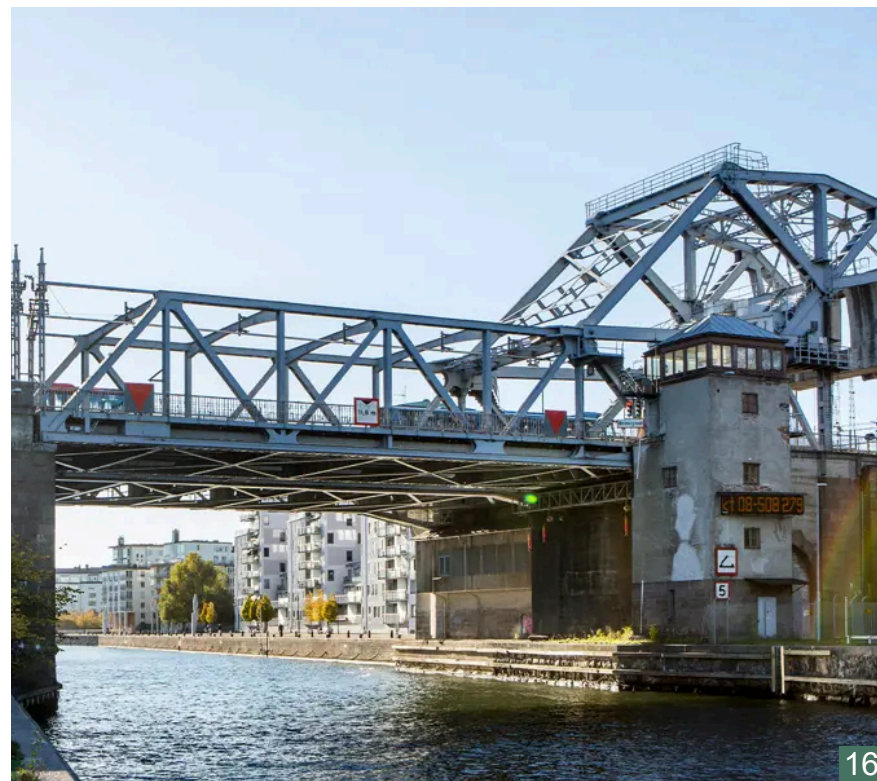


15



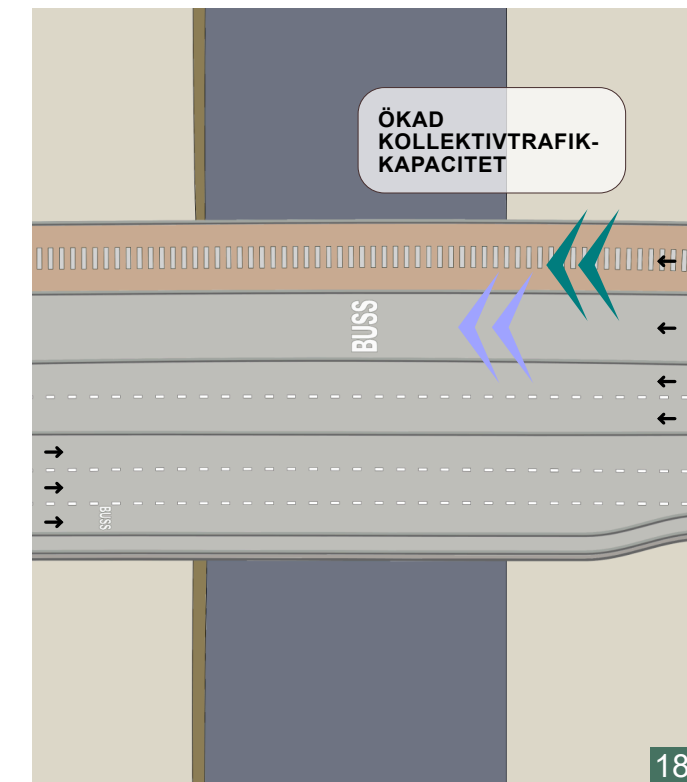
# DANVIKSBRON

Danviksbron är uppdelad i Norra och Södra Danviksbron där den norra bron trafikeras av Saltsjöbanan och bussar mot Slussen. Under tiden Saltsjöbanan mellan Henriksdal och Slussen är avstängd renoveras den norra bron och busstrafiken mot Slussen har flyttats ut till den södra bron. All trafik, inklusive bussar, kör nu på Södra Danviksbrons fyra körfält. Under vissa perioder har det körfält som ligger närmast Norra Danviksbron tillfälligt stängts, vilket har påverkat trafiksituationen.



## FÖRVÄNTAD UTVECKLING

Renoveringen planeras bli klar 2027. Då kommer framkomligheten att bli bättre och pålitligare för både fordonstrafik, busstrafik, spårtrafik och sjötrafik.



16) Danviksbron, Stockholms stad.  
17) Trafiken på Danviksbron oktober 2025, Guidance to Zero.  
18) Trafiken på Danviksbron efter renovering, Guidance to Zero.



# TUNNELBANAN

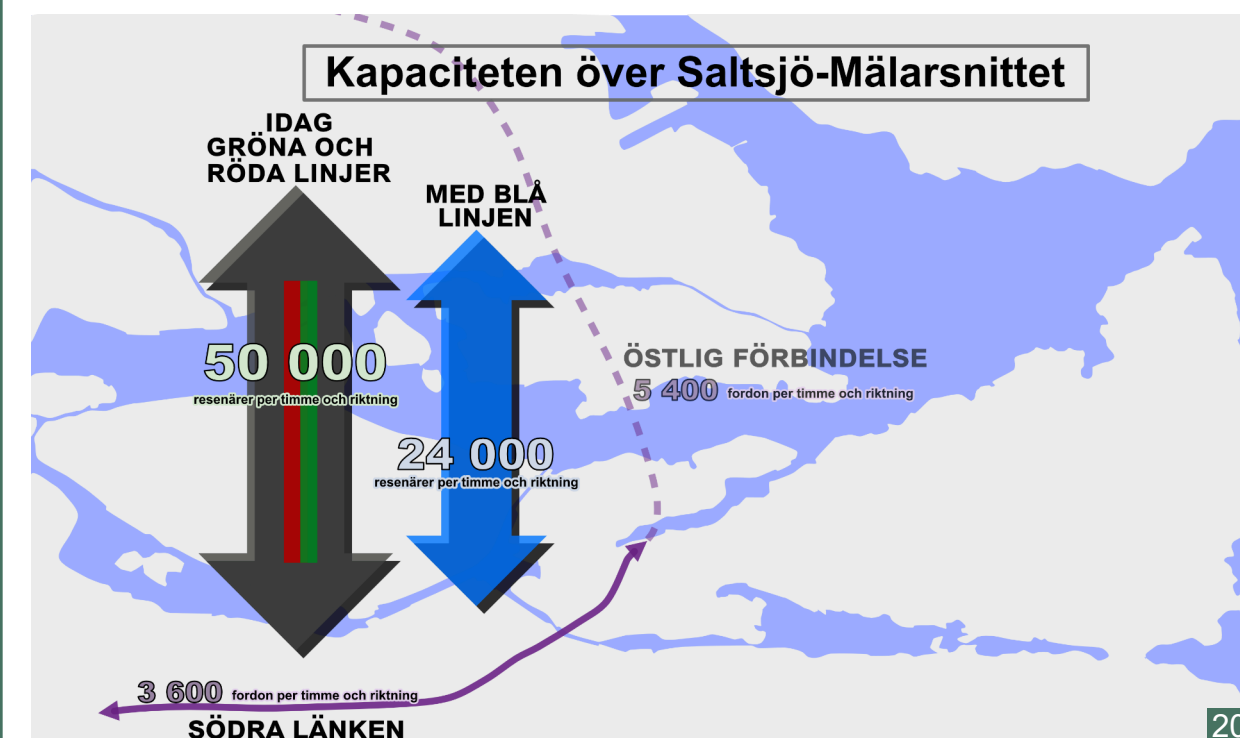
Under byggtiden för tunnelbanan belastas vägnätet av avstängningar, omdirigeringar och byggtrafik. Det påverkar såväl biltrafiken som gång-, cykel- och kollektivtrafiken.



## FÖRVÄNTAD UTVECKLING

Tunnelbanan till Nacka öppnar för trafik 2030. Restiden från Nacka C till T-centralen blir 12 minuter och från Sickla till T-centralen 8 minuter.

När tunnelbanan till Nacka öppnar för trafik ökar kapaciteten över Saltsjö-Mälarsnittet från dagens drygt 50 000<sup>2</sup> resenärer per timme och riktning till omkring 75 000 resenärer per timme och riktning. Enbart blå linje kommer att kunna ha en kapacitet på 24 000 resenärer per timme och riktning, att jämföra med Södra Länkens maxkapacitet på upp till 4000 fordon per timme och riktning vilket motsvarar 4 800 resenärer (med en bilkvot på 1,2). En motorväg med 3 körfält i vardera riktningen, som Förbifart Stockholm eller Östlig förbindelse, har en maxkapacitet på cirka 5 400 fordon per timme och riktning.



19) Karta gjort av Guidance to Zero.

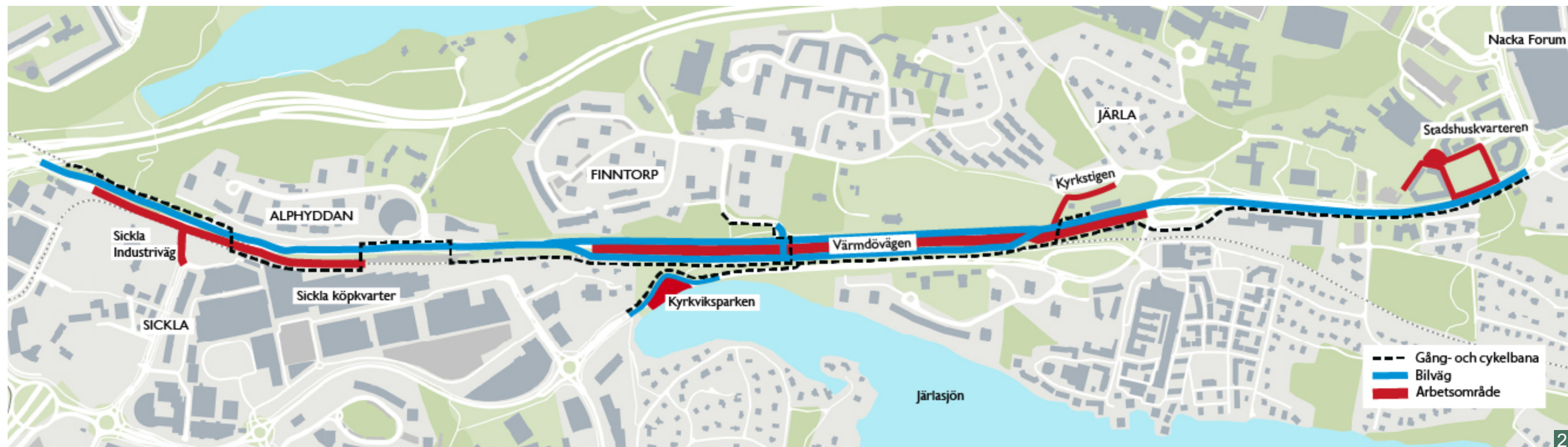
20) Gjort av Guidance to Zero.

<sup>2</sup> Ett tåg varje 2-3 minuter ger 24-30 tåg per linje och timme. 810 resenärer per tåg och två linjer. Röda linjens kapacitet är inte fullt utnyttjad idag. Praktisk kapacitet bedöms till 24 000 - 36 000 (siffror från MKB för nya tunnelbanan)



# VÄRMDÖVÄGEN

Som en del av Centrala Nackas utveckling byggs Värmdövägen och en del av Vikdalsvägen om. Under arbetet kommer trafiken behöva trängas på mindre utrymme och framkomligheten för så väl bil och kollektivtrafik som gående och cyklister påverkas negativt med lägre fart, ökade restider och tillfällig omledning.



## FÖRVÄNTAD UTVECKLING

När hela projektet är klart, omkring år 2029, har Nacka fått en ny stadsgata. Längs den nya stadsgatan planteras träd, skapas mötesplatser och ny bebyggelse med blandad arkitektur växer fram. Målet är en trevlig, varierad och grönskande miljö. Det skapas plats för verksamheter i husens bottenvåningar samt sittplatser och torg. Närheten till kollektivtrafik, med förbättrade knutpunkter, gör det möjligt för fler att gå eller cykla till bussen, Saltsjöbanan, Tvärbanan och tunnelbanan.



# CENTRALA NACKA



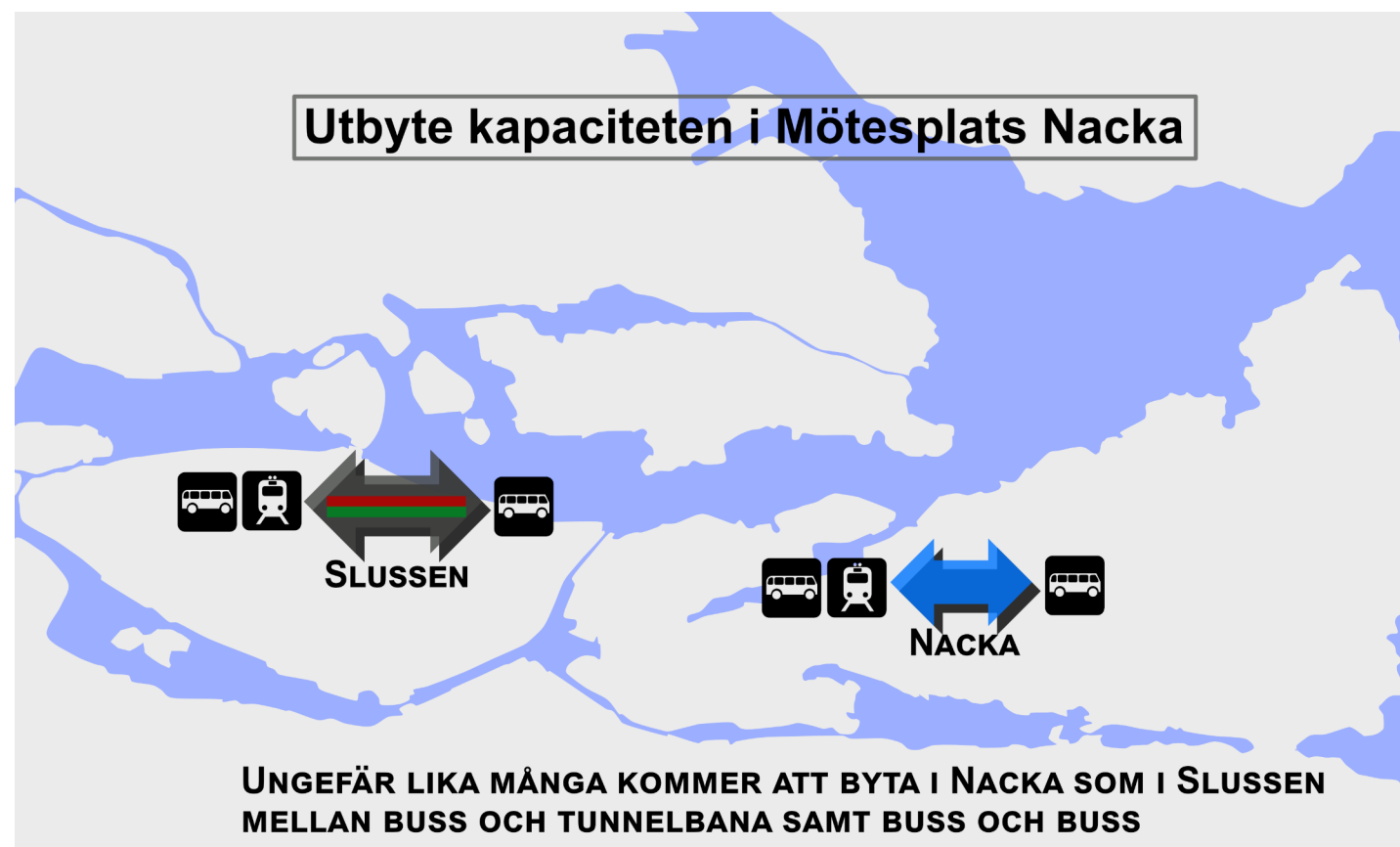
## FÖRVÄNTAT LÄGE

En bussterminal med en kapacitet på 15 påstigningshållplatser i anslutning till tunnelbanans station Nacka C är en del av Stockholmsöverenskommelsen 2013. Bussterminalen i Slussen är planerad och dimensionerad för i första hand Värmdöbussarna och terminalen i Nacka C för motorvägsbussar från östra Nacka.

Utöver busslinjerna som trafikerar motorvägen, väg 222, och de planerade bussterminalerna i Nacka C och Slussen kommer ett stort antal busslinjer att trafikera de kommunala gatorna. Bytespunkten i Nacka C har i tidigare utredningar bedömts få ungefär lika mycket genomgående busstrafik i gatunätet som vändande busslinjer i bussterminalen.

Nacka kommun har pausat projekt Mötesplats Nacka och studerar alternativ som kommer att landa i en ny strukturplan för Centrala Nacka och ny kostnadseffektiv bytespunkt, i anslutning till det lokala vägnätet som matchar tidplanen för tunnelbanans planerade trafikstart 2030. Det är därför oklart hur den framtida trafiksituationen i centrala Nacka kommer att se ut.

Tidigare studier, bland annat åtgärdsvalsstudien Samordnad trafikplanering i centrala Nacka från 2016, har pekat på vikten av att prioritera gående, cyklister och kollektivtrafiken i och i anslutning till den nya bytespunkten. Det kommer att finnas ett stort behov av cykelparkering i anslutning till bytespunkten.





# HENRIKSDALSKORSET

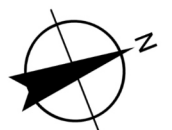
Trafiksituationen i Henriksdalskorset berörs av alla pågående byggprojekt i närområdet, vilja just nu får fler att välja bilen. Tyréns utredning från augusti 2025 visar risk för trafikstörningar till följd med framkomlighetsproblem under för- och eftermiddagens rusningstider. Under den timme då korsningen har högst belastning är den genomsnittliga kötiden 2,4 minuter, vilket motsvarar en medelhastighet på 20 km/h.

Analysen visar att situationen bitvis är ansträngd men den är inte alarmerande: "Slutsatsen är att mindre framkomlighetsproblem förekommer men att det rör sig om tillfälliga störningar som snabbt avvecklas och som inte får några betydande konsekvenser för trafiksituationen i närområdet i stort."

Fler boende och verksamheter innebär en ökad efterfrågan på vägtransporter vilket i sin tur kommer att påverka framkomligheten i Henriksdalskorset negativt. Tyréns redovisar i sin rapport ett förslag på justeringar av Henriksdalskorset som skulle förbättra framkomligheten och öka kapaciteten. Förslaget innehåller mindre justeringar som bedöms som kostnads- och tidseffektiva att implementera. Korsningen ligger dock på Stockholms stads mark och Nacka kommun har själva ingen rådighet över den. Förbättring av trafiksituation i Henriksdalskorset ligger även i Stockholms stads intresse så det är troligt att staden kommer vilja förbättra framkomligheten i korsningen.

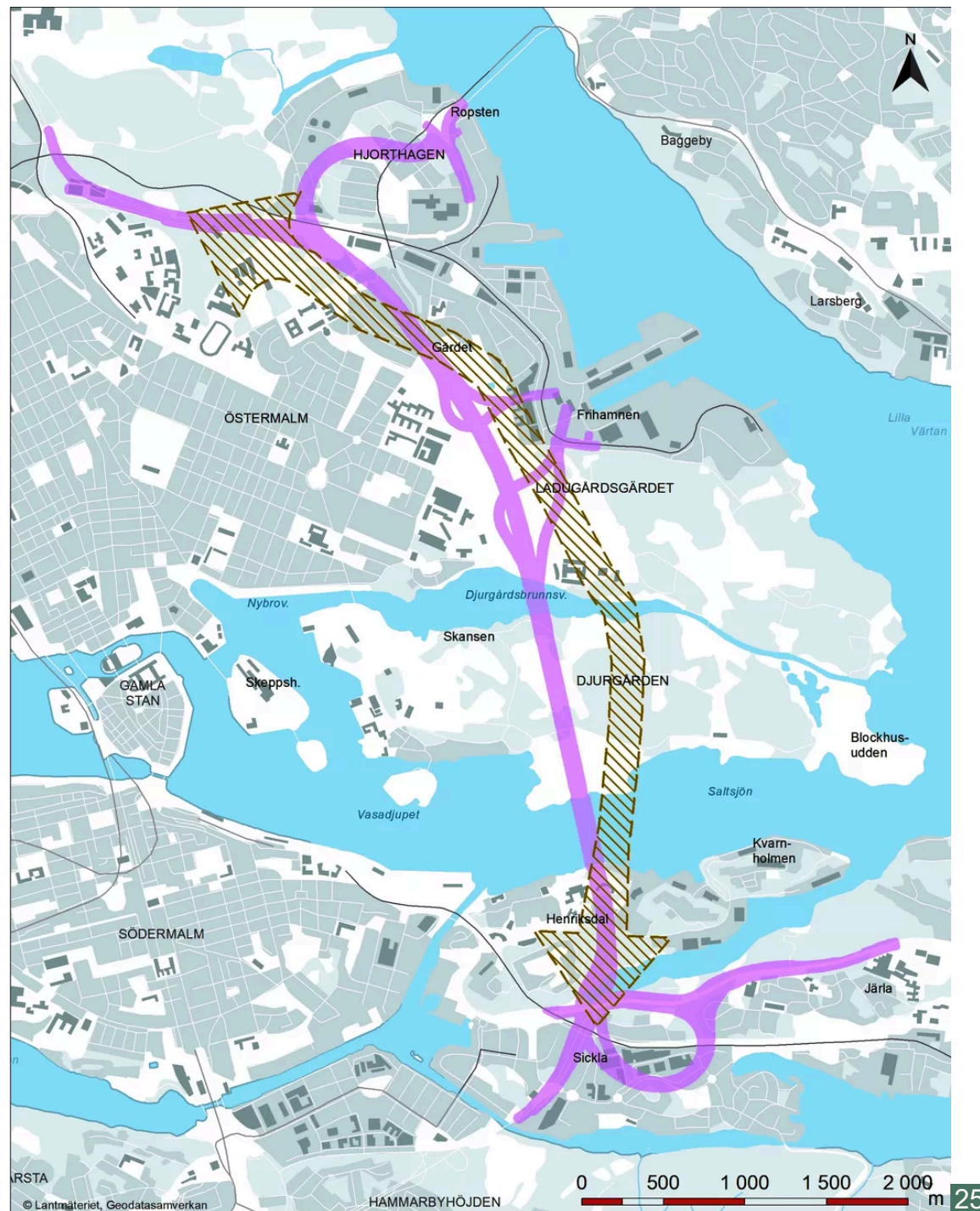
Kötiden med de åtgärder som föreslagits bedöms dock öka från dagens 2,4 minuter till 4,2 minuter om inga andra åtgärder vidtas för att påverka och minska bilalstringen.

Som konstaterats ovan är bilresandet idag högt med tanke på alla arbeten som påverkar trafiksituationen i Nacka. När Slussens nya bussterminal är klar, Saltsjöbanan återigen trafikerar Slussen och tunnelbanan öppnar för trafik kan vi förvänta oss ett ökat kollektivtrafikresande. Kollektivtrafikens attraktivitet skulle ytterligare kunna förstärkas med åtgärder som förbättrar tillgängligheten till den så som stärkt cykelinfrastruktur.





# DET STATLIGA VÄGNÄTET



■ Riksintresse Östlig förbindelse  
▨ Befintligt riksintresse

Östlig förbindelse, tidigare Österleden, är en tänkt nord-sydlig sträckning av en ringled i Stockholm öster om Gamla stan, under Saltsjön. Den har planerats med olika sträckningar och lösningar sedan 1800-talet. Idag planeras den som en tunnelförbindelse mellan Nacka och Ropsten öster om Stockholm med syfte att minska restiden.

Trafikverket, Region Stockholm och flera Stockholmskommuner har hösten 2025 nått en avsiktsförklaring om att samverka i nästa planeringssteg.

Idag måste Södra länken, när den når sitt kapacitetstak och det blir stillastående köer, stängas. Detta då tunneln saknar sprinklers som kan hantera bränder. Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037 innehåller ett nytt brandbekämpningssystem i Södra länken och när det är på plats kommer trafiksituationen i Södra länken blir mer förutsägbart med färre störningar.



25) Bild: Trafikverket  
26) Gjort av Guidance to Zero

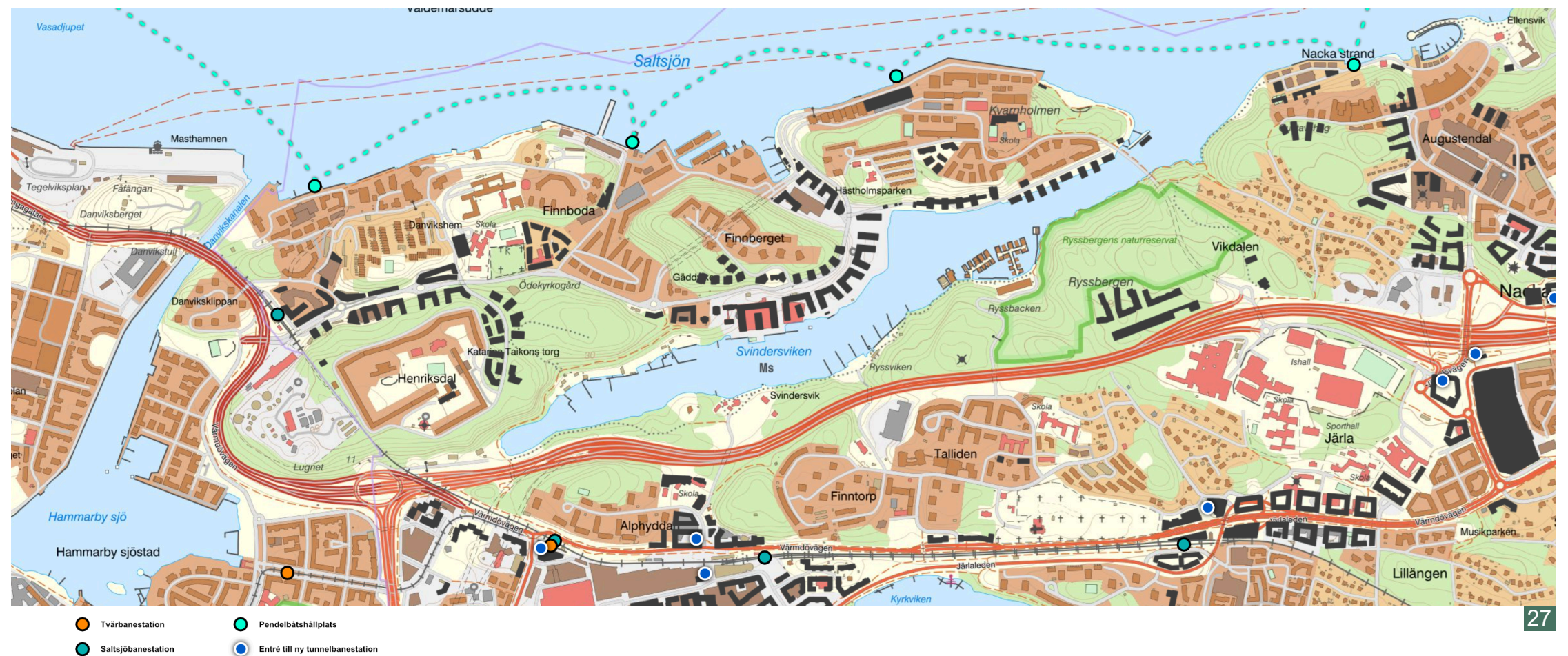


# PLANERAD STADSUTVECKLING

Nacka kommun planerar att utveckla Henriksdal - Kvarnholmen med nya arbetsplatser och bostäder i ett attraktivt och centralt område. Utvecklingen möjliggör även för mer service, strandpromenader, lokaler för kultur och evenemang, kajer och båtplatser. Många av de gamla industribyggnaderna bevaras och får ny användning.

## DETALJPLAN GÄDDVIKEN

Syftet med stadsbyggnadsprojektet Gäddviken är att skapa en attraktiv och levande stadsmiljö med egen identitet och god vattenkontakt samt attraktiva offentliga platser. Projektet ska möjliggöra cirka 1600 nya bostäder, förskolor, mångfunktionella parktytor med höga vistelsekvalitéer, badplats och strandpromenad. Syftet är också att skapa en lösning där gamla miljöskulder åtgärdas och där miljöbelastningen på omgivande vattenområden minimeras.





# SÅ VILL KVARNHOLMSBORNA RESA

I takt med utvecklingen av service och målpunkter på Västra Sicklaön och, specifikt, kring den nya tunnelbanans entréer, kommer efterfrågan på resor dit att öka. Inte minst fritidsresor, som står för nästan lika stor del av trafikarbetet som arbetsresorna<sup>3</sup> (trafa, statistik från 2023) och ofta sker inom den egna kommunen<sup>4</sup>, kommer att ha Nacka som målpunkt. Resanderiktningen för dessa resor bedöms i första hand bli i östlig riktning via Svindersviksbron.

## DAGENS RESMÖNSTER

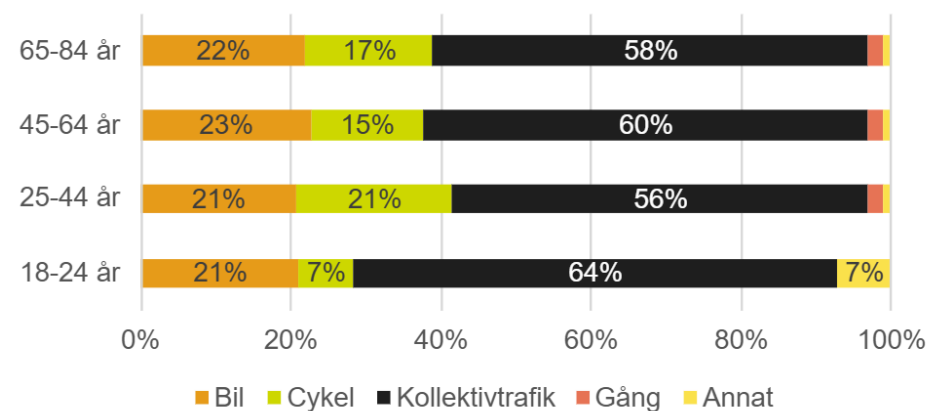
I november 2025 genomförde Kvarnholmen Utveckling och Tyréns en mobilitetsundersökning för att få en bättre förståelse för vilka färdmedel som används, vilka vägar och stråk som är populära, samt vilka behov och önskemål som finns kopplat till mobilitet.

Enkäten fick nära 550 svar och undersökningen visar att endast 22 % av de boende använder bilen för arbetsresor. 40 % arbetspendlar med kollektivtrafik och 20 % cyklar. När det gäller fritidsresor är bilandelen högre.

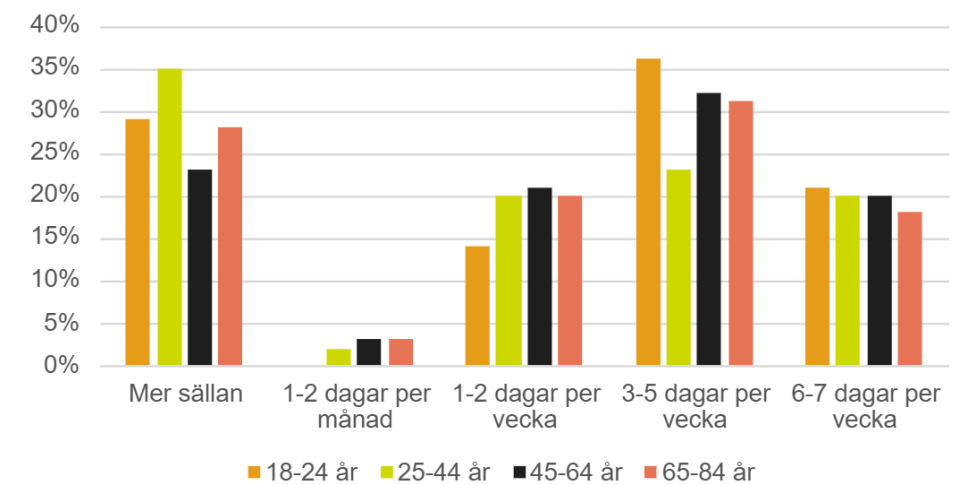
**73 % av de boende har tillgång till, minst, en bil. Endast 10 % av de tillfrågade tar bilen till jobbet en genomsnittlig arbetsdag.**

Vid resor till och från Kvarnholmen används Svindersviksbron i 69 % av fallen, omkring 4 % använder Sjövägen och endast 27 % åker via Henriksdal. De som använder bil väljer till 70 % att använda Svindersviksbron, endast 30 % kör via Henriksdalskorset.

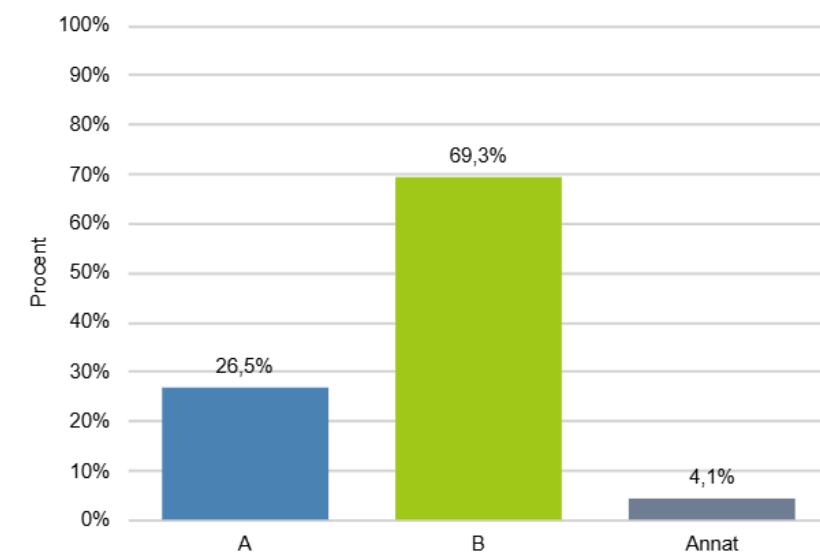
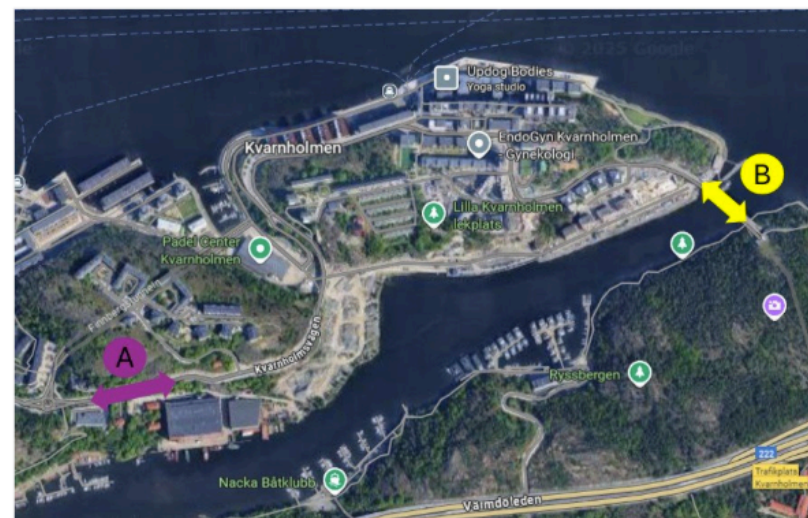
Färdmedelsfördelning vid resor till arbete/studier



Hur ofta används bil?



VANLIGASTE VÄGVALET UT FRÅN/IN TILL KVARNHOLMEN



28

28) Diagram från Mobilitetsundersökning Kvarnholmen, Tyréns, november 2025.

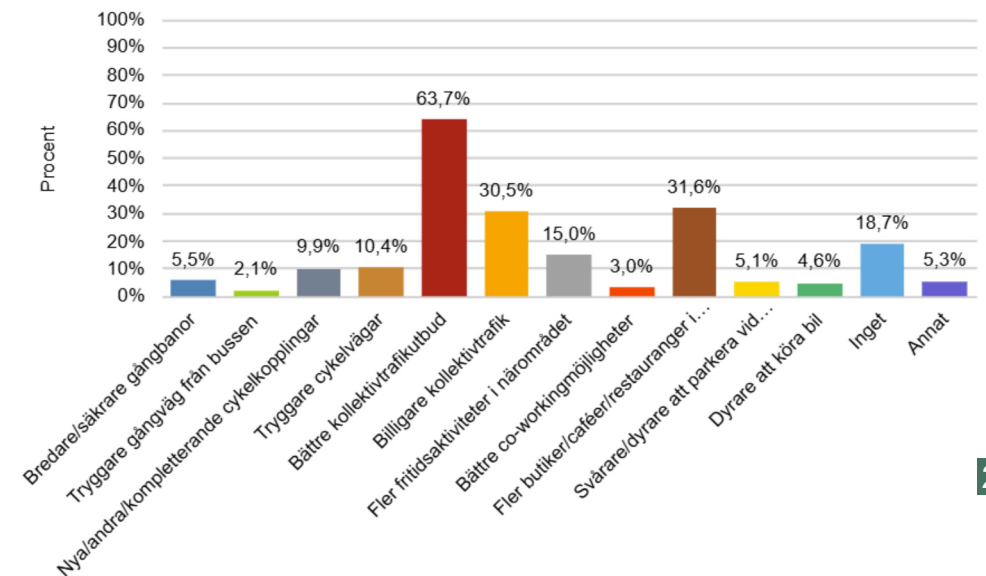


# SÅ VILL KVARNHOLMSBORNA RESA

I Tyréns sammanställning framgår att biltillgången på Kvarnholmen är god, liksom tillgången till kollektivtrafik. Vid resor till arbete/studier använder de flesta (58 %) kollektivtrafik medan ungefär lika många kör bil eller cyklar (22 % respektive 18 %). En betydande del av invånarna arbetar hemma en eller flera dagar i veckan (74 % minst en dag i veckan, 57 % minst två dagar i veckan). **Bil används i större utsträckning vid fritidsresor än vid arbetspendling.** Vid inköpsresor, hämtning/lämning av barn på fritidsaktiviteter och mer långväga resor (träffa släkt, åka till fritidshus) används bil vid majoriteten av resorna. **Båten används i en betydande del av kollektivtrafikresorna.**

Trafikalstringen på Kvarnholmen uppskattas utifrån enkäten till under 0,7 bilresor per invånare. Detta är i linje med genomförda trafikmätningar och lägre än i Henriksdal – Kvarnholmen som helhet. **Invånarna skulle bli ännu mindre benägna att använda bil om kollektivtrafiken blev snabbare och mer effektiv,** 64 % av bilisterna anger att de skulle kunna avstå från bilen om kollektivtrafiken blev bättre. **Större utbud av service och nöjesaktiviteter, så som butiker, restauranger och caféer, i närområdet är också viktigt för att minska bilanvändningen, enligt enkäten.**

VAD KAN FÅ DIG ATT AVSTÅ FRÅN ATT ANVÄNDA BILEN OCH ISTÄLLET ANVÄNDA ANDRA FÄRDMEDEL?



## TRAFIKANALYSER

Inom ramarna för detaljplan Gäddviken har Tyréns genomfört en trafikanalys. Analysen bygger på Nacka kommuns trafikmodell med uppräknad trafik för hela Henriksdal – Kvarnholmen. Modellen tar inte hänsyn till överflytt mellan olika transportslag till följd av trängsel i biltrafiknätet. Den tar heller inte hänsyn till vad som händer utanför modellområdet, det innebär att flaskhalsar i närliggande delar av transportsystemet, så som Södra länken, Hammarby sjöstad och Slussen inte påverkar analysens resultat.

I den tidigare trafikanalysen baseras vägvalet på kommunens övergripande prognosmodell, vilket ger en fördelning av efterfrågan med tyngd mot Henriksdalskorset. Redan i den analysen framgår att antalet bostäder i Gäddviken får marginell effekt på trafiksituationen i Henriksdalskorset. Om vi justerar trafikstringen utifrån mobilitetsundersökningen istället ser vi att Svindersviksbron har en högre andel av resorna (75 % av bilisterna reser via Svindersviksbron) och att alstringen från det befintliga området ligger på under 0,7 bilresor/invånare, vilket är lägre än de 0,9 som används i analysen. Detta innebär att belastningen på Henriksdalskorset från Gäddviken är ännu lägre än tidigare analyser visar.

Åtgärder i Henriksdalskorset kan underlätta för trafiken i rusningstid. I det arbetet är det viktigt att ta hänsyn till framkomligheten för buss och cykel, vilket är de två mest använda transportslagen för resor i rusningstrafik.





# FRAMTIDSBILD 2030

2030 ÄR ALLA PÅGÅENDE PROJEKT FÄRDIGSTÄLLDA





# FÖRVÄNTAD UTVECKLING

För varje projekt som kommer att färdigställas så kommer trafiksituationen i Nacka att förbättras.

När den nya bussterminalen i Slussen är klar och Saltsjöbanan återigen trafikerar Slussen kommer fler att välja att åka kollektivt igen då det blir färre, snabbare och smidigare byten. Restiden kommer att förbättras avsevärt. De som fortfarande föredrar att ta bilen kommer att komma fram något lättare då vägnätet blir mindre belastat då fler åker kollektivt. När Stadsgårdsleden, Värmdövägen med flera vägar är färdigställda kommer också restiden med bil att förbättras i flera relationer. Det kommer att bli särskilt märkbart utanför rusningstrafiken.

I storstäder finns begränsat utrymme för vägar och fordon, vilket gör att köer och flaskhalsar regelmässigt uppstår som en del av vardagen. Städer som försöker bygga bort dessa med mer utrymme för vägar och fordon får ännu fler och längre köer och flaskhalsar. De städer som i stället utgår ifrån gång, cykel och kollektivtrafik i sin planering bygger ofta tätare, vilket i sig gör att fler föredrar att gå, cykla och åka kollektivt. Det finns ett samband mellan tätare stadsmiljöer och ett minskat bilanvändande<sup>1</sup>.

Med tunnelbanan kommer möjligheterna att resa till och från, men också inom, Nacka att förändras radikalt. Tunnelbanan har betydligt högre kapacitet än vägnätet och restiden förkortas avsevärt i många relationer. Fördelningen mellan ut- och inpendling kommer att jämnas ut. 10 000 nya arbetsplatser innebär en ökning av antalet arbetsplatser i Nacka kommun med cirka 30 %.

Det som troligen återstår efter 2030 är färdigställandet av bytespunkten och stadsmiljön vid Nacka C, sprinklers till Södra Länken och stadsbyggandet på västra Sicklaön.

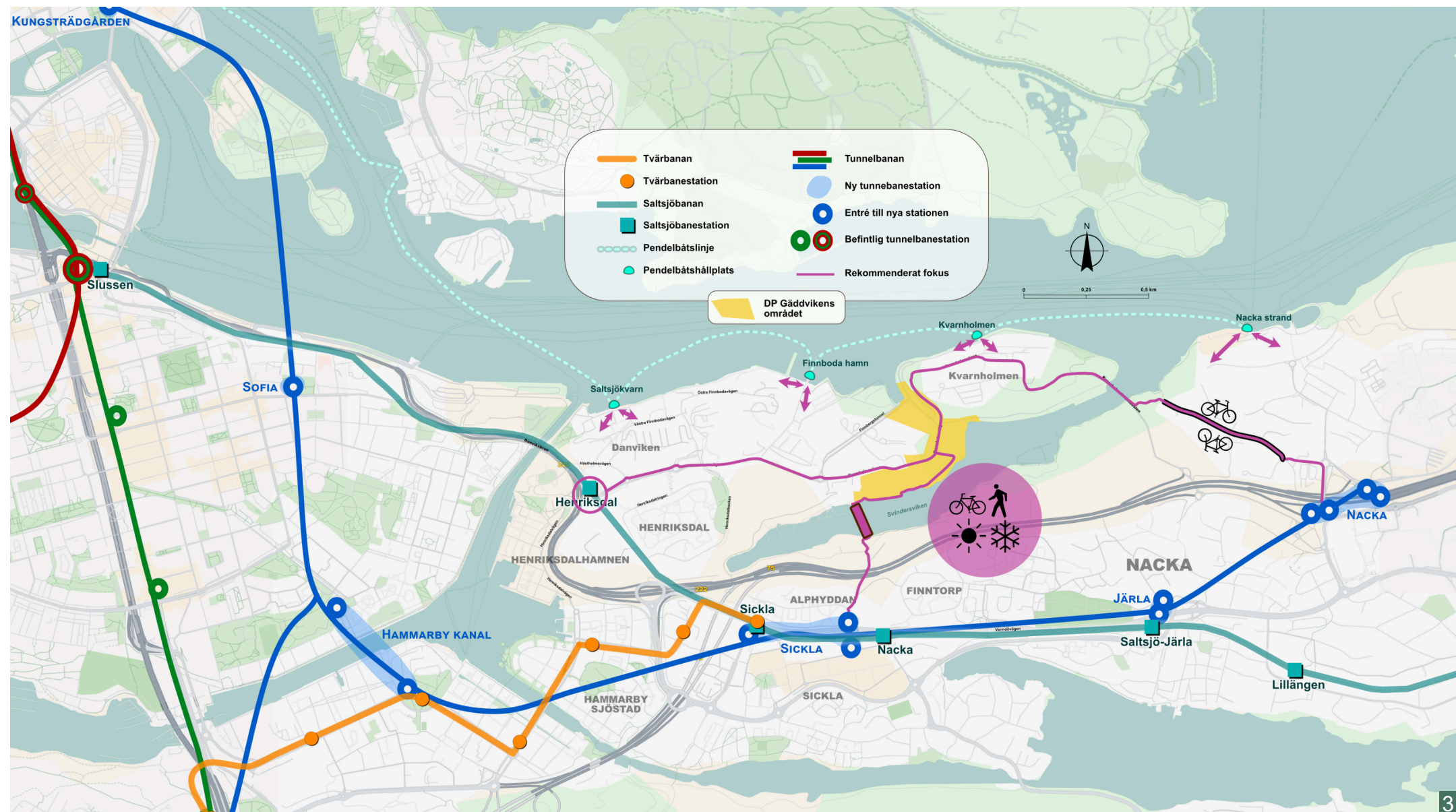
PROJEKT	KLAR	EFFEKT
Ny bussterminal Slussen	<b>hösten 2026</b>	Förbättrad bytestid i Slussen med minst 7 minuter kommer att locka tillbaka många kollektivtrafikresenärer
Trafiklösningarna i Slussen	<b>2027</b>	Förbättrad framkomlighet för både cykel och bil
Danviksbron	<b>2027</b>	Förbättrad framkomlighet för kollektivtrafik och bil
Alla arbeten på Saltsjöbanan inkl ny station Slussen	<b>2028</b>	20 000 personer per vardagsdygn reser återigen med Saltsjöbanan till Slussen
Värmdövägen	<b>2029</b>	Förbättrad framkomlighet för gång, cykel, kollektivtrafik och bil
Tunnelbanan till Nacka	<b>2030</b>	En radikalt förbättrad trafiksituation i Nacka med ökad kapacitet i kollektivtrafiken, förbättrad restid och en avlastning i vägnätet.
Bussterminal/bytespunkt i Nacka C	<b>?</b>	En bra bytespunkt är en förutsättning för stadsutvecklingen i centrala Nacka och för att ta tillvara på tunnelbanans potential.
DP Gäddviken första inflytt	<b>2030</b>	Inflyttning i Gäddviken sker mellan 2030 och 2040 och ökar successivt underlaget för kollektivtrafik och service.

<sup>1</sup> Källa: UNhabitat, 2012. Urban Planning for City Leaders, och Oslo kom munc, 2015 Oslo sykkelstrategi 20152025, m.fl. Citeras också i Nacka stads framkomlighetsstrategi på sidan 11 i text och bild.



# REKOMMENDERAT FRAMTIDA LÄGE

Trafiken i Nacka är idag starkt påverkad av alla projekt som pågår i närområdet, både stadsutveckling, infrastrukturprojekt och bostadsbyggande. Dessa projekt beräknas vara klara till 2030, innan ännu ej planlagda områden har en möjlighet att vara inflyttningsklara. Planerad bebyggelse i Gäddviken och annan ny bebyggelse i Henriksdal - Kvarnholmen måste därför planeras utifrån hur trafiksituationen i Nacka kommer att se ut efter 2030 och inte baserat på dagens situation.



Kollektivtrafiken är redan idag det vanligaste färdmedlet för arbetsresor från Henriksdal – Kvarnholmen trots alla avstängningar och byggprojekt. Med tunnelbanan och attraktiva bytespunkter i Nacka C, Sickla och Slussen kommer ännu fler att åka kollektivt. Kvarnholmsvägen medger att Henriksdal – Kvarnholmen har goda kollektivtrafikkopplingar åt både väster och öster och det är viktigt att vägnätet i övrigt planeras så att det går smidigt att trafikera området med buss via knutpunkterna i Nacka C, Henriksdal och Sickla. Busstrafikutbudet kommer att gynnas av en tätare bebyggelsestruktur då turtätheten ökar i nivå med den ökade efterfrågan som tillkommande boende och verksamheter alstrar. I framtiden kan både tätare turtäthet och nya linjer aktualiseras.

Trafiken i Nacka är idag starkt påverkad av alla projekt som pågår i närområdet, både stadsutveckling, infrastrukturprojekt och bostadsbyggande. Dessa projekt beräknas vara klara till 2030, innan ännu ej planlagda områden har en möjlighet att vara



# REKOMMENDERAT FRAMTIDA LÄGE

inflyttningsklara. Planerad bebyggelse i Gäddviken och annan ny bebyggelse i Henriksdal - Kvarnholmen måste därför planeras utifrån hur trafiksituationen i Nacka kommer att se ut efter 2030 och inte baserat på dagens situation.

Kollektivtrafiken är redan idag det vanligaste färdmedlet för arbetsresor från Henriksdal – Kvarnholmen trots alla avstängningar och byggprojekt. Med tunnelbanan och attraktiva bytespunkter i Nacka C, Sickla och Slussen kommer ännu fler att åka kollektivt. Kvarnholmsvägen medger att Henriksdal – Kvarnholmen har goda kollektivtrafikkopplingar åt både väster och öster och det är viktigt att vägnätet i övrigt planeras så att det går smidigt att trafikera området med buss via knutpunkterna i Nacka C, Henriksdal och Sickla. Busstrafikutbudet kommer att gynnas av en tätare bebyggelsestruktur då turtätheten ökar i nivå med den ökade efterfrågan som tillkommande boende och verksamheter alstrar. I framtiden kan både tätare turtäthet och nya linjer aktualiseras.

Sjövägen är ett uppskattat transportsätt för de som ska mot stadens centrala delar. En ökad efterfrågan ger god grund för ökad turtäthet. Smidiga kopplingar för fotgängare och cyklister till bryggorna är avgörande. Hissen ner vid Kvarnholmens brygga är ett effektivt sätt att hantera höjdskillnaderna.

Nacka kommun har som mål att 25 % av alla arbetsresor ska ske, helt eller delvis, med cykel, och i Henriksdal – Kvarnholmen finns stor potential att uppnå detta och mer. Med 10 000 nya arbetsplatser på västra

Sicklaön kommer Nacka att bli en attraktiv plats för arbete, utbildning, service och fritid. Därmed kommer en betydande del av både arbets- och fritidsresorna från Henriksdal – Kvarnholmen att ske inom kommunen. Det är därför av vikt att stärka de inomkommunala kopplingarna.

Det är av stor vikt att hela resan fungerar. Passage av Svindersviken och väg 222 och säkra, trygga, kopplingar vidare till kollektivtrafiken och andra målpunkter i Nacka C och Sickla är bärande för ett hållbart transportsystem. Vid kollektivtrafikknutpunkterna måste det finnas möjlighet att parkera sin cykel på ett ordnat och säkert sätt för vidare resa med kollektivtrafiken.

På Kvarnholmsvägen, som är själva pulsådern genom Henriksdal – Kvarnholmen, är det av hög vikt att prioritera framkomligheten för fotgängare och cyklister. Från Kvarnholmsvägen krävs tydliga och gena kopplingar vidare både genom Henriksdalskorset och från Svindersviksbron till Nacka C, liksom till Sickla via en ny gång- och cykelkoppling över Svindersviken.

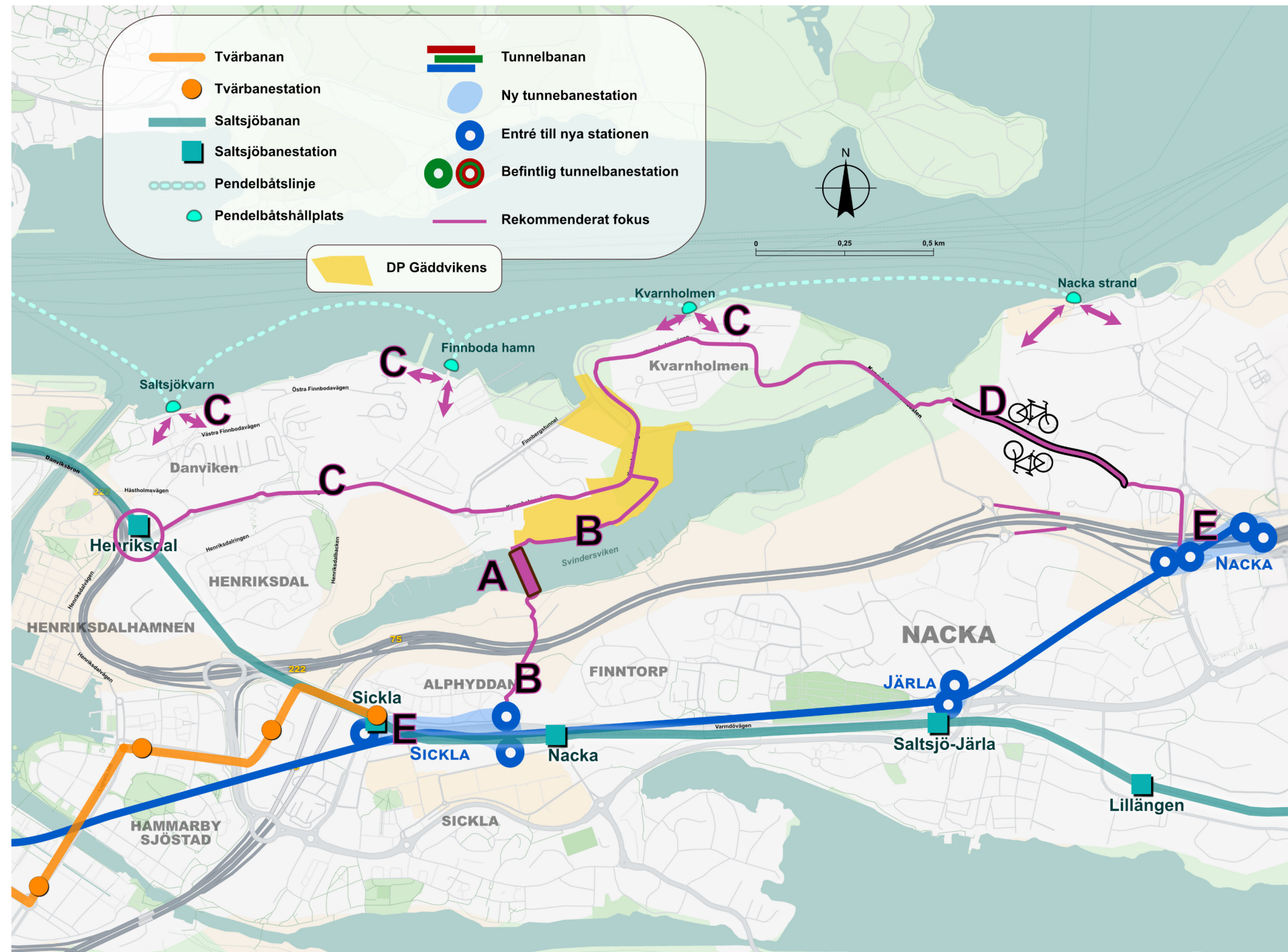
För vägtrafiken ut från området skulle en utbyggnad av trafikplats Kvarnholmen till en fullständig trafikplats underlätta det inomkommunala resandet. Vägtrafiken som rör sig västerut skulle gynnas något av en ombyggnation av Henriksdalskorset som stärker kapaciteten och underlättar kollektivtrafikens framkomlighet.





# REKOMMENDATIONER

## GÅNG OCH CYKEL



A • EN KOPPLING FÖR GÅENDE OCH CYKLISTER ÖVER SVINDERSVIKEN SOM BINDER IHOP GÄDDVIKEN MED SICKLA MED HJÄLP AV EN FÄRJA ELLER EN FLYTANDE BRO ELLER EN KOMBINATION AV FÄRJA OCH VINTERBRO.

B • ANSLUTANDE GÅNG- OCH CYKELBANOR PÅ BÅDA SIDOR OVANSTÅENDE KOPPLING MELLAN KVARNHOLMSVÄGEN OCH SICKLA.

C • SÄKERSTÄLL EN GOD FRAMKOMLIGHET FÖR GÅENDE OCH CYKLISTER LÄNGS KVARNHOLMSVÄGEN OCH MELLAN KVARNHOLMSVÄGEN OCH SJÖVÄGENS HÅLLPLATSER.

D • EN STÄRKT KOPPLING FÖR CYKLISTER MELLAN SVINDERSVIKSBRON OCH NACKA CENTRUM MED ÅTGÄRDER LÄNGS VIKDALSVÄGEN.

E • SÄKERSTÄLL GODA PARKERINGSMÖJLIGHETER FÖR CYKEL VID TUNNELBANESTATIONERNA I SICKLA OCH NACKA C.

Rekommendationerna avser förbättringar för hela västra Sicklaön. De åtgärder som gynnar Gäddviken i första hand är A och B, de åtgärder som är viktigast för Gäddviken är A, B och C.



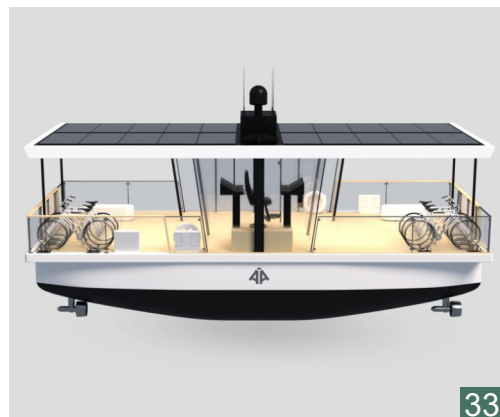
# REKOMMENDATIONER

## GÅNG OCH CYKEL

A

Anlägg en ny koppling för gående och cyklister över Svindersviken som binder ihop området vid Gäddviken med Sickla. Antingen en färja eller en flytande bro eller en kombination av färja och vinterbro. Exakt läge för brofästen eller färjelägen behöver studeras vidare. För en så gen koppling till Sickla som möjligt är det intressant att undersöka möjligheten att angöra vid Svindersviks Brygghus.

En liten färja för fotgängare och cyklister skulle kunna vara autonom och eldriven med solceller på taket. Färjetjänsten skulle kunna vara designad ungefär som en hiss, där passagerare på var sida av Svindersviken kan trycka på en knapp för att kalla på den. Överfarten på ungefär 125 meter går att klara på cirka 1 minut.



32) Plats för bro/fjärde, Guidance to Zero.  
33) Brødrene Aas självkörande båt.



# REKOMMENDATIONER

## GÅNG OCH CYKEL

B

Anlägg gång- och cykelbanor av god standard längs Svindersviksvägen och Alphydevägen som förbinder den nya kopplingen över Svindersviken med Värmdövägen och Sickla. Från ett brofäste eller färjeläge vid Svindersviks Brygghus är det 400 meter att gå eller cykla till närmaste tunnelbaneentré på Alphydevägen.



C

Säkerställ en god framkomlighet för gående och cyklister längs hela Kvarnholmsvägen och mellan Kvarnholmsvägen och Sjövägens hållplatser. På sträckan mellan korsningen i Henriksdal och de nybyggda kvarteren i Kvarnholmen är det viktigt att kvaliteten på gång- och cykelbanorna höjs; gång- och cykelbanorna behöver ha tillräcklig bredd för att minimera konflikt mellan gående och cyklister och mellan mötande cyklister. Cykelbanan ska vara genomgående och så långt det är möjligt hålla sig till ena sidan av vägen för att bidra till en tydlig vägledning. En bra infrastruktur för gående och cyklister lockar fler att gå och cykla.





# REKOMMENDATIONER

## GÅNG OCH CYKEL

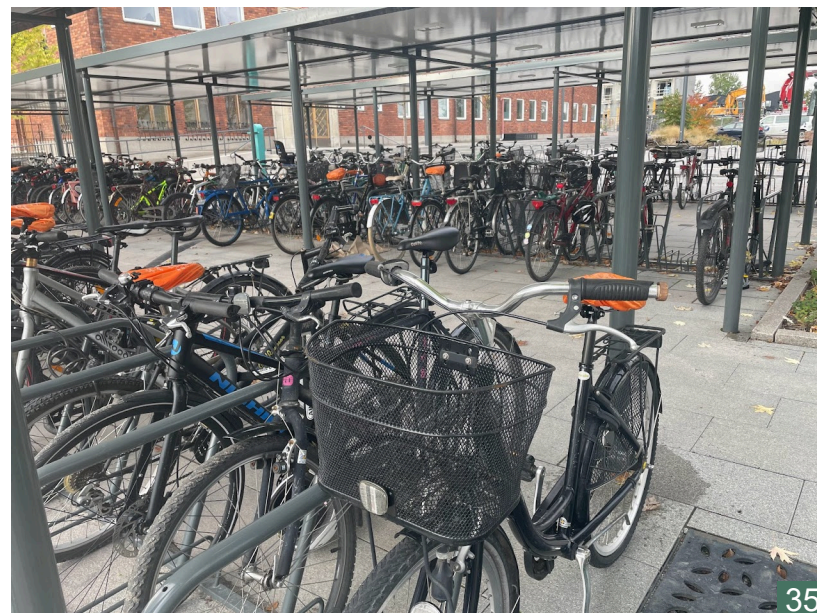
D

Stärk kopplingen för cyklister mellan Kvarnholmsbron och Nacka centrum. Även om Vikdalsvägen är en lugn återvändsgata bör det tydliggöras att detta är ett viktigt cykelstråk. Exempelvis genom att reglera och utforma gatan som en cykelgata eller en bymiljöväg. Säkerställ en säker och attraktiv cykelkoppling hela vägen till tunnelbanan och övriga målpunkter i Nacka C med bra parkeringsmöjligheter för cykel.



E

Det måste gå att byta till tunnelbanan vid tunnelbanestationerna. Säkerställ goda parkeringsmöjligheter för cykel vid stationerna i Sickla och Nacka C.

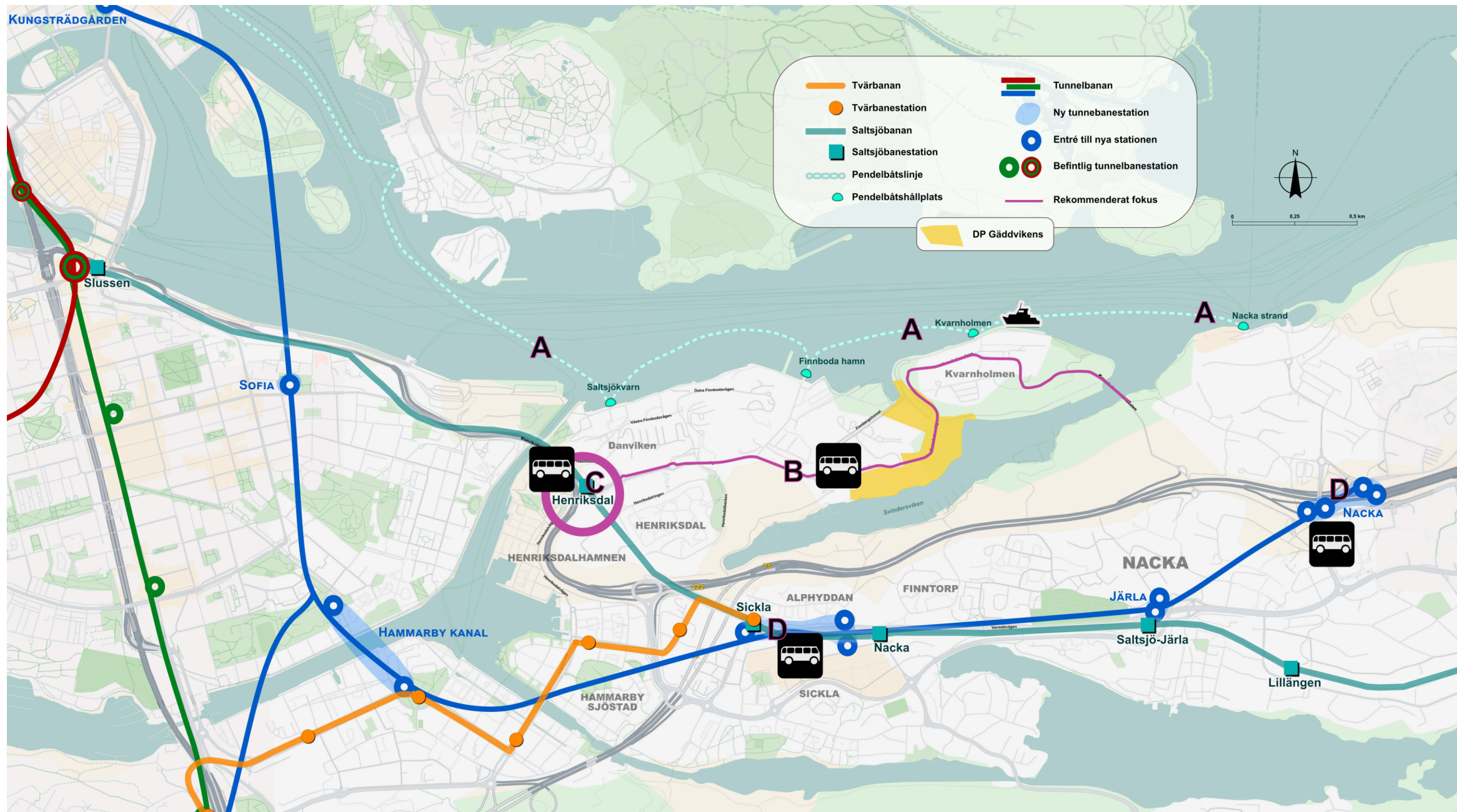


35) Cykelparkering, Roslags Näsby.  
36) Cykelparkering, Ängelholm.



# REKOMMENDATIONER

## KOLLEKTIVTRAFIK OCH BILTRAFIK





# REKOMMENDATIONER

## KOLLEKTIVTRAFIK OCH BILTRAFIK

Den populära Sjövägen behöver en ökad turtäthet allteftersom fler flyttar in i Henriksdal – Kvarnholmen och resandet ökar.

A



Säkerställ goda förutsättningar för busstrafik längs Kvarnholmsvägen och vidare mot Nacka C, Henriksdal, Sickla, Hammarby Sjöstad och Södermalm.

B





# REKOMMENDATIONER

## KOLLEKTIVTRAFIK OCH BILTRAFIK

- Framtagna åtgärdsförslag för att förbättra kapaciteten i Henriksdalskorset behöver diskuteras med Stockholms stad. Viktigt att i första hand prioritera kollektivtrafiken.
- När Saltsjöbanan började vända i Henriksdal 2016 anlades en ramp för ersättningsbussarna från Kvarnholmsvägen norr om spåren med utfart till väg 222 i riktning mot Slussen. Om det inte redan har gjorts, bör det utredas om det går att ha kvar denna koppling för att underlätta för framtida busslinjer mellan Henriksdal – Kvarnholmen och Södermalm. Bussvägen ut mot väg 222 måste i sådana fall byggas om, idag ligger den ovanpå spåren, och passagen över Saltsjöbanans spår måste byggas om till en säker plankorsning.



Både Sickla och Nacka C är viktiga mål- och bytespunkter. Det måste finnas goda bussförbindelser till båda med hållplatser som möjliggör ett snabbt och smidigt byte till både tunnelbana och annan kollektivtrafik. Många som reser inom Nacka kommer att byta mellan olika busslinjer.

Arbeten på vägnätet, som exempelvis installation av sprinklers i Södra länken, genomförs lämpligen först när kollektivtrafiken fungerar igen.



# REKOMMENDATIONER

## REKREATION FÖR VÄSTRA SICKLAÖN

Anlägg bättre gång- och cykelvägar runt hela Svindersviken, för att förbättra rekreativiteterna i Nacka stad. Särskilt i den inre delen av Svindersviken håller gång- och cykelvägarna en låg standard idag. Gång- och cykelvägen på Svindersvikens norra sida bör rustas upp, breddas och dess koppling mot Kvarnholmsvägen bör förbättras, inte minst avseende dess lutning. På Svindersvikens södra sida bör den smala grusstigen breddas och jämnas ut om den ska kunna kallas en cykelväg. Alternativt anläggs gångbryggor längs vattnet liknande den som ligger öster om Nacka båtklubb.

