

Natur- och trafiknämnden

## Uppföljning av framkomligheten i Nacka för år 2017

### Förslag till beslut

Natur- och trafiknämnden noterar informationen till protokollet.

### Sammanfattning

Uppföljningen av kommunens strategi Framkomlighet i Nacka presenterar händelser och tillstånd i det regionala trafiksystemet som påverkar Nackas resenärer, liksom restider för kollektivtrafik, bil och cykel. Slutsatser i uppföljningen är att kollektivtrafikens framkomlighet mot Slussen och på Stadsgårdsleden är begränsad på grund av Slussens ombyggnad, vilket lett till ökade körtider mellan Henriksdal och Slussen, vid jämförelse 2017 mot 2016. Under samma period har dock pendelbåtlinje 80 (Sjövägen) fått ett kraftigt ökat resande. Detsamma gäller för cykeltrafiken, där framkomligheten än så länge är relativt god och antalet cyklister ständigt ökar.

För biltrafiken märks marginella förändringar i restider för 2017 jämfört med 2016, med en viss nedgång i restider under morgonrusningen. För Södra länken fortsätter en positiv trend under 2017, antalet avstängningar och antalet avstängningsminuter fortsätter att minska. Nackas resenärer har under de senaste åren påverkats till största del av projekt och vägavsnitt utanför Nackas geografi. Under kommande år när västra Sicklaön byggs ut kommer många av de projekt och vägavsnitt som påverkar Nackas resenärer även att ligga inom kommunen.

### Ärendet

Uppföljningen av restider och framkomligheten i Nacka och länet grundar sig i kommunens strategi Framkomlighet i Nacka som beskriver strategi och verktyg för att skapa en pålitlig och förutsägbar framkomlighet i trafiksystemet med prioritet för gående, cyklister och kollektivtrafik. Verktygen kan kategoriseras under rubrikerna styra, kommunicera, trimma, bygga, samordna samt externa faktorer/externa aktörer. Strategin antogs av kommunfullmäktige i september 2016. I samband med antagandet av



framkomlighetsstrategin uppdrog kommunstyrelsen att komplettera uppföljningen av strategin med en årlig redovisning av dels faktisk restid till viktiga målpunkter (exempelvis T-centralen, Slussen och Kista med olika trafikslag) och dels de åtgärder som Nacka önskar att andra aktörer vidtar vid varje givet tillfälle för att öka framkomligheten för Nackaborna. En första rapport för att ta fram startmätningar och peka ut sträckor togs fram under 2017 och nu har en andra uppföljningsrapport sammanställts.

Uppföljningen görs genom insamlande av data från Trafik Stockholms månadsvisa störningsrapporter och årsrapport, samt från löpande möten i den regionala trafikgruppen där Stockholms stad, Solna stad, Nacka kommun, Trafikverket, Trafikförvaltningen, Förvaltning för utbyggd tunnelbana och Trafik Stockholm deltar. Information om restider för buss inhämtas från Trafikförvaltningens datasystem RUST och för båt från direktuppgifter från Trafikförvaltningen. Restider för bil kommer från Trafik Stockholms stationära mätstationer i det regionala vägnätet samt från trafikdataleverantören TomTom. Restider för cykel kommer från uppskattade tider baserat på snitthastigheter, samt verklig cykeltid. Övrig aktuell information som rapporter om till exempel trängselskattens effekter tas också med i uppföljningen.

Nacka kommun är fortfarande starkt beroende av vad som händer i det regionala trafiksystemet för att kommunens egna trafikanter ska komma fram. Stora lättnader har märkts till följd av Norra länkens färdigställande. Vidare har införandet av förändrad trängselskatt i januari 2016 fortsatt effekt. Under hösten 2017 sjönk antalet stängningar och stängningsminuter i Södra länken jämfört med läget under 2016. Samtidigt har trafikflödet fortsatt ökat, vilket leder till ett mer störningskänsligt system. Under 2017 har de vanligaste händelsetyperna ”stillstående fordon”, ”föremål på vägbanan” och ”olycka” ökat med 6,5 % jämfört med 2016. Olyckan den 8 augusti på E4/E20 söderut när en betongbil välte resulterade i stora framkomlighetsproblem. Vidare gav oplanerade effekter av ett planerat underhållsarbete på Essingeledens broskarvar stora problem och det märks bl.a. på de uppföljda medelrestiderna över dygnet.

Nackas resenärer har under de senaste åren påverkats till största del av projekt och vägavsnitt utanför Nackas geografi. Under kommande år i och med utbyggnaden av västra Sicklaön kommer många av de projekt och vägavsnitt som påverkar Nackas resenärer även att ligga inom kommunen.

Vad gäller restider har dessa följts upp för buss (linje 471, linje 410 och linje 801 samt Saltsjöbanans ersättningstrafik), båt (linje 80), samt cykel (tre rutter med start i Nacka C till Slussen, Norra bantorget samt Kista). För restider med bil har fem rutter valts ut och dessa går mellan Nacka C-Norrull, Nacka C-Kista, samt mellan Stockholm city och Saltsjöbadens centrum, Orminge centrum och Älta centrum. En särskild granskning har också gjorts av Södra länkens avstängningar.



I korthet är bussarnas framkomlighet på de flesta sträckor oförändrad mellan 2016 och 2017, förutom sträckan mellan Henriksdal och Slussen. Det beror på Slussens ombyggnad och kösituationen på Stadsgårdsleden. För båt är restiderna väldigt stabila över tid, den största restidspåverkan är antal påstigande vid varje brygga. För bil går det någon minut snabbare att resa mellan Nacka-Norrtull under morgonrusningen medan det mellan Nacka-Kista är oförändrat under 2017 i jämförelse med 2016. Medelrestiderna sett över hela dygnet har emellertid ökat med 1–2 minuter både mot Norrtull och mot Kista. Mellan Saltsjöbadens centrum och Stockholm city går det också marginellt snabbare under 2017 i jämförelse med 2016 (1 minut mellan kl. 07- 09). Mellan Älta centrum och Stockholm city är restiderna oförändrade under morgonrusningen medan resan mellan Orminge och Stockholm city går 1 minut långsammare under 2017 i jämförelse med 2016. Anledningen till detta är troligtvis att vissa avsnitt på Värmdövägen på västra Sicklaön är hårt belastade under morgonrusningen och att vägarbeten pågått intensivare under 2017 än under 2016.

### **Ekonomiska konsekvenser**

Uppföljningen av framkomlighetsstrategin ger inga omedelbara ekonomiska konsekvenser. Allt eftersom byggandet inom kommunen fortskrider ökar behovet av att se hur framkomligheten påverkas. Mer ekonomiska medel kommer behövas för exempelvis kapacitetsstudier och utredningar. Samhällsekonomiskt är denna typ av analyser troligen ändå lönsamma, då kostnader för köer och trängsel kan minimeras. Merparten av kostnaderna förväntas ingå i stadsbyggnadsprojekten, men delar kommer att ingå i kommunens roll som huvudman för det egna vägnätet.

### **Konsekvenser för barn**

Uppföljningen av framkomlighetsstrategin har i sig inga särskilda konsekvenser för barn.

### **Bilagor**

Bilaga 1. Uppföljningsrapport Framkomlighet i Nacka

Bengt Stenberg  
Enhetschef  
Trafikenheten

Ebba Larsson  
Trafikplanerare  
Trafikenheten

Kristofer Rogers  
Trafikplanerare  
Trafikenheten