

UPPFÖLJNINGSRAPPORT

Uppföljning Framkomlighet i Nacka

2022-07-15
Trafikenheten
NTN 2016/405

Innehållsförteckning

1	Bakgrund och syfte.....	3
2	Läget i Nacka och i regionen	4
2.1	Covid-19	4
2.2	Nacka och regionens tillväxt	6
2.3	Trafikmängder, bilinnehav, priser och befolkning,	10
3	Restidsuppföljning	15
3.1	Kollektivtrafik, buss	15
3.2	Kollektivtrafik, spår.....	17
3.3	Kollektivtrafik, sjö.....	18
3.4	Cykeltrafik	20
3.5	Biltrafik	23
4	Sammanfattning och slutsatser	30

I Bakgrund och syfte

Nacka kommun fortsätter växa. Utbyggnadstakten har anpassats till Nackaborna, vilket också betyder att utvecklingen anpassas till ekonomi och miljö, samt tunnelbanans förändrade tidplan. Målet om ca 20 000 nya bostäder och 15 000 arbetsplatser totalt i det framtida Nacka kvarstår. I juni 2017 passerade Nacka kommun 100 000 invånare, under 2021 uppgick den totala folkmängden i Nacka till drygt 108 000 personer. År 2030 väntas folkmängden överstiga 131 000 personer och år 2040 väntas folkmängden uppgå till över 153 000 personer. Det är en stark tillväxt på relativt kort tid och denna tillväxt kommer att ställa krav på hur vi reser till och från och inom Nacka. För att tydliggöra och hantera framkomlighetsfrågan framarbetades därför Nackas framkomlighetsstrategi under 2015 och 2016, strategin antogs i kommunfullmäktige under hösten 2016.

I framkomlighetsstrategin anges att kommunen ska följa upp faktiska restider på vägnätet och hur framkomligheten på vägnätet utvecklas över tid. Faktiska restider till viktiga målpunkter (till exempel Slussen, T-centralen och Kista) med olika trafikslag ska mätas regelbundet, rapporteras till kommunstyrelsen och ligga till grund för åtgärdsplaneringen.¹ Den första uppföljningsrapporten togs fram under 2017 och detta är den sjätte i sitt slag som följer upp framkomlighetsåtgärder och restider för 2021.

De verktyg kommunen har tillhanda för att kunna påverka framkomligheten har illustrerats och beskrivits i framkomlighetsstrategin enligt bilden nedan. Sex olika områden har identifierats och de illustreras som kugghjul eftersom de enskilda delarna hakar i varandra och ger effekt i hela systemet.

¹ Framkomlighet i Nacka, sidan 3.



Figur 1. Utdrag ur Framkomlighetsstrategin.

Nacka har inte mandat över alla verktyg, samarbete både regionalt och lokalt är nödvändigt och Nacka är beroende av de offentliga satsningar som Trafikverket och Region Stockholm gör i förbättringar av infrastrukturen gällande väg och kollektivtrafik.

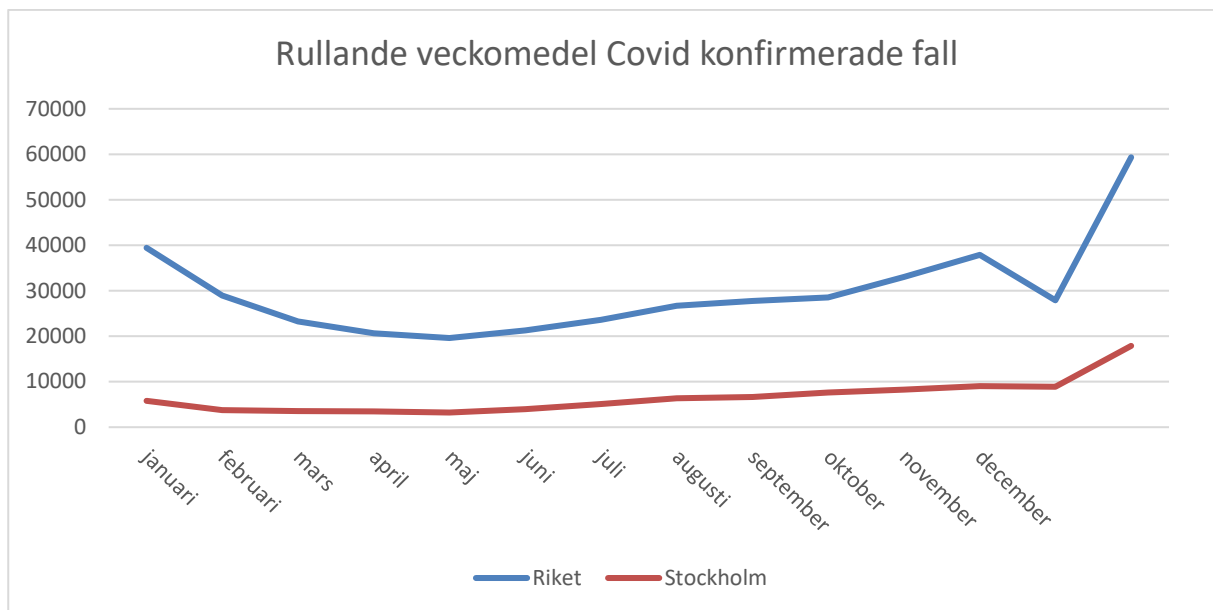
I och med Nackas stadsbyggande är det en utmaning att koordinera alla utbyggnader som ska ske inom en begränsad geografi på en begränsad tid. Många arbeten kommer att ske samtidigt och prioriteringar kommer att behöva göras. Nacka arbetar med att koordinera och skapa bra förutsättningar för genomförandeplaneringen av dessa utbyggnader, främst på Västra Sicklaön. Det är viktigt att arbeta med alla olika delar ovan för att minimera effekterna av trafikpåverkan.

2 Läget i Nacka och i regionen

2.1 Covid-19

År 2021 har likt föregående år präglats av smittspridningen av Covid-19. Folkhälsomyndighetens rekommendationer har fortsatt påverkat möjligheten, behovet och viljan att resa. Spridningen av Covid-19 under 2021 illustreras i figur 2 nedan. Från ett i riket högt utgångsläge i början av året sjönk spridningen under våren för att sedan långsamt öka igen under sommaren och hösten. I avslutningen på året ökade smittspridningen kraftig igen. I Stockholm följde spridningen den nationella trenden men med något jämnare skiften.²

² Folkhälsomyndigheten, data hämtat 2022-06-29.



Figur 2. Smittspridningen 2021 i riket och Region Stockholms län.³

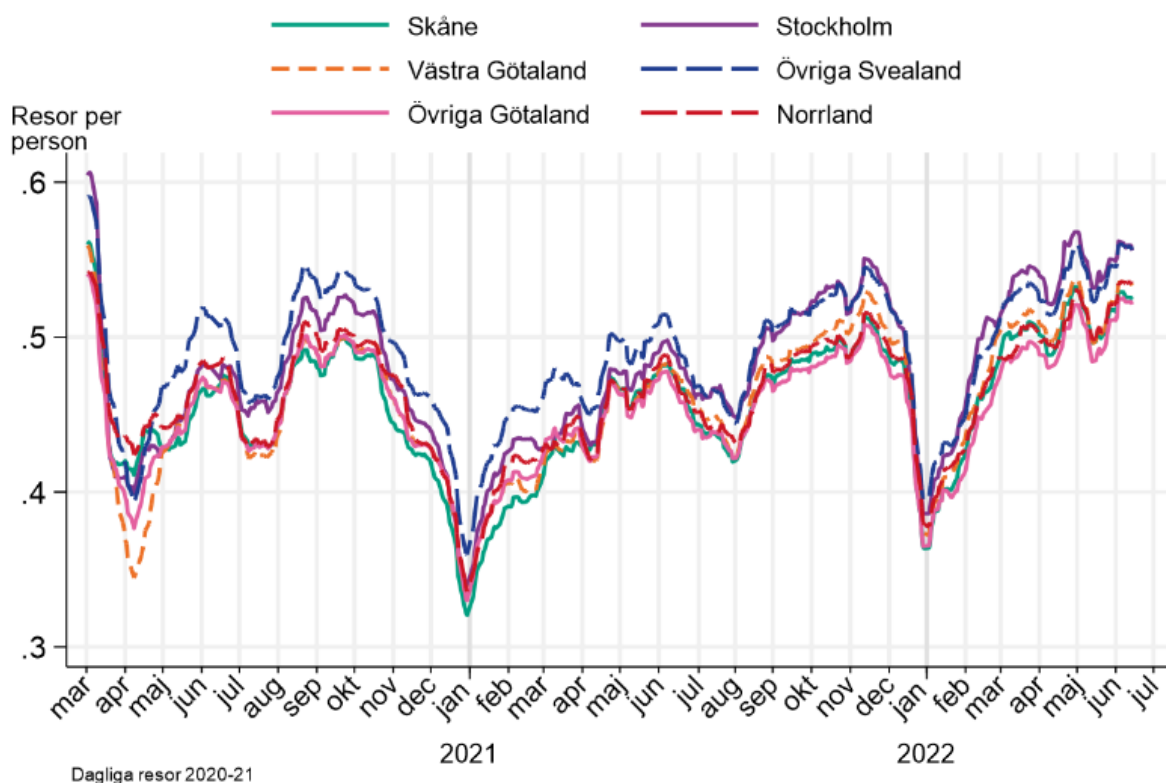
Bilderna i Figur 3 nedan illustrerar hur resorna fortsatt har legat lägre än innan pandemin även under 2021. Den högra bilden visar samtidigt att det gjordes betydligt fler resor per invånare hösten 2021 än hösten 2020.



Figur 3. Till vänster visas antal resor per invånare nationellt med en jämförelse mellan föregående tidsperiod och rådande pandemi, och till höger visas antalet resor per invånare och dag under pandemiåren

Figur 4 nedan visar att arbetsresorna per person legat högre under 2021 än 2020 och att Stockholm haft det högsta snittet.

³ Folkhälsomyndigheten. Data hämtat 2022-06-29.



Figur 4. Resor till och från arbetsplats under pandemiåren.⁴

2.2 Nacka och regionens tillväxt

Hela Stockholmsregionen står inför en stark befolkningstillväxt och år 2030 beräknas hela länet ha drygt 2,7 miljoner invånare, från dagens drygt 2,4 miljoner.⁵ Detta medför att fler och fler personer kommer att vistas på vägnätet och i kollektivtrafiken. Den kraftiga byggtakten och expansionen kommer att ge fler störningar, och begränsningar kommer att ske på vägnätet. Både inom och utanför kommunen kommer planerade och oplanerade om- och nybyggnationer att påverka framkomligheten.

Förebyggande arbete för att planera och minska effekterna av trafikpåverkande arbeten bedrivs inom ramen för samarbete mellan länets aktörer och Trafik Stockholm, men även i särskilda kluster. Ett sådant klustersamarbete finns för centrala Nacka. Där har projekt möjlighet att stämma av mellan varandra, koordinera och samplanera arbeten och även göra trafikanalys för att förutspå trafikpåverkan. Det finns även möjlighet att anpassa tidplaner, samt hitta effektiva lösningar i trafikanordningsplaner i ett tidigt skede.

Under 2021 har framför allt en större infrastrukturåtgärd pågått som haft påverkan på det regionala trafiksystemet:

⁴ Teliadata via Folkhälsomyndigheten hämtat 2022-06-29

⁵ Stockholms läns prognos – Huvudrapport. Befolkningsprognos. Region Stockholm.

<http://www.rufs.se/globalassets/f-demografiska-prognoser/demografiska-prognoser/10-lansprognosrapporten-2019.pdf>

- **Nya Skurubron.** Itenera S.p.A Scandinavia filial utför bygget av Nya Skurubron under ledning av Trafikverket och samordnas med Nacka kommun avseende anslutande kommunala vägar. Trafikpåverkande arbeten har pågått vilket har omfattat schaktning, sprängning och byggtrafik i området. Sprängningsarbeten har inneburit kortare stopp på väg 222 och reglerats med TMA-fordon och vakter. I anslutning till Skurubron har projektet behövt se till att rusta upp Bastubron och under den tiden hade projektet en chikanlösning med sänkt hastighet förbi arbetsområdet. Detta bidrog till vissa köer. Gångbanan och det regionala cykelstråket som löper under länsväg 222 genom tunnlar mot Värmdövägen på Skurusidan är avstängda. Gående och cyklister leds om via nya asfalterade gång- och cykelvägar i olika etapper. Arbetet med att bygga den nya bron är försenat och väntar vara klart till sommaren 2023. När den nya bron är färdig ska den gamla bron renoveras som innan försening planerades stå klart år 2024, men även denna renovering väntas försenas.

Andra arbeten som haft effekter på framkomligheten under 2021 är:

- **Ombyggnation av Slussen.** Här fortsätter ombyggnationen av en ny sluss mellan Mälaren och Saltsjön, en ny bussterminal i berget, samt en ny trafikplats i ytläge mellan Gamla stan och Söder. Bussterminalen och Saltsjöbanan med ändstation Slussen väntas stå färdig 2026. Mer om Slussen nedan i avsnitt 3.1.4.
- **Utbyggnationen av tunnelbana till Nacka.** 2020 startade Region Stockholm och Förvaltningen för utbyggnationen av tunnelbanan (FUT) arbetena med arbetstunnlarna för den nya tunnelbanan. Arbetet har fortsatt under 2021. Kring respektive station, Sickla, Järla och Nacka C har trafikpåverkande arbeten pågått vilket har omfattat schaktning, sprängning och byggtrafik i området. Sprängningsarbetena ovanjord bidrog till kortare stopp vid varje arbetstunnel och reglerades med TMA-fordon samt vakter.

Ledningsomläggning har utförts vid Nacka C på Skvaltans väg där ordinarie 2 + 2 körfält ersatts med 1 +1. Arbetena ledde till köer på Skvaltans väg. Busslinjerna på Skvaltans väg var och är fortsatt omledda. Under sommaren infördes skyttelsignal på Värmdövägen i höjd med Alphyddan. Framkomligheten var god under arbetet, även för buss, sannolikt tack vare sommartrafik och skollov. Flytt av busshållplatser har förekommit. Gående och cyklister har haft framkomlighet, bitvis via tillfälliga gång- och cykelvägar.

Många arbeten kommer fortsätta under fler år framöver, preliminärt står tunnelbanan klar för drift år 2030, sista åren med arbeten som ger mindre påverkan i markplan och därför mindre påverkan på framkomligheten.

- **Projekt Nya gatan och projekt Värmdövägen.** Startade 2019. Under 2021 har trafiken på Vikdalsvägen från korsningen Griffelvägen, förbi cirkulationsplatsen och fram till korsningen Lillängsvägen/Järla östra skolväg på Värmdövägen fortsatt påverkats. Begränsad framkomlighet med färre antal körfält har förekommit. Busstrafiken har haft framkomlighet förbi arbetsområdena och temporära busshållplatser har anordnats längs Värmdövägen. Gående och cyklister har letts förbi arbetsområdet på Vikdalsvägens östra sida. På Värmdövägen har gående och cyklister letts på södra sidan under hela 2021.

- **Beläggningsarbete Värmdövägen.** Gjordes i oktober 2021 mellan Skuru skola och Ektorps-cirkulationen. Arbetet skedde nattetid och hade därmed ytterst liten påverkan på framkomligheten.
- **Förbindelsevägen intill Skönviksvägen.** Arbetet påbörjades 2021. Arbetet har inneburit att gångtunneln under Värmdövägen mellan Skönviksvägen och Ica maxi har stängts med stora omvägar för både gående och cyklister som konsekvens. Avstängningen skedde september 2021. Slutdatumerna för avstängningen har förlängts och planeras nu bli klar under sommaren 2022. Synpunkter från boende i Jarlaberg har inkommit gällande denna olägenhet. Från och med oktober infördes skyttelsignal på Skönviksvägen, påverkan från denna är lokal.
- **Husbyggnad i Nacka strand.** Besöks etablering och byggtrafik kopplat till husbyggnationen i Augustensdalsvägen/Lokomobilvägen krävdes att busshållplats Cylindervägen flyttades söderut innan tunnelmynningen. I samband med flytten anlades ett tillfälligt övergångsställe. Hållplatsflytten har lett till försämrad framkomlighet i Vikdals-cirkulationen. Bussarna stannar så nära cirkulationen att dom riskerar blockera flödet i cirkulationen, särskilt när två bussar anländer samtidigt. Till sommaren 2022 har hållplatsen flyttats tillbaka till ordinarie läge.
- **Ledningsdragningar och ombyggnation av Sickla industriväg.** Sickla industriväg var fortsatt stängd för genomfart under hela 2021 och busslinjerna som trafikerat vägen har behållit sin omlagda körsträcka. Våren 2022 öppnades Sickla industriväg för motortrafik men busstrafiken kommer vara omlagd fortsatt framåt. NCC AB utför arbete med fjärrvärmeledning på Sickla industriväg. Arbetet har utförts i flera olika etapper längs sträckan. Gående och cyklister har via temporära vägar behövt ledas om. TL Bygg har haft pågående husbyggnationer väster om Sickla Industriväg med byggin- och utfarter längs samma sträcka på Sickla Industriväg. Atrium Ljungberg AB har pågående byggnation av blivande Stationshuset på Sickla industrivägs norra del, som sluter an mot Värmdövägen. Arbetet är inneburit byggtrafik, spontning, sprängningsarbete och byggnation. Även för gående som ska till Tvärbanan och Saltsjöbanan leds om till viss del.

I augusti 2021 genomfördes ett ledningsarbete på det regionala cykelstråket längs med Trafikverkets väg 260 öster om Atlascirkulationen. Omledningen för gående och cyklister var smal och synpunkter inkom. Arbetet krävdes att busshållplats Sickla Allé flyttades till väster om Atlascirkulationen. I slutet av november kunde busshållplatsen flyttas tillbaka.

- **Mindre brorenovering på Värmdövägen.** Kommunen med entreprenören DIPART ENTREPRENAD AB har utfört reparation av en bro på Värmdövägen i två etapper som inneburit minskat antal körfält, flytt av befintlig busshållplats Långsjöstrand till temporär hållplats. Arbetet var tänkt att genomföras utan skyttelsignal. Under kortare perioder tog arbetsområdet mer plats än väntat, körbanebredd saknades och skyttelsignal blev ett måste. Det resulterade i köer, försämrad framkomlighet och förseningar för busstrafiken. Arbetet startades och avslutades våren 2021.

- **Ledningsarbete på Skurusundsvägen.** Nacka energi genomförde våren 2021 arbeten i etapper. Gående och cyklister leddes om förbi arbetet. Bussen hade framkomlighet under arbetet, men begränsades av skyttelsignal under vissa etapper.
- **Ombyggnationer i Orminge centrum.** I Orminge centrum har det pågått arbeten som påverkat trafiken. Det har förekommit sprängningsarbeten samt korta nattetapper med helavstängning med omledning via flaggvakter. Kanholmsvägen var avstängd för motortrafik under hösten 2021.
- **Ombyggnationer i Fisksätra.** Den mest signifikanta påverkan som skedde i Fisksätra 2021 var renoveringen av broarna över Saltsjöbadsleden. En tillfällig cirkulationen anlades på Saltsjöbadsleden och all motortrafik leddes via påfarten mot Stockholm som dubbelriktades. Arbetet inleddes i juli 2021 och pågick till mars 2022. Omledningen var lyckad och ledde inte till stora fördröjningar för buss- eller biltrafiken.

Inne i Fisksätra centrum på Fisksättravägen har det pågått arbeten som påverkat trafiken, i september 2021 påbörjades arbeten längs vägen. Gående blev omledda förbi området i etapper. Arbetet kompletterades med skyttelsignal senare under hösten 2021 som fortfarande är i drift. Under rusningstid upplevdes en viss fördröjning på grund av dessa för busstrafiken, men över lag fungerar det bra. En helavstängning av Fisksättravägen diskuterades men i dialog mellan bussoperatörer, projekt och Trafikenheten ströks det alternativet till förmån för ett mer framkomligt alternativ.

- **Ledningsarbete på Talluddsvägen.** Arbetet pågick sommar och höst 2021. Skyttelsignal krävdes vilket påverkade motortrafiken, särskilt buss. Gående och cyklister hänvisades till motsatt sida eller runt arbetsområdet under olika etapper av arbetet.
- **I Älta centrum** förekom arbeten med begränsad framkomlighet för all trafik, särskilt på Oxelvägen i samband med ombyggnationen av Stavsborgsskolan. Förberedande arbeten för utbyggnationen av Älta centrum har fortsatt. Dessa arbeten fortsätter under 2022.

Under 2021 färdigställdes ett flertal åtgärder till förmån för gående och cyklister. En 80 meter lång och 2 meter bred ny gångbana anlades på Lännerstavägen. Längs Kärrstigen byggdes gångbanan ut så att den nu är 2 meter bred och 300 meter lång. Vid Jensens skola i Sickla anlades ett platågupp och en genomgående gång- och cykelbana. På Hasseluddsvägen anlades 45 meter gångbana och ett avsmalnat övergångsställe. Längs Lovisedalsvägen skedde en breddning till 2 meter gång- och cykelbana på en 70 meter lång sträcka. I korsningen Velamsundsvägen/Värmdövägen byggdes en cykelöverfart.

Ett antal mindre framkomlighetspåverkande åtgärder för motortrafiken genomfördes under 2021. För att stärka framkomligheten för bussen har två farthinder byggts om på Hedenströms väg, av samma anledning byggdes ett platågupp om på Skyttevägen. På Värmdövägen från Velamsundsvägen till kommungräns mot Värmdö sänktes hastigheten från 50 till 40 km/h. Det innebär en säkrare trafikmiljö och lägre utsläpp och buller men kan samtidigt bidra negativt till bussens framkomlighet. På Lännersta gårdsväg har en kurva breddats för att ge bättre sikt och framkomlighet för bil.

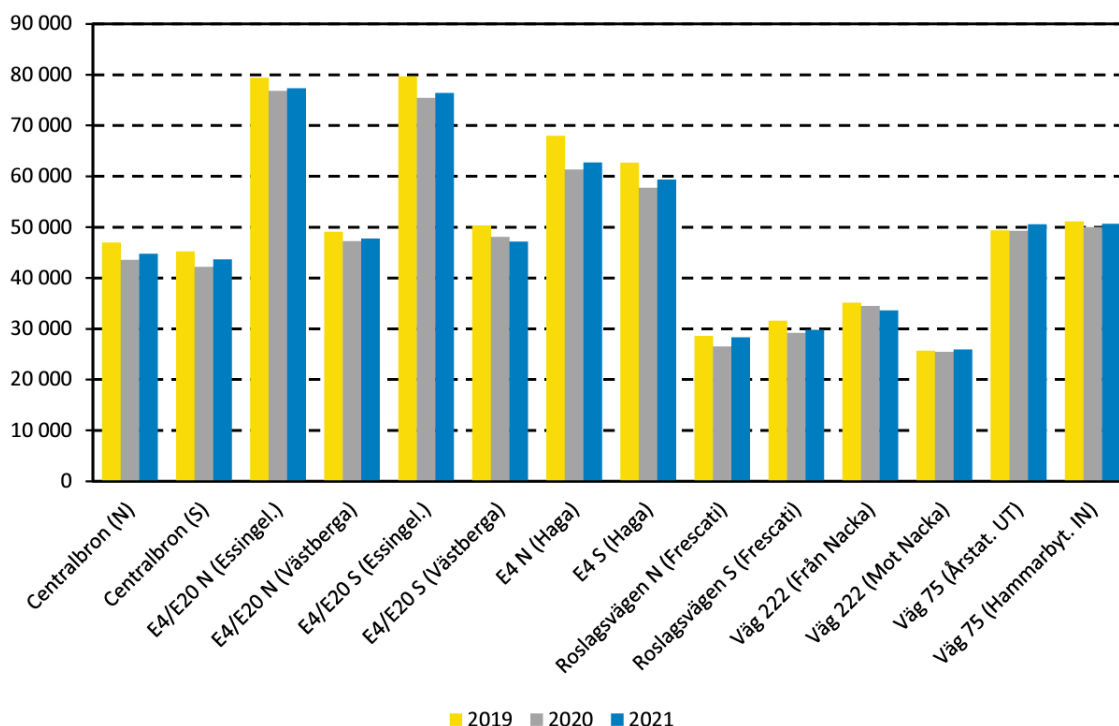
Under 2021 har 10 cykelställ- och parkeringar vardera tillkommit eller uppdaterats till högre standard vid Boo Kyrka, Lillebo busshållplats och vid Hasseluddens. En cykelbarometer har färdigställts vid Centralplan och cykelräknaren *Sickalvägen på Sicklaön* har uppdaterats till en ny variant. Dessutom har arbetet med cykelvägvisningen och vägmärken fortsatt under året.

Det är inte enbart fysiska investeringsåtgärder som påverkar framkomligheten. Sedan december 2015 har kommunen parkeringsavgifter på de allmänna gatorna på Västra Sicklaön. År 2018 hade Nacka kommun 915 ärenden på fordon med anmärkning kopplat till avgift, det vill säga att man till exempel parkerat utan att erlägga avgift på avgiftsbelagd parkeringsplats eller utan att inneha giltigt boendeparkeringsstillstånd. År 2019 hade denna siffra stigit till 1 875 ärenden för att sedan sjunka till 1 283 år 2020. 2021 gick siffran upp igen till 2 371. Anledningen till det ökade antalet ärenden är att kommunen förbättrat sin parkeringsövervakning, men också att felparkeringarna i sig ökat vilket påverkat framkomligheten och tillgängligheten till parkering. Den totala intäkten för avgifter ökade med 1,6 miljoner kronor från 4,8 miljoner 2020 till 6,4 miljoner 2021. Timavgiften, boendetaxan och dygnspriset har legat oförändrat under 2021.⁶

2.3 Trafikmängder, bilnehav, priser och befolkning,

Trafikmängder, bil

Trafikmängderna i trängselskatteportalerna på medelvardagen⁷ under 2021 redovisas i Figur 5 nedan:



Figur 5. Trafikutveckling i strategiska punkter, Stockholms län. Vardagsmediandygn med data från MCS (Motor Control System).⁸

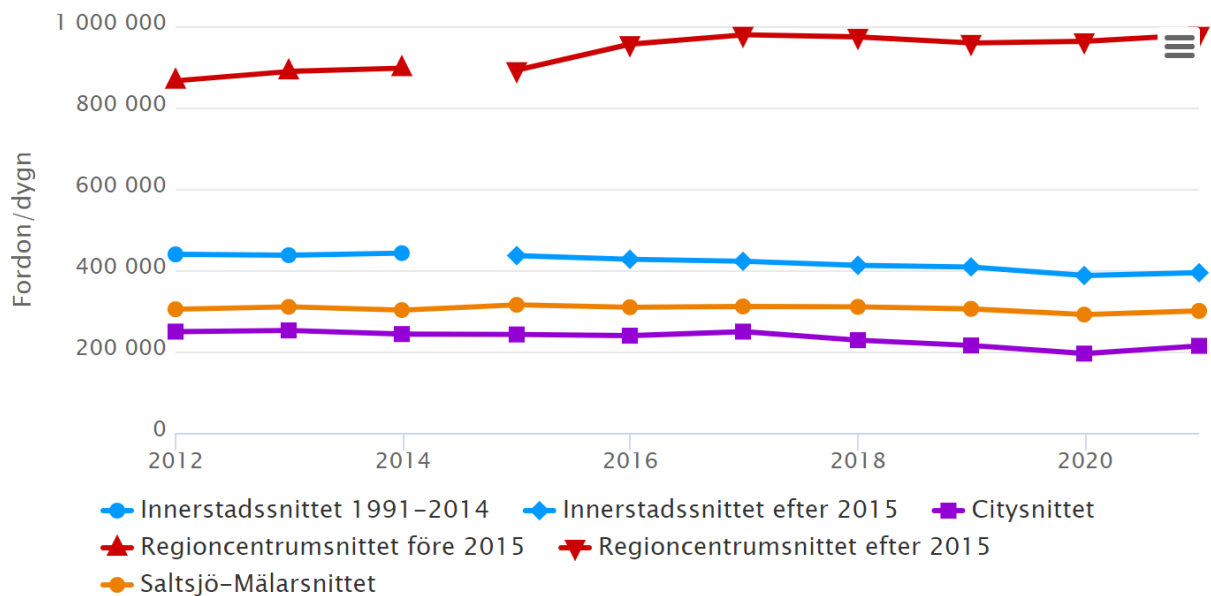
⁶ Nacka kommun, <https://www.nacka.se/stadsutveckling-trafik/trafik-och-resande/parkering/parkeringsavgifter-och-boendeparkering/>, hämtas 2022-07-01.

⁷ En ungefärligt trafiksituation en vardag.

⁸ Trafik Stockholm, Störningsrapporten 2021, sid 18.

2020 syntes ett trendbrott från tidigare års mer eller mindre ständiga ökning, mellan 2020 och 2021 ökar trafikmängderna återigen på alla punkter. På flertalet punkter närmar sig trafikutvecklingen samma siffror som innan pandemin 2019 men utan att komma upp i samma nivå. Trafiken i både riktning från och mot Nacka har återgått till samma nivå som 2019 från 2020 års något lägre nivå, detta trots delvis fortsatta restriktioner under 2021. Sannolikt är det kopplat till en ökade återgång till att arbete på plats som skedde under 2021 jämfört med första pandemiåret.

Stockholms stad visar en kompletterande bild⁹, se Figur 6 nedan.



Figur 6. Antal fordonspassager per dygn i Stockholm.

Där synliggörs skillnaden mellan trafik närmare innerstaden och i övriga länet. De senaste 10 åren visar att trafiken legat stabilt eller sjunkit något över innerstadssnittet, Saltsjö-Mälarsnittet och citysnittet medan det ökat i de yttre delarna av länet.

Trafikmängder, kollektivtrafik

Delar av data för kollektivtrafik ligger ett år efter i rapporteringen, Figur 7 visar därför situation för 2020 istället för 2021. I kollektivtrafiken har ett stort trendbrott skett, sedan 2011 har resenärerna blivit fler men under 2020 sjönk siffran kraftigt nedåt. Antalet påstigande kollektivtrafikresenärer i länet var endast 2 miljoner under en vintervardag, en minskning på cirka 1,1 miljoner från 2019. I Nacka ser utvecklingen ut enligt nedan, det är en minskning med 32 %¹⁰

Område	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Nacka	64 000	66 000	67 000	67 000	67 000	70 000	73 600	73 900	77 800	52 700

Figur 7. Antalet påstigande kollektivtrafikresenärer en vintervardag i Nacka år 2010–2020.

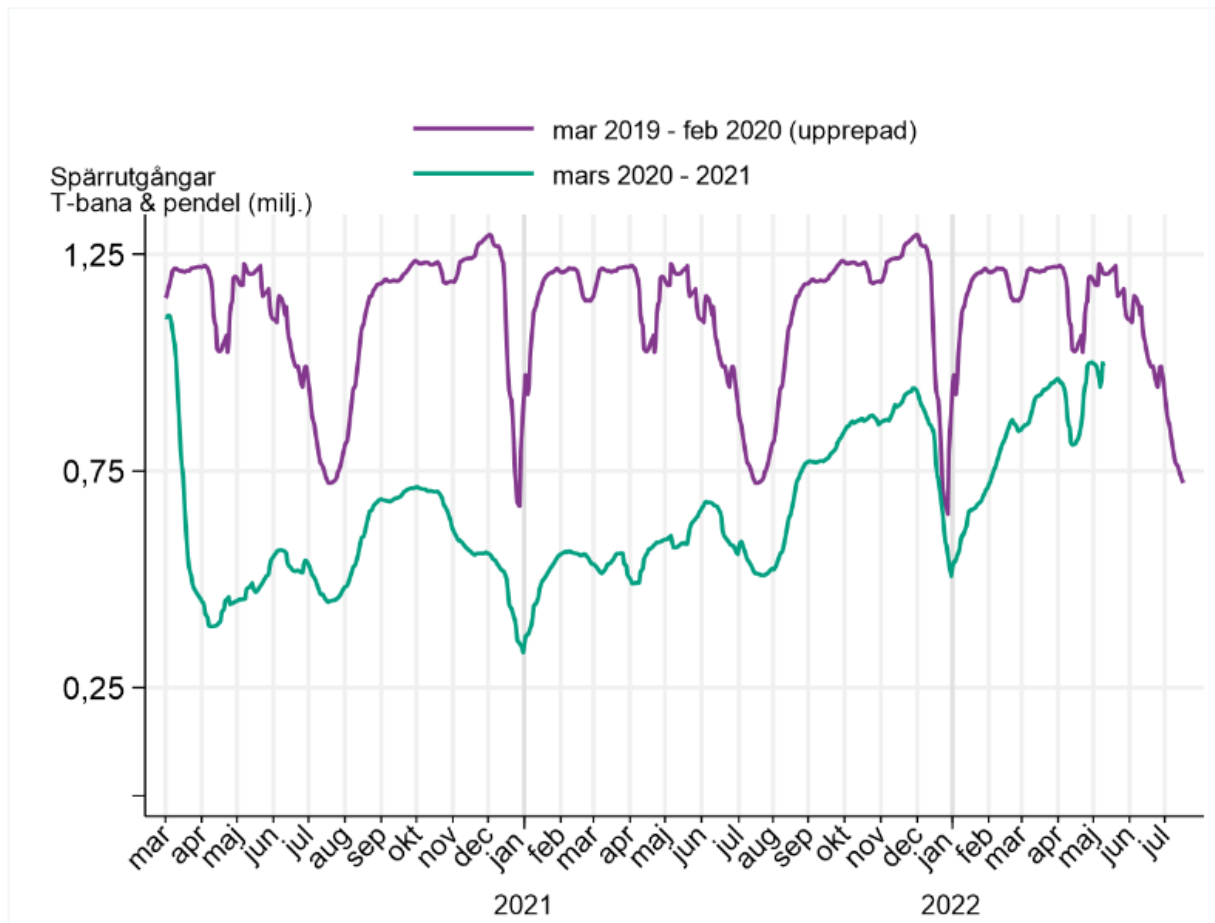
⁹ Trafikkontoret Stockholms stad, <http://miljobarometern.stockholm.se/trafik/motorfordon/trafikfloden-innerstaden-och-regioncentrum/?start=2010&end=2019>, hämtat 2022-07-01.

¹⁰ Fakta om SL och länet 2020. Trafikförvaltningen, Region Stockholm.

Data sammanställd av Folkhälsomyndigheten kompletterar Region Stockholms data, i Figur 8 nedan visas trendlinje för resande med T-bana & pendel. I grafen inkluderas även våren 2022¹¹

Kollektivtrafik, SL – Stockholms län

Resande i kollektivtrafiken, uppdaterad för vecka 19 2022.



Figur 8. Trendlinje för resande med T-bana & pendel. Under pandemin jämfört med innan pandemin.

Det enorma tappet som skedde när pandemin bröt ut illustreras tydligt, likaså att resandet fortsatt var lågt jämfört med 2019. Samtidigt kan en viss återhämtning utläsas och nivån under 2022 antyder att en fullständig återhämtning till nivåer innan pandemin kan vara möjlig. Då reste allt fler med kollektivtrafik och potentialen till att antalet resenärer skulle stiga ytterligare var hög. Den relativa effekten på resandet var mycket större för resandet i kollektivtrafiken jämfört med bil. Detsamma tycks gälla för hur snabbt resandet återvänder till nivåer som liknar 2019.

Bilnehav & Elbil

Bilnehavet i Nacka kommun ökar. Det blir totalt sett fler bilar vilket delvis är kopplat till den ökande folkmängden men bilägandet per invånare ökar också vilket visas i Figur 9.

¹¹ Teliadata via Folkhälsomyndigheten hämtat 20220629

År	Fysiska personers bilar per 1000 invånare (detta är endast bilar som ägs eller leasas av privata personer och enskilda firmor)		Totalt antal bilar per 1000 invånare (detta inkluderar förmånsbilar)
	2017	2018	2019
Nacka	2017	285	448
	2018	282	444
	2019	280	474
	2020	289	480
	2021	293	483
Täby	2017	356	430
	2018	355	427
	2019	354	424
	2020	361	430
	2021	361	427
Stockholm	2017	198	375
	2018	195	370
	2019	192	361
	2020	201	369
	2021	204	367
Stockholms län	2017	272	404
	2018	269	398
	2019	266	394
	2020	273	399
	2021	276	400

Figur 9. Antal fysiska personers bilar per 1000 invånare samt antalet bilar per 1000 invånare¹².

I Nacka fanns det 293 privatägda personbilar per 1 000 invånare år 2021, jämfört med 289 för 2020. Trenden uppåt även i andra kommuner i länet. Statistiken för förmånsbilar visar att innehavet går uppåt i Nacka. Jämfört med till exempel Stockholm och Täby har vi alltså en utveckling åt motsatt håll och ett totalt sett högre bilinnehav per 1 000 invånare. Fortsätter denna utveckling kommer det att medföra en växande utmaning för framkomligheten i kommunen.

En positiv nyhet för Nackas del är att antalet elbilar (exklusive hybrid) i kommunen fortsätter öka, antalet har mer än fördubblats sedan 2020. Ökningen är stor i hela Region Stockholm. Nacka behåller andelen av elbilar i regionen medan densamma sjunker i Täby och Stockholm, Nacka är alltså en fortsatt stark motor i regionens omställning till en elektrifierad fordonsflotta.

År	Total mängd elbilar					Andel av elbilar i regionen				
	2017	2018	2019	2020	2021	2017	2018	2019	2020	2021
Nacka	218	299	719	1 312	2 630	6%	6%	7%	7%	7%
Täby	116	186	392	666	1 230	3%	4%	4%	3%	3%
Stockholm	1 881	2 660	5 004	9 522	17 040	51%	50%	49%	50%	46%
Region Stockholm	3 669	5 293	10 285	19 149	36 721	100%	100%	100%	100%	100%

Figur 10. Total samt andel mängd elbilar (exklusive hybrid) i olika delar av regionen.¹³

¹² Statistik från Trafal.

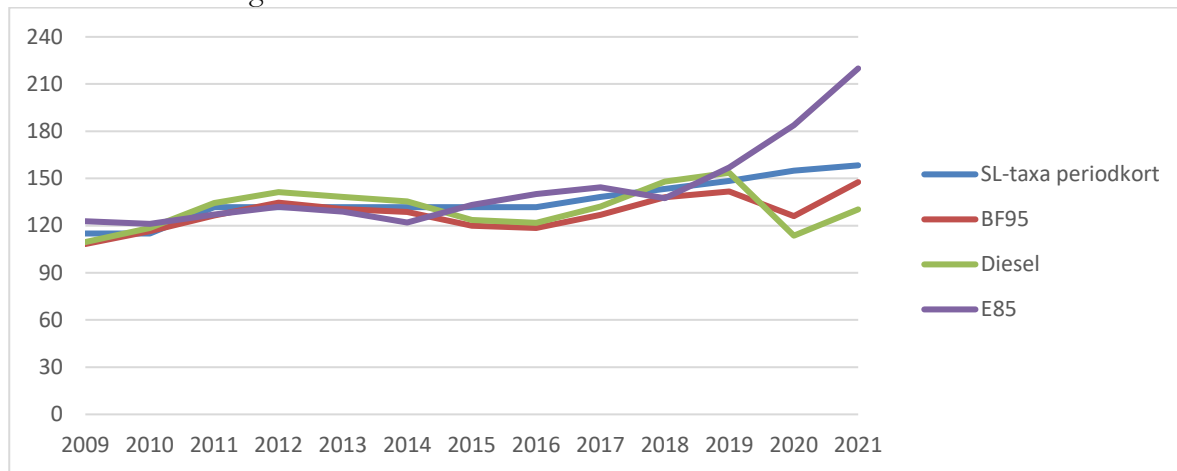
¹³ Statistik från Trafal.

Det finns satsningar på laddningsinfrastrukturen i kommunen för att möta och ytterligare skynda på omställningen. Inom ramen för det regionala projektet Fossilfritt 2030 som Nacka deltar i, finns en åtgärdsaspekt som berör infrastruktur för förnybara drivmedel. Åtgärderna som ska genomföras enligt projektet är bland annat att ta fram en plan för laddningsinfrastruktur vid kommunägda fastigheter, utreda och ta fram en plan för laddningsinfrastruktur vid allmänna parkeringar och att genom avtal eller kommunala investeringar skapa förutsättningar för etablering i syfte att öka antalet allmänna laddplatser för elbilar.

I nuläget pågår arbetet med att bygga ut infrastrukturen för laddning av elfordon och andra förnybara drivmedel. För att begränsa klimatpåverkan och följa upp Nackas lokala miljömål ställer kommunen krav på laddplatser för elbilar genom markgenomförandavtal i stadsbyggnadsprocessen. Detta sker genom en överenskommelse om miljöåtgärder, där laddningsmöjligheter för bil regleras i projekten. Nacka Energi AB (NEAB) arbetar med en utbyggnation av antalet laddplatser på allmän platsmark i kommunen. Kommunens arbete och kommande satsningar visar på goda förutsättningar för en fortsatt ökning av offentlig laddningsinfrastruktur som i sin tur kan ha en god inverkan på en utökning av det privata elbilsinnehavet.

Priser

Bensinpris och taxa i kollektivtrafiken är faktorer som påverkar resandet. Utvecklingen på dessa områden ser ut enligt nedan:



Figur 11. Indexerade (basår 2005) drivmedelspriser och kostnad för månadskort i SL-trafiken.

Vid ett ökat pris realt sett för samtliga färdmedel kommer den totala reseefterfrågan minska. Om endast ett pris ökar realt sett är sannolikhet för överflyttning större. Under 2020 gick bränslepriserna ner i takt med att efterfrågan på dessa gjorde detsamma, SL-taxan blev dyrare i jämförelse med bränslet vilket kan ha varit ytterligare en bidragande orsak till att kollektivtrafikresandet minskade betydligt mer än bilresandet. Under 2021 ökade efterfrågan återigen och så även priset på bränsle.

Befolkning och arbetspendling

Sedan 2020 har befolkningen ökat från 106 505 till 108 234 2021. De som både bor och jobbar i kommunen var år 2021 15 239 personer, medan de som jobbar i kommunen men bor i en annan

kommunen var 20 359 personer vilket är i ungefärlig nivå med året innan. De som pendlar ut från kommunen, det vill säga de som bor i Nacka, men jobbar på annan ort var 37 677 personer.¹⁴

Denna utpendling kommer möjligen att justeras till en högre grad av pendling inom kommunen i takt med att fler arbetsplatser tillkommer när Nacka växer. För att få en påverkan på framkomligheten och ett jämnare flöde i trafiksystemet är det viktigt att arbetsplatserna i Nacka i framtiden blir fler i förhållande till befolkningen jämfört med dagsläget. Det är ett kraftfullt verktyg för att framöver skapa bättre framkomlighet i Nacka.

3 Restidsuppföljning

Uppföljningen av restider består av kontinuerlig uppföljning av restider för vissa sträckor med kollektivtrafik, cykel och bil, men även uppföljning av enskilda händelser som har eller har haft stor påverkan på Nackas trafik och resenärer. Majoriteten av siffrorna som visas gäller för tidsperioden 2015–2021. Dock kan jämförelserna skilja sig både inom trafikslagen och mellan dessa. Syftet är inte att ställa resultaten eller trafikslagen mot varandra, varför det finns en variation i redovisat underlag. Eftersom uppföljningen ska göras löpande kan eventuella framtida jämförelser på samma sträcka och samma tidsperiod fångas upp vid behov.

Som tidigare nämnts är kapacitetsbegränsningarna sammankopplade med trafikflödena i övriga regionen, men denna uppföljning ger en bild över situationen för Nacka. Nedan följer en redovisning av respektive trafikslag.

3.1 Kollektivtrafik, buss

För buss brukar restiderna följas upp genom de trafikdata som genererats genom bussarnas färddatorer samt genom samarbete med Trafikförvaltningen och trafikoperatörer Keolis och Nobina. Dessvärre har problemet med dataleverans gjort att restider inte är tillgängliga än. Denna data kommer att följas upp så fort det är möjligt och antingen inkluderas i form av en uppdatering av denna rapport eller i nästa års uppföljningsrapport. Resedata från förra årets uppföljningsrapport är uthämtat för tidtabellperioden innan Covid-19 drabbade Sverige dvs. under första kvartalet 2020. Det blir därför mycket intressant när väl nya data är levererad som kan visa hur restiderna med buss påverkats under pandemin.

De linjer som följts upp sedan 2016 är linjerna 410 och 471 i riktning mot Slussen samt 801 i riktning mot Gullmarsplan. För att se hur restiderna sett ut sen 2016 fram till pandemins start hänvisas till rapporter från föregående år.

Bussoperatörerna Keolis och Nobina som trafikerar i Nacka har beskrivit sin uppfattning av hur det var att trafikera med buss i Nacka kommun under 2021. Keolis beskriver det som utmanande att bedriva tidtabellsstyrd trafik i Nacka under 2021 då det pågår många stora arbeten samtidigt som försvårar framkomligheten och leder till köer:

”Runt centrala Nacka och Nacka Forum har samtliga vägar haft pågående vägarbeten. Värmdövägen har blivit tvåfilig, rondellen i korsningen med Vikdalsvägen omgjord vid flera tillfällen och halva Vikdalsvägen har varit avstängd för att

¹⁴ SCB hämtat 2022-07-01

byggas om. Det har varit allmänt trångt och mycket trafik som lett till köer och förseningar. Skvaltans väg har också varit påverkad och planerade arbeten runt Fyrbåken gjorde att två busslinjer fick omlagd körväg för lång tid framåt.

Vid Långsjöstrand var det under några månader skytteltrafik med bitvis långa stopptider. Även i Sickla pågick arbeten med flyttad hållplats och sämre tillgänglighet. Vid Nacka station drogs hållplatsen in och det var skytteltrafik i flera veckor. Arbetet med nya Skurubron påverkade framkomligheten på Värmdöleden och vid Skurusundsvägen var det ytterligare skyttelsignaler en längre tid. I Fisksätra inleddes en broreovering och större arbeten utmed Fisksätravägen. I Orminge öppnade Kanholmsvägen upp i början av året för att åter bli avstängd hela hösten.

Runt Orminge pågick många arbeten men även om det varit stökigt har bussens framkomlighet varit prioriterad. I Hästhagen ledde VA-arbeten till att bussen inte kunde trafikera området utan fick ersättas med minibuss. Vid Cylindervägen fick många resenärer längre gånglänkar när ett husbygge tog hållplatsen i anspråk. Avslutningsvis två positiva förändringar; Tollare har slutligen blivit färdigställt enligt trafikförvaltningens riktlinjer och började provtrafikeras med två busslinjer. Vid Nacka Forum stadshuset anlades en ny vändplats där bussen mot Kvarnholmen numer kan vända utan att påverkas av arbetena med tunnelbanans utbyggnad.”¹⁵

Nobina ger följande bild av att trafikera:

”Främst linje 840 har påverkats av en serie olika arbeten även i år där körtiderna förlängs. Arbeten kring Kyrkviken, på Värmdövägen och på Vikdalsvägen ger tidvis förseningar som hänger kvar hela vägen bort mot Tyresö och Haninge. Linje 821 påverkas i viss mån av samma arbeten men har inte fått lika stora förseningar som 840 då trafiken på Värmdövägen öster om Nacka Forum upplevs flyta bättre för bussarna. Linje 401 kör fortsatt omlagd körväg mellan Sickla allé och Henriksdal med tanke på arbetena vid Sickla station/Sickla bro. Detta förväntas gälla under en längre tid. I övrigt har Älta-trafiken inte påverkats av några större arbeten.”¹⁶

Slussen

Bussterminalen vid Slussen är en av Sveriges största bussterminaler och den är och kommer förbli ett viktigt nav för Nackas kollektivtrafikresenärer flera år framåt till dess att tunnelbanan till Nacka är i bruk år 2030. För vissa kommunelar kommer Slussen även efter tunnelbanans utbyggnad till Nacka C att utgöra bytespunkten mellan buss och tunnelbana. Dagens terminal är provisorisk och togs i drift den 2 maj 2018. Därifrån avgår bussar var 20:e sekund. Ombyggnad pågår för att anlägga en ny terminal i Katarinaberget och den står klar för drift under 2026. Då väntas Saltsjöbanan att gå in till Slussen igen. Även Djurgårdsfärjans nya terminal kommer att öppna närmare Slussen.

För att klara trafikeringen i den provisoriska terminalen lades en del bussar om till ändhållplats Medborgarplatsen under 2018. Denna lösning har med tiden optimerats genom förbättrad tidhållning och framkomlighet. Medborgarplatsen som ändstation fungerar, trots vissa köer på Folkungagatan främst på morgonen. Sedan 2018 har arbetet fortsatt med att trimma trafikeringen i Slussen, bland annat med personal på plats och flytt av en del avgångsplatser, samt avlastning av Slussen som målpunkt. Utökade turer körs fortsatt in till Cityterminalen, liksom linje 405 mellan Ektorps centrum och Moa Martinssons torg i Hornsberg på Kungsholmen. Avgångar till och från

¹⁵Ambjörn Becker, Keolis, e-post, 2022-06-30.

¹⁶Dan Jonsson, Nobina, e-post, 2022-06-19.

Slussen har ökat med enstaka avgångar på någon linje och minskat med enstaka avgångar på andra linjer, vilket ger ett oförändrat utbud totalt sett. Stadsgårdsleden fungerar normalt bra efter förutsättningarna.

Biltrafiken genom Slussen är fortsatt begränsad från Stadsgårdsleden. Detta leder till att de rutförändringarna som blev effekten när Slussen började byggas om kvarstår. På grund av pandemin har vissa snitt fått en minskad trafik, då bland annat Innerstadssnittet som Slussen är en del av. Temporärt har vissa rutter förändrats på grund av vissa tidsbegränsade avstängningar.

De prognosticerade trafikströmmarna när Slussen är färdigställd uppgår till 1 800 fordon/timme. Om ett körfält i riktning österut utgår enligt försöket bedöms kapaciteten för vävningssträckan vid Fotografiska vara cirka 1 100 fordon/timme. I den färdiga lösningen uppstår därmed kapacitetsbrist, vilket sannolikt innebär köer som växer sig bak mot Slussen under eftermiddagens maxtimme samt att trafiksystemet blir störningskänsligt. När Slussen är färdigbyggd under 2026 och trafikflödena förändras kan etapp två utvärderas på nytt.¹⁷

3.2 Kollektivtrafik, spår

Saltsjöbanan

Mellan åren 2015 till 2023 genomför Trafikförvaltningen en allmän teknisk upprustning av Saltsjöbanan som medför högre säkerhet och bättre tillgänglighet, ett modernare resande och efter 2022 även möjlighet till tätare trafik. Tätare trafik kan uppnås genom kapacitetshöjande åtgärder främst i form av utbyggnad av två mötesstationer i Fisksätra och Tattby och man kan då gå från dagens 20-minuterstrafik till möjligheten att köra 12-minuterstrafik. Innan tunnelbanans färdigställande kommer Saltsjöbanan att utgöra en viktig, kapacitetsstark koppling för Nacka till och från Slussen. I framtiden kommer den dessutom att utgöra en del i det kommande spårnavet Sickla station.

Mycket statistik för kollektivtrafiken ligger efter med ett år, därmed redovisas siffror för 2020 i stället för 2021. Senaste åren har Saltsjöbanans förkortade sträckning och förbättringsarbeten på banan påverkat resandet. Under 2020 påverkade dessutom pandemin resandet på Saltsjöbanan negativt. Antalet påstigande under 2020 per dygn var 12 000, vilket är en betydande minskning från förra årets 17 200. Stationerna med fler antal påstigande resenärer var Igelboda station (2 800), Slussen (2 000) samt Fisksätra (1 700).¹⁸ Samtliga siffror har gått ner jämfört med föregående år.

Andel sittplatser som är utnyttjade är också lågt. Mellan kl. 07.30-08.30 låg det på 15 procent (30 procent 2019) och för eftermiddagsrusningen kl. 16.30-17.30 låg det på 20 procent (30 procent 2019). Över hela dygnet ligger siffran på 15 procent (20 procent 2019). Detta gäller för en vintervardag 2020.¹⁹

¹⁷ Stockholms stad, Trafikkontoret, <https://insynsverige.se/documentHandler.ashx?did=1968219>, hämtat 2020-03-16

¹⁸ Fakta om SL och länet 2020.

¹⁹ Fakta om SL och länet 2020.

Saltsjöbanan har sedan 2016 inte trafikerat sträckan mellan Slussen och Henriksdal. Trafikering återupptas att börja trafikera igen när Slussen står klart.

3.3 Kollektivtrafik, sjö

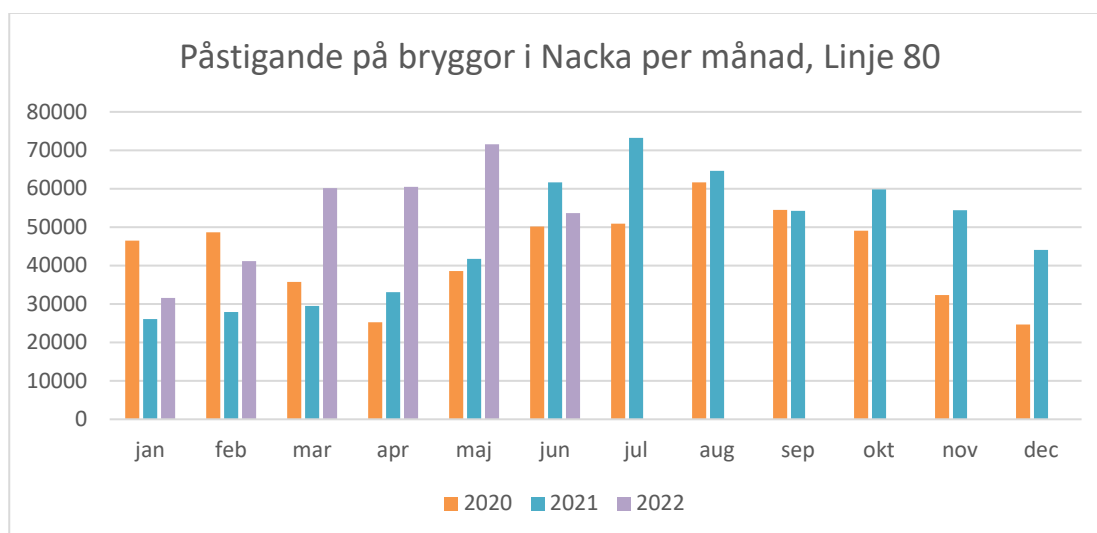
Att resa med båt i, till och från Nacka är populärt bland Nackaborna och många hör av sig med önskan om ytterligare förstärkningar av sjötrafiken. Restidsvariationen för båtresor är mycket liten, utan direkta avvikelser eller störningar, vilket gör det till ett pålitligt färdmedel sett till framkomligheten.

Under 2021 trafikerade pendelbåtlinje 80 och 83 i kommunen. En ny pendelbåtlinje, 84, skulle enligt förslag börjat trafikera vid tidtabellsskiftet 2021/2022. Trafikeringen är nu uppskjuten till hösten 2023. Linjen föreslås trafikera Stockholm – Norra Lagnö – Ålstäket via hållplatserna Strömkajen, Slussen, Riset, Koviksudde, Norra Lagnö och Ålstäket. Med stopp vid Riset finns en möjlighet till byte till linje 83. Linjen kommer att ge stora restidsvinster för målpunkterna längre ut i systemet.

Linje 80

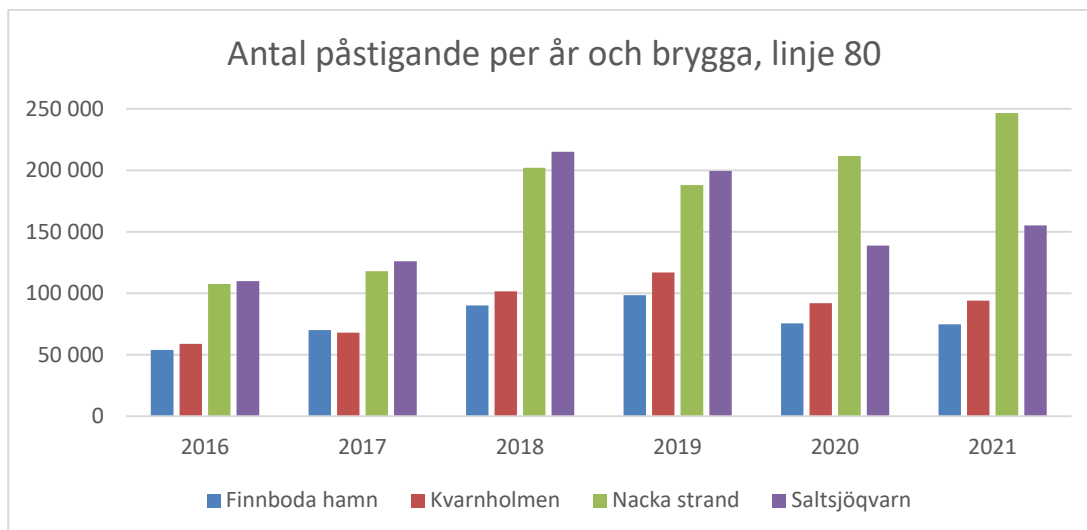
Pendelbåtlinje 80 trafikerar sedan den 1 januari 2020 Nybroplan–Nacka–Lidingö–Frihamnen–Ropsten–Storholmen–Ropsten. Den tidigare linjedragningen mellan Nybroplan och Frihamnen via Lidingö har därmed utökats med åtta nya stopp.

Linjen är populär och innan pandemin bröt ut sågs en resandeökning. På grund av pandemin minskade resandet med linjen drastiskt under april 2020, för att sedan långsamt öka under sommaren. Under 2021 var den totala ökningen av antalet påstigande på bryggor i Nacka 10 procent. I antal resor är sommarmånaderna fortfarande klart populärast med flest påstigande totalt sett, där juli har flest antal påstigande resenärer.



Figur 12. Antal påstigande på bryggor i Nacka för pendelbåtlinje 80, uppdelat på månad för 2020, 2021 och halva 2022.

Påstigandestatistiken per brygga och år ser ut som i Figur 13 nedan:

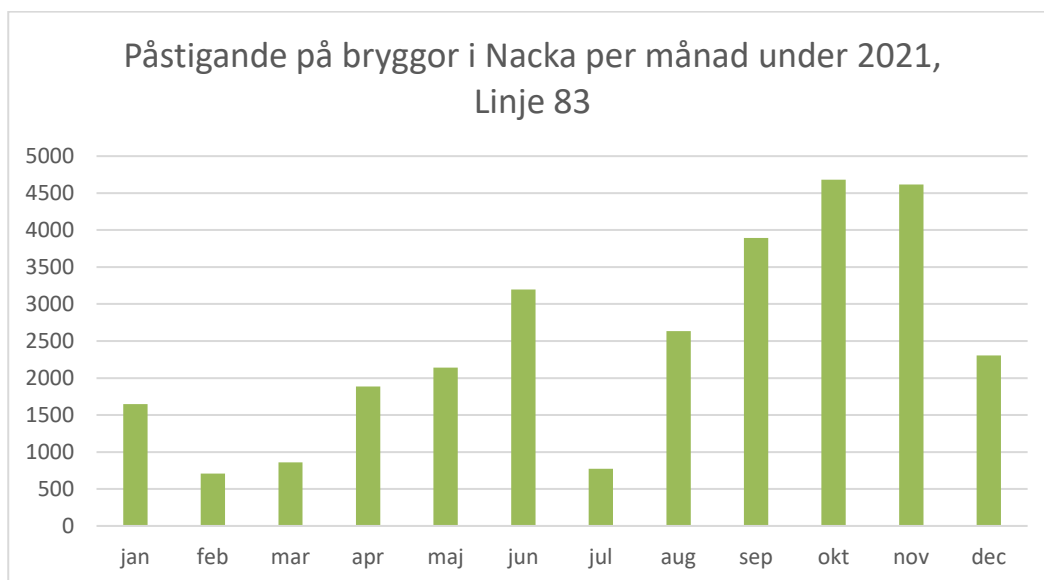


Figur 13. Antal påstigande per år och brygga för linje 80, 2016–2021.

I Finnboda hamn och Kvarnholmen ligger resandet på liknande nivåer som 2020. I Saltsjöqvarn och Nacka strand ökar resandet jämfört med 2020, allra mest vid i Nacka strand där 46 000 fler stigit på linje 80 jämfört med föregående år.

Linje 83

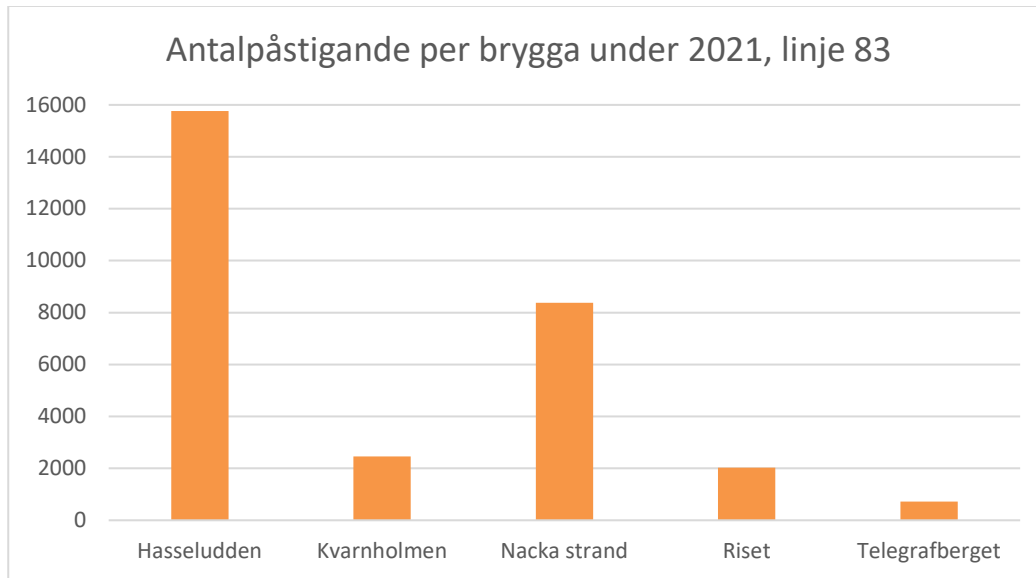
I augusti 2020 startade en ny pendelbåtlinje, linje 83. Linjen går mellan Slussen och Vaxholm, med stopp vid Kvarnholmen, Nacka strand, Telegrafberget, Hasseludden och vidare via Riset till Vaxholm. Linjen har varit populär sedan start. Under 2021 var det totalt knappt 30 000 påstigande vid samtliga bryggor i Nacka.²⁰



Figur 14. Antal påstigande på bryggor i Nacka för pendelbåtlinje 83, 2021

²⁰ Statistik från Trafikförvaltningen, Region Stockholm.

Tillskillnad från linje 80 som har flest påstigande under sommaren var det hösten som var mest populär för linje 83 under 2021. Klart flest påstigande var på bryggan i Hasseludden följt av Nacka strand.



Figur 15. Antal påstigande per brygga under 2021 för linje 83

3.4 Cykeltrafik

Utbyggnad av regionala cykelstråk är prioriterade i både Nackas cykelstrategi och den regionala cykelplanen. Ett kapacitetsstarkt och gent cykelnät är av vikt både för cykling inom Nacka och för att koppla ihop Nacka med andra kommuner i regionen. För att cykeln ska bli konkurrenskraftig på längre sträckor krävs att det går att hålla jämn och relativ hög hastighet samt att det är få konflikt- och stoppunkter i cykelvägnätet. De regionala cykelstråken skall utformas och dimensioneras för hastigheter upp mot 30 km/h.

I Tabell 1 nedan presenteras avstånd samt uppskattad cykeltid mellan Nacka C och tre olika målpunkter i Stockholm. Den högre hastigheten på 25 km/h ger stora fördelar sett till uppskattade restider i jämförelse med den lägre hastigheten på 16 km/h. Det krävs emellertid att cykelstråken har en sådan standard som möjliggör den högre hastigheten. Dagens elcyklar (de som klassas som cyklar), ger assistans på upp till 25 km/h. Under 2021 blev elsparkcyklar allt mer populärt och bolag som hyr ut friflytande elsparkcyklar etablerades i Nacka. Dessa elsparkcyklar har en maxhastighet på 25 km/h och drar nytta av samma infrastruktur som vanliga cyklar.

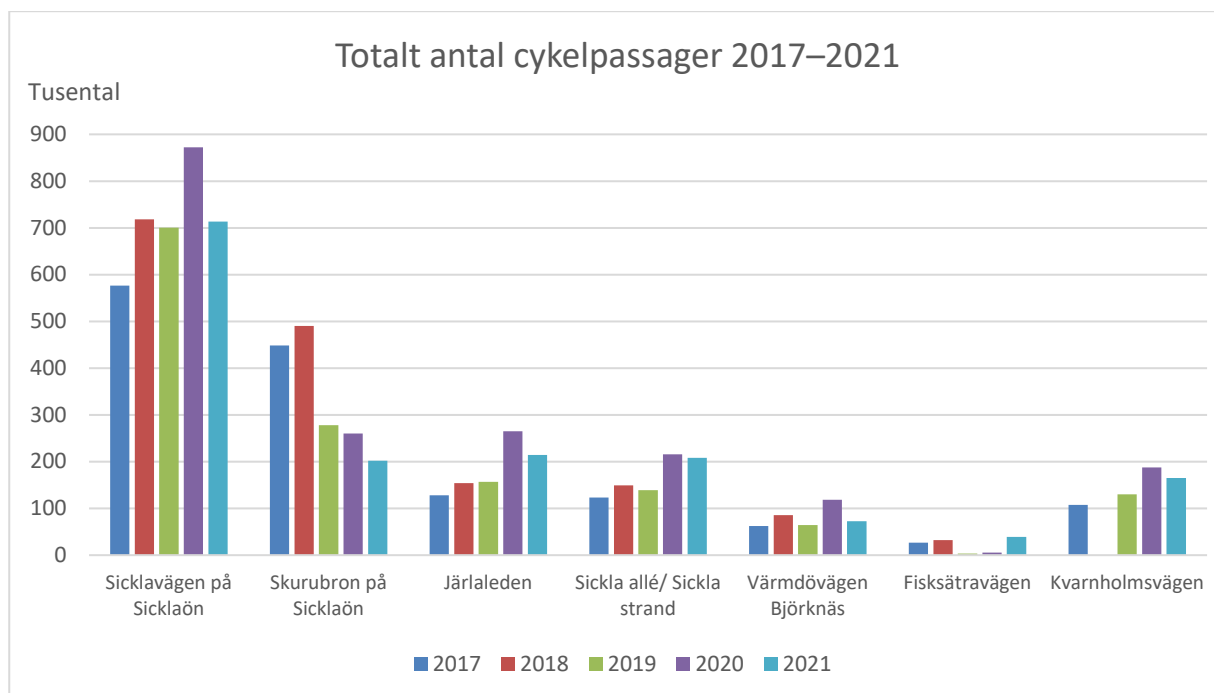
Start och målpunkt	Avstånd	Tid (16 km/h)	Tid (25 km/h)
Nacka C – Slussen	7 km	26 min	17 min
Nacka C – Norra bantorget	9 km	34 min	22 min
Nacka C – Kista	22 km	80 min	52 min

Tabell 1. Cykelavstånd och restider för tre rutter.

De reella restiderna för cykeltrafiken kan variera beroende på vägarbeten, trängsel, väder och vind. Till detta ska tilläggas att cyklister färdas i olika hastigheter. De satsningar i cykelvägnätet som görs bör emellertid ha en positiv inverkan på restiderna eftersom onödiga stopp kan byggas bort och likaså avhjälpa en del av trängselproblematiken. På Nackas cykelvägnät och även på regionens cykelvägnät har vissa av de mest centrala delarna samt vissa passager in till Stockholm haft en viss trängselproblematik, men oavsett detta har stråken haft relativt god kapacitet. Förbi Slussen har cyklister under hela året haft möjlighet att passera på hänvisade cykelvägar.

Inom projektet för Slussens ombyggnation är cykel-, gång- och kollektivtrafik prioriterad gentemot bil, och i den mån det är möjligt ser projektet till att det finns cykelbanor i samma utsträckning som innan. Detta medför att cyklister från Nacka inte har påverkats i någon större utsträckning under året mer än att cykelvägarna förbi Slussen kan ha varit trängre.

Nacka kommun har åtta fasta stationer som mäter cykeltrafiken. Några av mätstationerna har felaktigt tagit emot data eller varit ur funktion på grund av ombyggnationer under vissa år, därför kan inte en jämförelse genomföras per helår för dessa. I Figur 16 redovisas sju av mätstationernas totala antal cykelpassager per mätpunkt under helåren 2017 till 2021. Data för Värmdövägen i höjd med Nacka forum är borttagen då mätstationen varit avstängd sedan 2019.

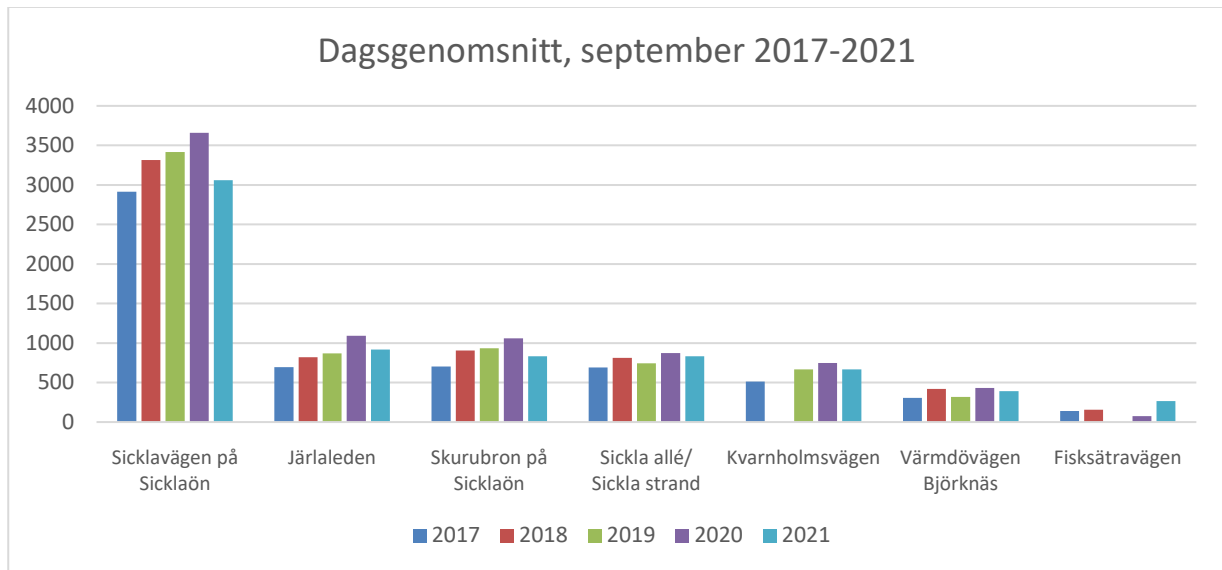


Figur 16. Antal cykelpassager vid varje mätpunkt på vardagar år 2017–2021. Inga siffror finns för några av mätpunkterna för år 2018 och 2019 på grund av uteblivna mätningar.

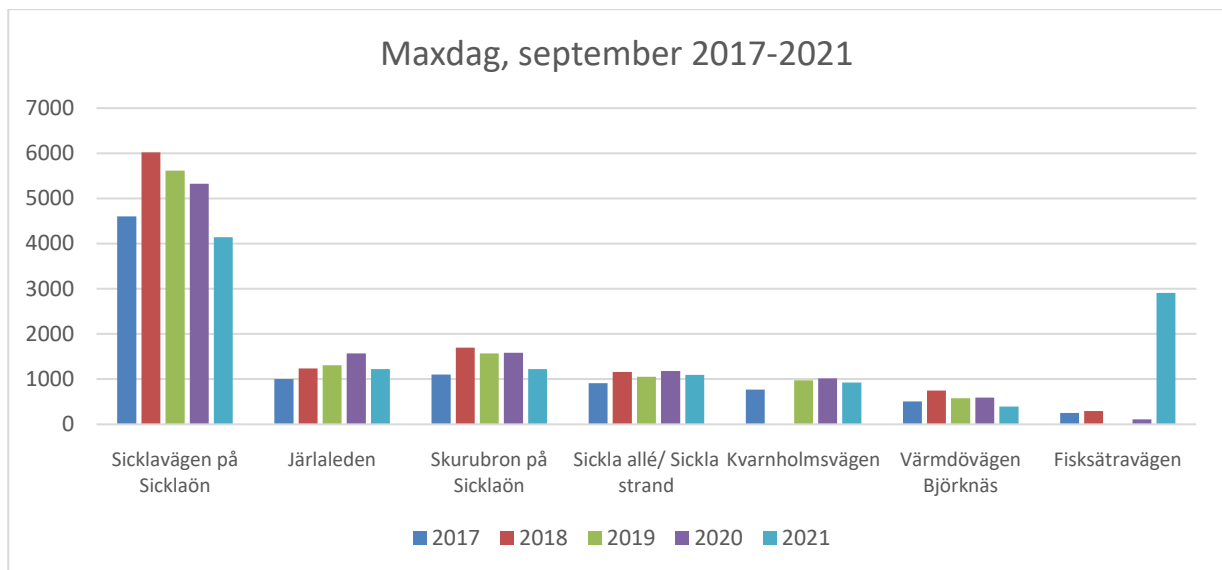
Statistiken visar att antalet passager har minskat från föregående år vid alla mätplatser som går att jämföra med. Under 2020 antas pandemin ha haft stor påverkan på cykelresandet. Vid en jämförelse med 2019 i stället är antalet passager högre vid samtliga mätpunkter med undantag för mätpunkten vid Skurubron.

Antalet cykelpassager på respektive mätpunkt mätt på vardagar, både i genomsnitt och maxdag, för september 2017–2021 presenteras i Figur 17 och Figur 18. Genomsnitt avser den

genomsnittliga trafiken under hela månaden och maxdag avser den dag under månaden då mest trafik registrerats vid respektive mätplats.



Figur 17. Genomsnittliga antalet cykelpassager per mätplats under september år 2017–2021.



Figur 18. Maxdag för respektive mätplats under september månad år 2017–2021.

Både det genomsnittliga antalet passager och passager på maxdagen under september har minskat på samtliga punkter sedan året innan. Det följer samma trend som för det totala antalet passager. Undantaget är Fisksättravägen som har en hög topp i slutet av september tydligt illustrerat i Figur 18. Toppen sammanfaller med veckan som restriktionerna hävdades och att kövarningar gick ut i media i samband med detta. Möjligtvis var det anledningen till det höga antalet för maxdagen.

Infrastrukturella förändringar och byggarbeten påverkar framkomligheten, särskilt under byggtid. Under de senaste åren har det befintliga cykelvägnätet i Nacka kommun haft en del påverkan, främst på Sicklaön. Arbeten längst med Vikdalsvägen och Värmdövägen har bidragit till

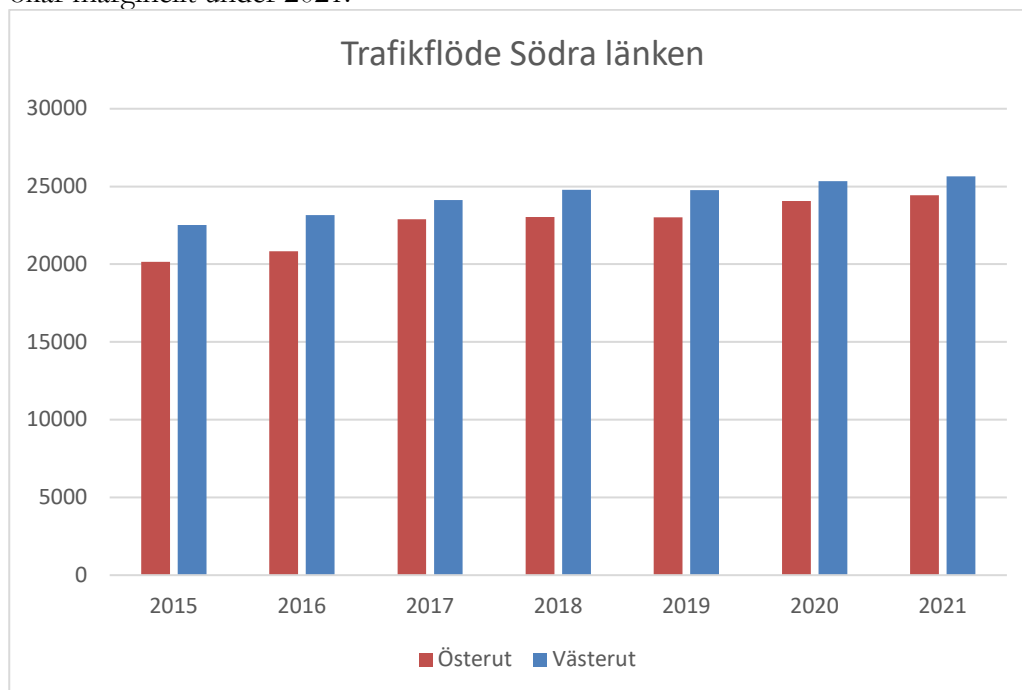
omledningar av cykeltrafiken. Längst med Sickla industriväg bidrog ombyggnationen av vägen, som startade i april 2018, fortsatt till omledningar av gång- och cykeltrafiken.

Faktorer som påverkar förändring av antalet cykelresor kan variera och är svåra att förutse och analysera. Det som generellt kan påverka cykeltrafiken är bland annat infrastrukturella satsningar eller förändringar, väder men även trender där till exempel antalet cyklister tenderar öka i takt med en ökad miljömedvetenhet. Figur 16 ovan visar på en tillbakagång i antalet cyklister jämfört med 2020 vid Nacka kommuns cykelmätningar. En liknande minskning har skett i hela landet och är inte unikt för Nacka kommun. En förklaring till ökningen 2020, som skedde trots att allt fler valde att arbeta på distans och att antalet arbetsresor gick ner, antogs vara att fler valde cykeln i stället för att resa med kollektivtrafiken. Att antalet passager gått ner under 2021 kan höra ihop med att vissa cyklister återgått till kollektivtrafiken. En ytterligare bidragande orsak kan vara att strängare vinterförhållande rådde under 2021 jämfört med 2020.

3.5 Biltrafik

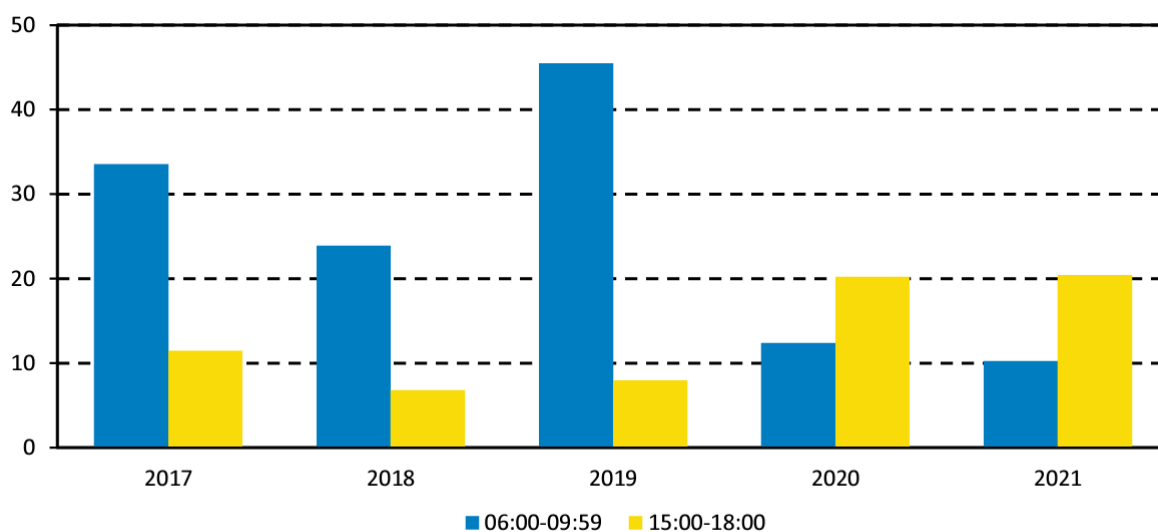
Södra länken

Södra länken fortsätter att vara en kapacitetsstark koppling för Nacka in mot city och resandet ökar marginellt under 2021.



Figur 19. Trafikflöde genom Södra länken i båda riktningar, 2016–2021.

När Södra länken når sitt kapacitetstak eller när framkomligheten begränsas av andra anledningar, stängs infarten till Årstatunneln. Detta sker oftast under rusningstrafik. Eftersom brandrisk föreligger vid stillastående trafik då det saknas sprinklersystem eller annat brandhanteringssystem, måste tunneln stängas.

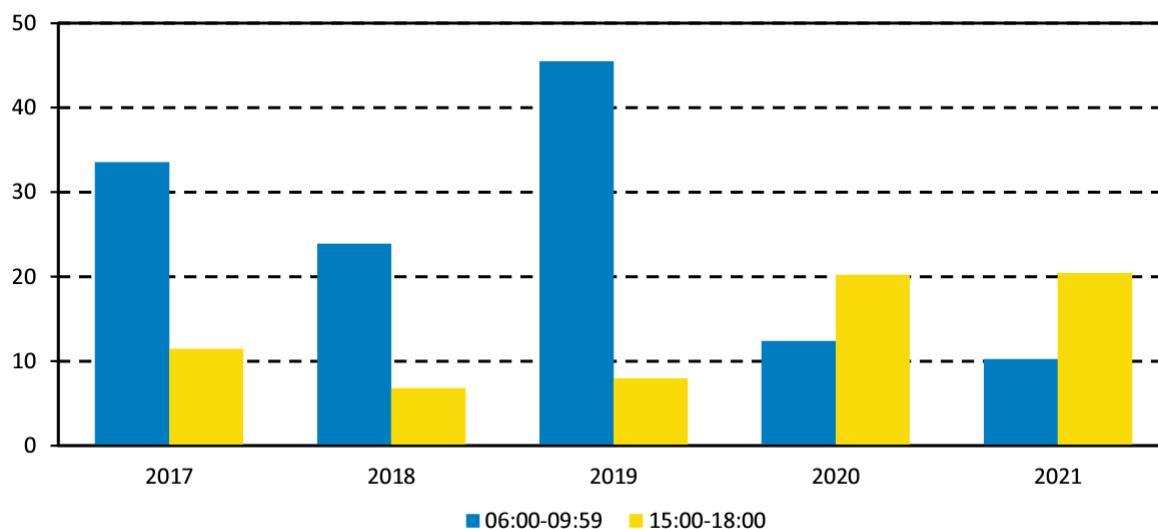


Källa: NTS

Figur 20. Antal stängningar i Sicklatunneln i morgon- resp. eftermiddagsrusning 2017–2021.

Under 2021 har antalet stängningar i Sicklatunneln legat i ungefär samma nivå som 2020. Jämfört 2019 har antalet stängningar i morgonrusningen minskat med 75 procent, vilket kan kopplas till minskad trafikefterfrågan i tunneln under förmiddagens maxtimme.

Antalet timmar och antalet stängningar av Sicklatunneln har en liknande utveckling och ligger i stort sett kvar i samma nivå som 2020.



Källa: NTS

Figur 21. Antal timmar Sicklatunneln varit stängd i morgon- resp. eftermiddagsrusning 2017–2021.

Trafik Stockholm rapporterar att av totalt 30 stängningar under 2022 gjordes 28 i samband med olycka eller annan incident nedströms i Årstunneln. En gång under 2021 stängdes tunneln av ”oförklarlig” kö och en gång stängdes den till följd av ett kraftigt regn och dåligt väder som sänkte trafiktempot²¹.

²¹ Trafik Stockholms månatliga störningsrapporter, januari – december 2021

I tidigare uppföljningsrapporter har antalet hastighetsöverträdelser och andel fortkörare i Södra länken rapporterats. Denna data samlas in längre in och kan därför inte redovisas. I tidigare uppföljningsrapporter har det konstaterats att ATK (automatiserad trafiksäkerhetskontroll) har gett en positiv effekt på hastighetsefterlevnaden i tunneln även om den inte som helhet följs under dygnets alla timmar och att de trafiksäkerhetskameror som installerades i Södra länken under 2018 tycks ge effekt gällande att få ner snitthastigheten.

Utvalda rutter för restidsuppföljning med bil

För att kunna följa upp restider med bil och se trender, behövs ett startår och jämförelser över tid. I första årets rapport pekades nedan angivna rutter ut och dessa följs upp för att kunna se ett mönster över tid. Dock är det fortfarande svårt att få en exakt sanning eftersom enskilda, okända faktorer kan ha förbisett, vilket kan leda till missvisande resultat. Datainsamlingen har skett dels via Trafik Stockholm, dels via GPS-data. Vad gäller restider med bil, jämfört med till exempel kollektivtrafikresande, bör man ha i åtanke att tillgång och tillgänglighet till parkering vid målpunkten inte har räknats med.

Nacka-Norrstull och Nacka-Kista

Restider med bil uppmätta från stationära mätstationer i länet visar förändringar med några minuter på olika sträckor och över dygnet. Startpunkten för alla utvalda rutter i Nacka är i höjd med trafikplats Nacka på Värmdöleden. Tabellen nedan innehåller dygnsvärden samt restider för morgonrusningen kl. 07-09 för vecka 42–43 år 2015–2021.²² Alla resor som passerar Södra länken är inräknande, även de som får vänta i kö om länken stängs. De som däremot väljer annan väg i ett sådant läge syns inte i statistiken.

Sträcka	Medelrestid, dygn för vardagar v.42						
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Nacka-Norrstull	15,6 min	15,9 min	17,2 min	18,0 min	17,5 min	16,5 min	16,1 min
Nacka-Kista	21,2 min	20,8 min	22,3 min	23,1 min	22,6 min	21,5 min	21,7 min
	Morgonrusning kl. 07-09 vardagar v.42						
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Nacka-Norrstull	28,8 min	26,0 min	24,4 min	29,7 min	29,1 min	21,1 min	25,2 min
Nacka-Kista	32,2 min	29,6 min	29,7 min	35,0 min	34,3 min	26,2 min	30,5 min

Tabell 2. Medelrestid per dygn med bil mellan åren 2015–2020 under vecka 42

Sett till dygnet så är restiden 2021 ungefär mellan den för 2016 och 2017. Sett till restid över dygnet är tiden snarlik 2020 medan tiden i morgonrusningen ökat. Tiderna i morgonrusning liknar tiderna 2016 och är fortfarande lägre än restiderna 2019. Den enskilt största faktorn som kan förklara detta är den under mätperioden rådande pandemin.

I infrastrukturen är Norra länkens färdigställande 2016 det som påverkat trafikflödena mest över dessa år. Det har gett bättre framkomlighet på Essingeleden, vilket i sin tur gett färre stillastående

²² Data från Trafik Stockholm.

köer och generellt färre avstängningar i Södra länken. När tunneln stänger färre gånger, kan allt fler bilar passera genom och ett ökat trafikflöde betyder ofta högre restider.

Att restiderna nu gått ner beror till stor del på en lägre mängd. När stängningar väl sker i Södra länken beror det, som skrivit ovan, i dagsläget näst intill alltid på en olycka eller annan incident nedströms i Årstunneln. Det var tydligt under 2021, samma tendens går att urskilja hitintills under 2022.²³

Nacka-Stockholm city

Vid granskning av samlade trafikdata för personbilstrafiken via GPS²⁴ har jämförelser gjorts på tre sträckor med olika startpunkter i kommunen, men med samma målpunkt i Stockholms innerstad (Norra Bantorget). Jämförelsen har gjorts för mätning under en vecka under oktober månad. Observera att det finns flera andra möjliga färdvägar mellan respektive startpunkt och slutpunkt, men i denna rapport vägvalen i kartbilderna nedan som ligger till grund för analysen. Detta för att sprida analysen till en större del av vägnätet och fånga upp eventuell köproblematik längs vägen.

Startpunkterna för jämförelserna har utgått från tre av kommunens kommundelscentrum; Älta centrum, Orminge centrum samt Saltsjöbadens centrum (Tippens centrum). Målpunkten är Stockholm city, Norra Bantorget. Samtliga sträckor är relaterade till den tid det tar att köra samma sträcka utan någon trafik, ett så kallat ”basvärde”. Basvärdet är hämtat från faktiska restider under vardagsdygn kl. 00-02 för samma period som jämförelsen görs mot. Således kan exempelvis basvärdet för en specifik sträcka skifta mellan både månader och år. Eftersom rutterna varierar måste en jämförelse för varje år också göras med basvärdet för restiden i morgonrusning.

Nedan följer en redovisning över genomsnittlig hastighet i tre resanderelationerna under morgonrusningens allra värsta tid mellan kl. 8-8.30. Resvägen från Saltsjöbaden centrum inom kommunen går via Saltsjöbadsleden samt Värmdöleden, via Södra länken in till city. Resvägen från Orminge centrum inom kommunen går via Mensättravägen, Ormingeleden, Värmdöleden, Skurubron och Värmdövägen, via trafikplats Lugnet och Stadsgårdsleden in till city. Resvägen från Älta centrum inom kommunen går via Ältavägen, Järlaleden (väg 260), via trafikplats Lugnet och Stadsgårdsleden in till city.

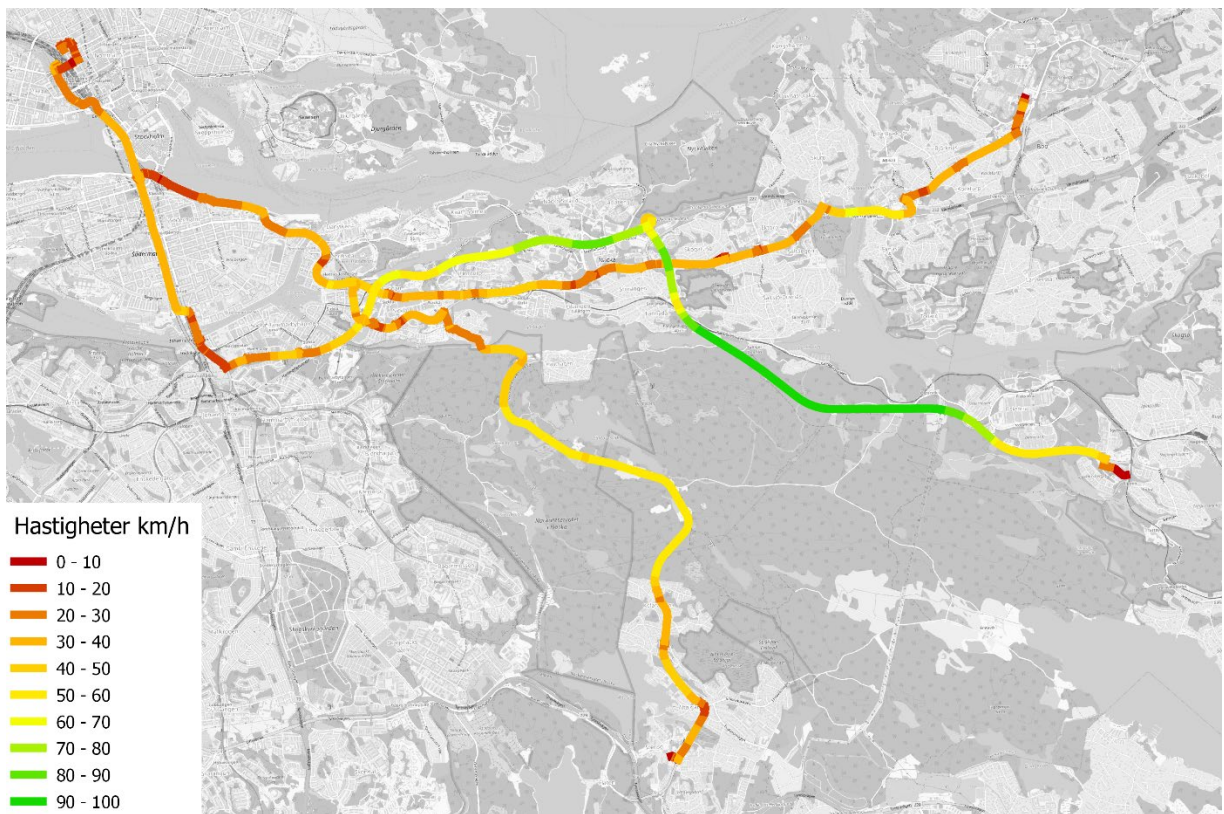
Nedan visas en jämförelse mellan 2019, 2020 och 2021. Där 2019 fungerar som referens för jämförelse med situationen innan pandemin.

²³ Trafik Stockholms månatliga störningsrapporter januari – juni 2022.

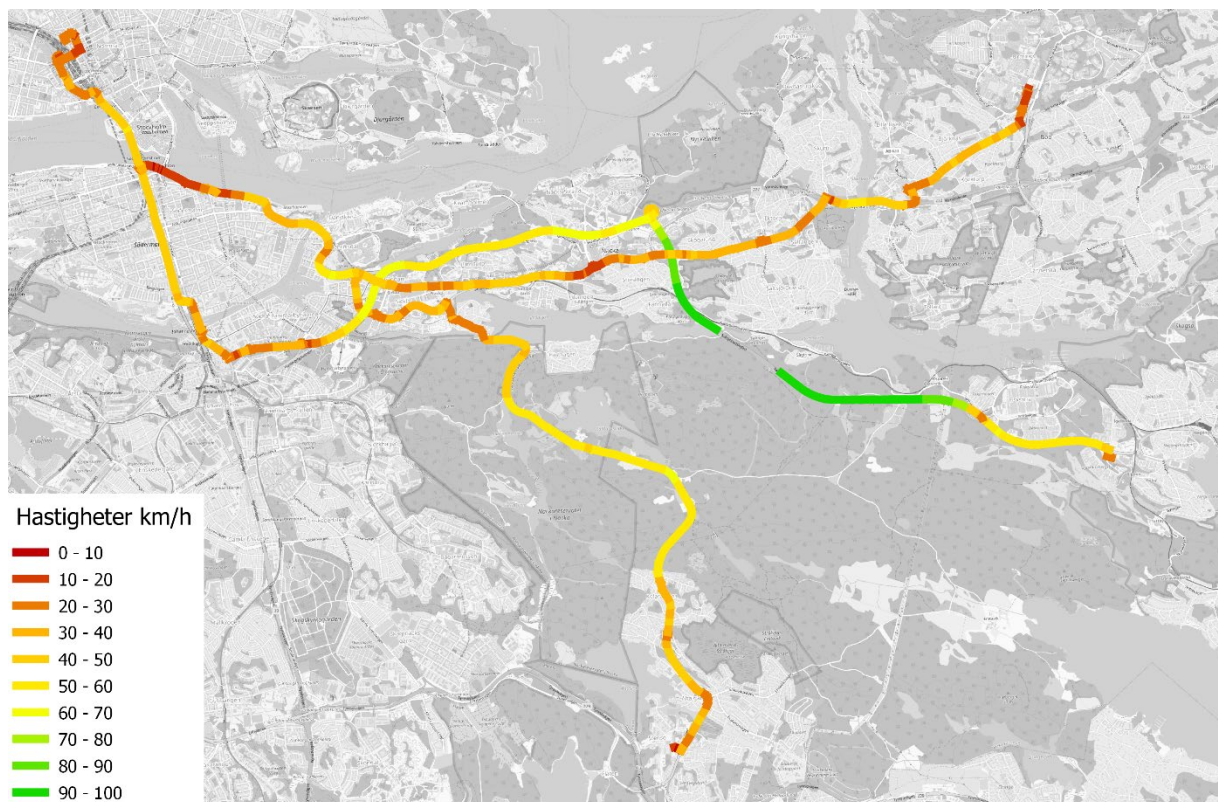
²⁴ Data från trafikdataleverantören TomTom.



Figur 22. Faktiska hastigheter på utvalda rutter. Röda, orange och gula sträckor markerar lägre hastigheter, medan gröna sträckor markerar trafik som kör fortare. Vecka i oktober 2019 kl. 08-08.30.



Figur 23. Faktiska hastigheter på utvalda rutter. Röda, orange och gula sträckor markerar lägre hastigheter, medan gröna sträckor markerar trafik som kör fortare. Vecka i oktober 2020 kl. 08-08.30.



Figur 24. Faktiska hastigheter på utvalda rutter. Röda, orange och gula sträckor markerar lägre hastigheter, medan gröna sträckor markerar trafik som kör fortare. Vecka i oktober 2021 kl. 08-08.30.

Förändringarna är små mellan åren. För 2021 anas en något lägre hastighet på Värmdöleden mellan Saltsjöbadsleden och Trafikplats Kvarnholmen, medan andra delar såsom hastigheten på Saltsjöbadens norra del, tycks ha förbättrats.

I Tabell 3 nedan visas jämförelse i restid.

Sträcka	Restid minuter (basvärde, kl. 00-02)		
	2019	2020	2021
Saltsjöbadens centrum – City (via Södra länken)	21 min	20 min	20 min
Orminge centrum – City (via Värmdövägen)	23 min	27 min	24 min
Älta centrum - City	23 min	24 min	23 min
	Restid morgonrusning kl. 8-8.30		
	2019	2020	2021
Saltsjöbadens centrum – City (via Södra länken)	35 min	29 min	32 min
Orminge centrum – City (via Värmdövägen)	47 min	43 min	49 min
Älta centrum - City	42 min	37 min	42 min

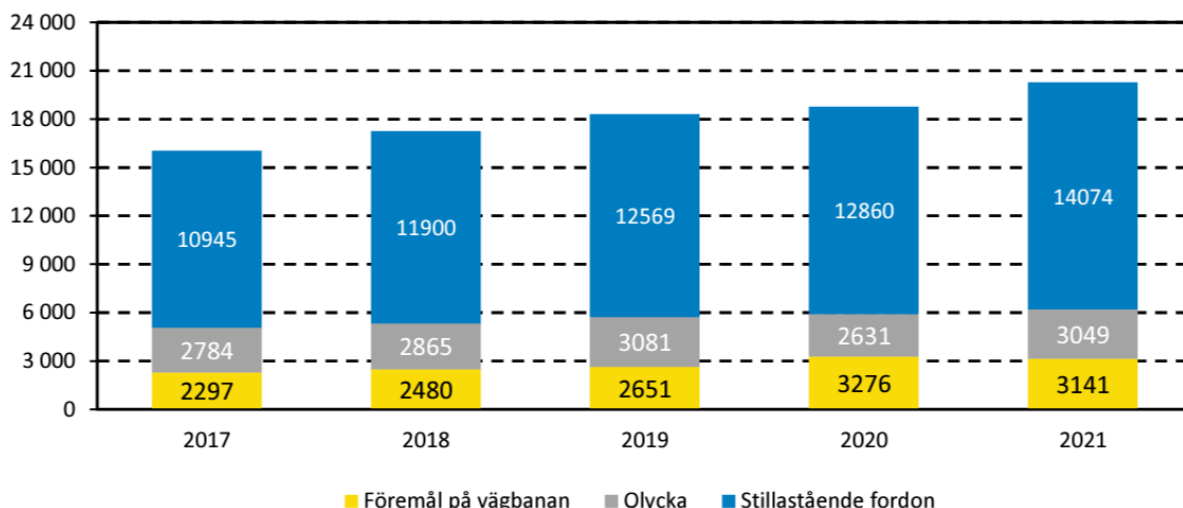
Tabell 3. Restidsjämförelse mellan åren 2019, 2020 och 2021

Basvärdet ligger på ungefär samma för alla tre åren. Restiden under morgonrusningen ökar jämfört med 2020. 2021 jämfört med 2019 visar att det fortsatt går snabbare att resa i

morgonrusningen från Satlsjöbaden, från Älta är restiden identisk medan den ökat något från Orminge.

Oplanerade störningar

Utöver ett högt trafikflöde och det ökande antalet vägarbeten så sker även oplanerade störningar på vägnätet som påverkar restiden. Det kan dels handla om olyckor eller incidenter invid eller på vägarna. Precis som tidigare år ökar antalet rapporterade händelser i Stockholms län. År 2021 registrerades 20 264 händelser, en ökning med drygt 8 procent mot 2020.



Figur 25. Antal händelser av de vanligast förekommande händelsetyperna som registrerats hos Trafik Stockholm.

Procentuellt ökade antalet olyckor mest, 16 %. Antalet händelser där ett stillastående fordon var inblandat ökade med 9,4 %. Trenden med att antalet stillastående fordon ökat i länet har visats sig under de senaste åren. En förklaring till denna ökning hos Trafik Stockholm kan vara att de blir bättre på att detektera fler händelser, det behöver inte vara kopplat till att det faktiskt ske fler händelser. Antalet föremål på vägbanan minskar med 5,2 procent men är fortsatt högre än övriga jämförelser.

Under 2021 skedde en större händelse i Nackatrafiken nämligen följande:

- **Onsdag 9 juni och Lördag 12 juni, Södra länken, Årsta- och Hammarbytunnlarna.** De kraftiga skyfallen den 9 juni och den 12 juni gjorde att stora regnmängder rann ner i Södra länkens tunnelrör i den västra delen. Eftersom regnmängderna var så pass stora klarade inte pumparna i anläggningen av att pumpa undan tillräckligt med vatten vilket gjorde att vattennivån steg över körbanan och resulterade i att tunneln fick stängas på grund av översvämning.²⁵

²⁵ Störningsrapport juni 2021, Trafik Stockholm.

4 Sammanfattning och slutsatser

Vilka projekt har pågått under 2021, och vilken har deras totala trafikpåverkan varit på Nackas trafiksystem? Hur har trafiksituationen sett ut? Kommer det bli bättre framkomlighet under kommande åren jämfört mot föregående?

Under 2021 har de större infrastrukturprojekten, tunnelbanans utbyggnation och Nya Skurubron, påverkat framkomligheten på Nackas vägnät allra mest. Effekterna är främst trängre snitt/smälare körfält vilket påverkat alla trafikslag. Även Nackas egna projekt Nya gatan och Värmdövägen har bidragit till effekter på framkomligheten. Påverkan har även fortsatt skett i Orminge samt Älta. Det som fortsatt skapat utmaning för framkomligheten är även Slussens ombyggnad och Stadsgårdsledens koppling till Guldbron. Däremot ser vi att den regionala framkomligheten förbättrats i och med att delar av Slussenprojektet färdigställs.

Nämnda trafikarbeten har även haft särskilt effekt på bussarnas framkomlighet. Tunnelbanans förberedande arbeten har exempelvis påverkat busstrafiken på Värmdövägen och Vikdalsvägen, och projektet kommer till dess att tunnelbanan är drift fortsatt ge stor påverkan på trafiksystemet. Den totala effekten av samtliga kommande projekt gör att riskerna för att få tillgänglighetsförsämringar och restidsförlängningar höjs, vilket i sin tur bidrar till att framkomligheten särskilt för bussen under kommande åren kan förväntas vara sämre än 2020 om inte åtgärder tas.

För kommunens del gäller det att fortsatt med god framförhållning samordna planerna med Trafikförvaltningen och bussoperatörerna så att det är möjligt att eventuellt lägga om rutter, flytta hållplatser till bästa möjliga läge utifrån förutsättningarna, informera resenärer osv. Alla trafikpåverkande projekt behöver också tänka på kollektivtrafik, gående och cyklister utifrån de förutsättningar som ges i kommunens dokument *Trafikföringsprinciper under byggtid*.²⁶ Kommunen ser därför att det finns ett stort behov att under kommande år arbeta i större utsträckning med frågor som berör särskilt busstrafikens framkomlighet, både utifrån ett perspektiv där olika projekt påverkar framkomligheten men även för att lyckas återgå till samma andel resande med kollektivtrafiken som innan pandemin.

Vad gäller cykelsatsningar behöver fortsatt fokus ligga på att skapa förutsättningar för god vinterväghållning, bygga ut felande länkar i systemet, underlätta genom förbättrad skyltning, bygga cykelparkering och ökad tillgänglighet för cykel med mera.

Kommande år planerar kommunen tillsammans med regionala aktörer att fortsätta bygga ut västra Sicklaön med nya bostäder, arbetsplatser, tunnelbana, överdäckning, trafikplatser, bussterminal med mera. När byggnationerna blir alltmer påtagliga och inskränkande inom Nackas gränser är det viktigt med fortsatt samordning. Inom ramen för kommunens genomförandeplanering kommer det bli alltmer betydelsefullt att fånga upp projektens påverkan på trafiken. Trafikanalyser under byggtid pågår, allt för att i förväg kunna planera så att framkomligheten i rusningstid bibehålls i så stor utsträckning det är möjligt. Regionalt görs liknande arbeten genom

²⁶ Nacka kommun, Trafikföringsprinciper under byggtid, <https://www.nacka.se/49161e/globalassets/underwebbar/teknisk-handbok/dokument/trafik/trafikforingsprinciper-under-byggtid-version-20190212.pdf>, hämtat 2021-04-28.

klusteranalyser. En god intern samordning mellan enheter och kompetens, samt tidig och öppen dialog med byggherrar och entreprenörer är av största vikt. Detta gäller likväl i tidiga planeringsskeden som i senare projektskeden och kan bli avgörande för framkomligheten på specifika platser.

Restiderna för 2021 ökar något jämfört med 2020 men ligger i paritet med tiderna för både 2020 och 2019. Pandemin till trots fortsätter tendensen från förra året med ökade flöden i Södra länken. Ökningen sker i båda riktningarna men är något större i riktning mot Nacka. Antalet stängningar och antal stängningstimmar ligger stabilt från förra året.

Bilnehavet ökar i Nacka och fler människor flyttar eller vill resa hit, vilket ökar efterfrågan på bilresor. Det behövs fortsatt och förstärkt förebyggande arbete för att få till en omfördelning av bilresor till mer hållbara trafikslag. Ombyggnaden av Slussen är nödvändig och visar också att människors förmåga att anpassa sig genom förändrat resebeteende. Genom att ta andra rutter, färdmedel eller avstå från att resa blir effekten av nedstängningen mindre och vardagen kan fortsätta. Denna tendens har tydliggjorts ytterligare när pandemins påverkan på resandet tas i beaktande.

Sammanfattningsvis får det ökade trycket på trafiksystemet och påverkan från pågående ombyggnationer och vägarbeten genom stora inskränkningar i vägnätet konsekvenser för all trafik till och från Nacka vilket kan leda till betydligt sämre framkomlighet än idag. Detta påverkar kollektivtrafiken likväl som bil- och cykeltrafiken, men ännu inte båtresandet.

Vilka effekter på trafiken ser vi sammantaget av pandemin och hur kommer trafiken att påverkas under kommande år? Vad skulle den trend vi ser innebära för trafiken i Nacka? Hur troligt är det att vi kommer tillbaka till ett resmönster i likhet med 2018 och 2019?

För biltrafiken är det väldigt troligt att vi kommer tillbaka till ett resmönster som liknar det innan pandemin d.v.s. 2018 och 2019. Siffrorna ökar generellt igen från 2020 år och ligger nu ungefär i linje med 2016. Samtidigt gäller detta resonemang givet samma prisbild, den och andra ytterligare påverkande faktorer är svåra att förutse. Händelser under våren 2022 såsom inflation, krig och bränslekris ger en signal om andra aspekter som kan påverka hur ofta och på vilket sätt Nackaborna väljer att resa, men det synliggörs inte i siffror i denna uppföljning. När levnadsomkostnader går upp och bränslepriser ökar snabbare än snittlönen minskar reseefterfrågan.

En skillnad mot innan pandemin är den ökade flexibiliteten kopplat till arbetet, och till följd av det arbetsresorna. Handelskammaren genomförde en undersökning för att ta reda på hur länets resvanor har förändrats av pandemin. Enligt deras undersökning uppger 80 procent av de tillfrågade att de före pandemin i princip aldrig arbetade hemifrån, vilket kan jämföras med att 55 procent av de tillfrågade nu arbetar hemifrån veckans samtliga dagar. Det visar sig finnas en stark längtan tillbaka till kontoret, dock med en efterfrågan på att kunna arbeta hemifrån då och då. 70 procent uppgav att det ville arbeta på kontoret minst tre dagar i veckan efter pandemin, vilket landar i cirka 3,1 dagar i veckan²⁷.

²⁷Förändrade vanor efter pandemin – så påverkas arbetsplatserna och staden. Rapport från Stockholms handelskammare.

Samma medelvärde kan konstateras bland arbetsgivarna, även i Nacka kommun där mer än hälften av de anställda i Nacka kommun uppgav att det kunde tänka sig jobba 2-3 dagar hemifrån efter pandemin.²⁸ Endast 15 procent av de tillfrågade stockholmarna tror att vi kan klara oss helt utan kontor, samtidigt som drygt hälften tror att kontoren kommer att användas på nya, annorlunda sätt.

Även om en stor återgång skett till arbetsplatserna får det anses rimligt att denna flexibilitet kommer bestå för många Nackabor, Trafikanalys resonerar likadant för resandet i hela riket²⁹. Flexibiliteten har positiva följder på trafiksituationen i form av färre resor totalt och mindre toppar i maxtimmarna, d.v.s. färre bilar när det är som flest bilar i morgon- och eftermiddagsrusningen. Det kan också göra det enklare för Nackaborna att parera planerade eller oplanerade störningar i trafiken. Samtidigt blir det en större utmaning att förutse trafiken i takt med att resmönster förändras och det kan bli svårare att på förhand inse var flaskhalsar i vägnätet kan uppstå.

Före pandemin hade Stockholm en hög kollektivtrafikandel för resor till arbete, och kollektivtrafiken kommer fortsatt vara en stark andel i vårt transportsystem. Siffrorna för 2020 (statistiken ligger ett år efter) visar på ett stort tapp, trenden har visserligen vänt och andelen kollektivtrafikresenärer för 2021 och framåt väntas öka. Det förblir en utmaning att återgå fullt ut till samma andelar och ökningstakt som innan pandemin. Stockholms handelskammare genomförde en undersökning som visade att nästan 8 av 10 av dem som reste kollektivt till jobbet före pandemin uppgav att de också efter pandemin skulle resa på detta sätt.³⁰ Med nya vanorna behöver kollektivtrafiken utvecklas, för att så många som möjligt ska kunna och vilja resa kollektivt i vår stad. Sannolikt kommer framtidens kollektivtrafik behöva en hög turtäthet under hela dagen för att möjliggöra ett effektivt och bekvämt resande.

Region Stockholm ser till exempel att resandet kommer att spridas mer över dygnet, jämfört med före pandemin vilket kan öka attraktiviteten av kollektivtrafiken där resenärerna får mer plats, bättre framkomlighet, snabbare resor och bättre service. I ett mejl berättade Trafikförvaltningen inför förra uppföljningsrapporten om deras strategi för att vinna tillbaka kollektivtrafikresenärerna. Planen var att försöka stå redo med attraktiva erbjudanden anpassande efter förändrade förutsättningar, att till exempel fånga upp resenärer när de står i begrepp att skapa nya vanor. För att även locka de som efter pandemin är tveksamma till att återvända till kollektivtrafiken identifierades ett behov av nya, individanpassade tjänster.

Utöver de aktiviteter som redan pågick under pandemin (anpassning av trafikutbudet, skyddsglas i bussar m.m.) så utforskade Regionen möjligheter att till exempel skapa ett anpassat biljettsortiment, utveckla mobilitetstjänster genom samverkan med externa aktörer, samarbeten med digitala återförsäljare och individualiserad kommunikation – allt för att möta den nya verkligheten.³¹ Trafikförvaltningen i Region Stockholm menade att det var svårt att veta hur resvanorna skulle komma att ändras, men att ett möjligt utfall är att maxtimmen/-arna kan komma att spridas ut över tid eftersom många troligtvis inte kommer att arbeta mer flexibelt över tid.³²

²⁸ PULS-undersökning, Nacka kommun.

²⁹ Resmönster under coronapandemin 2020–2021. Rapport från Trafikanalys, 2022-02-10

³⁰ Förändrade vanor efter pandemin – så påverkas arbetsplatserna och staden. Rapport från Stockholms handelskammare.

³¹ Pandemins påverkan på trafiken idag och efter pandemin, Region Stockholm, 2021-04-21.

³² Lena Hübsch, Trafikförvaltningen Region Stockholm, e-post, 2021-04-21.

Taxestruktur kommer vara viktig för SLs framtida konkurrenskraft. Vid mer flexibelt arbete blir en månadsbiljett mycket mindre förmånlig och motståndet att välja kollektivtrafiken ökar. SL har uppgett att de med start 2023 ska införa ett pristak per resdygn för sina biljetter, så kallad ”capping”, som gör att resenärer slutar debiteras efter ett visst antal resor per dygn.³³ Samma planeras på sikt även för månadskort. Det innebär att om tillräckligt många resor görs för att uppnå priset av ett dygns- eller månadskort så slutar resenären debiteras för enkelresor.

På längre sikt behöver en fortsatt utbyggnad ske av gång- och cykelvägar som ansluter till kollektivtrafik och stora målpunkter. En utbyggnad av cykelparkering vid kollektivtrafik behöver också ske, samt fortsatta satsningar på god vinterväghållning för cyklister och fotgängare. Vidare kan kommunen anpassa och se över parkeringsövervakning och avgifter, placera infartsparkeringar för bil på platser där de inte utarmar kollektivtrafiken utan snarare utgör ett komplement till denna, initiera mobilitetsprojekt och information till medborgare om möjlighet att resa hållbart. Fler exempel återfinns i framkomlighetsstrategin och i andra kommuner i landet.

Det finns inte en enskild åtgärd som löser alla problem, trafiksystemet är komplext, och likaså lösningarna. Men för att minimera effekterna av trafikpåverkan under byggtid, samt på längre sikt skapa en god framkomlighet och ett hållbart samhälle, är det viktigt att arbeta med alla olika delar ovan. Denna inriktning bör fortsätta likt tidigare.

³³ Pristak för resor med betalkort under en dag. Nyhet från Region Stockholm, 2022-06-22

Öppenhet och mångfald

*Vi har förtroende och respekt för människors kunskap
och egna förmåga - samt för deras vilja att ta ansvar*