



UPPFÖLJNINGSRAPPORT

Uppföljning Framkomlighet i Nacka

2017-10-11

Trafikenheten

Emil Hagman, Ebba Larsson

KFKS 2016/343

Innehållsförteckning

1	Bakgrund och syfte.....	3
2	Läget i regionen.....	4
3	Restidsuppföljning	5
3.1	Kollektivtrafik, buss.....	6
3.1.1	Linje 471 Orminge - Slussen	7
3.1.2	Linje 410 Ektorp Centrum – Slussen	8
3.1.3	Linje 801 Gullmarsplan – Älta gård	9
3.1.4	Saltsjöbanans ersättningstrafik.....	10
3.1.5	Slussen.....	11
3.2	Kollektivtrafik, spår	11
3.2.1	Saltsjöbanan.....	11
3.3	Kollektivtrafik, sjö.....	12
3.3.1	Linje 80, (Sjövägen).....	12
3.4	Cykeltrafik.....	13
3.5	Biltrafik.....	14
3.5.1	Södra länken	14
3.5.2	Utvalda rutter för restidsuppföljning med bil.....	15
3.5.2.1	Nacka-Norrtull och Nacka-Kista	16
3.5.2.2	Nacka-Stockholm city	16
3.5.3	Oplanerade störningar	18
4	Sammanfattning och slutsatser	20

I Bakgrund och syfte

Nacka kommun kommer under de kommande 15 åren att växa kraftigt. Till år 2030 ska ca 20 000 nya bostäder och ca 15 000 arbetsplatser tillkomma. I juni 2017 passerade Nacka kommun 100 000 invånare och år 2030 bor det sannolikt 140 000 invånare i Nacka. Detta är en stark tillväxt på relativt kort tid och denna tillväxt kommer ställa krav på hur vi reser till och från Nacka, men även inom kommunen. För att tydliggöra och hantera framkomlighetsfrågan framarbetades därför Nackas framkomlighetsstrategi och handlingsplan under 2015 och 2016, denna strategi 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 (t ex Slussen, T-centralen och Kista) med olika trafikslag ska mätas regelbundet, rapporteras till kommunstyrelsen och ligga till grund för åtgärdsplaneringen.*¹ Denna rapport är ett första steg i uppföljningen av restider och framkomlighetsstrategin.

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.



Utdrag ur Framkomlighetsstrategin.

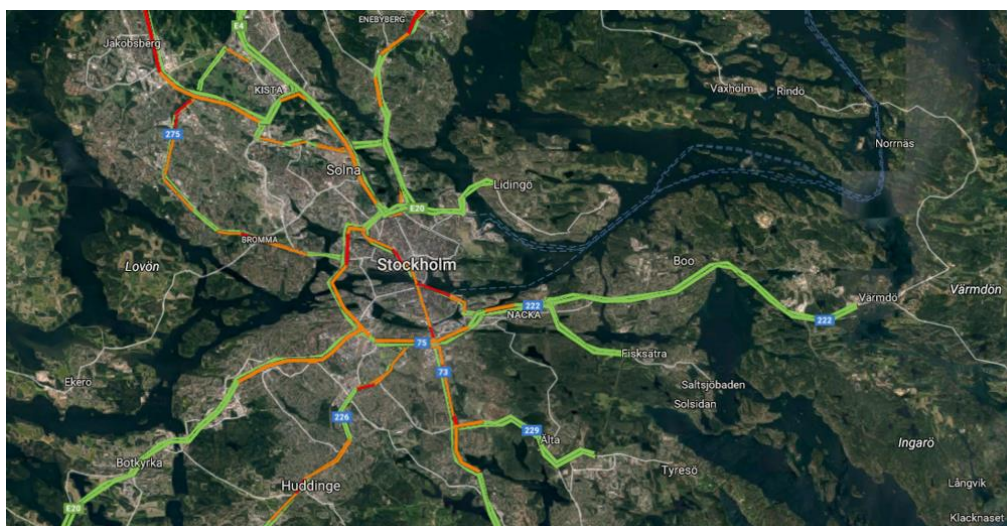
¹ Framkomlighet i Nacka, sidan 3.

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 Stockholms läns landsting gör i förbättringar av infrastrukturen gällande väg och kollektivtrafik.

I och med arbetet med "Nacka bygger stad" är det en stor utmaning att koordinera alla utbyggnader som skall ske inom en begränsad geografi på en begränsad tid. Samtidiga arbeten kommer att ske och hårda prioriteringar kommer att uppstå. Nacka arbetar inom flera olika delar 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 störningarna.

2 Läget i regionen

Hela Stockholmsregionen står inför en stark tillväxt och år 2030 beräknas hela länet ha drygt 2,6 miljoner invånare, en ökning med ca 400 000 personer. Detta medför att fler och fler personer kommer att vistas på vägnätet och i kollektivtrafiken. Denna kraftiga byggtakt och expansion kommer att ge att flera störningar, och begränsningar kommer att ske på vägnätet. Både inom och utanför kommunen kommer planerade och oplanerade om- och nybyggnationer att starta.



Kartbild från Google Maps Typisk trafik, där röda och orange sträckor markerar långsamtgående trafik eller köer och gröna sträckor markerar trafik med fritt flöde.

Under 2015 och 2016 har stora förändringar skett i delar av regionens trafiksystem, samtidigt som befolkningen, bilinnehavet och den ekonomiska utvecklingen också har förändrats. Antalet invånare och antalet registrerade personbilar i Stockholms län har ökat med knappt 2 % mellan 2015 och 2016. I Trafikverkets rapport 2017:123 om trängselskattens förändringar och effekter efter 1 januari 2016, görs bedömningen att de faktorer som gör att trafiken ökar (bl.a. ökad befolkning och ekonomisk utveckling) har påverkat betydligt mer än

de faktorer som dämpar trafikefterfrågan, t.ex. högre bensinpris. Rapporten beskriver också att framkomligheten är bättre vid de båda efterundersökningarna som gjordes 2016 jämfört med förmatningen i oktober 2015. På de flesta rutter som undersökts råder trängsel under färre timmar per dag. För Södra länken har antal kövarningar och tunnelstängningar använts som mått på framkomligheten. Detta eftersom det finns ett system som varnar för kö och när framkomligheten blir alltför dålig vilket gör att infarten till Årstatunneln stängs. (Tunneln måste stängas vid stillastående trafik om brandrisk föreligger p.g.a. avsaknad av sprinklersystem). Antalet stängningar och kövarningar har ökat över tiden, men ett trendbrott kan noteras när trängselskatten förändrades i januari 2016. Under första kvartalet 2016 sjönk antalet stängningar och kövarningar jämfört med läget under åren 2013-2015 då dessa ständigt ökade i antal. Under hösten 2016 har däremot stängningarna och varningarna ökat jämfört med tidigare år, men detta beror troligtvis på ombyggnationen av Slussen som gör att många resenärer väljer Södra länken och Essingeleden istället för att resa via Danvikstull och Slussen för att ta sig till de norra delarna av Stockholm.²

Stängningar av Södra länken beror ofta på vad som händer i det regionala vägnätet, särskilt stor påverkan har hårt belastade vägvsnitt i Norrtull eller på Essingeleden. Nackas största flaskhals har under en tid legat i just Norrtull. Men med de vägjusteringar som gjorts i och med att den så kallade ”Pampassnurran” på Norra länken har stängts och två nya körfält har öppnats mot Solna E20 i april 2017, är bedömningen att delar av denna flaskhals kommer att försvinna. Effekterna av förändringarna kommer att bli tydligare när helåret 2017 har summerats. Dock är det troligt att nya flaskhalsar kommer att uppstå och då måste dessa hanteras av inblandade parter.

Även vad som till synes kan vara mindre vägarbeten, geografiskt fränkopplade regionens huvudvägar, kan fortplanta sig och ge störningseffekter i Nacka kommun. Exempel på detta är de arbeten som utfördes hösten 2016 vid Västerbronedfarten på Kungsholmen som gav köbildning på både Essingeleden och i Södra länken eller de mer aktuella och kontinuerligt pågående arbetena vid Slussen.

3 Restidsuppföljning

I denna första rapport kommer främst nuläget att konstateras och ett antal indikatorer att mäta mot pekas ut. Viss jämförelse kommer att ske med tidigare år, men främst ska rapporten vara ett underlag för kommande uppföljningar och mätningar av restider och trafikslag. Uppföljningsarbetet kommer både att bestå 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

² Trafikverket, Rapport 2017:123 ”Trängselskatten i Stockholm förändrades 1 januari 2016. Vilka effekter fick förändringen?”, sidan 4 och 46f.

påverkan på Nackas trafik och resenärer. Majoriteten av siffrorna som visas gäller för tidsperioden 2015-2017. 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

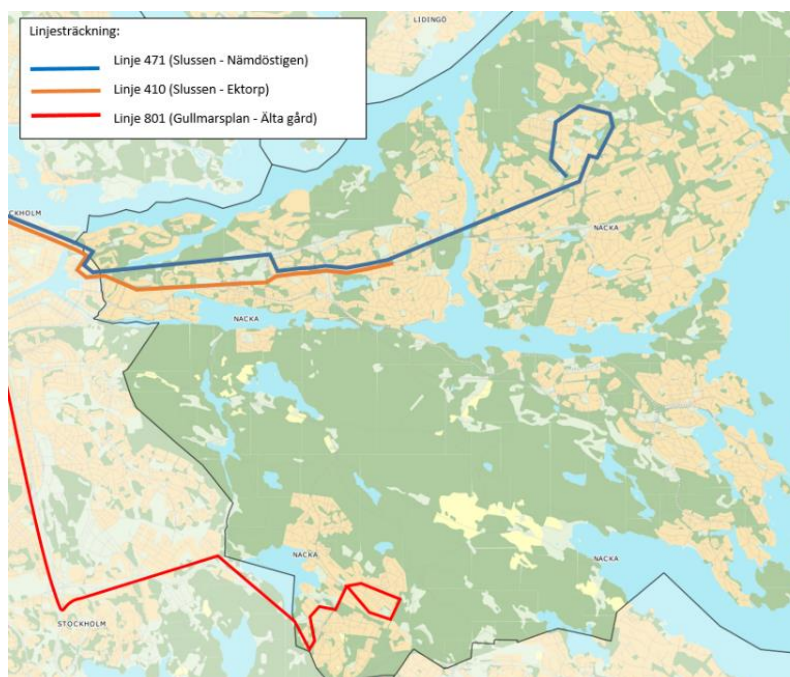
För kollektivtrafik med buss har restiderna följts upp genom de trafikdata som genererats genom bussarnas färdatorer samt genom samarbete med Trafikförvaltningen och dess trafikoperatörer Keolis, Nobina och Arriva.

De indikatorer som använts är följande:

- **Trafikståtid.** Den tid då fordonet står still mellan hållplatser i exempelvis kö eller vid rött ljus. Hastigheter mindre än 3 km/t räknas som trafikståtid i bussarnas färdatorer.
- **Total körtid exkl. hållplatser.** Körtiden för bussen på hela eller delar av linjen. Detta mått används för att mäta bussens framkomlighet på vägnätet.

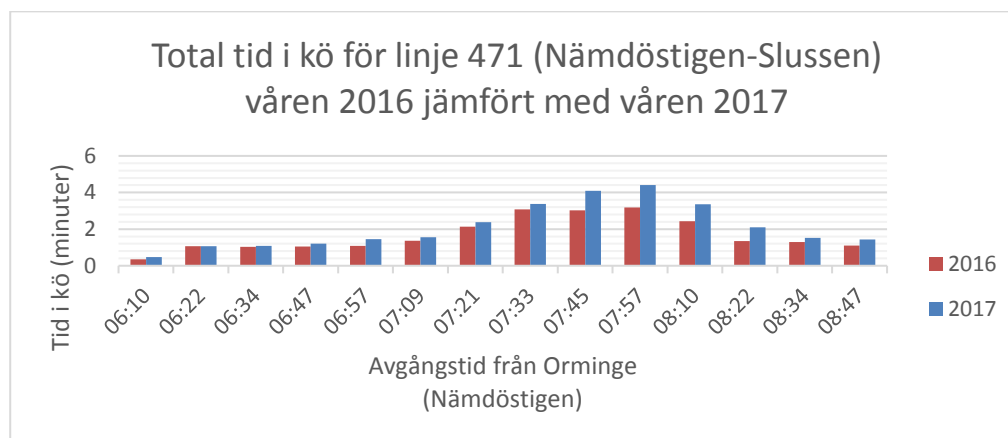
De linjer som följts upp är linjerna 410 och 471 i riktning mot Slussen samt 801 i riktning mot Gullmarsplan.

Uppföljningen har skett för tidsperioden våren 2016 samt våren 2017, vardagar kl. 06.00-09.00. Urvalet av linjer har gjorts för att täcka in olika kommundelar samt de vägavsnitt som bedöms som intressanta i den kontinuerliga uppföljningen av trafiken.

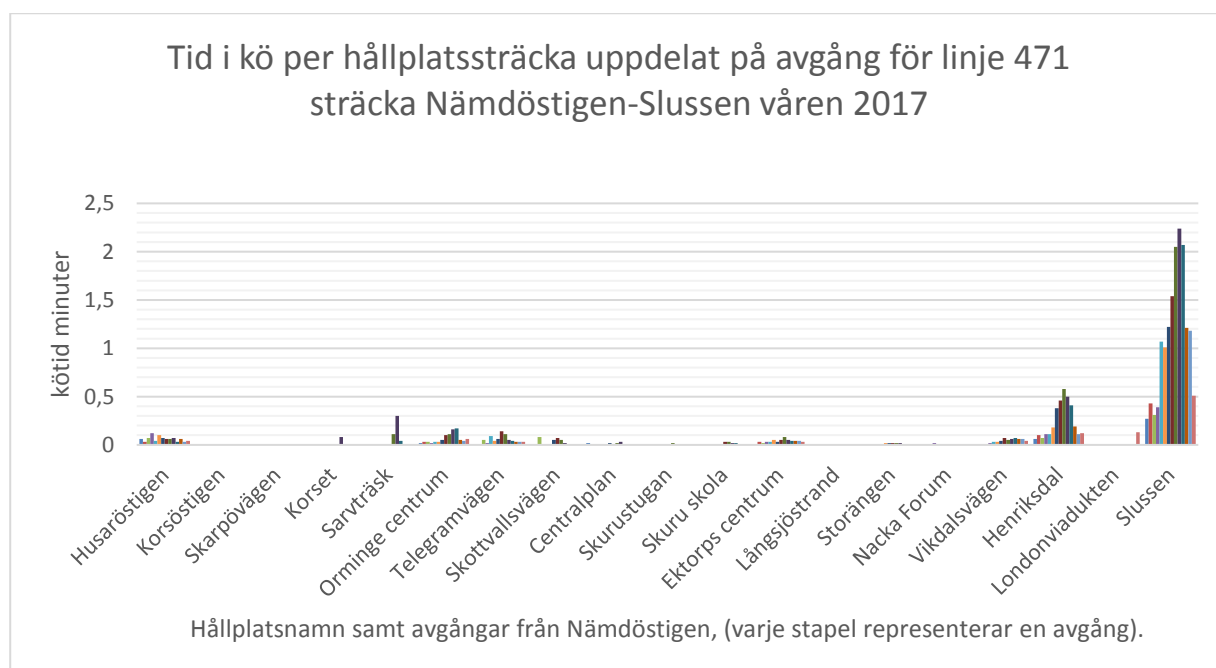


3.1.1 Linje 471 Orminge - Slussen

Sett till trafikståtiden från Henriksdal till Slussen syns ett mönster med en tydlig tidsperiod där bussarna står i kö för att kunna angöra bussterminalen i Slussen. Mellan ca kl. 07.30- 08.20 är köerna som längst, men den förlängda restiden ligger kvar under en längre del av morgonen efter denna topp. Under 2018 kommer den nya provisoriska bussterminalen tas i bruk i Slussen och i det fortsatta uppföljningsarbetet får effekterna av denna åtgärd bedömas samt hur den samspelar med övriga åtgärder på Stadsgårdsleden.



Den totala körtiden på linjen mellan hållplatserna Londonviadukten och Slussen återspeglar trafikståtidens indikationer, nämligen ett mönster där restiderna blir längre. Sett till uppgifterna angående körtider så ligger exempelvis körtiden från Londonviadukten till Slussen på dryga 11 minuter runt kl. 08, vilket kan jämföras med ca 5 minuter för kl. 06 på morgonen.

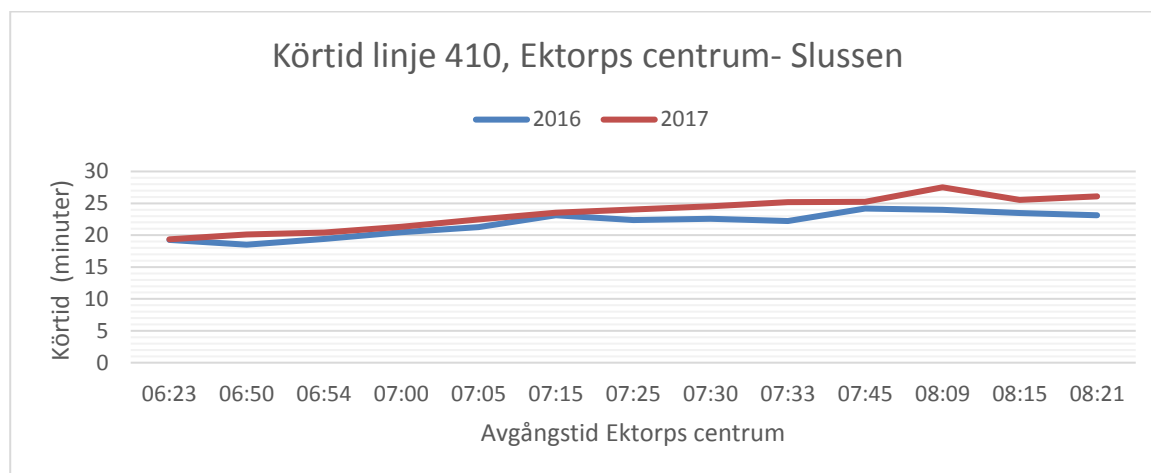


För linje 471 har 14 avgångar från Nämdöstigen till Slussen vardagar kl. 06.00-08.45 studerats för våren 2017. Statistiken visar tydligt att bussen fastnar i kö på

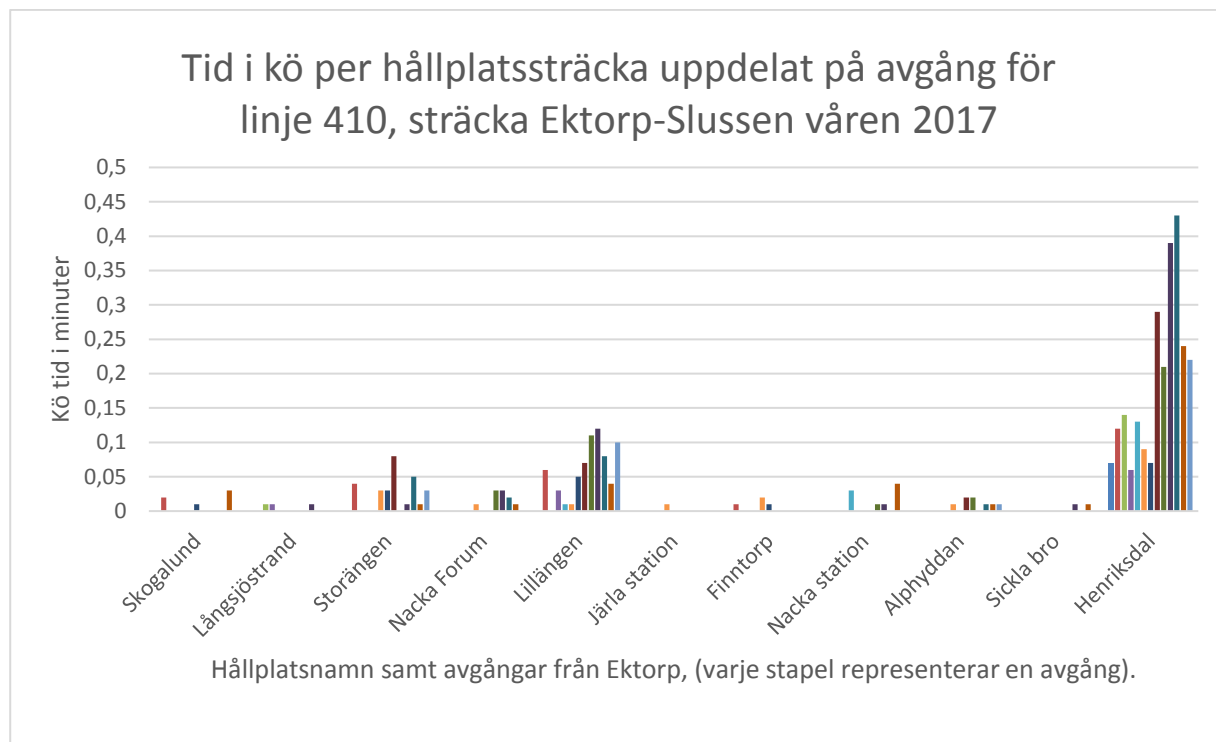
sträckorna Vikdalsvägen-Henriksdal samt Londonviadukten-Slussen. Det är även dessa delsträckor som har störst påverkan för den förlängda restiden vid jämförelse med våren 2016. Detta mönster återspeglas för samtliga busslinjer som trafikerar terminalen i Slussen. Oavsett om linjesträckningen mot Henriksdal är via Värmdövägen eller Värmdöleden (väg 222) så märks en ökad tid i kö på sista delen in mot busshållplatsen Henriksdal. Detta på grund av korsningens och busshållplatsens utformning och kapacitet. Stockholm stad är väghållare och planerar tillsammans med Trafikförvaltningen och Nacka att under 2018 samt 2019 genomföra en ombyggnad av korsningen med ökad kapacitet för busshållplatsen. Detta bedöms öka bussarnas framkomlighet på sträckan.

3.1.2 Linje 410 Ektorp Centrum – Slussen

Körtiden mellan Ektorp och Slussen har ökat vid jämförelse mellan våren 2016 och våren 2017. Likt linje 471 beror denna restidsökning främst på sträckorna Sickla bro-Henriksdal samt Londonviadukten-Slussen.

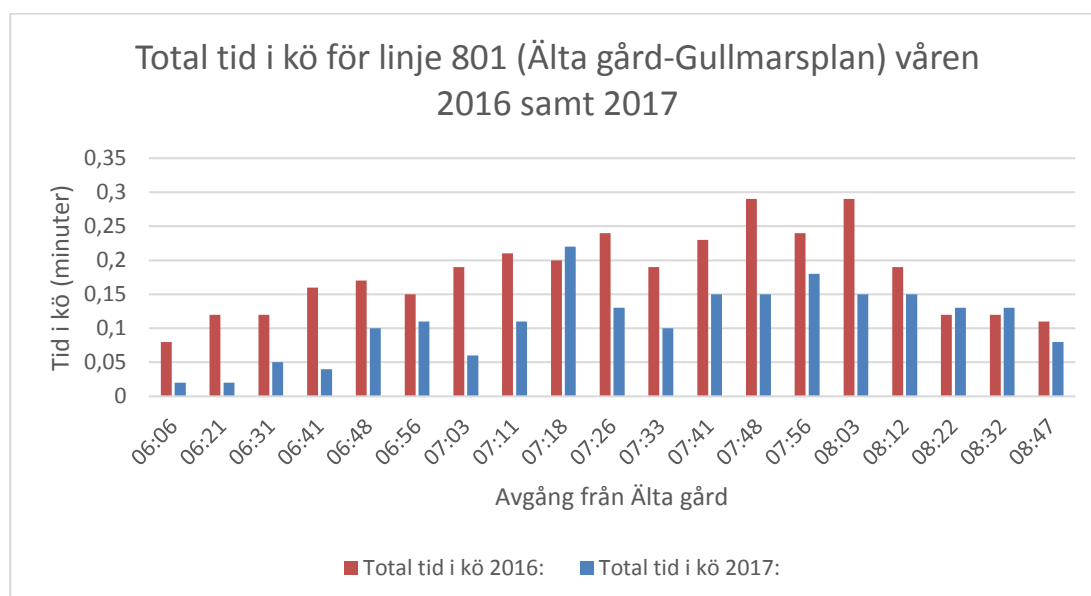


Från Ektorp trafikerar linje 410 Värmdövägen och för denna sträcka har körtiden särskilts plockats ut enligt diagrammet nedan. Över tid kommer denna sträcka bli intressant att studera och analysera eftersom bedömningen är att det är på denna sträcka som förändringarna i körtider kommer att märkas under kommande år. Vidare är Nacka kommun väghållare för stora delar av sträckan och har mandat att vidta eventuella åtgärder.



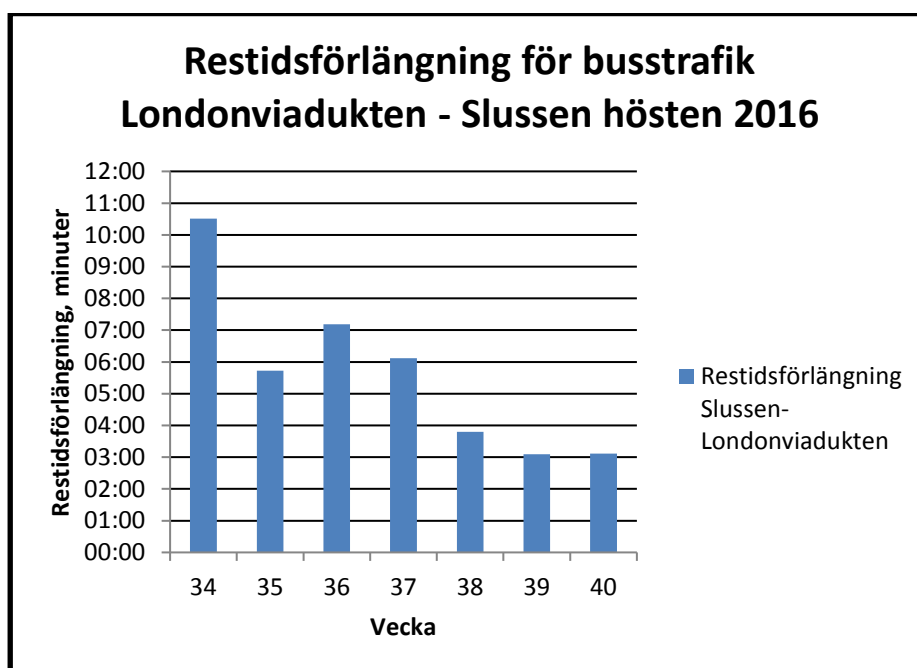
3.1.3 Linje 801 Gullmarsplan – Älta gård

För linje 801 från Älta till Gullmarsplan har kötiden för bussen minskat 2017 jämfört med 2016. I tid är skillnaden marginell, men procentuellt är skillnaden stor mellan 2016 och 2017. Då skillnaden i faktisk tid i kö är så liten är det svårt att härleda den direkta orsaken. Trots detta har flera avgångar från Älta mot Gullmarsplan haft hög beläggning och periodvis dragits med förseningar i morgontrafiken. Restiderna 2017 från Älta gård till Gullmarsplan ligger på ca 24 minuter för avgångar strax efter kl. 06 på morgonen och ca 30 minuter för avgångar strax innan kl. 08. Från Älta centrum ligger restiden till Gullmarsplan på ca 15 minuter respektive ca 19 minuter.



3.1.4 Saltsjöbanans ersättningstrafik

Saltsjöbanans tillfälliga slutstation i Henriksdal är föranledd av Slussens ombyggnad. Från augusti 2016 stannar tågen i Henriksdal och där sker byte till ersättningsbussar mot Slussen. Initialt var dessa drabbade av stora förseningar vilket även påverkade övrig busstrafik negativt. Innan påbörjad trafikering var Trafikförvaltningens beräkning att det skulle bli 5 minuters längre restid för Nacka- och Värmdöbussarna från Henriksdal till Slussen och 8 minuters längre restid för Saltsjöbanans resenärer på grund av byte mellan tåg och buss. Trafikläget i augusti 2016, (vecka 34), gav 10 minuters längre restid på sträckan³. Detta berodde främst på ny trafiklösning i Slussenterminalen med smalare körspår vilket ledde till långsammare bussrörelser i terminalen. Bussarna kördes även av nya förare som inte var vana att trafikera terminalen. De första veckorna fanns även kravet på visering av alla påstigande på buss från tåg vilket bidrog till förseningarna. Många resenärer valde också att ta bussarna på Värmdövägen istället från ersättningsterminalen, vilket ledde till längre påstigningstider. Under de följande veckorna arbetade Stockholm stad och Trafikförvaltningen tillsammans med berörda trafikoperatörer på att trimma systemet och successivt kortades den förlängda restiden ner. Under vecka 40 låg restidsförlängningen för bussen mellan Londonviadukten och Slussen på 3 minuter, se diagram nedan. Detta är under de prognoser som togs fram inför hösten inför nyttjandet av den nya slutstationen i Henriksdal.



³ Undantag: Vid två tillfällen har restiden varit betydligt längre p.g.a. av två separata incidenter; en trafikolycka samt ett busshaveri som blockerade infarten till Slussens bussterminal.

3.1.5 Slussen

Bussterminalen vid Slussen är en av Sveriges största bussterminaler, under morgonrusningen (vardagar kl. 07.40-8.40) angör ca 190 bussar terminalen. Slussen är och kommer att vara ett viktigt nav för Nackas kollektivtrafikresenärer flera år framåt till dess att tunnelbanan till Nacka är i bruk. För vissa kommundelar kommer Slussen även efter tunnelbanans utbyggnad till Nacka C att utgöra bytespunkten mellan buss och tunnelbana. Busstrafiken i Slussenterminalen är mycket störningskänslig under rusningstid eftersom den då ligger på sin kapacitetsgräns. Det innebär att en liten störning kan få stor påverkan på trafikflödet och orsaka köbildning in till terminalen. Nuvarande terminal ligger i en byggarbetsplats där stora rivningsarbeten pågår samtidigt som en ny provisorisk terminal byggs öster om Katarinahissen ute på Stadsgårdsleden. Den provisoriska terminalen beräknas tas i drift under 2018 och kommer att ha en högre kapacitet än dagens befintliga. Fram till dess att bussterminalen i Katarinaberget är färdigställd och i bruk, ca år 2025, kommer den provisoriska bussterminalen på Stadsgårdsleden att nyttjas.



Slussen, trafikpåverkan under byggtiden. Bild från Trafikförvaltningen 2016.

3.2 Kollektivtrafik, spår

3.2.1 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 2023 möjlighet till tätare trafik. Initialt skulle projektet ge en ökad turtäthet redan från hösten 2017, men efter beslut i landstingsfullmäktige om besparingsbeting på Trafikförvaltningen flyttades de kapacitetshöjande åtgärderna fram till 2023. De kapacitetshöjande åtgärderna består främst av utbyggnad av mötesstationer i Fisksätra och i Tattby. När alla delar av Trafikförvaltningens upprustningsprojekt är färdigställda kommer det att finnas möjligheter att köra 2-minuterstrafik på Saltsjöbanan till skillnad från dagens 20-minuterstrafik. Detta kommer att bli en viktig koppling för Nacka till och från Slussen efter att tunnelbanan är färdigställd. Dessutom kommer den att utgöra en del i det kommande spårnavet Sickla station. Kommunen har framfört i sitt yttrande på trafikförändringar i SL-trafiken, Trafikförändringsremiss T18, att

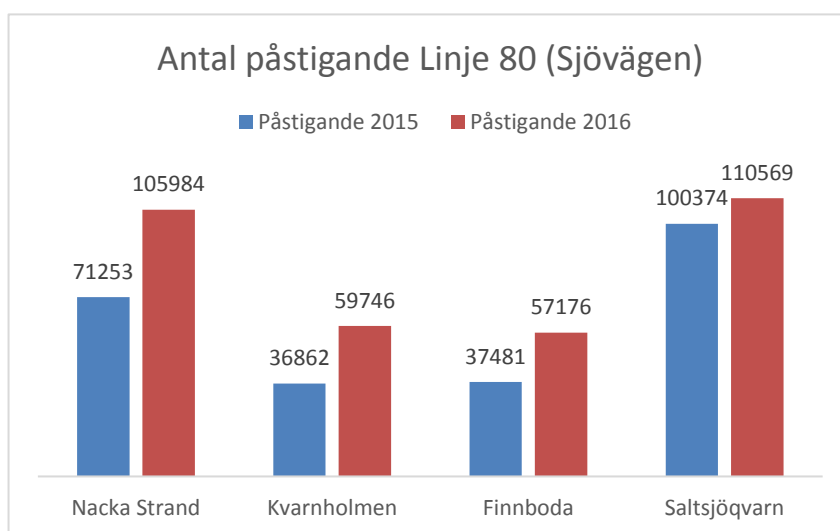
det är av vikt att de kapacitetshöjande åtgärderna med bättre turtäthet tillkommer så snart som möjligt på Saltsjöbanan.

Utöver Trafikförvaltningens projekt med upprustning av Saltsjöbanan arbetar kommunen utifrån en inriktning om upphöjning av banan vid Nacka station. Inom det projektet pågår en bedömning av konsekvenser för trafiken. Projektet samplaneras med Förvaltning av utbyggd tunnelbana och den nya tunnelbanestationen med uppgångar vid Sickla station.

3.3 Kollektivtrafik, sjö

3.3.1 Linje 80, (Sjövägen)

Linje 80, även kallad Sjövägen, är ett populärt färdmedel mellan Lidingö-Nacka-Stockholm. Sjövägen är en viktig del i ett större system att avlasta Slussen, samt för genare vägar till målpunkter över vattnet. Dock ser Nacka att linje 80 och övrig sjötrafik har stor potential att utvecklas. Under 2016 var linje 80 hårt belastad vilket resulterade i flera fulla avgångar. I mars 2017 satte Trafikförvaltningen inom Stockholms läns landsting in en extra båt för att öka turtätheten och undvika fullsatta avgångar. Detta har resulterat i att turtätheten på morgonen ökat från 40-minuterstrafik till 20-minuterstrafik. Antalet resenärer ökade kraftigt mellan åren 2015 till 2016. För bryggan på Kvarnholmen ökade antalet påstigande med hela 62 %. För övriga bryggor ökade antalet påstigande enligt följande: Nacka strand 49 %, Finnboda 53 % och Saltsjöqvarn 10 %. Resan mellan Kvarnholmen och Nybrokajen tar mellan 20-30 minuter en vardagsmorgon.



En genomgång av vår- och hösttidtabellerna fr.o.m. 2014 t.o.m. 2016 visar att den totala restidsökningen under denna treårsperiod aldrig är större än 5 minuter. Den största ökningen har skett hösten 2016, men generellt är ökningarna små och huvudsakligen en följd av ett ökat resande. Vissa timmar är körtidsökningen 1-3 minuter eller ingen alls.

Delar av trafikdagen har körtiden reglerats genom justering av antalet tillägg vid bryggor med mindre resandeunderlag. Den eldrivna båten "Sjövägen" fordrar också något längre körtid, men används i huvudsak på kortare turer. Med tanke på linje 80:s totala restid (46-55 minuter) med många bryggor, ökande trafikanttillströmning och därmed alltmer tidskrävande anlop, är restidshöjningen marginell och i huvudsak en följd av en mycket god resandeutveckling.

3.4 Cykeltrafik

Utbyggnaderna av de regionala cykelstråken som är prioriterade i både Nackas cykelstrategi och den regionala cykelplanen är en viktig åtgärd för att skapa ett kapacitetsstarkt och gent cykelnät både inom Nacka och för att koppla ihop Nacka med andra kommuner. 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 på cykelvägnätet. De regionala cykelstråken skall utformas och dimensioneras för hastigheter på 30 km/t. I tabellen nedan visas avstånd och ungefärlig cykeltid mellan Nacka C och tre olika målpunkter i Stockholm. Den högre hastigheten ger stora fördelar sett till restider. Men då krävs det att stråken har en sådan standard som tillåter detta. Dagens elcyklar, (som klassas som cyklar), ger assistans upp till hastigheter av 25 km/t.

På Nackas cykelvägnät och även på regionens cykelvägnät finns det kapacitet kvar, även om vissa av de mest centrala delarna av Stockholms innerstad samt vissa passager in till Stockholm upplever en trängselproblematik på cykelvägnätet.

Cykelavstånd och restider:

Start och målpunkt	Avstånd	Tid (16km/t)	Tid (25 km/t)
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

Nacka har sju stycken fasta stationer som mäter cykeltrafiken. Under Sicklavägen i kommungränsen mellan Stockholm och Nacka ligger toppnoteringarna under september 2017 för cykeltrafiken på dryga 5200 cyklister per dag. För Kvarnholmsvägen under spårviadukten för Saltsjöbanan ligger toppnoteringarna för september 2017 på dryga 800 cyklister per dag.

3.5 Biltrafik

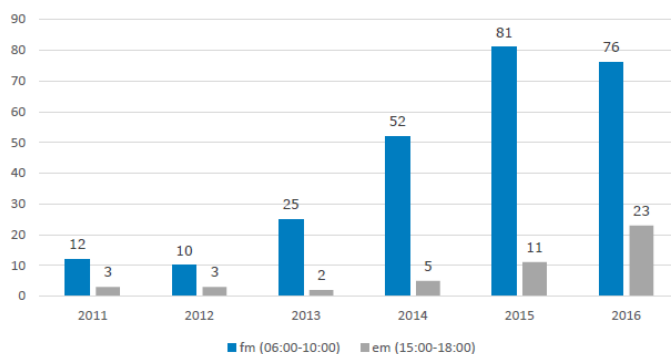
3.5.1 Södra länken

Sedan 2012 har antalet stängningar av Södra länken under förmiddagsrusningen ökat kontinuerligt. Även antalet stängningar under eftermiddagen har ökat kontinuerligt sedan 2014. För 2016 minskade antalet stängningar på förmiddagen jämfört med 2015, men stängningarna ökade i sin helhet sett till både förmiddag och eftermiddag under 2016. Däremot minskade antalet

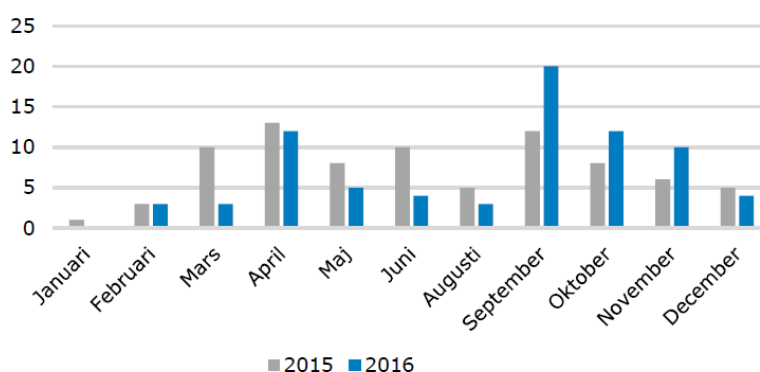
stängningsminuter marginellt mellan 2015 och 2016. År 2015 stängdes södra länken 81 gånger på förmiddagen. Att situationen ringa förbättrades under morgonrusningen 2016 kan bero på att arbetena vid Norra länken kommit närmare sitt färdigställande. Det kan även bero på justerade trängselskatter med bland annat trängselskatt på Essingeleden som infördes 1 januari 2016.

Uppdelat på månader ser jämförelsen ut enligt diagrammet nedan. (Under juli månad skedde inga stängningar under morgonrusningen, varken 2015, 2016 eller 2017).

Antal gånger Södra länken stängts på grund av trängsel under förmiddag respektive eftermiddag 2011-2016

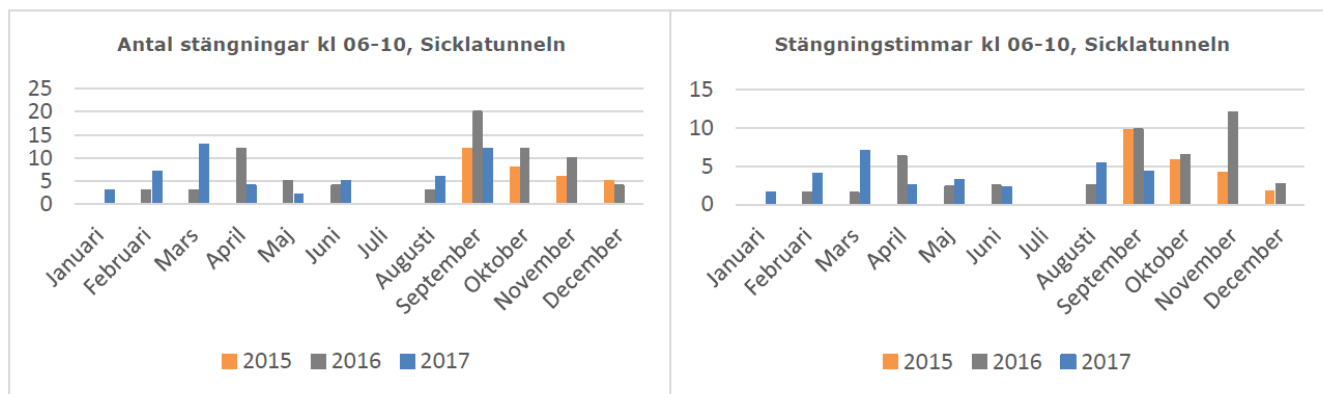


Antal gånger som infarter till Sicklatunneln stängs under morgonrusningen (06-10)



Under våren 2017 skede färdigställandet av de flesta delarna av Norra länken vilket tydligt syns i statistiken mellan mars och april månad för 2017. Dock har det skett en ökning av både antalet stängningar och antalet stängningsminuter under september 2017 jämfört med månaderna april, maj, juni samma år. Däremot är de färre jämfört med samma period 2016. För att kunna analysera vad detta beror på behövs trafikdata studeras över en längre tid för att förstå Norra länkens effekter och se ett tydligt mönster i trafikutvecklingen.

Kontinuerliga trimningar av vägsystemet som bättre skyltning, översyn av hastighetsnedsättande åtgärder eller målning av heldragna linjer för att förhindra onödiga vävningsrörelser som kan bidra till köer, har också gjorts under denna period 2015-2017.



Trafiken har kontinuerligt ökat under perioden 2015-2017, om än i mindre omfattning 2016-2017 än 2015-2016. Under ett medeldygn i september 2017 är trafikflödet ner i Södra länken från Nacka ca 35 500 fordon. Ökningen mellan 2015-2016 var på ca 5900 fordon ett medeldygn i september vilket var större än ökningen mellan 2016 och 2017 då ca 1300 fler fordon nyttjade södra länken. För trafiken mot Nacka från Södra länken en medelvardag i september syns samma trend med en skillnad på 1987 fordon mellan 2015 och 2016, jämfört med 389 fordon mellan 2016 och 2017.

Antal gånger som tunneln stängs av fungerar inte heller alltid som självständigt mått, utan behöver jämföras med antal avstängningsminuter. Exempelvis är antalet gånger tunneln stängts av i maj 2017 påtagligt färre jämfört med maj 2016. Däremot är antal avstängningsminuter betydligt fler. Detta kan förklaras av enskilda incidenter som får stora konsekvenser tidsmässigt. För exempel på detta, se rubrik 3.5.3. Oplanerade störningar.

Även om trenden delvis ser positiv ut i nuläget och tidigare ut- och ombyggnader börjar få effekt, finns det en förberedelse med ny stängningsstrategi för Södra länken. Denna strategi innebär bl.a. signalåtgärder på Stockholms stads anslutande vägnät, exempelvis vid Årstabergsvägen och Huddingevägen. Genom trimningar kan trafikflödet justeras på ett bättre sätt vilket förhoppningsvis kan leda till att behovet av att stänga Södra länken minskar alternativt att antalet stängningsminuter minskar. Genom Nacka kommuns deltagande i Trafik Stockholm kommer vi gemensamt att följa om den positiva utvecklingen kvarstår under hösten 2017 och vilka delar av den nya stängningsstrategin som kan tas vidare.

3.5.2 Utvalda rutter för restidsuppföljning med bil

För att kunna följa upp restider med bil och se trender, behövs ett startår och jämförelser över tid. Nedan beskrivna restider kommer framgent att ge en

indikator på hur restiden för personbilstrafiken har förändrats. De ger dock ingen exakt sanning eftersom enskilda, okända faktorer kan ha förbisetts, vilket leder till ett missvisande resultat. Men med insamlad data på två olika sätt ges ändå en indikation på mönstret över tid. Insamlingen har skett dels via Trafik Stockholm och dels via gps-data. Vad gäller restider med bil, jämfört med t.ex. kollektivtrafikresande, bör man ha i åtanke att tillgång och tillgänglighet till parkering vid målpunkten inte har räknats med.

3.5.2.1 Nacka-Norrtull 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 väg 222. Sträckan Nacka-trafikplats Norrtull tog som medel över dygnet marginellt längre tid att köra 2016 jämfört med 2015. I morgonrusningen på samma sträcka har däremot restiden gått ner med drygt 2 minuter. På sträckan Nacka- trafikplats Kista har restiden både över dygnet och under morgonrusningen gått ner 2016 jämfört med 2015, detta då sträckan Norrtull-Kista fått bättre framkomlighet. Tabellen nedan innehåller dygnsvärden samt restider för morgonrusningen kl. 07.00-09.00 för vecka 42-43 år 2015 och 2016.⁴ Tiderna nedan gäller för de tillfällen som Södra länken ej är stängd.

Sträcka	Medelrestid, dygn	
	2015	2016
Nacka-Norrtull	15,6 min	15,9 min
Nacka-Kista	21,2 min	20,8 min
Morgonrusning kl. 07-09		
	2015	2016
Nacka-Norrtull	28,8 min	26,0 min
Nacka-Kista	32,2 min	29,6 min

3.5.2.2 Nacka-Stockholm city

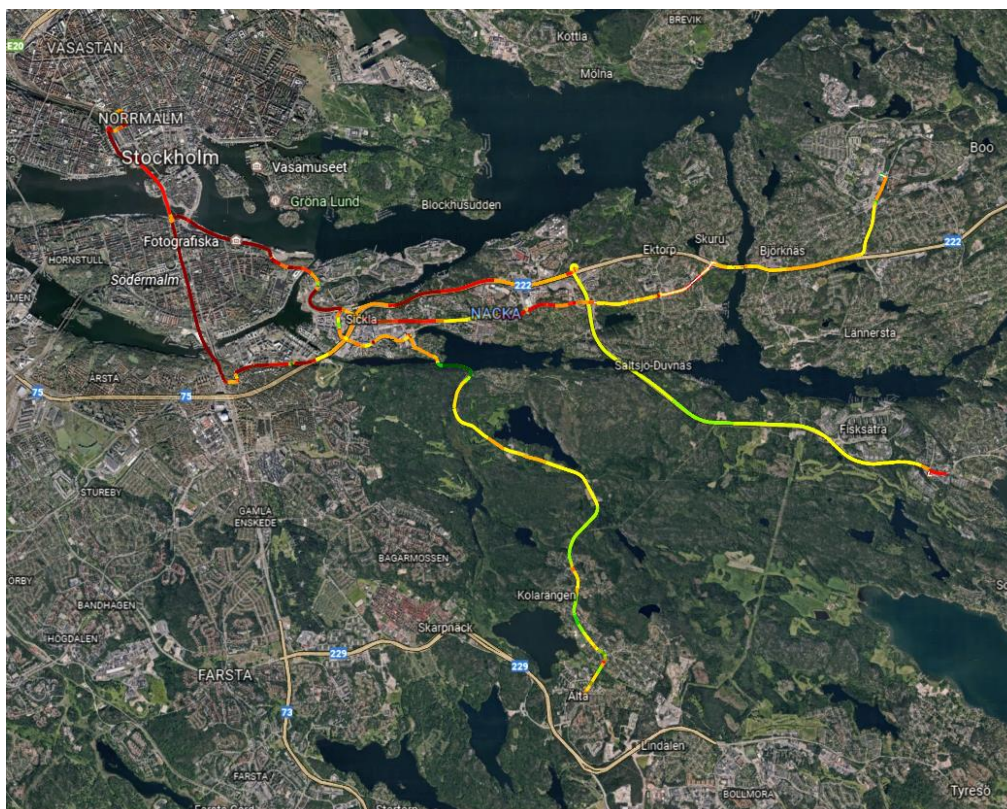
Vid granskning av samlad trafikdata för personbilstrafiken via gps⁵ har jämförelser gjorts på tre sträckor med olika startpunkter i kommunen, men med samma målpunkt i Stockholms innerstad (Norra Bantorget). Jämförelsen har gjorts mellan en vårmånad och en höstmånad under 2015 och 2016. Observera att det finns flera andra möjliga färdvägar mellan respektive startpunkt och målpunkten, men i denna rapport har de i kartbilden illustrerade vägvalen legat till grund för analysen. Detta för att sprida analysen till en större del av vägnätet.

Startpunkterna för jämförelserna har utgått från tre av kommunens kommundelscentrum; Älta centrum, Orminge centrum samt Saltsjöbadens

⁴ Data från Trafik Stockholm.

⁵ Data från trafikdataleverantören TomTom.

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.



Röda, orange och gula sträckor markerar långsamtgående trafik eller köer och gröna sträckor markerar trafik med fritt flöde.

Resvägen från Saltsjöbaden centrum inom kommunen går via Saltsjöbadsleden samt Värmdöleden. Resvägen från Orminge centrum inom kommunen går via Mensättravägen, Ormingeleden, Värmdöleden, Skurubron och Värmdövägen. Resvägen från Älta centrum inom kommunen går via Ältavägen, Järlaleden och Södra länken.

Restiden för utvalda sträckor under oktober månad 2015 och 2016:⁶

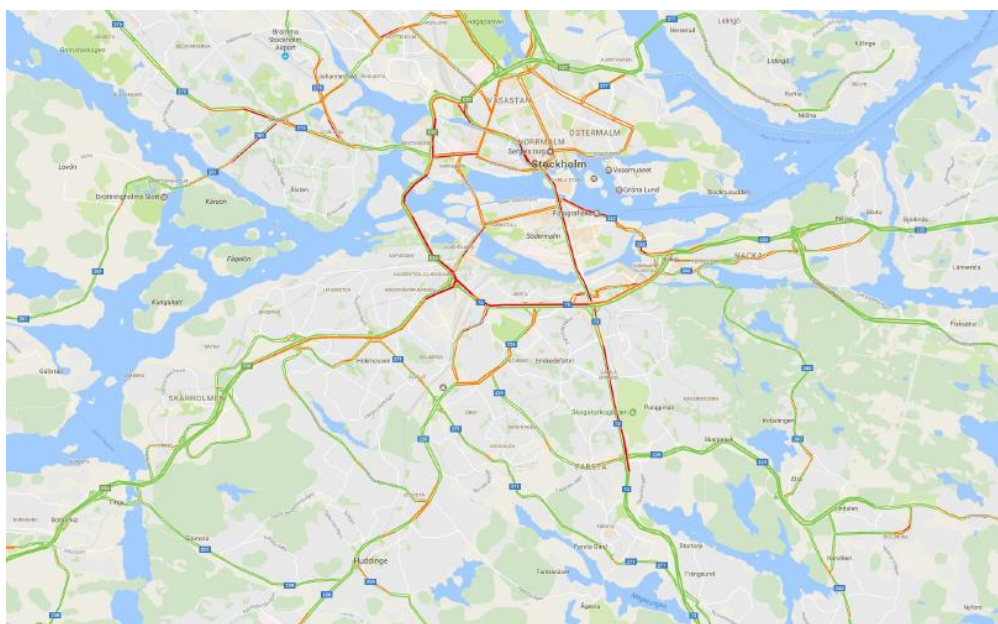
Sträcka	Restid minuter (basvärde)		Restid minuter kl. 07-09	
	2015	2016	2015	2016
Saltsjöbadens centrum - City	20 min	18 min	31 min	30 min
Orminge centrum - City	19 min	21 min	37 min	38 min
Älta centrum - City	27 min	22 min	38 min	37 min

⁶ Data från trafikdataleverantören TomTom.

Restiderna från Saltsjöbaden och Älta följer samma mönster som de tidigare redovisade restiderna för Nacka - Norrtull/Kista. Det innebär alltså att resorna går marginellt snabbare under 2016 jämfört med 2015. För resorna mellan Orminge och Norra Bantorget i centrala Stockholm är mönstret omvänt, med marginellt längre restider under 2016 jämfört med 2015. Anledningen till detta är troligtvis att vissa avsnitt på Värmdövägen på västra Sicklaön är hårt belastade under morgonrusningen och att vägarbeten pågått 2016 som inte gjort det 2015. Slussens ombyggnad har under både 2015 och 2016 påverkat restiden genom olika trafikomläggningar.

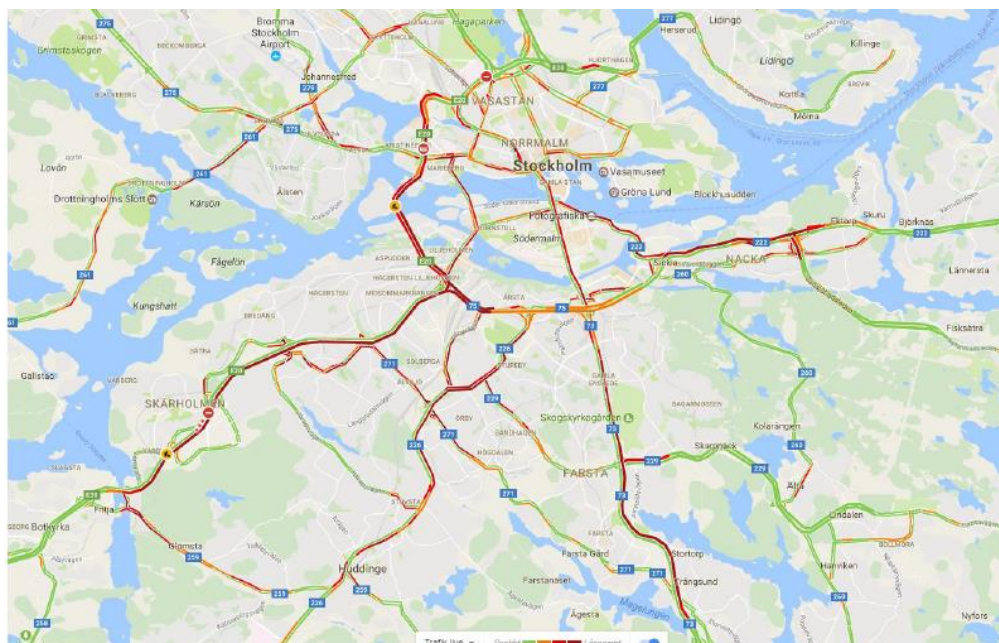
3.5.3 Oplanerade störningar

Utöver den ökande trafiken och det ökande antalet vägarbeten så sker även oplanerade störningar på vägnätet som påverkar restiden. Exempel på detta är broolyckan i Södertälje sommaren 2016 och snöovädret som drabbade hela regionen i november 2016. Även mindre händelser, men på centrala vägvägnitt, får stor effekt. Ett exempel är ett oljespill från ett arbetsfordon på Essingeleden vid Lindhagen tidigt på morgonen den 18 maj. En normal torsdagsmorgon ser trängseln ut enligt nedan, där rött innebär stora trängselproblem och grönt är fritt flöde.

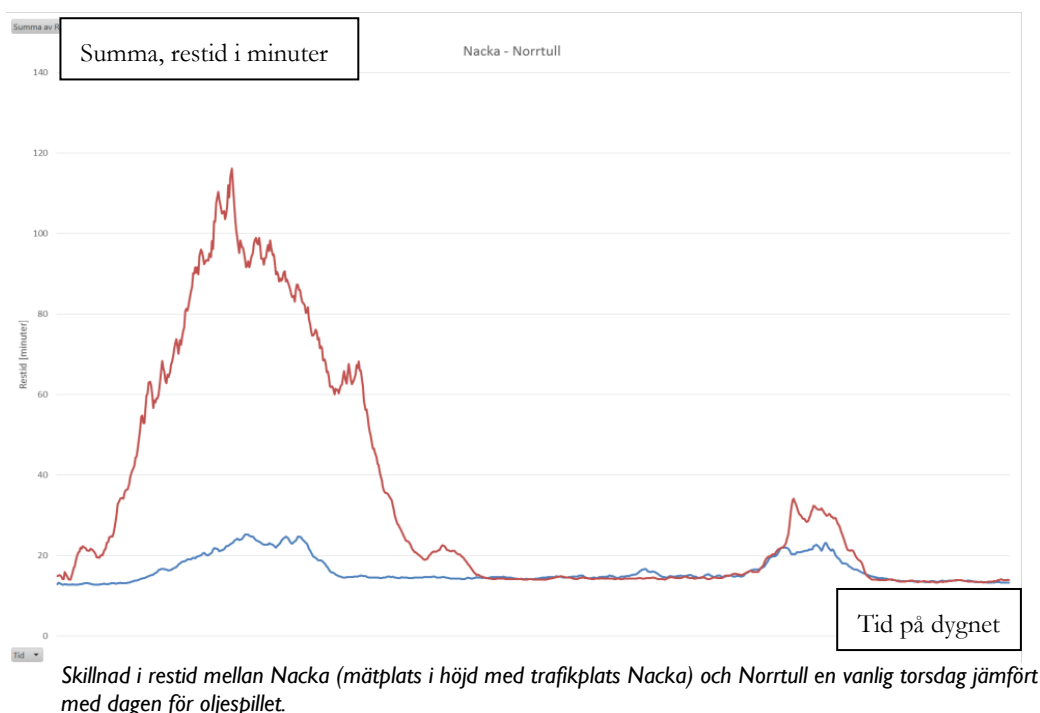


En normal torsdagsmorgon under maj 2017 enligt Google "Typisk trafik".

Den 18 maj 2017 efter att oljespillet skett och flera körfält fått stängas av på Essingeleden såg trafiken ca kl. 8.30 istället ut såhär:



Flödet av bilar förbi olycksplatsen minskade radikalt, vilket i sin tur byggde på kölängderna utåt i länet. Hastigheterna gick också ner kraftigt. Trots att olyckan skedde på morgonen syntes restidsförlängningen även under eftermiddagens rusningstimme. Oförutsedda händelser av detta slag utvärderas alltid av inblandade parter för att dra lärdomar och justera rutiner inför kommande händelser.



4 Sammanfattning och slutsatser

Sammanfattningsvis kan noteras att kollektivtrafikens framkomlighet mot Slussen och på Stadsgårdsleden är begränsad på grund av Slussens ombyggnad. Bussarna har fått ökade körtider mellan Henriksdal och Slussen vid en jämförelse mellan 2016 och 2017. Under samma period har pendelbåtlinje 80 (Sjövägen) sett ett kraftigt ökat resande, medan restiderna i princip varit konstanta. Ett ökat resande gäller även cykeltrafiken, där framkomligheten än så länge är relativt god. För biltrafiken märks en marginell förbättring i restider för 2016 jämfört med 2015 i de fall trafiken kan löpa obehindrat. Däremot har antalet stängningar i Södra länken ökat under perioden 2015 till 2016, medan antalet stängningsminuter marginellt har minskat mellan 2015 och 2016. Trafikdämpande effekter har bland annat bestått av justeringen av trängselskatt från 1 januari 2016, medan Norra länkens delöppningar hösten 2016 och våren 2017 har gett ökad kapacitet i vägsystemet. Även om trafiken totalt sett ökar, har ökningstakten dämpats för in- och utfarten till Södra länken mellan 2016-2017 jämfört med ökningen 2015-2016. En generellt ökande trafikmängd har dock betydelse för köer och kapacitetsbrister när det väl sker en oplanerad störning, som t.ex. broolyckan i Södertälje sommaren 2016 eller snöovädret i november 2016.

Det ökade trycket på trafiksystemet och ökade inflöden i vägsystemet från andra punkter får konsekvenser för trafiken till och från Nacka. Detta påverkar kollektivtrafiken likväl som biltrafiken. Köerna för privatbilismen i rusningstid kommer att kvarstå, de kan inte byggas bort och det är heller inte önskvärt ur ett stadsmiljöperspektiv. Däremot är det viktigt att följa utvecklingen och att trimma de system som finns. Under hösten 2017 kommer flertalet projekt att startas upp med bäring på framkomlighet från andra aktörer. Exempelvis startar Trafikförvaltningen tillsammans med Nacka och bussoperatörerna projektet *Ökad framkomlighet för buss Cityterminalen-Nacka/Värmdö*. Trafikverket startar tillsammans med berörda kommuner en åtgärdsvalsstudie för väg 73 där gemensamma planeringsförutsättningar och regional framkomlighet är i fokus.

De senaste åren har Nackas resenärer påverkats till största del av projekt och vägavsnitt utanför Nackas geografi, främst ombyggnaderna i Slussen och situationen i Södra länken. Under kommande när Nacka tillsammans med regionala aktörer bygger ut västra Sicklaön med nya bostäder, arbetsplatser, tunnelbana, överdäckning, trafikplatser, bussterminal m.m. kommer många av de projekt och vägavsnitt som påverkar Nackas resenärer även att ligga inom kommunens gränser. 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 planeringsskedan som i senare projektskedan och kan bli avgörande för framkomligheten på specifika platser.

Öppenhet och mångfald

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

