

2019-10-11

TJÄNSTESKRIVELSE  
Dnr KFKS 2019/817Kommunstyrelsens  
stadsutvecklingsutskott

## Trafikprognos Sicklaön 2040

*Informationsärende*

### Förslag till beslut

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott noterar informationen till protokollet.

### Sammanfattning av ärendet

De stora förändringar som planeras på västra Sicklaön gör det nödvändigt med en samlad bild av framtidens resande i väg- och kollektivtrafiknäten. Befolkningsökningen på Sicklaön liksom i resten av kommunen, och regionen som helhet, skapar en kraftig ökning i antalet resor, både med kollektivtrafik och med bil. Kommunen har därför tagit fram en prognos av det framtida resandet på Sicklaön med prognosår 2040.

Trafikprognos för Sicklaön 2040 är framtagen som ett planeringsunderlag för den fortsatta planeringen på Sicklaön, och ger främst en bild av trafiken på det genomgående huvudvägnätet, vilket gör att resultaten behöver användas med särskild försiktighet när det gäller högre detaljeringsgrad. Generellt kan sägas att Nacka även i framtiden har bra framkomlighet på vägnätet under större delen av dygnets timmar, men att framkomligheten under förmiddagens och eftermiddagens rusningstimmar kommer att vara problematisk på fler platser än i dag, och under längre tidsperioder.

Kommunen saknar rådighet över delar av det vägnät som påverkar kapaciteten på kommunens vägar. Samtidigt kommer stora investeringar i kollektivtrafiken medföra att det kollektiva resandet har högre kapacitet 2040 än i dag. Utöver dialog med andra väghållare och med Trafikförvaltningen, bör kommunen därför arbeta med att främja ett hållbart resande som är mer yteffektivt. Detta bör göras i samverkan med andra parter såsom byggaktörer inom ramen för stadsutvecklingen, och med arbetsgivare kring anställdas resvanor.

Under hösten kommer trafikprognosen att kompletteras med en analys av vilka trafikala effekter en Östlig förbindelse skulle ge både på Sicklaön och i resten av kommunen.

### Ärendet

Nackas befolkning kommer att öka kraftigt under de närmaste åren. Som en del av Stockholmsförhandlingen förlängs tunnelbanans blå linje till Nacka, som planeras bli en betydande bytespunkt för resande från Värmdö och östra Nacka.



I takt med att Nacka växer, växer även efterfrågan på resande. Fler kommer att vilja ta sig till arbete, skola, fritidsaktiviteter, nöjen, rekreation osv, men fler kommer också att ha fått förändrade målpunkter och dessa kommer i större utsträckning att ligga inom Nacka kommuns gränser. Genom att antalet arbetsplatser i Nacka kommer att öka skapas ett jämnare flöde för in- och utpendling till och från Nacka.

De stora förändringar som planeras på västra Sicklaön gör det nödvändigt med en samlad bild av framtidens resande i väg- och kollektivtrafiknäten. Kommunen har därför tagit fram en prognos av det framtida resandet på Sicklaön med prognosår 2040. Syftet med prognosen är främst att ge en bild av förväntade biltrafikflöden i det övergripande vägnätet 2040, samt att identifiera i vilka delar av det framtida vägnätet det finns risk att flaskhalsar uppstår. Prognosen ersätter tidigare framtagen trafikprognos 2030 för Sicklaön.

### **Förutsättningar**

Det framtida resandet har prognostiserats med hjälp av Trafikverkets Samperssystem. Prognosen utgår från Trafikverkets så kallade basprognos, publicerad i april 2018. Basprognoserna uppdateras regelbundet och bygger dels på indata från etablerade källor (SCB, Regeringens långtidsutredning, Energimyndigheten, m.fl.), dels på liggande planer eller planförslag för transportsystemet, och dels på att nu beslutad trafikpåverkande politik genomförs. Det innebär bland annat att prognosen innehåller de investeringsåtgärder som ingår i nuvarande nationell plan för transportsystemet samt i Stockholms läns regionala transportplan, inklusive den blå tunnelbanelinjens förlängning till Nacka.

Markanvändningsdata, det vill säga data om framtida befolkning och arbetsplatser, har för Nacka hämtats från kommunens bostadsbyggnadsprognos från våren 2018, och för övriga länet från Trafikverkets basprognos.

Trafikmodellen innefattar Sicklaön och dess vägkopplingar mot anslutande vägnät. Anslutningarna vid Skurubron (gamla och nya), Danviksbron, Södra Länken, Lugnets allé, Ältavägen och Saltsjöbadsleden utgör gräns för modellområdet.

Tunnelbanan och den bebyggelse som planeras på Sicklaön är omfattande och förutsätter stora förändringar i det regionala vägnätet liksom i kommunens huvudvägnät och lokalvägnät, och dessa finns med i prognosen.

I prognosen är kapaciteten medvetet överskattad i flera delar av vägnätet. Detta eftersom en del av syftet med modellen varit att kunna identifiera potentiella flaskhalsar i lokalvägnätet. Detta gör att flöden under rusningstrafik kan vara högre än vad nuvarande tänkta utformningar i de fallen har kapacitet för. När det gäller övergångsställen är modellen förenklad på så sätt att endast ett fåtal viktigare övergångsställen finns med. Det kan vara så att framtida gång- och cykelflöden ökar betydligt i vissa punkter vilket kan ge upphov till flaskhalsar i vägnätet som modellen då inte fångar upp.



Prognosen gäller endast för ett scenario där alla byggplaner genomförs enligt Nacka kommuns befolkningsprognos för 2040, att vägnätet byggs ut i enlighet med strukturplanen samt att kollektivtrafiken byggs ut planenligt.

### **Hur används resultatet?**

Trafikprognos för Sicklaön 2040 är framtagen som ett planeringsunderlag för den fortsatta planeringen på Sicklaön. Utvecklingen av Nacka stad påverkar människors resvanor och för att skapa en bild av det framtida resandet har denna trafikprognos tagits fram. Prognosen ger förutsättningar för kommunen att identifiera köer och trängsel, och studera vilka ruttval som görs utifrån de givna förutsättningarna. Detta ger stadsbyggnadsprojekten helt nödvändig information inför fortsatt detaljplanering.

Generellt är prognosen framtagen för att ge en bild av trafiken på det genomgående huvudvägnätet, vilket gör att resultaten behöver användas med särskild försiktighet när det gäller högre detaljeringsgrad såsom kvartersnivå eller avsnitt på mindre lokalgator. Prognosen kommer då att utgöra underlag till mer detaljerade studier kring detta. Denna mer detaljerade planering görs inom stadsbyggnadsprojekten.

Prognosen kan också användas för att ta fram scenarier för vad som händer om exempelvis en väg stängs av, eller vilka effekter som fås om ett område utformas för att minska genomfartstrafiken.

### **Prognostiserat resande år 2040**

Befolkningsökningen på Sicklaön liksom i resten av kommunen, i Värmdö och regionen som helhet, skapar en kraftig ökning i antalet resor, både med kollektivtrafik och med bil.

Det kollektiva resandet ökar kraftigt både till, från och genom Sicklaön. Den utbyggda Blå linjen mellan Nacka och Barkarby får ett mycket högt kapacitetsnyttjande i båda riktningarna. Redan när tunnelbanevagnen lämnar station Nacka är sittplatsanvändningen under morgonens maxtimme 97 procent, och vid station Sofia är belastningen i nivå med dagens resande på den hårdast belastade delen av Röda linjen. Prognosen visar även en kraftig ökning i bilresandet.

I modellen över Sicklaön simuleras trafikens variation över ett helt vardagsdygn vilket gör det möjligt att analysera både dygnstrafik och för- och eftermiddagens maxtimmar. Generellt kan sägas att Nacka även i framtiden har bra framkomlighet på vägnätet under större delen av dygnets timmar, men framkomligheten under förmiddagens och eftermiddagens rusningstimmar kommer att vara problematisk på fler platser än i dag, och under längre tidsperioder.

Trafikprognosen är gjord för vägtrafik, så flöden för gång och cykel finns inte med. Däremot syns dessa trafikslag när man tittar på den framtida färdmedelsfördelningen.



Andelen resor som görs med bil, kollektivtrafik och cykel kommer att förändras till 2040 enligt prognosen. Sett över alla resor under en vecka minskar den framtida biltrafikandelen på Sicklaön jämfört med nuläget till följd av den tillkommande tunnelbanan och kapacitetsrestriktionerna i biltrafiknätet. Även kollektivtrafikandelen på Sicklaön minskar, vilket beror på att en större andel av alla resor genomförs med gång eller cykel, till följd av förtätningen i Nacka stad.

Trafikandelar alla resor, Nacka Sicklaön:

	Bil	Kollektivtrafik	Gång och cykel
2018	29%	43%	29%
2040	27%	42%	31%

För arbetspendlingen minskar andelen som pendlar med bil, medan kollektivtrafikandelen ökar jämfört med nuläget.

Trafikandelar arbetsresor, Nacka Sicklaön:

	Bil	Kollektivtrafik	Gång och cykel
2018	32%	55%	13%
2040	28%	58%	14%

### Slutsatser

Det finns få vägar ut från och in mot Sicklaön. I väster finns Danviksbron, Södra länken, Ältavägen och Lugnets Allé i Hammarby sjöstad. För ingen av dessa vägar planeras någon kapacitetsökning. Inom ramen för kommunens stadsutveckling kommer ett mer finmaskigt vägnät att tillskapas på västra Sicklaön. Ett finmaskigt nät innebär att trafiken kan spridas ut på fler vägar än i dag. Men det kommer även fortsatt endast att finnas tre öst-västrliga vägar i Nacka stad: Värmdövägen, Värmdöleden och Järlaleden. Inte heller på dessa vägar planeras åtgärder som i någon större utsträckning ökar kapaciteten i vägsystemet.

Prognosen visar därmed att vägnätet år 2040 kommer vara hårdare belastat än i dag. Det är även så att Nacka saknar rådighet över delar av det vägnät som påverkar kapaciteten på kommunens vägar. Samtidigt har stora investeringar i kollektivtrafiken medfört att det kollektiva resandet har högre kapacitet än i dag.

Utöver dialog med andra väghållare och med Trafikförvaltningen, bör kommunen därför arbeta med att främja ett hållbart resande som är mer yteffektivt. En viss justering av resvanor görs genom att köer gör det mindre attraktivt att resa, men det är mer eftersträvänt att kunna erbjuda möjligheter och alternativ genom att arbeta med mobilitet. Om människor som bor i områden med bra kollektivtrafik i större utsträckning väljer att resa kollektivt, kan framkomligheten förbättras för de som bor i lägen med sämre kollektivtrafik och därför i högre grad är hänvisade till bil.

Inom ramen för arbetet gjordes en känslighetsanalys av effekterna om Järlaleden skulle stängas för vägtrafik, på en sträcka mellan Kyrkviksparken och anslutningen till garaget



strax väster om Järila gårdsväg. Slutsatsen av analysen visar att detta skulle vara mycket svårt. Som konstateras ovan så finns i Nacka stad enbart tre öst-västliga vägar. Om en av dessa tas bort uppstår stora framkomlighetsproblem på de andra två, vilket får följd effekter i stora delar av systemet.

### **Fortsatt arbete**

Kommunen jobbar kontinuerligt med framkomligheten både på kort och lång sikt. Detta görs både inom kommunen och i samverkan med andra aktörer, såsom Trafikverket och Trafikförvaltningen.

Verktyg för att hantera framkomlighet på vägnätet finns i kommunens framkomlighetsstrategi *Framkomlighet i Nacka* (KFKS 2016/343). Här pekas kommunens förhållningssätt ut, och verktyg för att påverka framkomligheten i en riktning mot ett hållbart resande presenteras. Det utgör dock ingen detaljerad handlingsplan, även om kommunen på olika fronter utifrån dagens resurser arbetar med t.ex. restidsuppföljning, trafikanalyser, infartsparkeringsriktlinjer, parkeringstal och parkeringsavgifter, regional samverkan osv.

I juni 2019 antog kommunfullmäktige *strategi för miljö- och klimatambitioner i stadsutvecklingen i Nacka* (KFKS 2018/890). Strategin anger kommunens ambitionsnivåer inom sex strategiska inriktningar, varav hållbart resande och mobilitet är en. Inom denna står att ”Mobilitetstjänster främjas och uppmuntras. Nacka ska, i samarbete med andra aktörer uppmuntra till beteendeförändringar och åtgärder som främjar hållbart resande”.

Samarbete med andra aktörer kan göras på flera sätt. Inom ramen för stadsutvecklingen finns möjligheten att arbeta med mobilitet i samband med planeringen av nya bostads- eller arbetsplatsområden. Kommunen kan även samarbeta med arbetsgivare kring anställdas resvanor. Genom att arbeta med mobilitet kan människors behov av att resa tillgodoses på flera sätt än med bil, och nya resvanor etableras.

Inom begreppet mobilitet ligger en möjlighet att för en enskild person fysiskt kunna förflytta sig dit den vill. Förflyttningen bör ske på det sätt som är bäst under förutsättningarna just vid detta tillfället och varierar beroende på enskild person, tid på dagen, målpunkt, ekonomiska förutsättningar med mera. God mobilitet innebär således ett trafiksystem som ger resenären en flexibilitet vid val av resalternativ som möjliggör att kombinera olika typer av färdmedel.

Med utgångspunkt i målen för Nacka stad, och som en utveckling och fördjupning av framkomlighetsstrategin, och i linje med Strategi för miljö- och klimatambitioner i stadsutvecklingen i Nacka, finns därför en potential att utveckla och systematisera kommunens arbete med trafik och mobilitet, samt identifiera behovet av ytterligare fysiska åtgärder och mobilitetstjänster.

### **Östlig förbindelse**



Östlig förbindelse finns inte med i Trafikverkets basprognos eftersom den inte är en beslutad åtgärd. En framtida östlig förbindelse skulle få effekter på resandet i Nacka och det är därför angeläget att komplettera prognosen med en analys av vilka trafikala effekter en Östlig förbindelse skulle ge både på Sicklaön och i resten av kommunen. Trafikverket gör för nuvarande en riksintresseprecisering av Östlig förbindelse och kommunen väntas få det underlaget på remiss i oktober 2019. När kommunen tagit del av underlaget kommer prognosen att kompletteras med en analys av de trafikala effekterna av en Östlig förbindelse.

### **Ekonomiska konsekvenser**

Förslaget till beslut medför inga särskilda ekonomiska konsekvenser för kommunen.

### **Konsekvenser för barn**

Förslaget till beslut medför inga särskilda konsekvenser för barn.

### **Handlingar i ärendet**

Bilaga 1: Trafikprognos för Sicklaön 2040

Bilaga 2: PM Förutsättningar mesosimulering, trafikprognos 2040, Sicklaön\_v191014

Bilaga 3: Trafik 2040 vardagsdygn

Andreas Totschnig  
Tf Stadsbyggnadsdirektör  
Stadsledningskontoret

Mats Bohman  
Trafik- och fastighetsdirektör  
Stadsledningskontoret

Frida Foley  
Gruppchef park- och trafikgruppen  
Planenheten