

UPPFÖLJNINGSRAPPORT

Uppföljning Framkomlighet i Nacka

2023-05-31
Trafikenheten
NTN 2016/405

Innehållsförteckning

1	Bakgrund och syfte.....	3
2	Läget i Nacka och i regionen.....	4

2.1	Nacka och regionens tillväxt	4
2.2	Trafikmängder, bilinnehav, priser och befolkning,	6
3	Kollektivtrafik, restidsuppföljning.....	11
3.1	Busstrafik.....	11
3.2	Spårtrafik.....	17
3.3	Sjötrafik	18
4	Cykeltrafik.....	20
4.1	Uppföljning av cykelresor i kommunen.....	21
4.2	Cykelprojekt	25
4.3	Hållbart resande	26
5	Biltrafik.....	27
5.1	Södra länken.....	27
5.2	Oplanerade störningar	29
5.3	Utvalda rutter för restidsuppföljning med bil	30
6	Sammanfattning och slutsatser	33

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 cirka 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 109 000¹ 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.² Den första uppföljningsrapporten togs fram under 2017 och detta är den sjunde i sitt slag som följer upp framkomlighetsåtgärder och restider för 2022.

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 kuggjul eftersom de enskilda delarna hakar i varandra och ger effekt i hela systemet.



Figur 1 Utdrag ur Framkomlighetsstrategin.

¹ Statistik från Statistiska Centralbyrån, hämtat, 2023-05-11

² 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 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.

I rapportens kapitel 2 redovisas statistik för bland annat Nackas befolkningstillväxt, pågående trafikpåverkande projekt, trafikmängder och bilinnehav. Uppföljningen av restider för vissa sträckor med kollektivtrafik, cykel och bil redovisas i kapitel 3, 4 och 5. Majoriteten av siffrorna som visas gäller för tidsperioden 2015–2022. Dock kan jämförelserna skilja sig både inom trafikslagen och mellan dessa. 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.

2 Läget i Nacka och i regionen

2.1 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.³ Detta medför troligtvis 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 2022 har flera infrastrukturåtgärder pågått och haft inverkan på framkomligheten i Nacka:

- **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. Gående och cyklister leds om via nya

³ Stockholms läns prognos – Huvudrapport. Befolkningsprognos 2019-2028 i Stockholms län.

asfalterade gång- och cykelvägar i olika etapper. Arbetet med att bygga den nya bron är försenat och väntas vara klart till sommaren 2023. Den gamla bron kommer att renoveras från hösten 2023 och väntas stå klart 2025.

- **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 2027. Mer om Slussen nedan i avsnitt 3.2.
- **Utbyggnationen av tunnelbana till Nacka.** 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. Arbetet med utbyggnad av tunnelbanan till Nacka har fortsatt under 2022. Kring respektive station, Sickla, Järla och Nacka C har trafikpåverkande arbeten pågått vilket har omfattat schaktning, sprängning och byggtrafik i området. Sprängningsarbetena ovanjord har bidragit till kortare stopp kring stationerna som reglerades med TMA-fordon samt vakter.

Flytt av busshållplatser har förekommit. Gående och cyklister har haft framkomlighet, bitvis via tillfälliga gång- och cykelvägar.

Omläggningen vid Fyrbåken, cirkulationsplatsen vid Nacka forum i korsningen Vikdalsvägen/Skvaltans väg, skedde strax innan jul. Busslinjer flyttades tillbaka till Skvaltans väg efter omläggning och busstrafiken fick felvis nya linjedragningar och busshållplatser. De två nya cirkulationerna som ersatte Fyrbåken färdigställdes och gång- och cykelvägar fick nya dragningar.

- **Projekt Nya gatan och projekt Värmdövägen.** Under 2022 justerades arbetsområdet på Värmdövägen mellan Nacka Forum och Lillängskorset till de den södra sidan av Värmdövägen. Detta innebär att gång och –cykeltrafik ledes över till norra sidan av Värmdövägen samtidigt som fordonstrafiken fortsatt trafikerade med begränsat antal körfält på sträckan.

Busstrafiken har fortsatt haft temporära busshållplatser längst Värmdövägen. Strax innan jul öppnades Värmdövägen upp. Endast mindre arbeten som påverkar framkomligheten runt cirkulationsplats Nacka Forum återstår.

Vikdalsvägen i sin helhet har mer eller mindre färdigställts under 2022 och gång-och cykeltrafik kan nu trafikera båda sidor av Vikdalsvägen. Begränsningar på antal körfält har upphört och endast vissa arbeten runt cirkulationsplats Nacka forum återstår.

I slutet av året påbörjades de förberedande arbetena för ombyggnationen av Sicka bro och kommande etapp av Värmdövägen i anslutning till Sickla bro och tunnelbanestationen i Sickla.

- **Förbindelsevägen intill Skönviksvägen.** Under arbetet som pågick fanns det skyttelsignal på Skönviksvägen. Gång- och cykelvägen var avstängd mot Ica Maxi. Arbetena blev klara under sommaren.
- **Nacka strand.** I området har en byggnation av bostäder pågått i korsningen Augustendalsvägen/Lokomobilvägen. Busshållplatsen Nacka strand som varit stängd återöppnades under sommaren 2022. Ledningsomläggningar intill och på “busstorget” startade under hösten 2022 vilket har inneburit tillfälligt flyttade busshållplatser och reglerhållplatser. Sammantaget har framkomligheten för busstrafiken varit begränsad.
- **Ledningsdragningar och ombyggnation av Sickla industriväg.** Sickla Industriväg har varit avstängt för genomfart Q1 2022 och öppnades upp under mars 2022. Busstrafik längst med vägen har varit fortsatt indragen efter återöppningen.
- **Ombyggnationer i Orminge centrum.** Utövägens förlängning stängdes av under hösten 2022 och byggnation av den nya bussterminalen påbörjades.
- **Ombyggnationer i Fisksätra.** Ledningsarbeten och fortsatt skyttelsignal under 2022. Arbete med multihallen påbörjades hösten 2022 och bostadsbyggnationer intill Fisksätravägen startade i slutet på 2022.
- **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.
- **Strandpromenaden vid Svindersvik** har delvis varit avstängd under hösten 2022 på grund av att Stockholm Vattens arbeten med nytt utlopp. Lång omledning för tillgänglighetsanpassad passage för gående och cyklister på grund av platsens beskaffenhet. Kortare omledning förekom även som inte var tillgänglighetsanpassad.

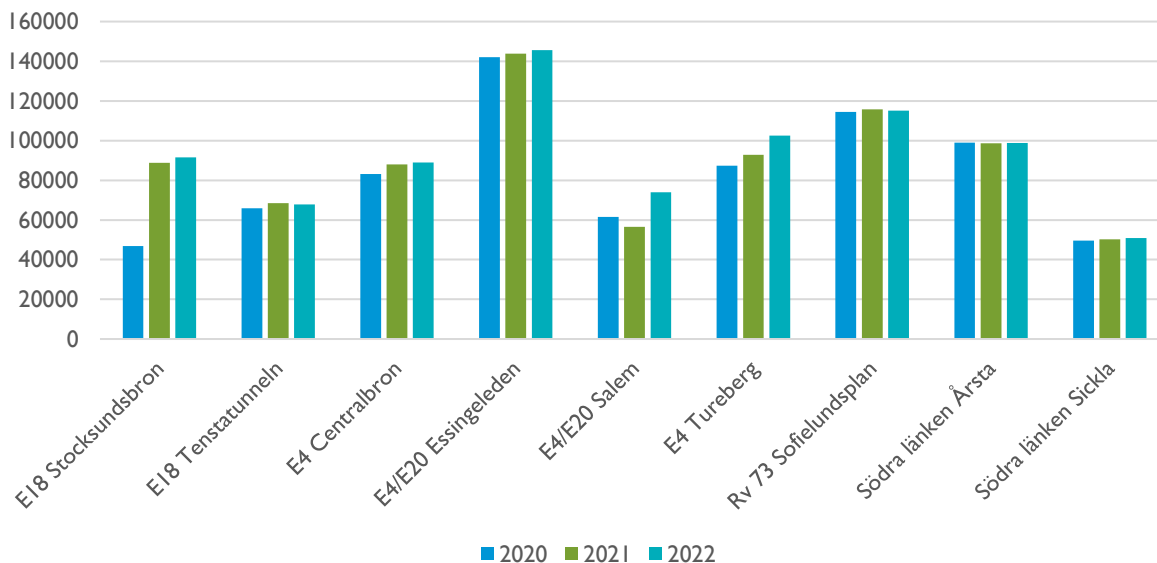
2.2 Trafikmängder, bilinnehav, priser och befolkning

Trafikmängder, bil

Trafikmängderna i trängselskatteportalerna på medelvardagen⁴ under mellan åren 2020 och 2022 redovisas i figur 2 nedan.

⁴ En ungefärligt trafiksituation en vardag.

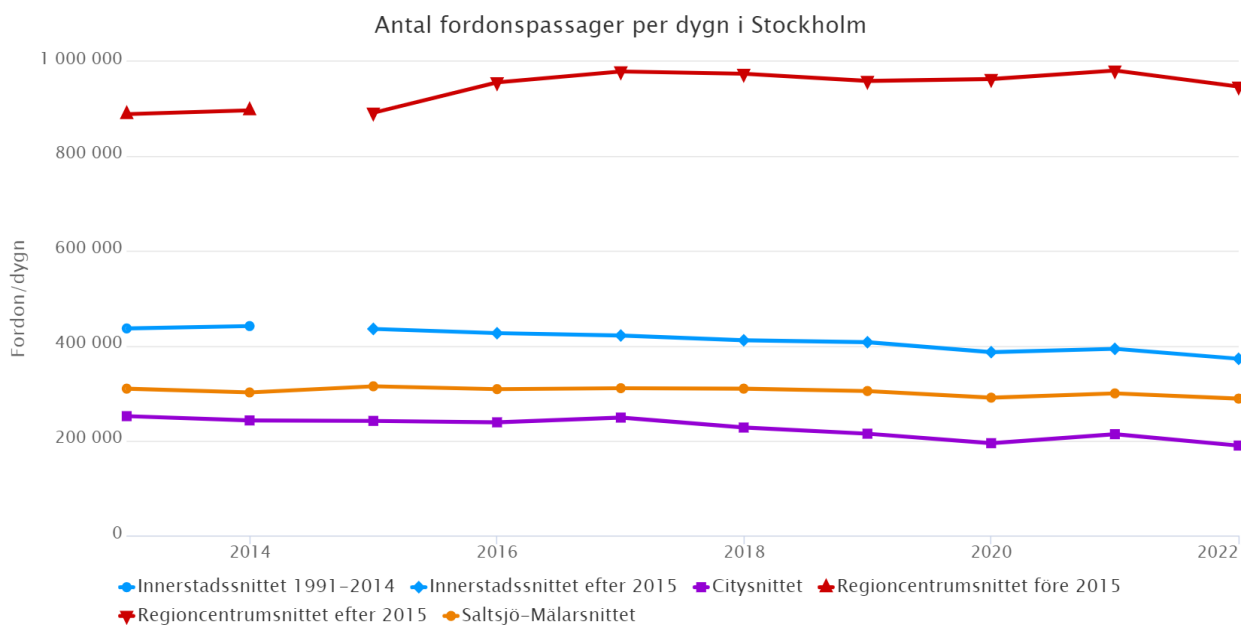
Trafikmängder, Stockholms län, 2020-2022



Figur 2. Trafikutveckling i strategiska punkter, Stockholms län.⁵

För år 2022 ser vi fortsatt marginellt ökade trafikmängder i alla trängselskatteportaler som redovisas ovan. Trafikbelastningen fortsätter att öka i snitt över tid. Pandemieflekterna syns inte lika tydligt längre och trafikmängderna närmar sig 2019 års nivåer.

Stockholms stad visar en kompletterande bild⁶, se figur 3 nedan.



Figur 3. Antal fordonspassager per dygn i Stockholm.

⁵ Statistik från Trafik Stockholm, 2023-05-17.

⁶ Fordonspassager över olika trafiksnitt, Miljöbarometern. Trafikkontoret Stockholms stad, hämtad 2023-03-31.

I figur 3 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 samt i de yttre delarna av länet.

Trafikmängder, kollektivtrafik

Delar av data för kollektivtrafik ligger ett år efter i rapporteringen, figur 4 visar därför situation för 2021 i stället för 2022. I kollektivtrafiken har ett stort trendbrott skett, sedan 2011 har resenärerna blivit fler men under 2020 sjönk siffran kraftigt nedåt för att sedan 2021 marginellt öka igen.

Antalet påstigande kollektivtrafikresenärer i länet var under år 2019 3,1 miljoner. Under 2020 skönt antalet till endast 2 miljoner och under 2021 har antalet sjunkit ytterligare, till drygt 1,9 miljoner. Nacka ser utvecklingen ut enligt nedan, det är en minskning med 32 % sedan 2019.⁷

Område	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Nacka	66 000	67 000	67 000	67 000	70 000	73 600	73 900	77 800	52 700	53 000

Figur 4. Antalet påstigande kollektivtrafikresenärer en vintervardag i Nacka år 2010–2021.

Bilnehav & Elbil

Det blir totalt sett fler bilar vilket delvis är kopplat till den ökande folkmängden men bilägandet per invånare minskar också vilket visas i figur 5.

	År	Fysiska personer bilar per 1000 invånare (endast bilar som ägs eller leasas av privata personer och enskilda firmor)	Totalt antal bilar per 1000 invånare (inkluderar förmånsbilar)
Nacka	2017	285	448
	2018	282	444
	2019	280	474
	2020	289	480
	2021	293	483
	2022	291	480
Täby	2017	356	430
	2018	355	427
	2019	354	424
	2020	361	430
	2021	361	427
	2022	355	419
Stockholms län	2017	272	404
	2018	269	398
	2019	266	394
	2020	273	399
	2021	276	400
	2022	271	396

⁷ Fakta om SL och länet 2020. Trafikförvaltningen, Region Stockholm.

Figur 5. Antal fysiska personens bilar per 1000 invånare samt antalet bilar per 1000 invånare.⁸

I Nacka fanns det 291 privatägda personbilar per 1 000 invånare år 2022, jämfört med 293 för 2021. Trenden nedåt syns även i andra kommuner i länet. Statistiken för förmånsbilar visar att innehavet även där har sjunkit i Nacka. Jämfört med till exempel Stockholm och Täby har vi en utveckling i samma riktning, men 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 tredubblats sedan 2020. Ökningen är stor i hela Region Stockholm. Nacka behåller andelen av elbilar i regionen, liksom Täby, medan densamma sjunker i Stockholm. Nacka är alltså en fortsatt stark motor i regionens omställning till en elektrifierad fordonsflotta.

År	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Nacka	218	299	719	1 312	2 630	4 587
Täby	116	186	392	666	1 230	1 989
Stockholm	1 881	2 660	5 004	9 522	17 040	28 663
Stockholms län	3 669	5 293	10 285	19 149	36 721	63 710

Figur 6. Total mängd elbilar (exklusive hybrid) i olika delar av regionen.⁹

Det pågår stora 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. Åtgärder 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.

Nacka kommun deltar även i SNABBSAM (snabb elektrifiering och omställning till utsläppsfria transporter i samverkan), tillsammans med Stockholm stad och Järfälla kommun, som pågår mellan augusti 2022 och februari 2023. Syftet med projektet är delvis att samverka och ta fram en gemensam framtidsbild för elektrifieringen av fordonsflottan i regionen, med en snabb elektrifiering som bidrar till att uppnå målet om en utsläppsfri innerstad 2030.¹⁰

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 markgenomförandeavtal i stadsbyggnadsprocessen. Detta sker genom en överenskommelse om miljöåtgärder, där laddningsmöjligheter för bil regleras i projekten.

⁸ Statistik från Trafä, hämtad 2023-04-01

⁹ Statistik från Trafä, hämtad 2023-04-01

¹⁰ Information om SNABBSAM, Vinnova. Hämtad 2023-05-05.

En genomförandeplan för åren 2023-2025 har börjat tas fram. Målsättningen är delvis att etablera laddpunkter på allmän platsmark samt kvartermark, men även att fortsatt identifiera lämpliga platser på kommunal mark. Ambitionen är även att ta fram en rutin för hantering av laddinfrastruktur i uppstarten av stadsbyggnadsprojekt. Ett behov finns även att se över vilka pågående projekt som kan kompletteras med laddinfrastruktur. 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.

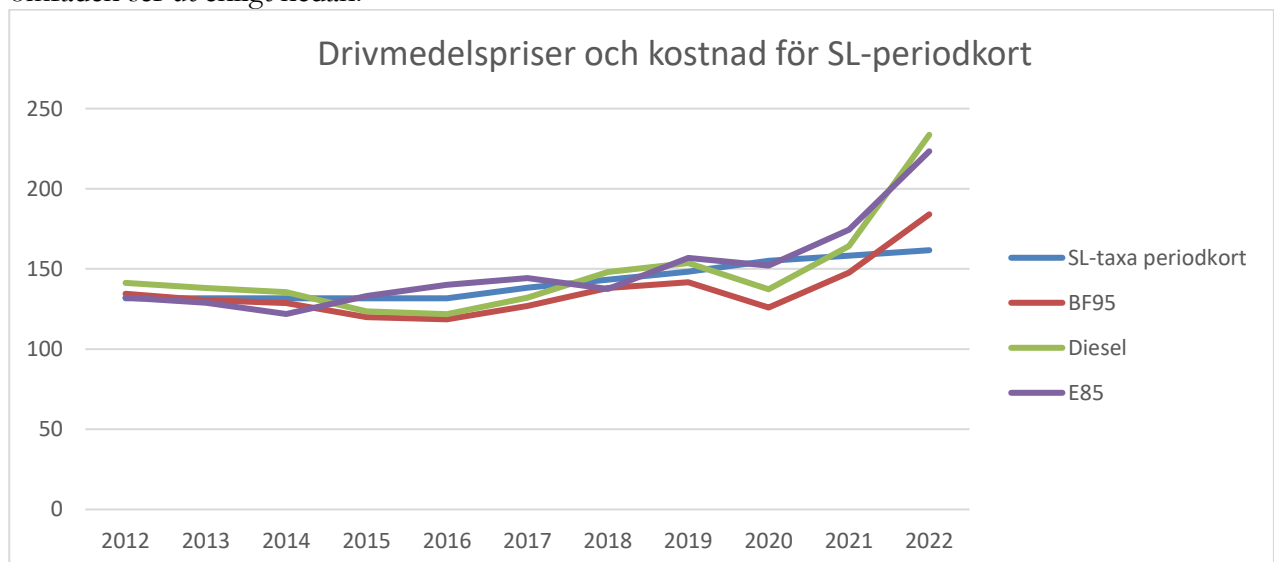
Parkering

Det är inte enbart fysiska investeringsåtgärder som påverkar framkomligheten. Sedan december 2015 har kommunen parkeringsavgifter på de allmänna gatorna på Västra Sicklaön.

År 2019 hade Nacka kommun 1 875 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 2020 sjönk siffran till 1 283, föra att sedan öka igen år 2021. År 2022 gick siffran upp till 2 371 på grund av att kommunen förbättrat sin parkeringsövervakning, men också att felparkeringarna i sig ökat vilket påverkat framkomligheten och tillgängligheten till parkering. År 2022 har ärenden åter sjunkit igen till 1 663, vilket beror på att fler har parkerat rätt och tillgängligheten till parkering ökat. Den totala intäkten för avgifter minskade med 0,2 miljoner kronor från 6,4 miljoner till 6,2 miljoner kronor år 2022. Under året har en viss problematik infunnit sig med betallösningarna under en period, vilket har påverkat intäkterna något. Timavgiften, boendetaxan och dygnspriset har legat oförändrat under 2021.

Priser

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



Figur 7. Indexerade (basår 2005) drivmedelspriser och kostnad för månadskort i SL-trafiken.

Vid ett ökat pris reallt sett för samtliga färdmedel kommer den totala reseefterfrågan minska. Om endast ett pris ökar reallt 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, vilket har fortsatt öka även under 2022. Nu ser vi att SL-taxan är lägre än övriga färdmedelspriser.

3 Kollektivtrafik

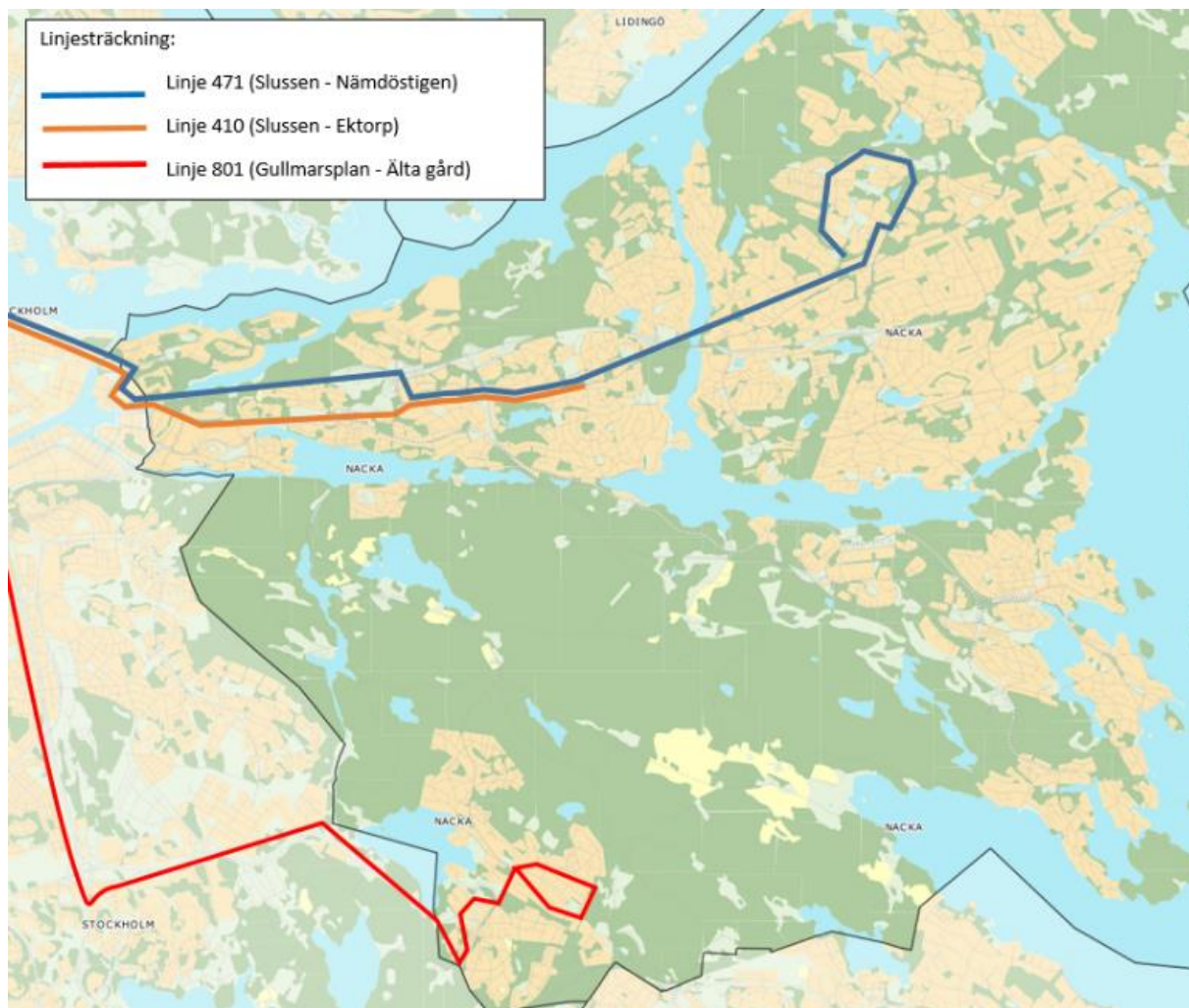
3.1 Busstrafik

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 VR (tidigare Arriva). Trafikförvaltningens bussar är utrustade med ett automatiskt trafikräkningssystem som registrerar på- och avstigande. En statistiskt säkerställd andel av bussflottan är i dagsläget utrustade med sådan utrustning. Detta gör att inte alla turer observeras och att det varierar mellan antalet observationer för olika avgångar. I sin tur medför detta att variationen är stor mellan olika turer från samma linje över dygnet. Vad gäller diagrammen är det också viktigt att se till skalan, där höga staplar i själva verket kan betyda korta tider, men där skillnaden mot föregående år varit stor.

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/h 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.

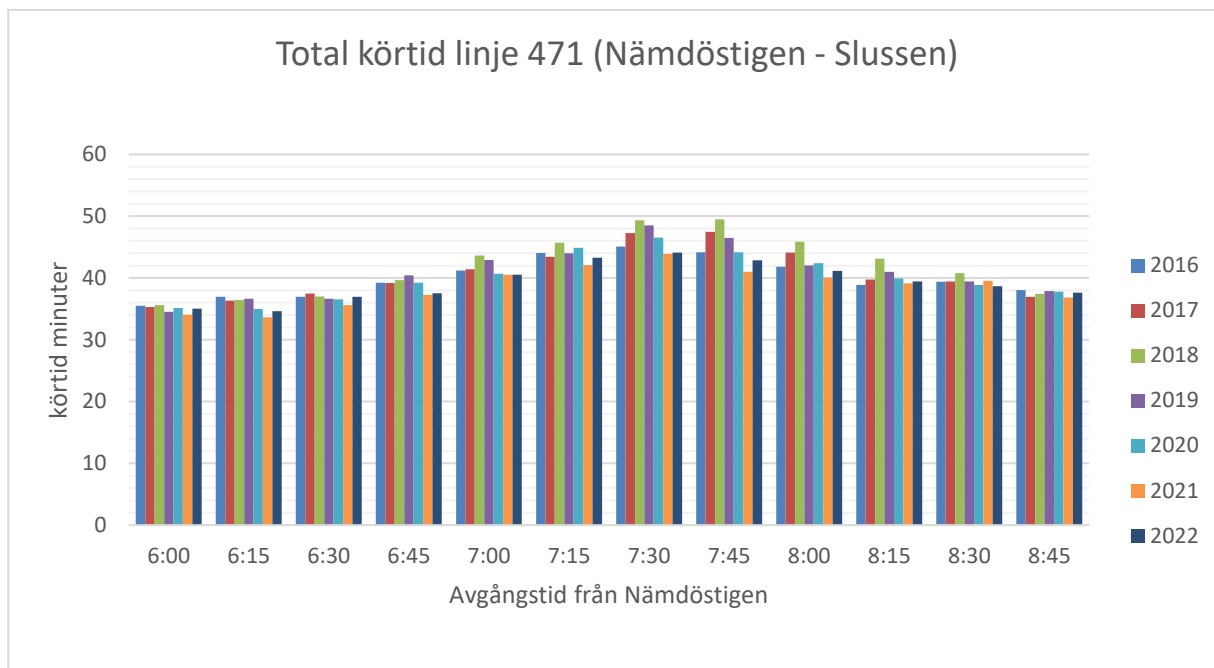
De linjer som följts upp är linjerna 410 och 471 i riktning mot Slussen samt 801 i riktning mot Gullmarsplan. Uppföljningen har skett för tidsperioden våren för åren 2016-2022 vardagar kl. 06.00-09.00. Urvalet av linjer har gjorts för att täcka in olika kommundelar samt de vägvagnsnitt som bedöms som intressanta i den kontinuerliga uppföljningen av trafiken.



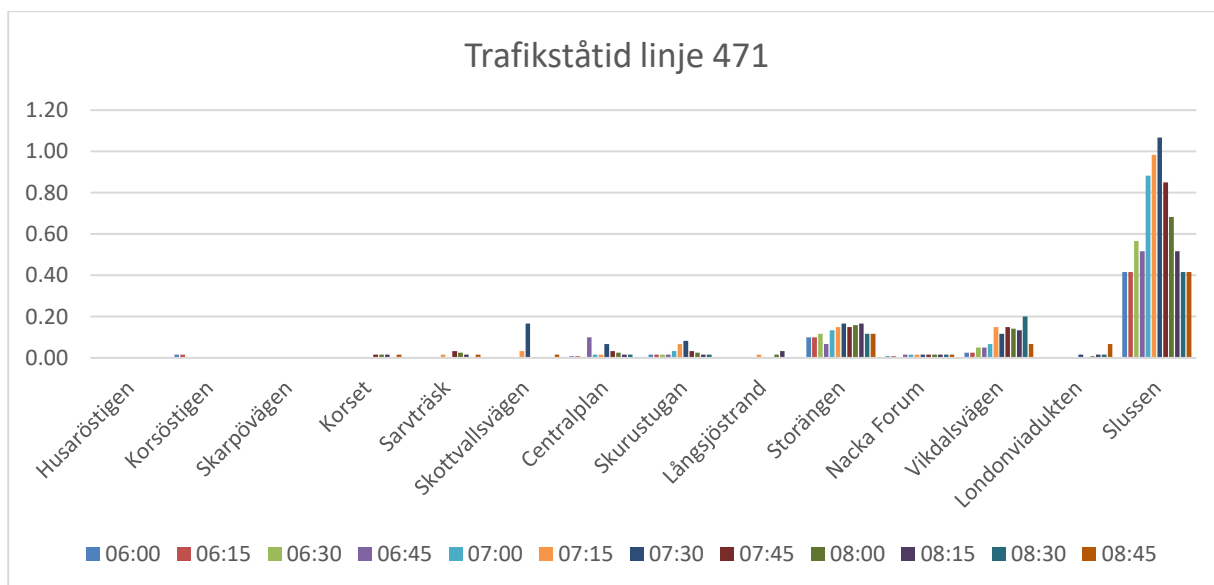
Figur 8. Rutter för de utvalda busslinjerna 471, 410 och 801.

3.1.1 Linje 471 Orminge – Slussen

Sett till trafikståtiden på linje 471 har det tidigare syns ett mönster med en tydlig tidsperiod där bussarna behöver köa längre, mellan cirka kl 07.30 – 08.30. För år 2021 och 2022 ser vi att tid i kö har minskat för alla avgångar på linjen, och den tydliga tidsperioden som vi kunde se för tidigare år har glesats ut och nästintill försvunnit. Förmiddagens maxtimme har fortsatt bredd ut sig mer än tidigare år. Effekterna av pandemin med högra andel hemarbete och effekterna av bättre framkomlighet i Slussen skapar lägre körtider.



Figur 9. Körtider för linje 471 under förmiddagens maxtimme i minuter.



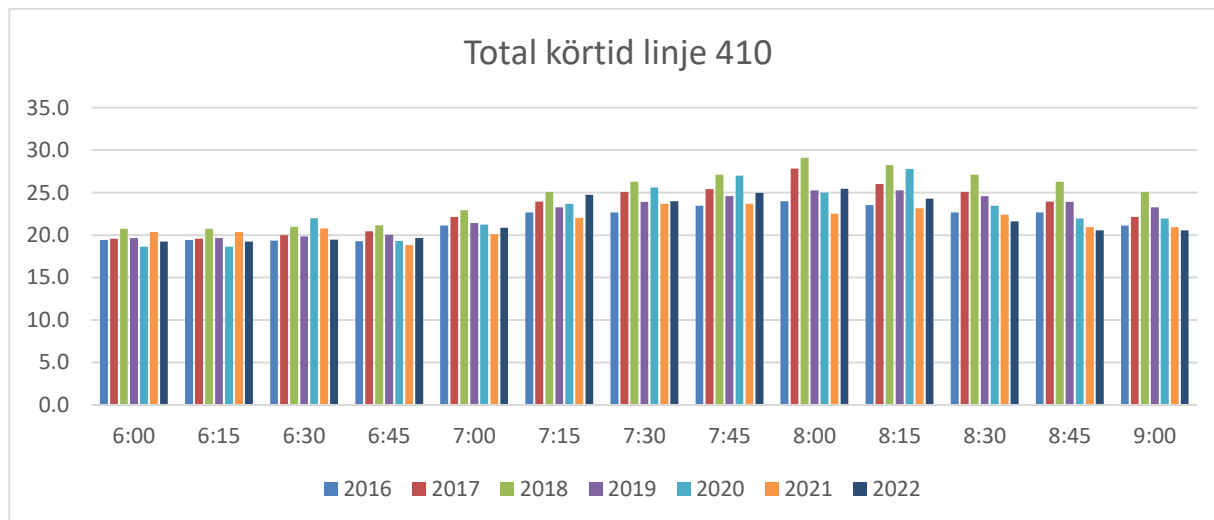
Figur 10. Tid i kö i minuter för linje 471 per hållplatssträcka under förmiddagens maxtimme.

3.1.2 Linje 410 Ektorp Centrum – Slussen

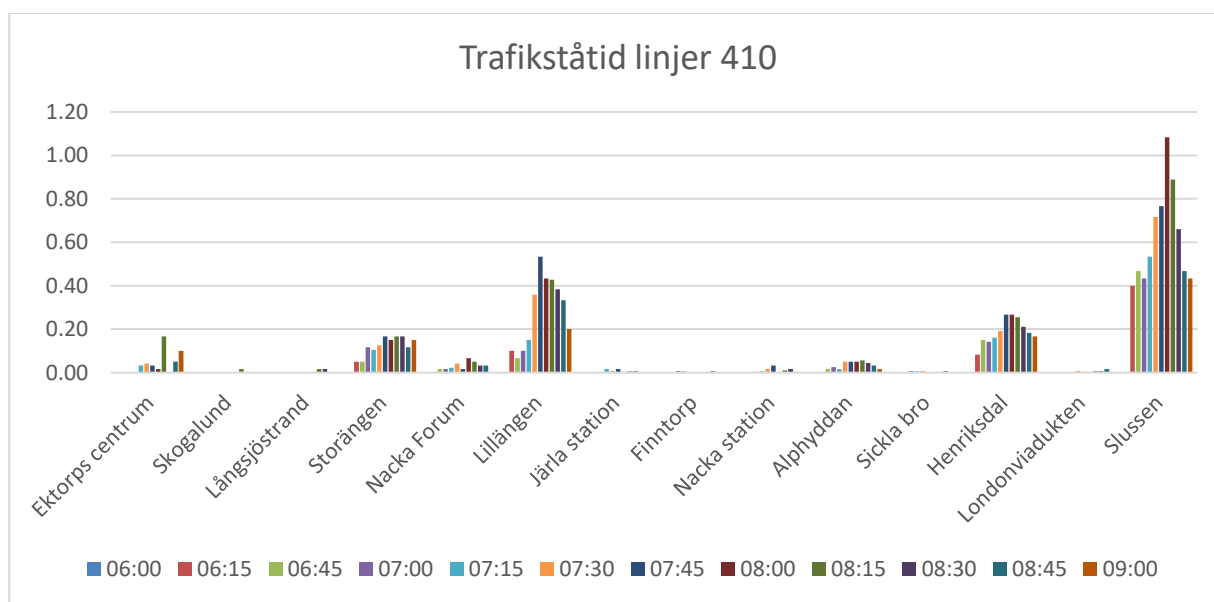
Körtiden mellan Ektorp och Slussen har ökat kontinuerligt från 2016 fram till 2018, för att sedan minska under 2019. År 2020 ökade körtiden igen på linjen, och därefter ser vi en generell minskning igen till år 2022. En tydlig trend sedan efter 2019 är att restiderna på linjen har glesats ut. Vi ser till exempel att körtiden var som allra längst vid avgången 08.00 år 2018 och 2019, medan avgångarna är mer jämna år 2022. Detta syns i figur 11.

Från Ektorp trafikerar linje 410 Värmdövägen och för denna sträcka har även tid i kö tagits fram enligt figur 12. En markant nedgång i kötid märks mellan Sickla bro-Henriksdal, samt Henriksdal-

Slussen. Här har kötiderna under de mest populära avgångarna minskat sedan 2020, vilket är positivt. Ökad tid i kö noteras mellan Nacka forum och Lillängen, vilket fortsatt sedan ombyggnationerna på platsen startade år 2018 till följd av bland annat stadsutvecklingsprojektet ”Nya gatan”.



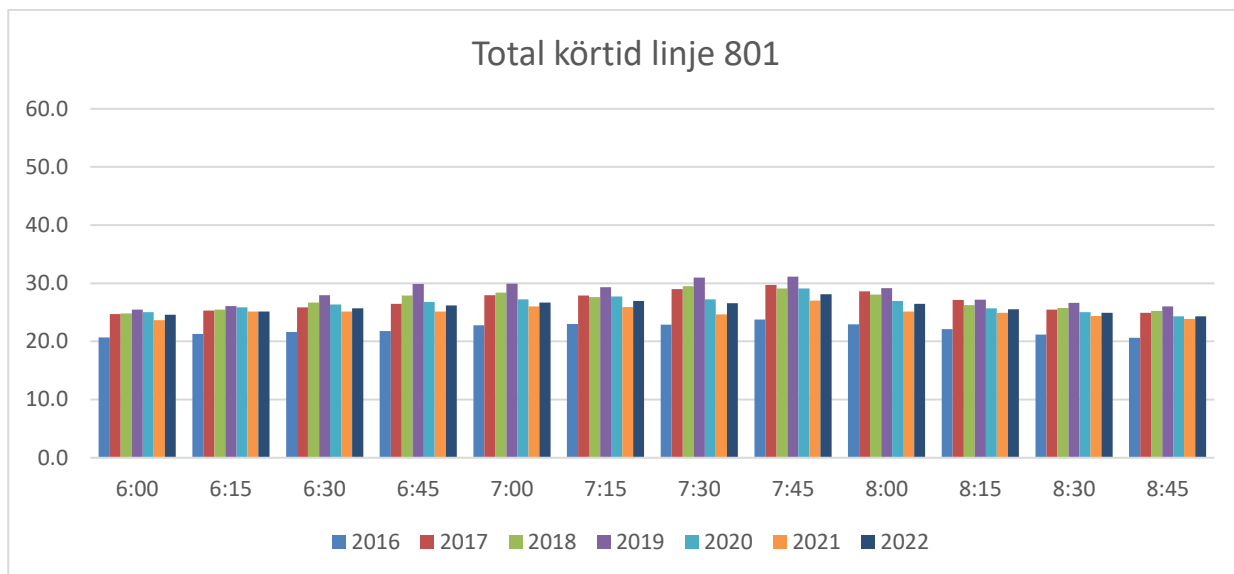
Figur 11. Körtider för linje 410 under förmiddagens maxtimme i minuter.



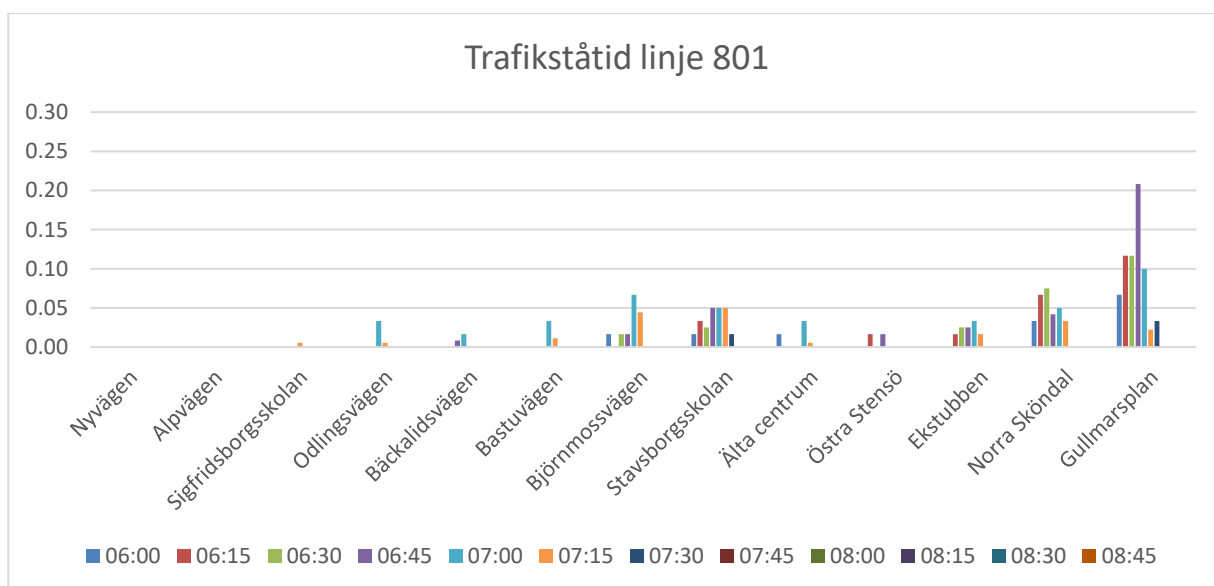
Figur 12. Tid i kö i minuter för linje 410 per hållplatssträcka under förmiddagens maxtimme.

3.1.3 Linje 801 Gullmarsplan – Älta gård

För linje 801 från Älta till Gullmarsplan har körtiden för bussen minskat under 2020 och 2021 jämfört med tidigare år, men år 2022 har körtiderna börjat öka igen. Över de senaste åren syns dock att linjen under förmiddagens maxtimme har marginella skillnader i körtiderna, vilket är positivt. Trafikståtiden påverkas framförallt vid Gullmarsplan, men det handlar om upp mot 20 sekunder som högst.



Figur 13. Körtider för linje 801 under förmiddagens maxtimme i minuter.



Figur 14. Tid i kö i minuter för linje 801 per hållplatssträcka under förmiddagens maxtimme.

Keolis, bussoperatören som har flest busslinjer i Nacka, har beskrivit sin uppfattning av hur det var att trafikera med buss i Nacka kommun under 2022. Keolis beskriver det som utmanande att bedriva tidtabellsstyrd trafik i Nacka under 2022 då det pågår många stora arbeten samtidigt som försvårar framkomligheten och leder till köer.

”Det är alltså en utmaning att bedriva planerad kollektivtrafik i Nacka. Många stora vägarbeten utmanar och påfrestar resenärer och förare. Under 2022 blev det också tydligt att samordningen mellan större projekts tidplan, framförallt längs Värmdövägen, inte var fullt utvecklad. Under året genomförde Nackas trafikenhet tillsammans med de större projekten flera förbättringsåtgärder för att få till bra forum vilket så smått började ge effekt mot slutet av året. Dessa initiativ har varit mycket uppskattade av oss och bidragit till större insikt och inflytande.”

Vidare beskriver Keolis hur tunnelbanans framdrift upplevts:

”Tunnelbanan rycker allt närmare och arbetena sprider ut sig på tre ställen. Vid Fyrbåken och centrala Nacka etablerades under november en helt ny trafiklösning där Keolis varit en aktiv part under planeringen. Här har såväl processen som trafiklösningen varit uppskattad från vårt håll. Lösningen som kom på plats har på det stora hela fungerat över förväntan, och återläggningen av linje 442 till sin ordinarie färdväg på Skvaltans väg ser hittills ut att ha blivit lyckad. Slutligen pågår arbeten med tunnelbanan även vid Alphyddan och där har utmaningarna att hitta bra hållplatsytor för befintliga resenärer lett till en hel del diskussion och planering. Alphyddan drogs in under maj och var indragen året ut och en bit in på nästa år. Förberedande arbeten kom så sakteliga igång närmare trafikplats Lågnen inför kommande års brorenovering vid Sickla bro.”

Även andra arbeten beskriver Keolis har varit utmanande under året:

”Stora projekt för nytt bostadsbyggande och ledningsomläggningar i Nacka Strand har varit en annan utmaning under hösten. Där har samtliga hållplatser möblerats om och förlorat sina väderskydd och vägarna har varit trånga och gropiga. Under hösten fick bussarna tillgång till två stycken nya reglerytor på Augustendalsvägen som kommer vara välanvända kommande år när bostadsbyggandet fortsätter och sprider sig mot Jarlaberg. Ytorna att vända och tidsreglera är väldigt viktiga för att kunna upprätthålla en god kvalitet på trafiken och här är utmaningarna långt ifrån slut.

I Fisksätra blev under början av året brorenoveringen färdigställd, men stora vägarbeten längs Fisksättravägen runt Fisksätra centrum pågick året ut. Månader och åter månader av skyttelsignaler med ståtider för bussarna och resenärer som har fått vänta på bussen utan väderskydd när hållplatsytor schaketas och vägar letts om. Även här är samordningen mellan projekten högaktuell då flera stora initiativ avlöser varandra.

Trafikverkets stora projekt med ny Skurubro gör att framkomligheten bitvis varit tuff även över och förbi Skurusundet. Kollektivkörfält har minskats på Värmdöleden och ersatts av chikaner och köerna är ofta långa under rusningstid. Dessutom har trafikplatserna på ömse sidor blivit snäva och många olyckor har lett till stora förseningar i anslutning till de korta och skarpa avfarterna.

I Orminge förbereddes under hösten för en ny tillfällig bussterminal. Kanholmsvägen öppnade åter upp i december 2021 men flera stora arbeten återstod som utfördes under 2022 med skytteltrafik och bussar som leddes upp över refuger och trottoarer. Dessutom stängdes Utövägen av under sex månader, från juni och året ut. Nya uppställningsytor färdigställdes som bussarna kommer kunna utnyttja under kommande år när hela centrumet fortsätter byggas om.”¹¹

3.1.4 Slussen

Under 2022 har flera omledningar runt Slussen påverkat trafiken, men inga större försämringar har skett avseende framkomligheten förbi området. I januari flyttades gång- och cykeltrafiken från Stadsgårdsledens norra sida till södra sidan på sträckan under Slussbron, och under mars flyttades trafiken på Stadsgårdsleden norrut mellan Slussbron och tunnelbanebron.

Under sommaren skedde inga större omledningar, men under hösten i oktober genomfördes trafikomläggning på Katarinavägen. Omläggningen innebär att busstrafiken växelvis behöver

¹¹ Ambjörn Becker, Keolis, 2023-04-14.

passera det norra körfältet, samt att busshållplatserna flyttas cirka 50 meter upp på Katarinavägen. Denna trafikomläggning beräknas gälla ett år framöver. Biltrafiken på Katarinavägen fortsätter vara avstängd för genomfart.¹²

I november öppnade den östra lågbron för gång- och cykeltrafik. Denna förändring innebär att både gång- och cykeltrafikanter kan ta sig mellan Södermalm och Gamla stan genom att välja denna väg. Den östra lågbron knyter an direkt till Guldbron och den nya utformningen av södra Skeppsbrokajen. Den tidigare så kallade slitsen i Slussbron, som tidigare fungerat som anslutning för gång- och cykeltrafiken, stängs.¹³

Under början av 2023 bekräftades att arbetet med den nya bussterminalen i Slussen är försenad, vilket påverkar tiden den planerade driftsättningen av terminalen. Enligt den nya tidplanen kommer terminalen vara klar 2025 (tidigare 2023) och hela trafikaneläggningen 2027. Förseningen riskerar att få stora konsekvenser för det övriga Slussenprojektet, som förutsätter att Stadsgårdsleden däckas över där den temporära bussterminalen finns idag.¹⁴ Överdäckningen väntas starta under 2024, så innan dess behöver en bussuppställning vara löst. Vidare utredningen kommer att ske under 2023 avseende avtals- och budgetfrågor.

3.2 Spårtrafik

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 2021 i stället för 2022. Senaste åren har Saltsjöbanans förkortade sträckning och förbättringsarbeten på banan påverkat resandet. Under 2020 påverkade dessutom pandemin resandet på Saltsjöbanan negativt. Antalet påstigande per dygn under 2020 och 2021 var cirka 12 000, vilket är en betydande minskning från år 2019 då antalet påstigande uppgick till 17 200. Stationerna med flest antal påstigande resenärer under 2021 var Igelboda station (2 800), Fisksätra (1 900) och Slussen (1600).¹⁵

Andel sittplatser som är utnyttjade är också lågt. Under en vintervardag 2021 nyttjades 15 procent¹⁶ av sittplatserna på banan, vilket innebär att andelen inte har ökat sedan 2019 då nivån låg på samma procent.

¹² Trafikomläggning på Katarinavägen, Stockholm växer. Stockholm stads hemsida.

¹³ Östra lågbron öppnar för gång- och cykeltrafik, Stockholm växer. Stockholm stads hemsida

¹⁴ Nackabussarna flyttas ännu längre bort, artikel i Mitt i, 2023-03-23

¹⁵ Fakta om SL och länet 2021.

¹⁶ Fakta om SL och länet 2021.

Saltsjöbanan har sedan 2016 inte trafikerat sträckan mellan Slussen och Henriksdal. Trafikering planeras återupptas när Slussen står klart.

3.3 Sjötrafik

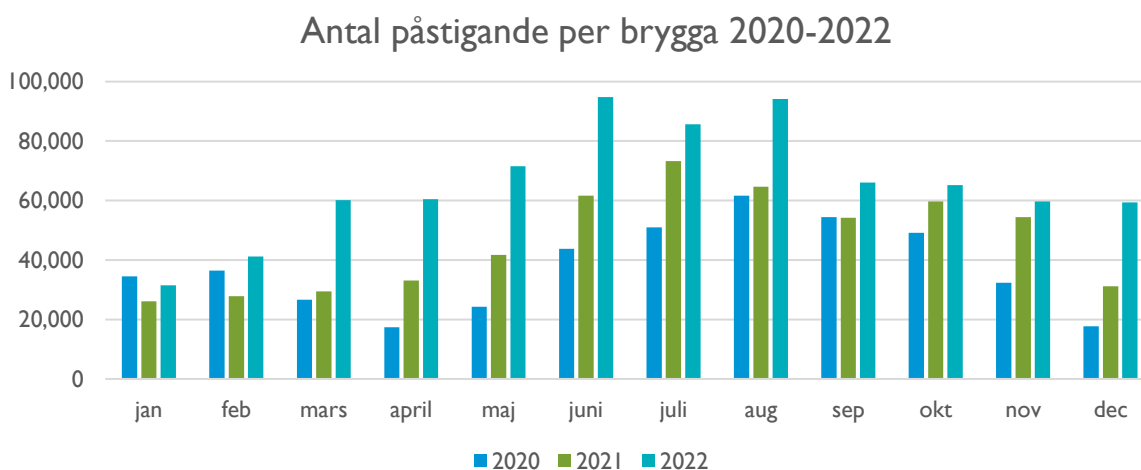
Att resa med båt i, till och från Nacka är populärt bland Nackaborna och många hör av sig med önskan om ytterligare förstärkningar av sjötrafiken. Restidsvariationen för båtresor är mycket liten, utan direkta avvikelser eller störningar, vilket gör det till ett pålitligt färdmedel sett till framkomligheten.

Under 2022 trafikerade pendelbåtlinje 80 och 83 i kommunen. En ny pendelbåtlinje, 84, skulle enligt föreslag börjat trafikera vid tidtabellskiftet 2021/2022 men är framflyttat till trafikstart under 2024 enligt senaste Trafikförändringremissen T24.¹⁷ 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.

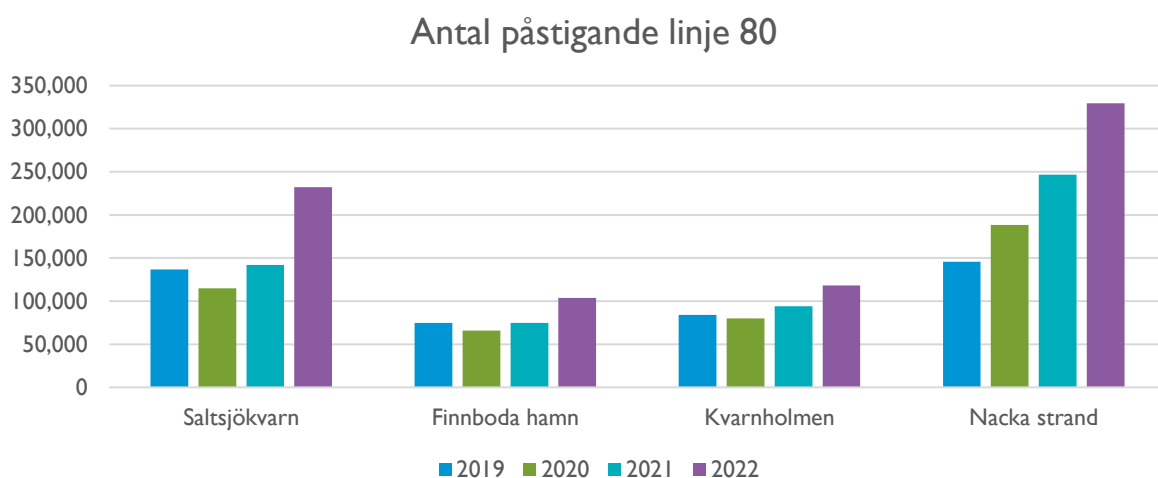
Linjen är populär och innan pandemin bröt ut sågs en resandeökning. På grund av pandemin minskade resandet med linjen drastiskt under april 2020, för att sedan långsamt öka under sommaren. Under 2022 var den totala ökningen av antalet påstigande på bryggor i Nacka cirka 40 procent jämfört med föregående år. I antal resor är sommarmånaderna fortfarande klart populärast med flest påstigande totalt sett, där juni har flest antal påstigande resenärer.



Figur 15. Antal påstigande på bryggor i Nacka för pendelbåtlinje 80, uppdelat på månad för 2020, 2021 och 2022.

¹⁷ Remiss för trafikförändringar i SL-trafiken 2023/2024 (T24)

Påstigandestatistiken per brygga och år ser ut som i figur 16 nedan.



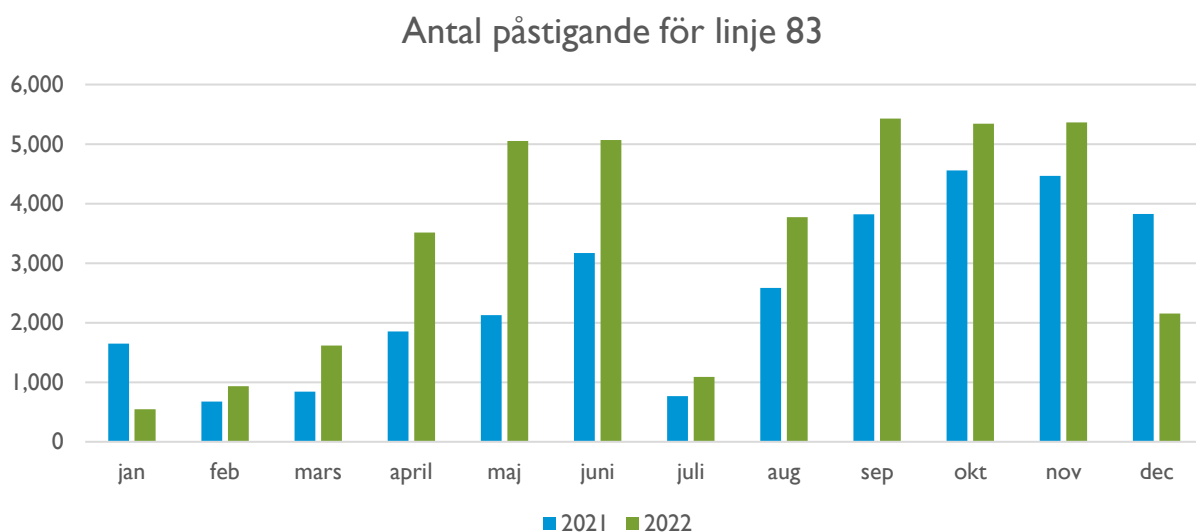
Figur 16. Antal påstigande per år och brygga för linje 80, 2019–2022.

För alla bryggor ökar resandet år 2022 jämfört med år 2021, vilket innebär att linjen har återhämtat sig bra efter pandemin. Framför allt har resandet ökat från Saltsjökvärn och Nacka strand. Observera att trafiken för linje 80 gick in i ett nytt avtal från och med 2020 och med det fick en standardökning med tätare trafik, kvällstrafik vardagar, samt både morgon- och kvällstrafik på helger. Summerat så ökades antalet trafiktimmar med 35–40 procent, primärt under lågtrafiktid, vilket behöver beaktas vid jämförelse mellan siffror från 2019 och äldre.

Linje 83

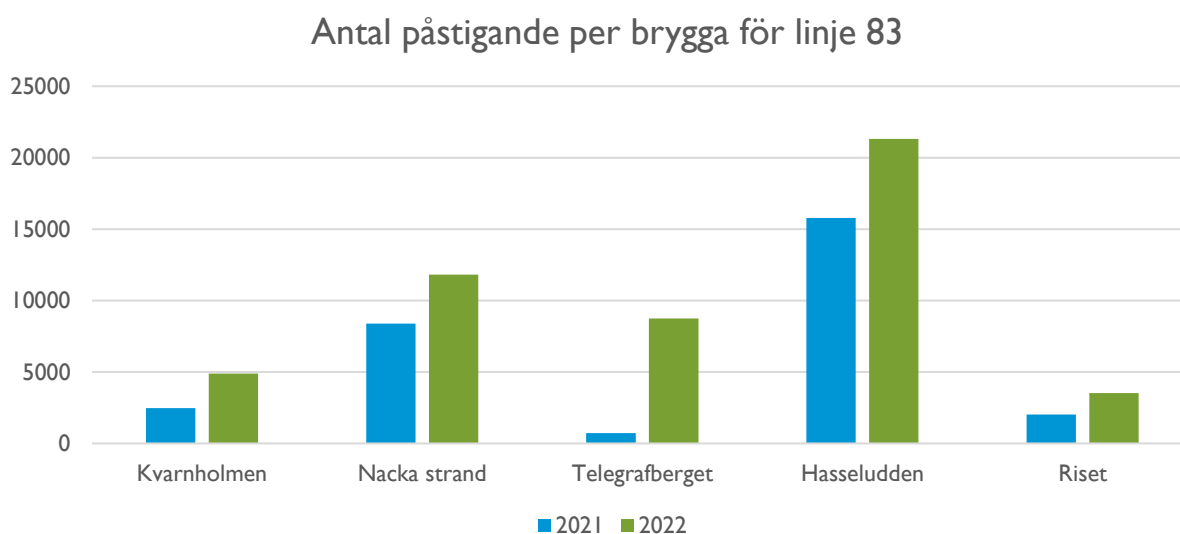
I augusti 2020 startade en ny pendelbåtlinje, linje 83. Linjen går mellan Slussen och Vaxholm, med stopp vid Kvarnholmen, Nacka strand, Telegrafberget, Hasseludden och vidare via Riset till Vaxholm. Linjen har varit populär sedan start. Under 2021 var det totalt knappt 30 000 påstigande vid samtliga bryggor i Nacka och under 2022 har antalet påstigande ökat till 39 876.¹⁸ Anledningen till det låga resandet under juli beror på att Trafikförvaltningen ville att linje 83 skulle dra i gång så fort som möjligt efter beslut att linjen skulle börja trafikera. Snabbaste sättet var att merutnyttja skärgårdsbåtarna. Nackdelen är dock att de alla går med full trafik under sommaren, vilket gör att linje 83 dras in till förmån för skärgårdstrafiken under denna period. Linje 83 går mellan midsommar och mitten på augusti enbart med enstaka avgångar under pendlingstid på morgonen innan båtarna ger sig av till skärgården, och omvänt på kvällen.

¹⁸ Statistik från Trafikförvaltningen, Region Stockholm, 2023-05-15.



Figur 17. Antal påstigande på bryggor i Nacka för pendelbåtlinje 83, 2021-2022

Till skillnad från linje 80 som har flest påstigande under sommarmånaderna, har linje 83 en mer utbredd popularitet sett på månaderna under 2022, där hösten dominerar. Klart flest påstigande var på bryggan i Hasseludden följt av Nacka strand.



Figur 18. Antal påstigande per brygga under 2021 och 2022 för linje 83.

4 Cykeltrafik

Ett kapacitetsstarkt och gent cykelvägnät 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 ska utformas och dimensioneras för hastigheter upp mot 30 km/h. I figur 19 syns Nackas cykelvägar där de blåa sträckorna är det

regionala cykelstråket, de röda är huvudcykelstråket och de gröna är det lokala cykelvägnätet.



Figur 19. Cykelinfrastrukturen i Nacka.

4.1 Uppföljning av cykelresor i kommunen

I figur 20 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 2019 blev elsparkcyklar alltmer populärt i Stockholmsregionen och bolag som hyr ut friflytande elsparkcyklar etablerades i Nacka under 2021 och har sedan dess fortsatt sin verksamhet. Dessa elsparkcyklar har en maxhastighet på 25 km/h och drar nytta av samma infrastruktur som vanliga cyklar. Inom ramen för arbetet med låncykelsystem så finns ett politiskt uppdrag att få Stockholm stads låncykelsystem till Nacka. Under året har kommunen arbetat med frågan, där ett låncykelsystem på sikt kan påverka framkomligheten.

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

Figur 20. 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.

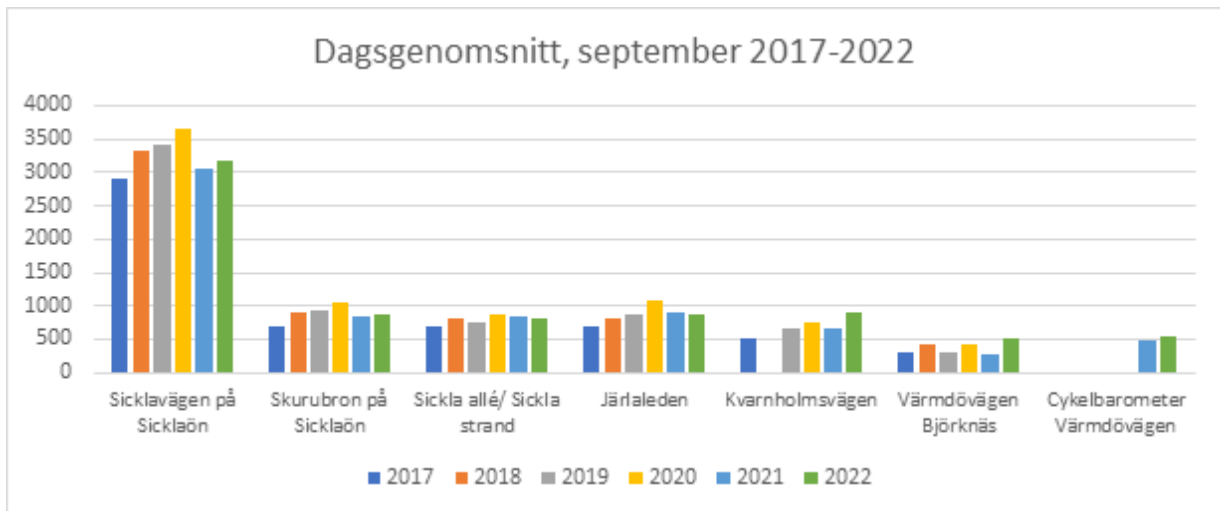
Nacka kommun har åtta fasta stationer som mäter cykeltrafiken. Några av mätstationerna har felaktigt tagit emot data eller varit ur funktion på grund av ombyggnationer under vissa år, därför kan inte en jämförelse genomföras per helår för dessa. I figur 21 redovisas sju av mätstationernas totala antal cykelpassager per mätpunkt under helåren 2017 till 2022.



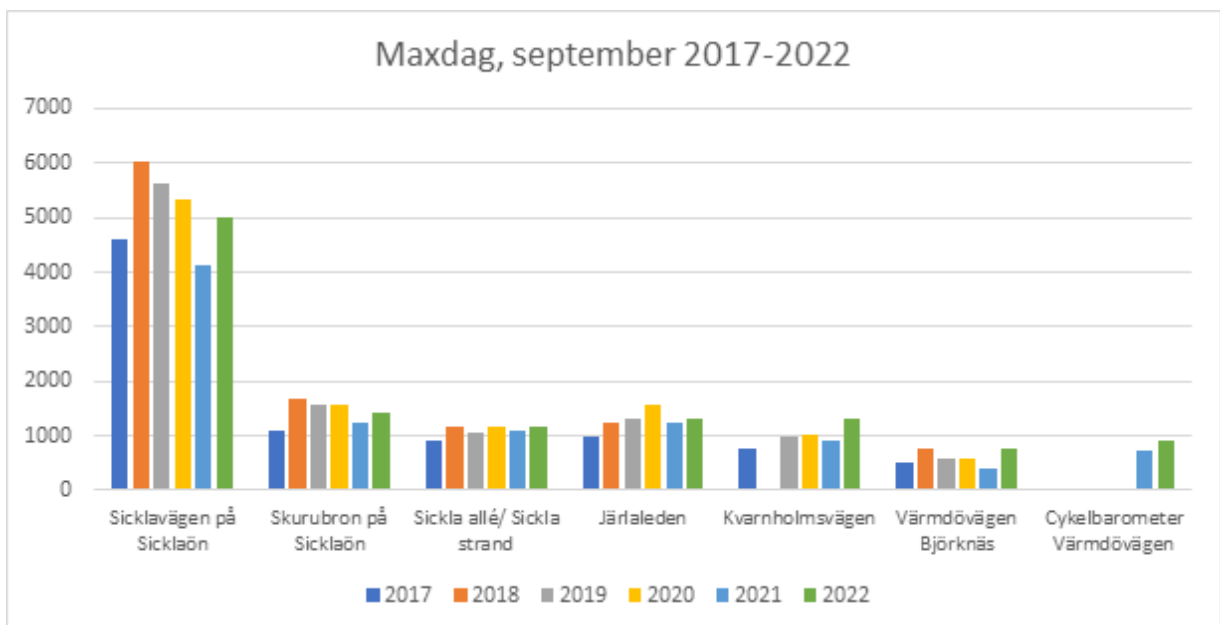
Figur 21. Total antal cykelpassager vid varje mätpunkt på vardagar år 2017–2022.

Statistiken visar att vid några cykelräknare har antalet passager antingen ökat eller är samma från föregående år. Under 2020 antas pandemin ha haft stor påverkan på cykelresandet. Vid en jämförelse med 2019 är antalet passager högre vid samtliga mätpunkter med undantag för mätpunkten vid Skurubron, vilket kan förklaras av restriktionerna under pandemin.

Antalet cykelpassager på respektive mätpunkt mätt på vardagar, både i genomsnitt och maxdag, för september 2017–2022 presenteras i figur 21 respektive figur 22. Genomsnitt avser den genomsnittliga trafiken under hela månaden och maxdag avser den dag under månaden då mest trafik registrerats vid respektive mätpunkt.



Figur 22. Genomsnittliga antalet cykelpassager per mätplats under september år 2017 – 2022.



Figur23. Maxdag för respektive mätpunkt under september år 2017 – 2022.

Både det genomsnittliga antalet passager och passager på maxdagen under september har ökat sedan året innan förutom vid cykelräknaren på Järlaleden. Det följer samma trend som för det totala antalet passager.

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 ökar i takt med en ökad miljömedvetenhet. En förklaring för exempelvis ökningen år 2020 som var pandemiåret, 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 rådda under 2021 jämfört med 2020. Däremot närmar sig år 2022 de totala cykelpassager från år 2019, det vill säga året

innan pandemin. Det är en positiv trend. Det nya arbetssättet möjliggör att många hel- eller delvis arbetar hemifrån. Därför är det positivt att se att många väljer att cykla och att antalet cykelpassager har generellt ökat sedan år 2021.

Olycksstatistik

Enligt databasen STRADA registrerades totalt 87 cykelolyckor under 2022 i det kommunala cykelvägnätet, varav 54 var singelolyckor på cykel. Övriga olyckor är registrerade som olyckor mellan cykel och bil, cykel och moped eller cykel och gående. Den samlade statistiken visar att 56 olyckor klassats som lindriga, 22 som måttliga samt 6 som allvarliga olyckor. Av de 6 allvarliga olyckorna var hälften singelolyckor respektive olyckor mellan cykel-motorfordon. Inga olyckor med dödlig utgång har registrerats.



Jämfört med förra årets olycksstatistik som registrerade 99 cykelolyckor har det varit en minskning år 2022. Dock har en ökning i allvarlig skadade personer ökad från förra året och även år 2020 som presenteras i figur 24. År 2020 har totalt 115 cykelolyckor registrerats. Statistik visar dock inte allt och kan inte berätta om hela verkligheten.

Olyckor/år	2020	2021	2022
Singelolyckor	82	76	54
Lindrig olycka	73	58	56
Måttlig olycka	34	36	22
Allvarlig olycka	1	1	6

Figur 23. Olycksstatistiken för år 2020-2022.

4.2 Cykelprojekt

Under 2022 utfördes rödmålningensarbeten vid cykelpassagerna och cykelöverfarterna på Kanholmsvägen/Värmdövägen, Kummelnäsvägen/Värmdövägen samt Velamsund. Dessutom fylldes väglinjemålningen på längs med regionala cykelstråket på Värmdövägen. Under 2022 fortsatte Trafikenheten det arbetet kring uppdatering av cykelvägvisningsnätet som påbörjades under 2019. Arbetet kommer att fortlöpa successivt under de kommande åren. Under 2022 har anläggningen av en ny gång- och cykelväg på Mensättravägen mellan Myrsjöskola och Myrsjösporthall slutförts.

Cykelparkering

Det byggdes 20 cykelparkeringar vid busshållplatsen Ångbåtsvägen under 2022 som syns i figur 25. Därmed har Nacka kommun 856 cykelparkeringar. De flesta ligger i kollektivnära lägen och klassas som infartsparkeringar för cykel.



Figur 24. Cykelparkeringar vid busshållplats Ångbåtsvägen.

Drift och underhåll

Under vintersäsongen - som sträcker sig mellan 15 oktober till 15 april – vinterväghålls cykelbanorna i Nacka för att öka trafiksäkerheten och framkomligheten bland cyklister. En metod som tillämpas längs de mer trafikerade sträckorna är metoden sopsaltning. Stråk som sopsaltas i kommunal regi är bland annat det regionala cykelstråket längs Värmdövägen. Trafikverket ansvarar för sopsaltningen över Skurubron och det regionala cykelstråket längs Ältavägen. Sopsaltningen har utökats under 2022 och figur 26 nedan visar de nya sträckorna där

även cykelbanan sopsaltas.



Figur 25. Utökning av sopsaltade cykelbanor år 2022.

4.3 Beteendepåverkande projekt

Projekt inom hållbart resande

Nacka kommun bedriver beteendepåverkande projekt med syfte att uppmuntra Nackaborna att prova aktiva och hållbara transportsätt. Kommunens har fem löpande projekt som är "Gå och cykla till skolan", "Cykelvänlig arbetsplats", "Vintercykelprojektet", cykelkurser samt den årliga cykeldagen "Tack för att du cyklar-aktivitet". Nedan beskrivs två av de fem projekten.

Gå och cykla till skolan

Målet med projektet Gå och cykla till skolan är att minska bilskjutsande av barn till skolan. Effekten blir en tryggare trafikmiljö runt skolorna, ökad hälsa och koncentration för eleverna, grundlägger barnens trafikmognad och innebär en klimatvinst, mm. Målgruppen är alla Nackas skolor som har elever i årskurs F-6.

I projektet erbjuds skolorna tillgång till material för trafikundervisning samt följande aktiviteter:

- Bilfria veckan april/maj, där eleverna bjuds på cykelservice (i år deltar 10 skolor)
- Resvaneundersökning en vecka i maj
- Förskoleklasserna – utskick i augusti till alla 6-åringar som börjar skolan
- Nationella Gå och cykla-utmaningen (september – oktober)

Projektet cykla i vinter

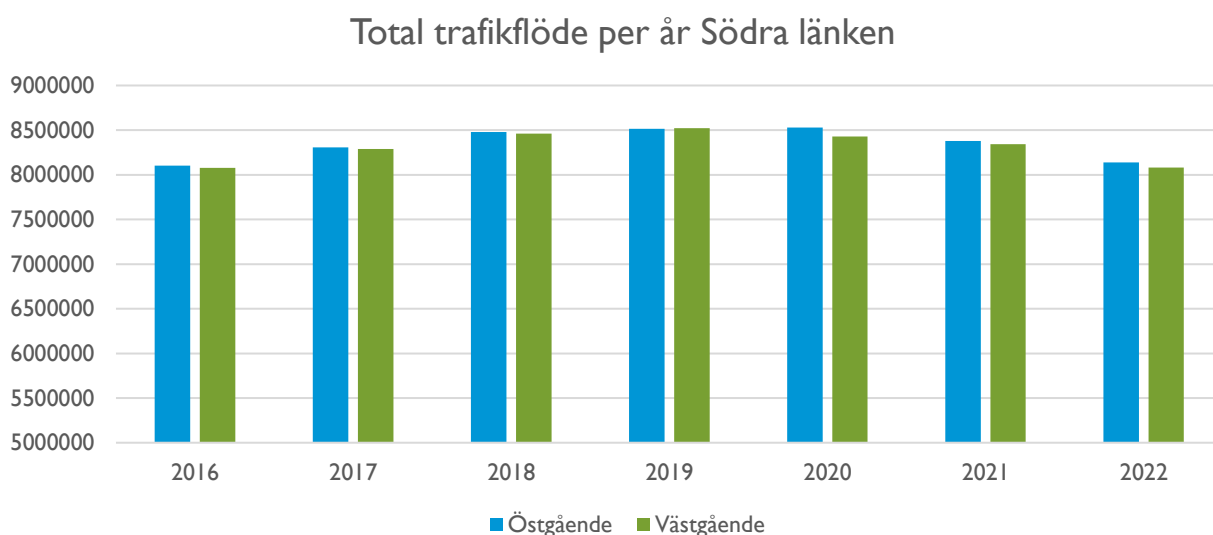
"Jag har efter en härlig vinter med mycket cykling till och från arbete bestämt mig att fortsätta med detta. Mycket tack var sparringen i detta projekt samt att det känts säkert med dubbdäcken."

Projektet genomfördes år 2022 för 7:e året i rad. Målet med projektet är att öka cyklingen året runt. Deltagarna får dubbdäck till sin cykel och på-montering av dem på en av Nackas cykelverkstäder. Den senaste vintern har 40 personer deltagit och 330 personer har varit med sedan starten. Det är ett populärt projekt med många intresseanmälningar. Deltagarna uttrycker sig positivt kring projektet som känner sig trygga att cykla med dubbdäcken 100 % uppger att de vill fortsätta cykla året runt.

5 Biltrafik

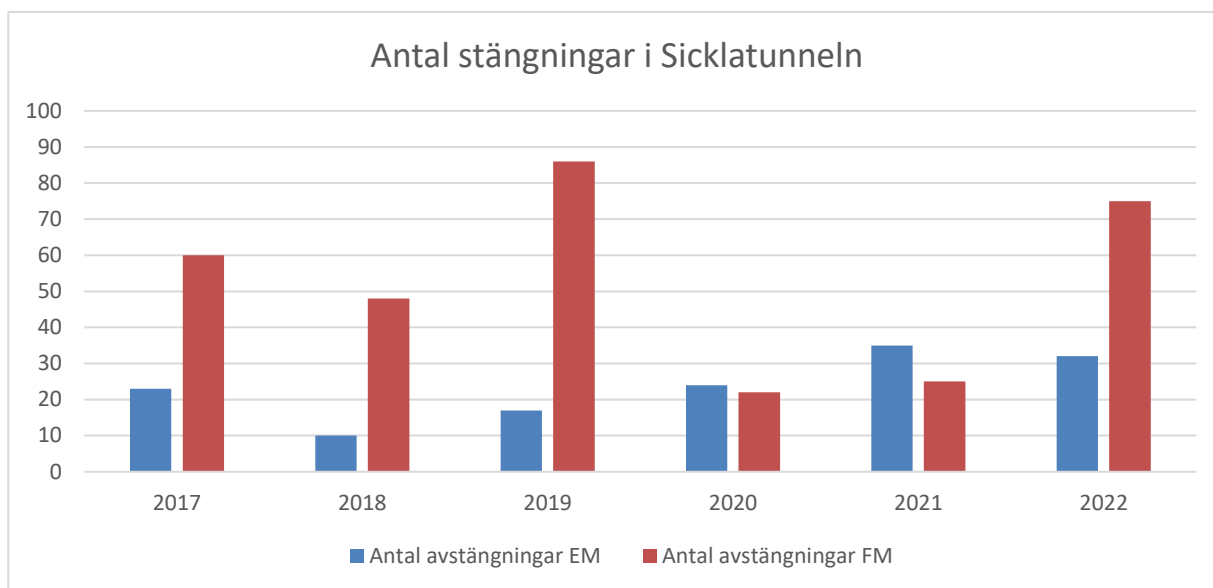
5.1 Södra länken

Södra länken fortsätter att vara en kapacitetsstark koppling mellan Nacka och city. I figur 27 syns det totala trafikflödet per år genom Södra länken. Det framgår att den allmänna belastningen totalt sett av trafik har minskat sedan 2019, vilket kan bero på att resenärerna som tidigare nyttjat Södra länken tar andra vägar och/eller minskat sitt bilåkande. Trots att det totala flödet har minskat framgår att det under maxtimmen fortfarande är hög belastning i Södra länken, likt tidigare år.



Figur 26. Trafikflöde genom Södra länken i båda riktningar, 2016–2021.

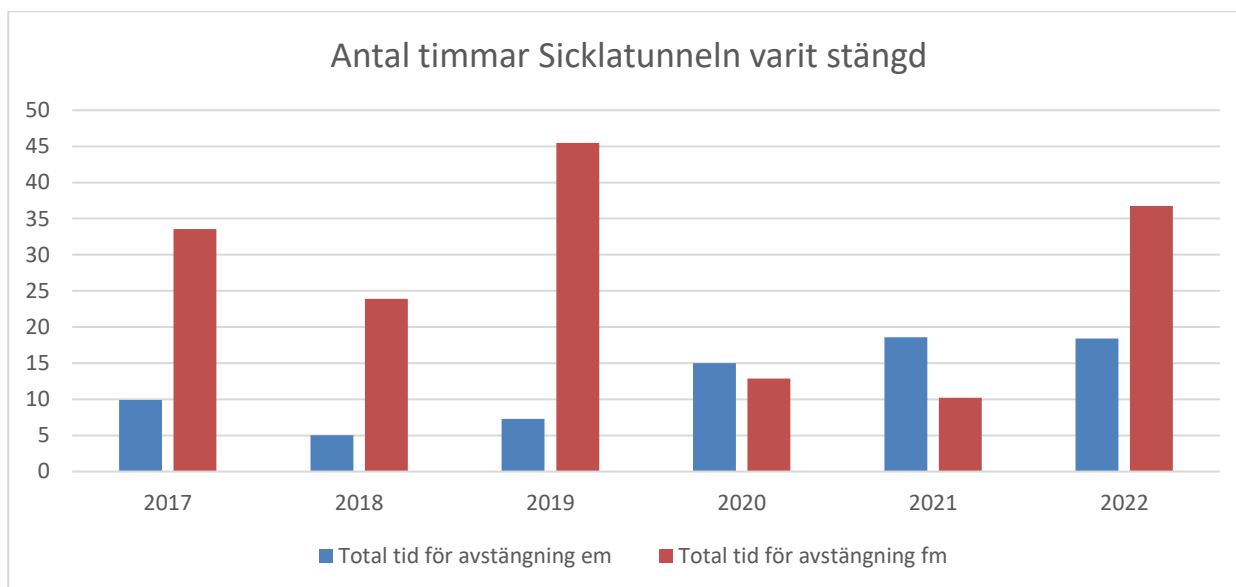
När Södra länken når sitt kapacitetstak eller när framkomligheten begränsas av andra anledningar, stängs infarten till Årstatunneln. Detta sker oftast under rusningstrafik. Eftersom brandrisk föreligger vid stillastående trafik då det saknas sprinklersystem eller annat brandhanteringssystem, måste tunneln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



Figur 27. Antal stängningar i Sicklatunneln i morgon- resp. eftermiddagsrusning 2017–2021.

Under 2021 hade antalet stängningar i Sicklatunneln legat i ungefär samma nivå som 2020, för år 2022 har antalet stängningar under förmiddagen ökat och börjar närma sig 2019-års siffror. Under eftermiddagen har antalet stängningar minskat något. Att stängningarna ökar innebär att resenärerna återgår till tidigare normalbeteende, det vill säga reser mer och under samma tidsperiod.

Antalet timmar och antalet stängningar av Sicklatunneln har en liknande utveckling.



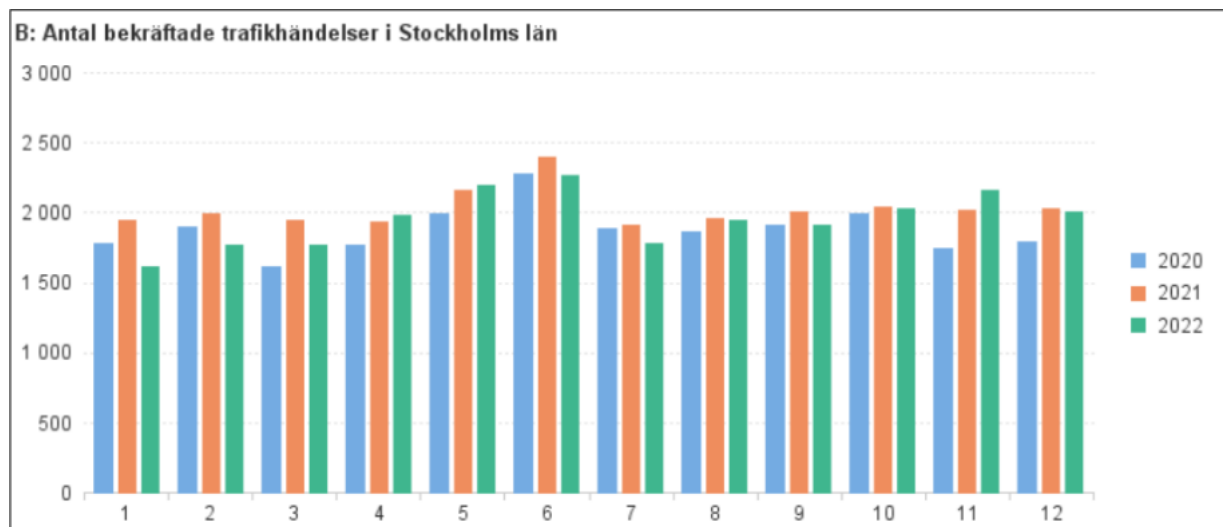
Figur 28. Antal timmar Sicklatunneln varit stängd i morgon- resp. eftermiddagsrusning 2017–2021.

Enligt statistik från Trafik Stockholm gjordes 5 av 107 stängningar i samband med olycka eller annan incident, och resterade stängningar skedde på grund av långsam kö.¹⁹

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.

5.2 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. Under tidigare år har vi sett en trend där antalet rapporterade händelser ökar. För 2022 ser vi en minskning av trafikhändelser i Stockholm län för majoriteten av månaderna.²⁰ Under enbart april, maj och november ökade trafikhändelserna under året. Troligtvis beror minskningen på ett minskat resande med fordonstrafiken, särskilt i rusningstrafiken, vilket innebär en minskad risk för att trafikhändelser kan ske.



Figur 30. Antal trafikhändelser registrerats hos Trafik Stockholm 2020-2022 redovisat per månad.

Vid en jämförelse från tidigare år har antalet stängningar ökat markant och att anledningarna till oplanerade stängningar i Södra länken beror på långsam kö.

Förutom stängningar på grund av långsam kö skedde en större händelse i Nackatrafiken under 2021, nämligen följande:

¹⁹ Statistik Trafik Stockholm, 2023-04-14.

²⁰ Trafikstörningsrapporten december 2022, Trafik Stockholm.

- **Den 27e maj, Sickla tunneln, Södra länken.** Tunneln var stängd från cirka 8.50 till 21.11 på grund av att en sten hade ramlat ner från bergväggen vid infarten till Sicklatunneln i Södra länken. Vid inspektion visade sig att flera stenar satt löst och behövde tas ned för att inte riskera hamna på vägbanan. Konsekvenser av stängningen innebar att det var kö som längst till Skvaltån, ungefär vid väg 222. Då stora delar av morgonrusningen hade hunnit passera, samt att det var klämdag, innebar händelsen inte en stor samhällsekonomisk kostnad.

5.3 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 förra 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 förbisetts, 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-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 Värmdöleden. Tabellen nedan innehåller dygnsvärden samt restider för morgonrusningen kl. 07-09 för vecka 42–43 år 2015–2022.²¹ 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	2022
Nacka-Norrtull	15,6 min	15,9 min	17,2 min	18,0 min	17,5 min	16,5 min	16,1 min	16,3 min
Nacka-Kista	21,2 min	20,8 min	22,3 min	23,1 min	22,6 min	21,5 min	21,7 min	21,7 min
Morgonrusning kl 07-09 vardagar v.42								
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Nacka-Norrtull	28,8 min	26,0 min	24,4 min	29,7 min	29,1 min	21,1 min	25,2 min	24,1 min
Nacka-Kista	32,3 min	29,6 min	29,7 min	35,0 min	34,3 min	26,2 min	30,5 min	29,0 min

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

Sett till dygnet så har restiden varit densamma sedan 2020, och liknar tiderna som var 2016 och 2017. Tiden i morgonrusningen ökade däremot år 2021 för att sedan minska år 2022 minska något. 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.

²¹ Data från Trafik Stockholm, 2023-05-17.

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 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.

Nacka-Stockholm city

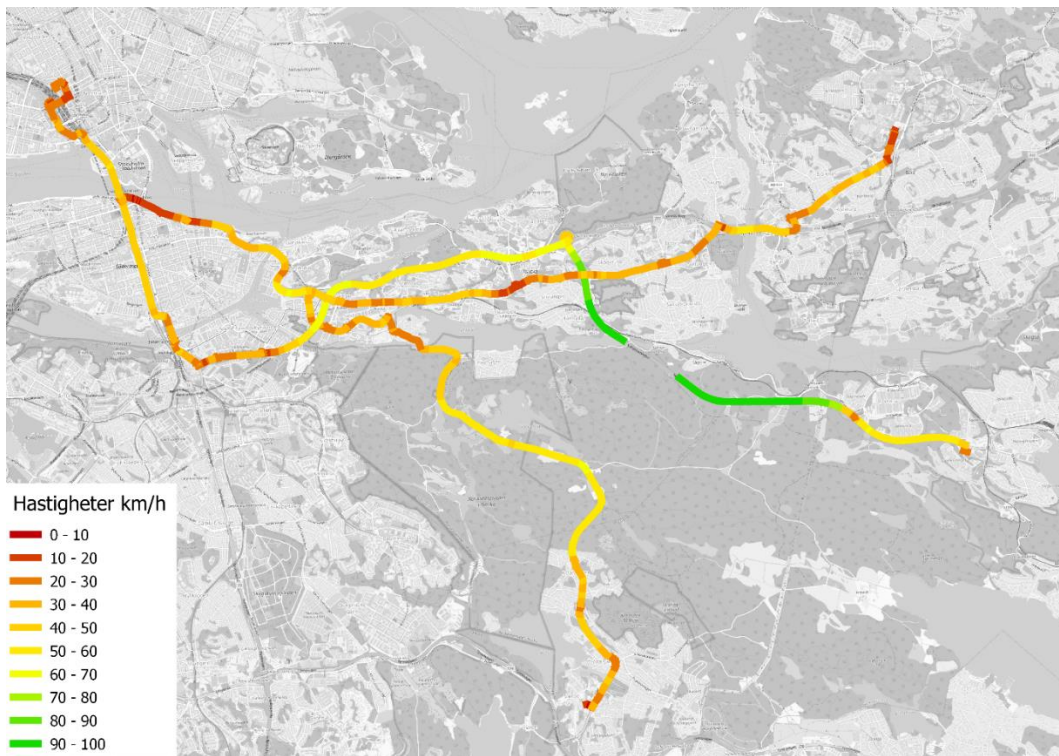
Vid granskning av samlade trafikdata för personbilstrafiken via GPS²² har jämförelser gjorts på tre sträckor med olika startpunkter i kommunen, men med samma målpunkt i Stockholms innerstad (Norra Bantorget). Jämförelsen har gjorts för mätning under en vecka under oktober månad. Observera att det finns 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.

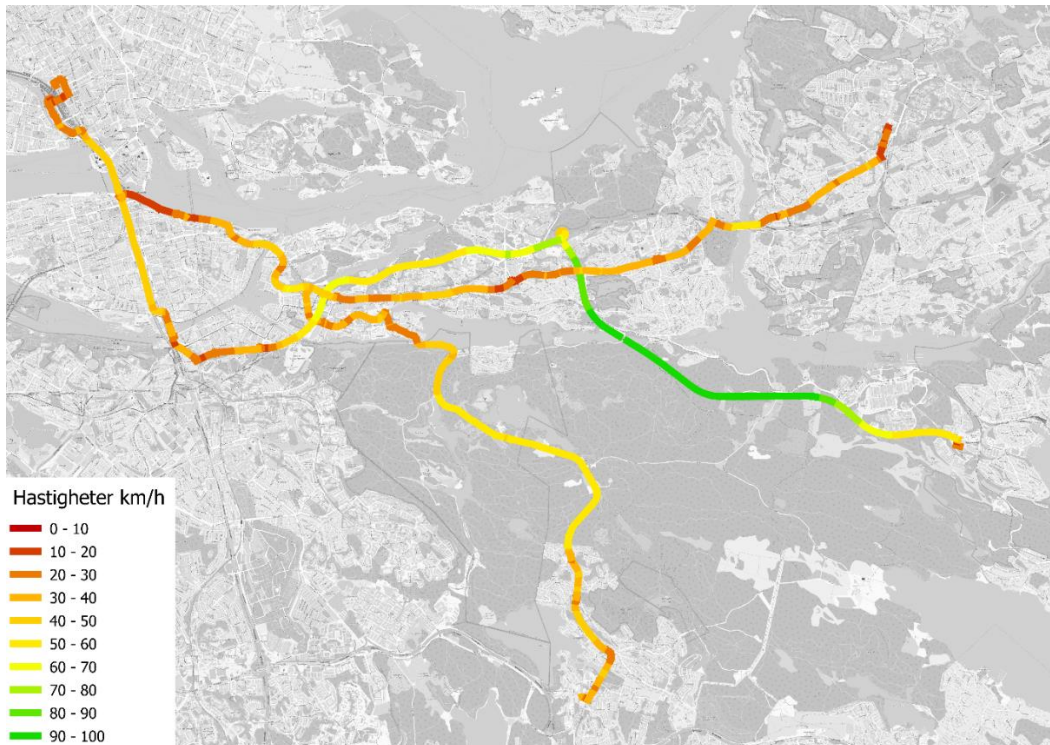
Nedan följer en redovisning över genomsnittlig hastighet i tre resanderelationerna under morgonrusningens allra värsta tid mellan kl. 8-8.30. Resvägen från Saltsjöbaden centrum inom kommunen går via Saltsjöbadsleden samt Värmdöleden, via Södra länken in till city. Resvägen från Orminge centrum inom kommunen 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 figurer med faktiska hastigheter på utvalda rutter för jämförelse mellan 2021 och 2022.

²² Data från trafikdataleverantören TomTom.



Figur 31. 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.



Figur 32. Faktiska hastigheter på utvalda rutter. Röda, orange och gula sträckor markerar lägre hastigheter, medan gröna sträckor markerar trafik som kör fortare. Vecka i oktober 2022 kl. 08-08.30.

Förändringarna är små mellan åren. För 2022 anas en liten förbättring avseende hastigheten på Värmdöleden intill Trafikplats Skvaltán, samt på Värmdövägen i höjd med Forumrondellen. Mellan Forumrondellen och Trafikplats Storängen syns dock lägre hastigheter. Utöver det ser det ut att vara något lägre hastigheter i södra länken mellan i höjd med Hammarby Sjöstad. Under 2021 ser vi att hastigheterna vid Trafikplats Fisksätra var låga, vilket berodde på reoveringen av broarna som går över Saltsjöbadsleden på platsen. Under 2022 när reoveringarna har färdigställt har hastigheterna ökat.

I

	Restid minuter (basvärde, kl. 00-02)			
	2019	2020	2021	2022
Saltsjöbadens centrum – City (via Södra länken)	21	20	20	20
Orminge centrum – City (via Värmdövägen)	23	27	24	24
Älta centrum - City	23	24	23	24

	Restid morgonrusning kl. 8-8.30			
	2019	2020	2021	2022
Saltsjöbadens centrum – City (via Södra länken)	35	29	32	32
Orminge centrum – City (via Värmdövägen)	47	43	49	46
Älta centrum - City	42	37	42	39

Tabell 2 nedan visas jämförelse i restid.

	Restid minuter (basvärde, kl. 00-02)			
	2019	2020	2021	2022
Saltsjöbadens centrum – City (via Södra länken)	21	20	20	20
Orminge centrum – City (via Värmdövägen)	23	27	24	24
Älta centrum - City	23	24	23	24

	Restid morgonrusning kl. 8-8.30			
	2019	2020	2021	2022
Saltsjöbadens centrum – City (via Södra länken)	35	29	32	32
Orminge centrum – City (via Värmdövägen)	47	43	49	46
Älta centrum - City	42	37	42	39

Tabell 2. Restidsjämförelse mellan åren 2019, 2020, 2021 och 2022

Basvärdet ligger på ungefär samma för alla tre åren. Restiden under morgonrusningen ligger på samma tid mellan Saltsjöbadens centrum och City, medan mellan Orminge respektive Älta till City har restiderna under framför allt morgonrusningen minskat jämfört med år 2021.

6 Sammanfattning och slutsatser

År 2022 har delvis fortsatt präglats av földeffekterna av pandemin med förändrade resandenivåer och ändrade resmönster. Samtidigt ser vi år 2022 en återgång i trafikflöden till 2019 års-nivåer, innan pandemins start. Konsekvenserna av det ekonomiska världsläget samt det minskande kollektivtrafikresandet påverkar kollektivtrafikens resurser och möjlighet till förbättringar. Trafikförvaltningen meddelar inför kommande trafikförändringsremiss (T24) att resenärsunderlaget inte bär kostnaderna för att ha kvar ett lika stort trafikutbud som tidigare. Under året har fortsatt fokus legat på att locka tillbaka resenärerna efter pandemin. Regionen har lanserat det nya SL-kortet samt andra funktioner med syfte att utöka flexibiliteten. Satsningar har även genomförts inom ramen för förbättringar för framkomligheten och tryggheten. Sedan restriktionerna (smittskyddsåtgärder, deltagarantal på sammankomster, rådet att arbeta hemifrån m. fl.) släpptes under februari 2022 har det skett en viss återhämtning i kollektivtrafikresandet, men antalet resenärer är ännu inte tillbaka på den nivå som var innan pandemin. För länet har antalet kollektivtrafikresenärer sjunkit från totalt 3,1 miljoner år 2019 till 1,9 miljoner år 2021. I Nacka har antalet kollektivtrafikresenärer det senaste året (2022) ökat marginellt. Positiva tendenser kan ses för år 2023 till en god återhämtning och en eventuell ökning avseende antalet bussresenärer i Nacka.

Intressant är att utvärdera hur förändringar i bränsleprisernas påverkar resmönster. 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, vilket har fortsatt öka även under 2022 : Resultatet är att SL-taxan nu är lägre än övriga färdmedelspriser vid en indexerad jämförelse.

Trots återhämtning sedan pandemin fortsätter en oro finnas för hur kollektivtrafiken kommer att förändras under kommande år. Under 2022 har de större infrastrukturprojekten, tunnelbanans utbyggnation och Nya Skurubron, fortsatt påverka 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. 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 2022 om inte åtgärder tas. Innan tunnelbanan är på plats och bussterminalerna i Slussen samt i Nacka är färdigbyggda och ett nytt busslinjenät är på plats, finns risker för temporär försämring av kollektivtrafiken.

För kommunens del är det visäntligt att fortsätta omvärldsbevaka och med god framförhållning samordna planerna med Trafikförvaltningen och bussoperatörerna så att det är möjligt att genomföra justeringar avseende till exempel rutter och hållplatslägen. Alla trafikpåverkande projekt behöver också beakta kollektivtrafik, gående och cyklister utifrån de förutsättningar som ges i kommunens dokument *Trafikföringsprinciper under byggtid*. 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 och för att lyckas återgå till samma andel resande med kollektivtrafiken som innan pandemin. Med förändrade resandenivåer och ändra resmönster blir det dock en större utmaning att förutse trafiken och det kan bli svårare att på förhand inse var flaskhalsar i vägnätet kan uppstå.

Ett kollektivtrafikfärdmedel som inte har haft en negativ resenärsutveckling är båttrafiken. Antalet resenärer på linje 80 har ökat med 40 procent sedan föregående år, primärt under vår- och sommarmånaderna. Även antalet resenärer på linje 83 har ökat, men där visar resandestatistiken att linjen snarare är populär under höstmånaderna.

Restiderna för fordonstrafiken år 2022 ökar totalt i Stockholms län och trafikbelastningen fortsätter att öka i snitt över tid. Sett till dygnet har restiderna varit densamma mellan Nacka och Norrtull respektive Kista sedan år 2020. Tiderna för morgonrusningen ökade däremot under 2021 för att sedan minska år 2022. För Nacka fortsätter Södra länken vara en kapacitetsstark koppling mellan Nacka och City. När Södra länken når sitt kapacitetstak eller när framkomligheten begränsas av andra anledningar, stängs infarten till Årstatunneln. Detta sker oftast under rusningstrafik. Den allmänna belastning i Södra länken har totalt sett minskat sedan 2019, vilket kan bero på att resenärerna som tidigare nyttjat Södra länken tar andra vägar, det kan även bero på ett minskat bilåkande. Trots att det totala flödet har minskat ser vi att det under maxtimmen fortfarande är hög belastning, likt tidigare år. Under 2021 hade antalet stängningar i Sicklatunneln legat på ungefär samma nivå som år 2020, men för år 2022 har antalet stängningar under förmiddagen ökat och närmar sig antalet stängningar som innan pandemin. Under eftermiddagen har antalet stängningar minskat något, vilket kan bero på att antalet resenärer under den tidsperioden är mer utspridd. Att stängningarna generellt ökar innebär att resenärerna återgår till tidigare normalbeteende, det vill säga reser mer och under samma tidsperiod. De oplanerade stängningarna beror primärt på långsam kö i tunneln.

Cykeltrafiken håller också på att återhämta sig till samma resandenivåer som innan pandemin. Faktorer som påverkar förändring av antalet cykelresor kan variera och är svåra att analysera. Nya resmönster kan vara effekterna till ökningen under år 2020, när allt fler valde att arbeta på distans och att antalet arbetsresor gick ner och att fler valde att ta 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 rådda under 2021 jämfört med 2020. Nya arbetssätt efter pandemin möjliggör att många hel- eller delvis arbetar hemifrån. Därför är det positivt att se att många väljer att cykla och att antalet cykelpassager har generellt ökat under 2022 jämfört med år 2021. Cykelresorna har dock inte ökat i den takt som förväntats, vilket kan förklaras av att icke-resorna har ökat till följd av mer hemarbete. Det innebär att färre reser sker totalt sett, sedan innan pandemins start. Det gäller inte enbart cykeltrafiken, utan även alla trafikslag, vilket är en positiv trend inom ramen för hållbart resande.

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 samt inom Nacka kommun. Utvecklingen kan leda till sämre framkomlighet än idag vid många platser under vissa tider på dygnet, framför allt fram tills att tunnelbanan är färdigutbyggd. Detta påverkar kollektivtrafiken likväl som biltrafiken. Potentialen för pålitliga restider för cykeltrafiken och båtresandet är hög vilket kan vara förklaring i den höga ökningen av framför allt båtresenärer.

Öppenhet och mångfald

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