



UPPFÖLJNING FRAMKOMLIGHET I NACKA 2023

INNEHÅLL

1. BAKGRUND OCH SYFTE	3
2. LÄGET I NACKA OCH I REGIONEN	5
2.1 Nacka och regionens tillväxt	5
2.2 Trafikmängder, bilinnehav, priser och befolkning	8
3. KOLLEKTIVTRAFIK	12
3.1 Busstrafik	12
3.2 Spårtrafik	17
3.3 Sjötrafik	17
4. CYKELTRAFIK	20
4.1 Uppföljning av cykelresor i kommunen	20
4.2 Cykelprojekt	24
4.3 Beteendepåverkande projekt	27
5. BILTRAFIK	28
5.1 Södra länken	28
5.2 Oplanerade störningar	30
5.3 Utvalda rutter för restidsuppföljning med bil	31
5.4 Nya Skurubron	35
6. SAMMANFATTNING OCH SLUTSATSER	36

1. 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. I juni 2017 passerade Nacka kommun 100 000 invånare, under 2023 uppgick den totala folkmängden i Nacka till drygt 111 000¹ personer. Fram till 2030 beräknas befolkningen växa i snitt med cirka 1 200 personer per år till ungefär 120 000 invånare år 2030, och år 2040 väntas folkmängden uppgå till över 134 000 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 åttonde i sitt slag som följer upp framkomlighetsåtgärder och restider för 2023.

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.

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 presenteras gäller för tidsperioden 2015–2023. 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.

1 Statistik från Statistiska Centralbyrån, hämtat, 2023-04-10

2 Framkomlighet i Nacka.



Figur 1. Utdrag ur Framkomlighetsstrategin.

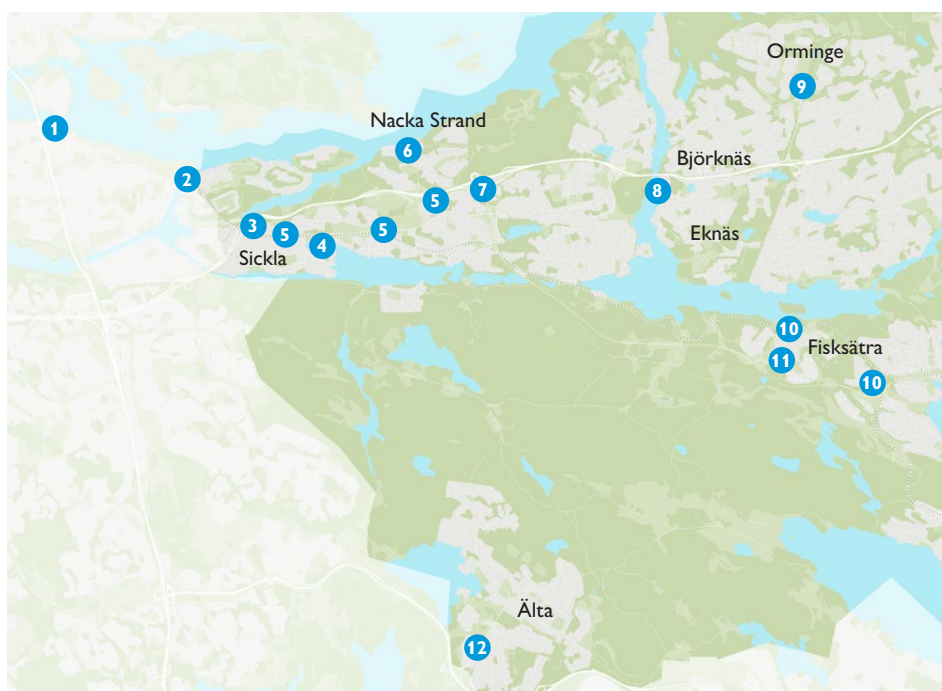
2. LÄGET I NACKA OCH I REGIONEN

2.1 NACKA OCH REGIONENS TILLVÄXT

Hela Stockholmsregionen står inför en stark befolkningstillväxt och år 2035 beräknas hela länet ha drygt 2,7 miljoner invånare, från dagens drygt 2,5 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 2023 har flera infrastrukturåtgärder pågått och haft inverkan på framkomligheten i Nacka. Projekten beskrivs i kapitlet och dess placering syns i figur 2.



Figur 2. Karta med projekt som pågått under 2023.

3 Region Stockholm, Befolkningsprognos – Befolkningsutveckling för Stockholms län, hämtad 2024-04-04

1. **Ombyggnation av Slussen.** Här fortsätter ombyggnationen av en ny sluss mellan Mälaren och Saltsjön, en ny bussterminal i Katarinaberget, samt en ny trafikplats i ytläge mellan Gamla stan och Söder. Bussterminalen och Saltsjöbanan med ändstation Slussen väntas stå färdig 2027. Mer om Slussen i *avsnitt 3.1.4*.
2. **Renovering av Danviksbron** påbörjades under hösten. Bron behöver totalrenoveras för att säkerställa ett tryggt och hållbart resande för båt- och kollektivtrafiken. Framkomligheten har varit god för samtliga trafikslag med undantag för vissa avstängningar nattetid.
3. **Projekt Värmdövägen och Sickla bro.**
Under april månad stängdes Sickla industriväg återigen av för genomfart och trafiken på Värmdövägen kommer att ledas om till en tillfällig väg vid Sickla bro.

Med anledning av ombyggnationen av Sickla bro flyttades tvärbanans ändhållplats vid Sickla station tillfälligt till Uddvägen våren 2023. Här sker bytet mellan tvärbanan och buss genom nya busshållplatserna Sickla västra, som ersätter busshållplatsen Sickla bro.

Under våren 2023 la projekt Värmdövägen om trafiken på Värmdövägen ner på Saltsjöbanans spårområde. Den nya trafiklösningen gör att det blir lättare för alla trafikslag att ta sig fram under tiden som Värmdövägen byggs om.

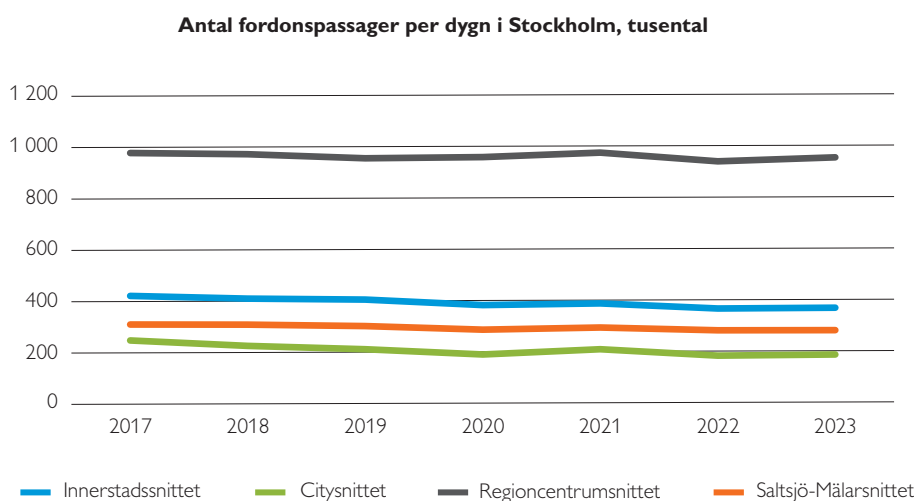
4. I **Kyrkviksparken** ska det byggas en ny park med en dagvattendamm och ett skyfallsstråk. Omledning av trafiken vid parken startade i slutet av hösten.
5. **Utbyggnationen av tunnelbana till Nacka.** Den preliminära tidplanen för när tunnelbanan är klart för drift är år 2030. Sista åren med arbeten kommer att ge mindre påverkan i markplan och därför mindre påverkan på framkomligheten. Arbetet med utbyggnad av tunnelbanan till Nacka har fortsatt under året. 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. Även flytt av busshållplatser har förekommit. Gående och cyklisterna har kunnat ta sig fram, dock bitvis via tillfälliga gång- och cykelvägar.
6. I **Nacka strand** har byggnationer av flertalet bostäder pågått under året. Korsningen Augustendalsvägen/Lokomobilvägen slutfördes under första delen av året. Ledningsomläggningar intill och på busstorget vid cirkulationen vid Nacka strand har pågått under större delen av hela året och slutfördes under slutet av året. Arbetena har inneburit tillfälligt flyttade busshållplatser och reglerhållplatser. Sammantaget har framkomligheten för busstrafiken varit begränsad.
7. **Trafikplats Skvaltán.** Trafikverket bygger om trafikplats Skvaltán för att anpassas till kommande projekt i området. Trafikplatsen ska få en ny in- och utfart i nordväst med en koppling till Jarlaberg. Arbetet med trafikplatsen påbörjades hösten och hade under året ingen större trafikpåverkan.

8. **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 asfalterade gång- och cykelvägar i olika etapper. Den nya bron stod klar i juli 2023, och med färdigställandet kom även infrastrukturavgiften från 1 oktober 2023. Den gamla bron kommer att renoveras från hösten 2024 och väntas stå klart 2026. I samband med pågående arbeten och framdriften i projektet följs trafikflödena över tid. Statistik redovisas i *avsnitt 5.4*.
9. **Ombyggnationer i Orminge centrum.** Byggnation av den nya bussterminalen pågick under året och den norra delen av Kanholmsvägen samt Edövägen har varit stängd i etapper för trafik i viss riktning. Sammantaget har framkomligheten för samtlig trafik varit begränsad, särskilt tredje man i området.
10. **Upprustning av Saltsjöbanan.** Region Stockholm rustar upp Saltsjöbanan för att öka kapaciteten och turtätheten. I Tattby och Fisksätra har byggnationen av mötesstationerna fortsatt pågått. Utmed spåret i Sickla är det flera projekt som påverkar spårområdet och därför har Saltsjöbanan varit helt avstängd under 2023 och trafiken har ersatts med buss.
11. **Ombyggnationer i Fisksätra.** Kommunens arbete med multisporthallen och bostadsbyggnationer intill Fisksätravägen fortsatte under året. I samband med ombyggnationen av Saltsjöbanans plattform och byggnationen av mötesstationen så har trafiken påverkats utmed vägen.
12. **Älta centrum.** I Älta centrum ska de centrala kvarteren byggas ut för att skapa en levande mötesplats med bostäder, kultur, handel och service. Under året förekom fortsatta arbeten där utbyggnationen innebar begränsad framkomlighet för samtlig trafik, särskilt för gående och cyklister området.

2.2 TRAFIKMÄNGDER, BILINNEHAV, PRISER OCH BEFOLKNING

Trafikmängder, bil

Det årliga genomsnittet för trafikmängderna i regionen har förändrats marginellt. De senaste sju åren visar att trafiken legat stabilt eller sjunkit något över innerstadssnittet, Saltsjö-Mälarsnittet och citysnittet samt i de yttre delarna av länet. I figur 3 synliggörs skillnaden mellan trafik närmare innerstaden och i övriga länet. Mer information om hur exempelvis restiden mellan olika målpunkter sett ut, samt hur trafikflödet har sett ut i Södra länken under år 2023 beskrivs i kapitel 5.



Figur 3. Antal fordonspassager per dygn i Stockholm.

Trafikmängder, kollektivtrafik

Delar av statistiken för kollektivtrafik ligger ett år efter i rapporteringen så data som redovisas är både från 2022 och år 2023.

I kollektivtrafiken har ett stort trendbrott skett på grund av pandemin. Sedan 2014 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 2019 drygt 3,1 miljoner. Under 2020 sjönk antalet till endast 2 miljoner och under 2021 hade antalet sjunkit ytterligare till drygt 1,9 miljoner. År 2022 ökade antalet i takt med pandemins avtagande, till 2,3 miljoner påstigande. År 2023 uppgick samma siffra till nästan 2,6 miljoner. För Nacka syns utvecklingen av antalet påstigande resenärer i tabell 1, där jämförelsen visar på en minskning på 19 procent sedan 2019.⁴

2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
67 000	67 000	70 000	73 600	73 900	77 800	52 700	53 000	65 300	63 000

Tabell 1. Antalet påstigande kollektivtrafikresenärer en vintervardag i Nacka år 2013–2023.

4 Fakta om SL och länet 2022. Trafikförvaltningen, Region Stockholm.

Bilnehav & Elbil

Avseende regionens och kommunens bilnehav kan vi se stora förändringar. Det blir totalt sett fler bilar vilket delvis är kopplat till den ökande folkmängden men bilägandet per invånare minskar också vilket redovisas i tabell 2.

	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
	2023	287	479
Täby	2017	356	430
	2018	355	427
	2019	354	424
	2020	361	430
	2021	361	427
	2022	355	419
	2023	350	411
Stockholms län	2017	272	404
	2018	269	398
	2019	266	394
	2020	273	399
	2021	276	400
	2022	271	396
	2023	267	394

Tabell 2. Antal fysiska personens bilar per 1000 invånare samt antalet bilar per 1000 invånare.⁵

5 Statistik från Trafa, hämtad 2024-04-01

I Nacka fanns det 287 privatägda personbilar per 1 000 invånare år 2023, jämfört med 291 för 2022. Trenden nedåt syns även i andra kommuner i länet. Statistiken för förmanbilar 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.

Den positiva trenden för Nackas del fortsätter för utvecklingen av antalet elbilar, vilket innebär att antalet elbilar (exklusive hybrid) i kommunen fortsätter öka, och att antalet nästan har fördubblats varje år sedan år 2018. Ökningen är stor i hela Region Stockholm. I tabell 3 syns förändringarna över tid samt en jämförelse mellan Nacka, Täby, Stockholm samt i relation till hela Stockholms län. Nacka är en fortsatt stark motor i regionens omställning till en elektrifierad fordonsflotta.

År	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Nacka	218	299	719	1 312	2 630	4 587	7 756
Täby	116	186	392	666	1 230	1 989	2 741
Stockholm	1 881	2 660	5 004	9 522	17 040	28 663	49 259
Stockholms län	3 669	5 293	10 285	19 149	36 721	63 710	103 982

Tabell 3. Total mängd elbilar (exklusive hybrid) i olika delar av regionen. ⁶

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.

I kommunen pågår arbetet med att bygga ut infrastrukturen för laddning av elfordon och andra förnybara drivmedel. Kommunens målsättning är att delvis etablera laddpunkter på allmän platsmark samt kvartersmark, men även att fortsatt identifiera lämpliga platser på kommunal mark. Ambitionen är även att ha tydliga rutiner för hantering av laddinfrastruktur i uppstarten av stadsbyggnadsprojekt, samt att se över vilka pågående projekt som kan kompletteras med laddinfrastruktur.

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. Kommunens fortsatta arbete 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.

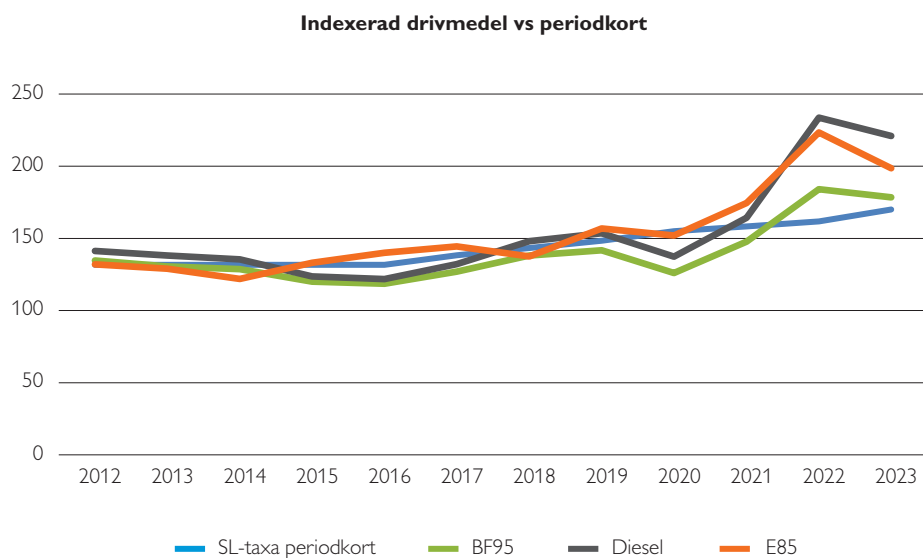
⁶ Statistik från Trafa, hämtad 2024-04-01

Parkering

Det är inte enbart fysiska investeringsåtgärder som påverkar framkomligheten. Sedan december 2015 har kommunen parkeringsavgifter på de allmänna gatorna på Västra Sicklaön. År 2021 hade kommunen 2 270 ärenden på fordon med anmärkning kopplat till avgift, det vill säga att ett fordon parkerats utan att erlägga avgift på avgiftsbelagda parkeringsplats eller utan att inneha giltigt boendeparkeringsstillstånd. Anledningen till antalet var kommunens förbättrade parkeringsövervakning, men samtidigt att felparkeringarna i sig ökat. År 2022 hade antalet ärenden åter sjunkit igen till 1 663, vilket beror på att fler har parkerat rätt och tillgängligheten till parkering ökat. Antalet sjönk även marginellt till under år 2023 och det låga antalet kan bland annat kopplas till det förändrade resandet efter pandemin. Den totala intäkten för felparkeringsavgifter minskade med 0,2 miljoner kronor från 6,4 miljoner till 6,2 miljoner kronor år 2022, och minskade även marginellt år 2023 till 6,1 miljoner. Timavgiften, boendetaxan och dygnspriset har legat oförändrat under 2023.

Priser

Bensinpris och taxa i kollektivtrafiken är faktorer som påverkar resandet. Utvecklingen på dessa områden syns i figur 4.



Figur 4. 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. Under 2023 har priset på bränsle minskat från föregående år på helårsbasis. SL-taxan har över tid inte ökat som bränslepriserna. SL-taxan är fortsatt 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. 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 2016–2023 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.

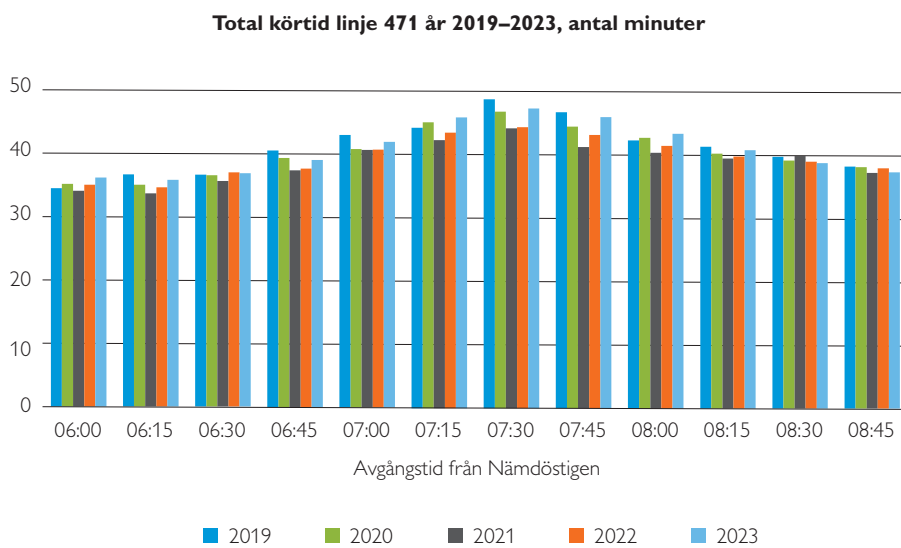


Figur 5. Rutter för de utvalda busslinjerna 471, 410 och 801.

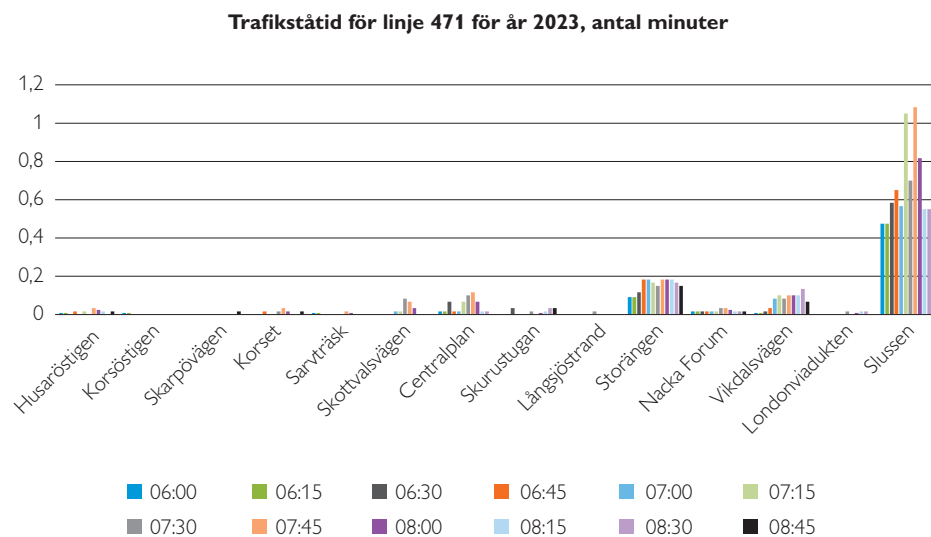
3.1.1 Linje 471 Orminge – Slussen

För linje 471 har körtiden generellt ökat år 2023 jämfört med året innan, på avgångarna mellan 06.00 och 8.00. Historiskt sett sticker inte körtiderna ut över tid, vilket förmodligen beror på ökad vägtrafik och högre trängsel i vägnätet. Körtiderna mellan år 2019 och 2023 för linje 471 presenteras i figur 6.

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 och 08.30. För år 2022 och 2023 ser vi inga stora förändringar. Vid hållplats Centralplan ser vi att köerna har varit något högre år 2023. Trafikståtiden är fortsatt som längst vid hållplatserna Storängen, Vikdalsvägen och Slussen, vilket presenteras i figur 7. Anledningen är troligtvis de pågående trafikpåverkande arbetena utmed Värmdövägen, samt vid Slussen.



Figur 6. Körtider för linje 471 under förmiddagens maxtimme i minuter.

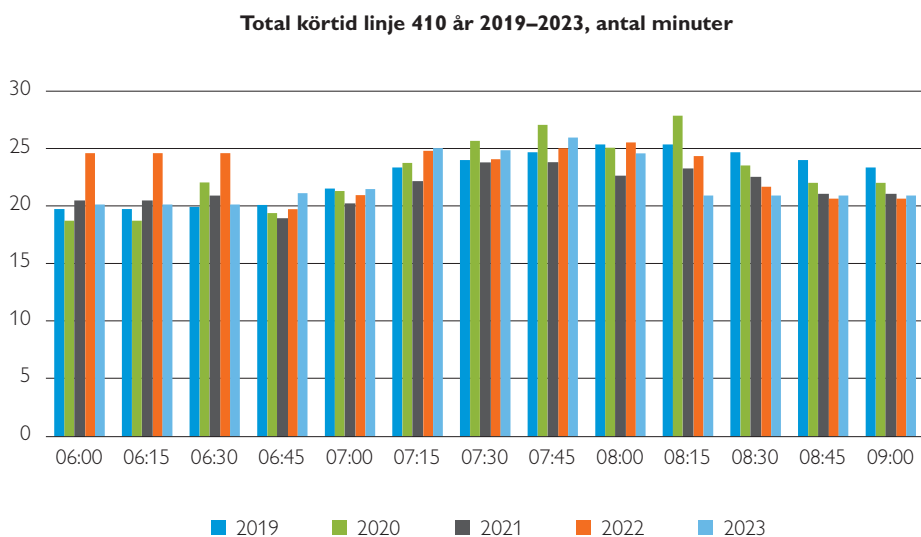


Figur 7. Tid i kö i minuter för linje 471 per hållplatssträcka under förmiddagens maxtimme.

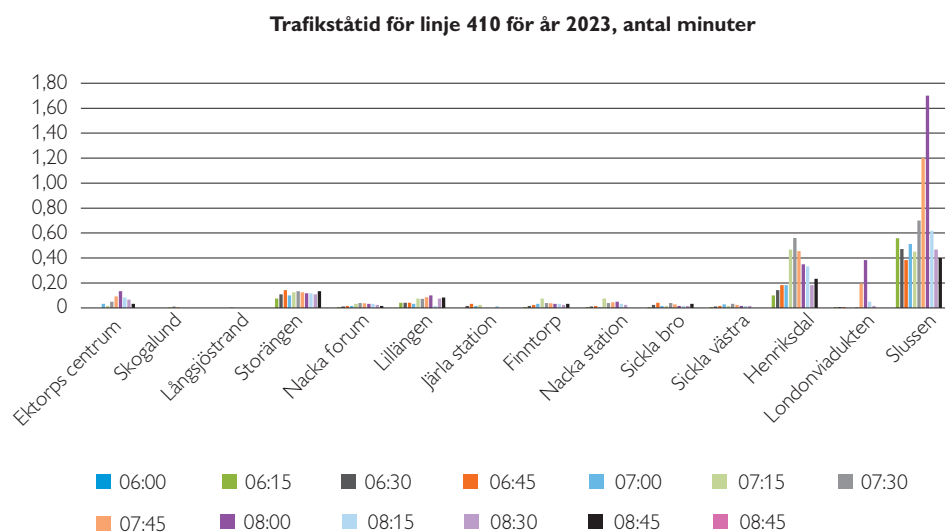
3.1.2 Linje 410 Ektorp Centrum – Slussen

För linje 410 har körtiderna generellt ökat år 2023 i jämförelse med året innan, mellan kl 06.45 och 07.45. Historiskt sett har den totala körtiden inte ökat, däremot hade restiderna på linjen under 2022 glesats ut över hela morgonrusningen, vilket inte syns under 2023. Däremot finns inte längre en lika tydlig peak vid avgångarna runt kl 08, som år 2019 och tidigare. Hur linjens totala körtid har sett ut mellan 2019–2023 syns i figur 8.

Historiskt syns en markant nedgång i kötid på de allra mest trafikerade sträckorna, Sickla bro-Henriksdal, samt Henriksdal-Slussen, på linjen. Vid en jämförelse mellan 2022 och 2023 har köerna vid Lillängen minskat, däremot har köerna vid Londonviadukten och Slussen återigen ökat, vilket presenteras i figur 9. Fortsatt är kötiden som längst vid Henriksdal och Slussen, vilket primärt troligtvis beror på den höga belastningen i trafiksystemet samt ombyggnationen av Slussen.



Figur 8. Körtider för linje 410 under förmiddagens maxtimme i minuter.

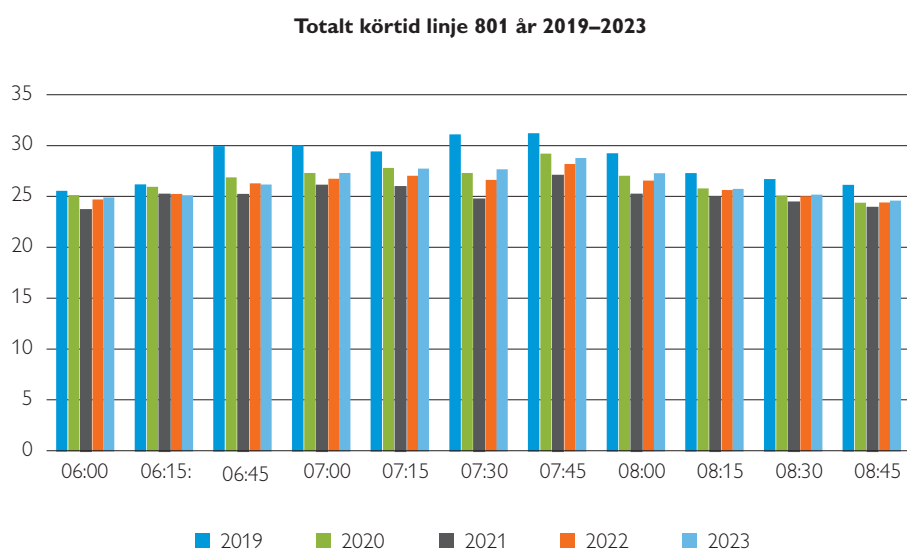


Figur 9. Tid i kö i minuter för linje 410 per hållplatssträcka under förmiddagens maxtimme.

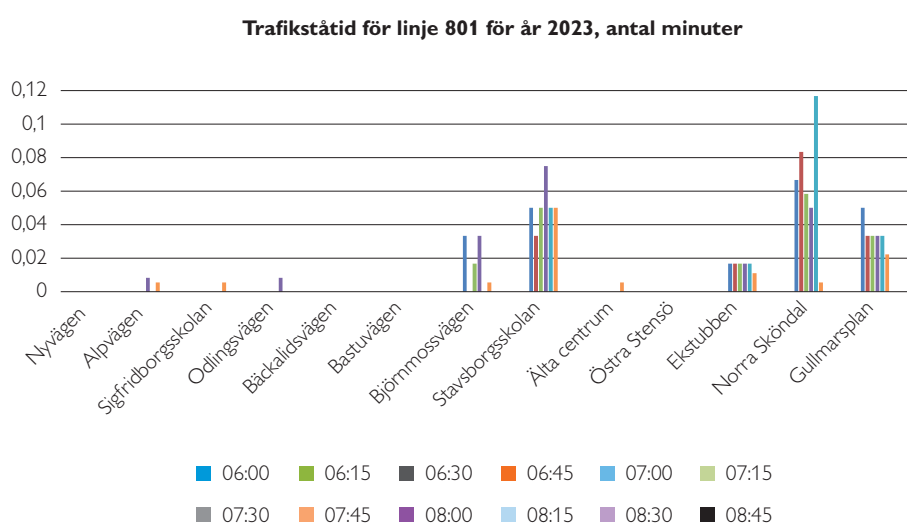
3.1.3 Linje 801 Gullmarsplan – Älta gård

För linje 801 från Älta till Gullmarsplan har körtiden för bussen minskat under 2020 och 2021 jämfört med tidigare år, men år 2022 och 2023 har körtiderna börjat öka igen. Körtiderna har ökat på nästan alla avgångar mellan kl 06.00 och 08.45.

Över de senaste åren syns dock att linjen under förmiddagens maxtimme har marginella skillnader i körtiderna, vilket är positivt. Vid jämförelse med föregående år har körtiderna under 2023 primärt ökat vid Björnmossvägen, Stavsborgsskolan, Älta centrum samt Norra Sköndal. Längst trafikståtid finns fortfarande vid hållplatserna Stavsborgsskolan, Norra Sköndal och Gullmarsplan. I figur 11 redovisas hur köerna för år 2023 sett ut, där exempelvis trafikståtiden i Norra Sköndal maximalt uppgått till cirka 6 sekunder.



Figur 10. Körtider för linje 801 under förmiddagens maxtimme i minuter.



Figur 11. 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 2023. Keolis beskriver det som utmanande att bedriva tidtabellsstyrd trafik i Nacka under 2023 då det pågår många stora arbeten samtidigt som försvårar framkomligheten och leder till köer.

3.1.4. Slussen

Under 2023 har flera omledningar runt Slussen påverkat trafiken, men inga större försämringar har skett avseende framkomligheten förbi området. Några av de större händelserna inom projektet under året är att Munkbrokajens västra del öppnade i april, att arbetet med västra lågbron har tagit form och ytskikt för cykelbanor och gångbanor är färdiga (bron planeras öppna för allmänheten sommaren 2024), att stadsgårdstunnelns skal har gjutits klart och trafik kör nu i tunneln, samt att Katarinahissen har öppnat för allmänheten.⁷

Arbetet med den nya bussterminalen i Katarinaberget har fortsatt, där exempelvis större montage i ankomst-, avgångs- och vänthall är klara, avgångshallen har asfalterats, vänthallen har målats, installation av ventilation och brandgaskanaler har påbörjats, västra entréns trappor har börjat monteras, samt att Borgmästartrappan har börjat återställas och att en hiss har installerats intill Lokattens trappor.

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 hösten 2025 och hela trafikanläggningen 2027. Arbeten längs Stadsgården och överdäckningen av Stadsgårdsleden kan inte påbörjas förrän busstrafiken flyttas till en temporär plats. Om flytten inte skulle genomföras påverkas bland annat återläggningen av Saltsjöbanan och stora delar av Slussenområdet skulle förbli en byggarbetsplats längre än förväntat. Den temporära terminalen anläggs vid Stadsgårdsterminalen där på- och avstigning från bussarna sker. Den temporära bussterminalen beräknas tas i drift den vid tidtabellsskiftet i augusti 2024.⁸

7 Slussens årsresumé 2023, Stockholm växer. Stockholm stads hemsida.

8 Ny tillfällig bussterminalen vid Slussen, Stockholm växer, Stockholmstads hemsida.

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 upprustningen 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 utgör Saltsjöbanan en viktig, kapacitetsstark koppling för Nacka till och från Slussen.

Mycket statistik för kollektivtrafiken ligger efter med ett år, därmed redovisas siffror för 2022 i stället för 2023. 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 2022 var ca 14 000, vilket är en minskning från år 2019 (17 200 påstigande) men en ökning från år 2021 då antalet uppgick till cirka 12 000. Stationerna med flest antal påstigande resenärer under 2022 var Igelboda station (3 300), Fisksätra (2 100) och Slussen (2 100).⁹

Andel sittplatser som är utnyttjade är också lågt. Under en vintervardag 2022 nyttjades 15 procent¹⁰ av sittplatserna på banan, vilket innebär att andelen inte har ökat sedan 2019 då nivån låg på samma procent.

Saltsjöbanan har sedan 2016 inte trafikerat sträckan mellan Slussen och Henriksdal. Under år 2023 har Saltsjöbanan inte trafikerats alls och ersatts istället med bussar till och från Slussen. Trafikeringen planeras att öppna partiellt framöver till dess att Slussen står klart år 2027.

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.

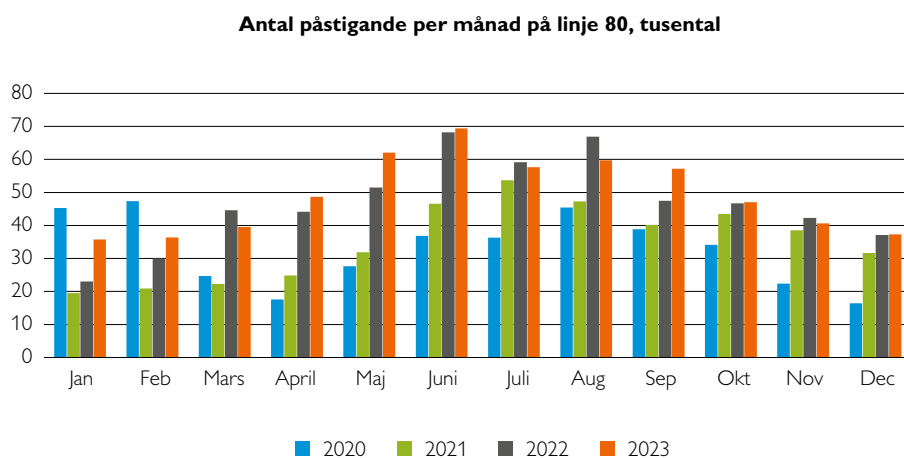
Under 2023 trafikerade pendelbåtlinje 80 och 83 kommunen. En ny pendelbåtlinje, 84 får trafikstart i april 2024. Linjen kommer att trafikera Stockholm – Norra Lagnö – Ålstäket via hållplatserna Strömkajen, Slussen, Riset, Koviksudde, Norra Lagnö och Ålstäket. Med stopp vid Riset finns en möjlighet till byte till linje 83. Linjen kommer att ge stora restidsvinster för målpunkterna längre ut i systemet.

9 Fakta om SL och länet 2022. Trafikförvaltningen, Region Stockholm.

10 Fakta om SL och länet 2022. Trafikförvaltningen, Region Stockholm.

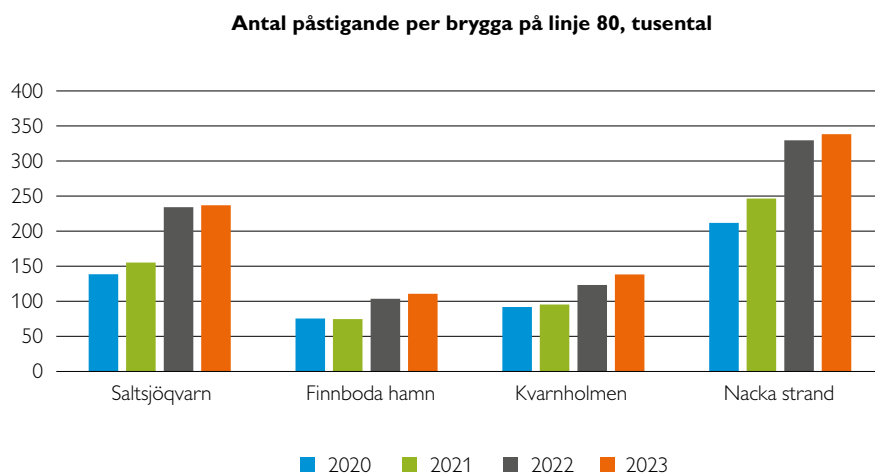
Linje 80

Pendelbåtlinje 80 trafikerar sedan den 1 januari 2020 Nybroplan–Nacka–Lidingö–Frihamnen–Ropsten–Storholmen–Ropsten. Linjen är populär och innan pandemin bröt ut ökade resandet på linjen konstant. På grund av pandemin minskade resandet med linjen drastiskt under april 2020, för att sedan långsamt öka under sommaren. Under 2023 var den totala ökningen av antalet påstigande på bryggor i Nacka cirka 6 procent jämfört med föregående år (2022). Mellan åren 2021 och 2022 ser vi att antalet påstigande ökade med över 30 procent. I antal resor är sommarmånaderna fortfarande klart populärast med flest påstigande totalt sett, där juni har flest antal påstigande resenärer, vilket redovisas i figur 12.



Figur 12. Antal påstigande på bryggor i Nacka för pendelbåtlinje 80, uppdelat på månad för åren 2020–2023.

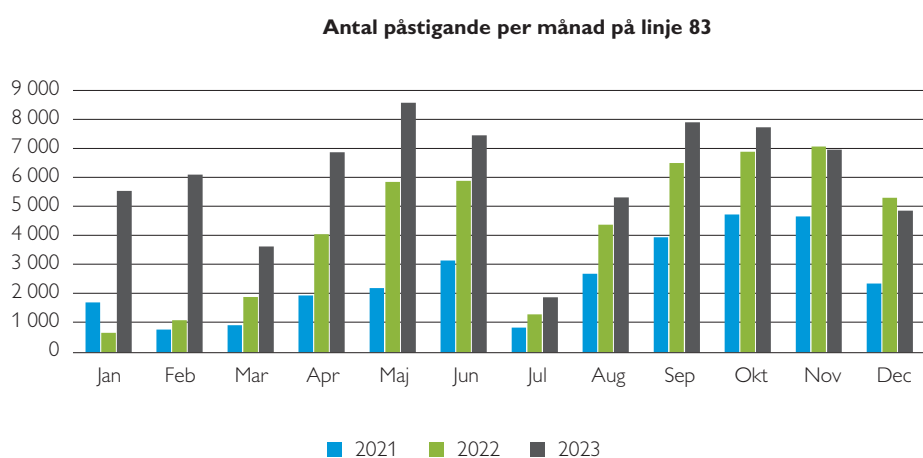
För alla bryggor på linje 80 ökar resandet år 2023 jämfört med år 2022, vilket innebär att linjen fortsätter att återhämta sig efter pandemin samt att resandet fortsätter att öka. Resorna från Saltsjöqvarn och Nacka är fortsatt höga sedan föregående år. Antal påstigande per år för linje 80 redovisas i figur 13.



Figur 13. Antal påstigande per år och brygga för linje 80, 2020–2023.

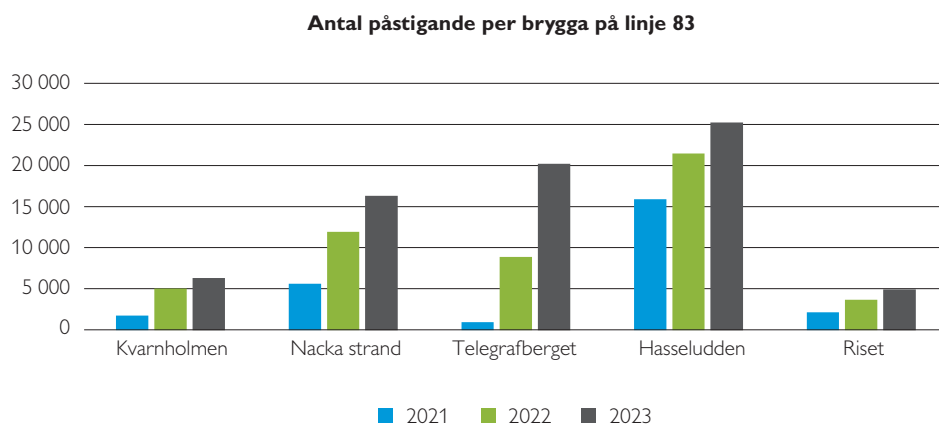
Linje 83

Sedan augusti 2020 har pendelbåtlinje 83 trafikerat Nacka. 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 ökade antalet till cirka 50 000. År 2023 uppgick antalet påstigande till strax över 70 000 påstigande.¹¹ Anledningen till det låga resandet under juli beror på att trafikförvaltningen vill merutnyttja skärgårdstrafiken under sommaren. Nackdelen är dock att skärgårdsbåtarna går med full trafik under sommaren, vilket gör att linje 83 dras in till förmån för skärgårdstrafiken under denna period. Linje 83 trafikerar 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.



Figur 14. Antal påstigande på bryggor i Nacka för pendelbåtlinje 83, 2021–2023

Till skillnad från linje 80 som har flest påstigande under sommarmånaderna, har linje 83 en mer utbredd popularitet månadsvis under 2023, där hösten dominerar under 2022 men där trafiken under 2023 har brett ut sig över hela året. Flest påstigande under 2023 var på bryggan i Hasseludden följt av Telegrafberget, vilket är en markant förändring sedan föregående år då Telegrafberget hade ett lägre antal påstigande.



Figur 15. Antal påstigande per brygga i Nacka för pendelsbåtlinje 83, under 2021–2023.

11 Statistik från Trafikförvaltningen, Region Stockholm, 2024-04-01.

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 16 redovisas Nackas cykelvägar, där de röda sträckorna är det regionala cykelstråket, de blåa är huvudcykelstråket och de gröna är övrigt cykelvägnät.



Figur 16. Cykelinfrastrukturen i Nacka.

4.1 UPPFÖLJNING AV CYKELRESOR I KOMMUNEN

I tabell 4 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 populära 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 lånecykelsystem så finns ett politiskt uppdrag att få Stockholm stads lånecykelsystem till Nacka. Under året har kommunen arbetat med frågan, där ett lånecykelsystem på sikt kan påverka framkomligheten.

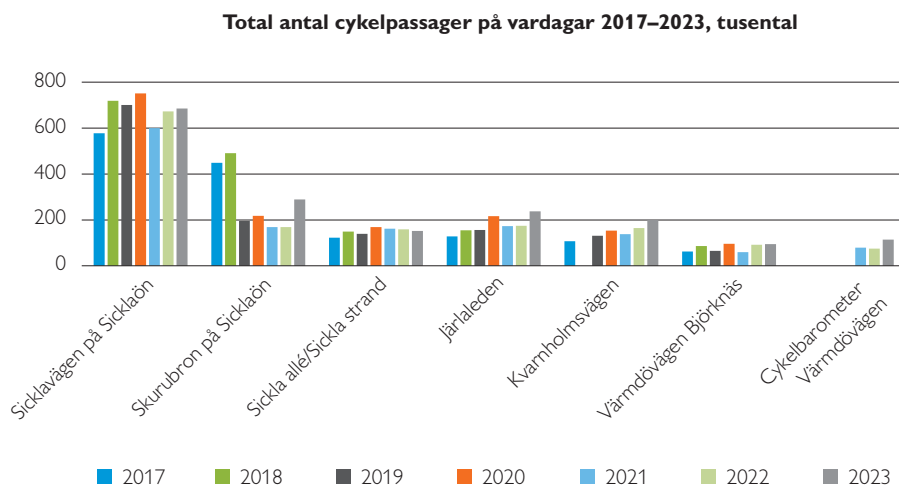
Start och målpunkt	Avstånd	Tid (16 km/h)	Tid (25 km/h)
Nacka C – Slussen	7 km	26 min	17 min
Nacka C – Norra bantorget	9 km	34 min	22 min
Nacka C – Kista	22 km	80 min	52 min

Tabell 4. 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.

Mätstationer i Nacka

Nacka kommun har sju 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 17 redovisas mätstationernas totala antal cykelpassager per mätpunkt under helåren 2017 till 2023.

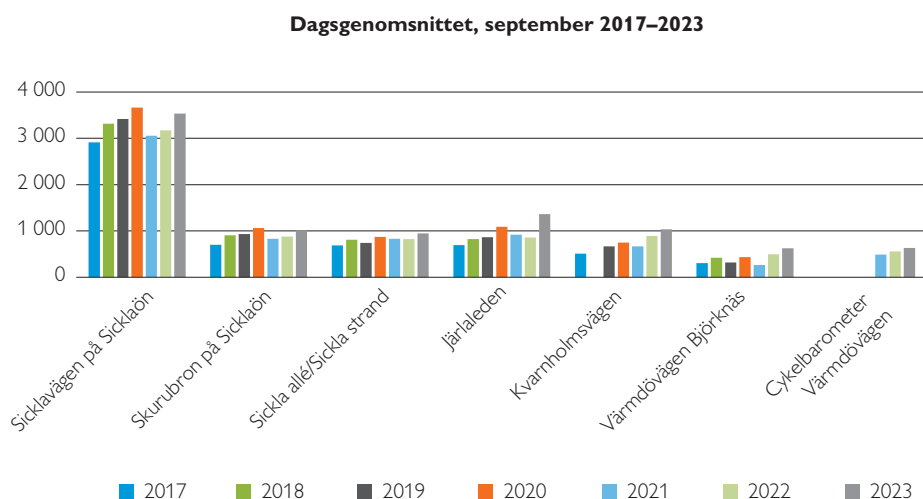


Figur 17. Totalt antal cykelpassager vid varje mätpunkt på vardagar år 2017–2023.

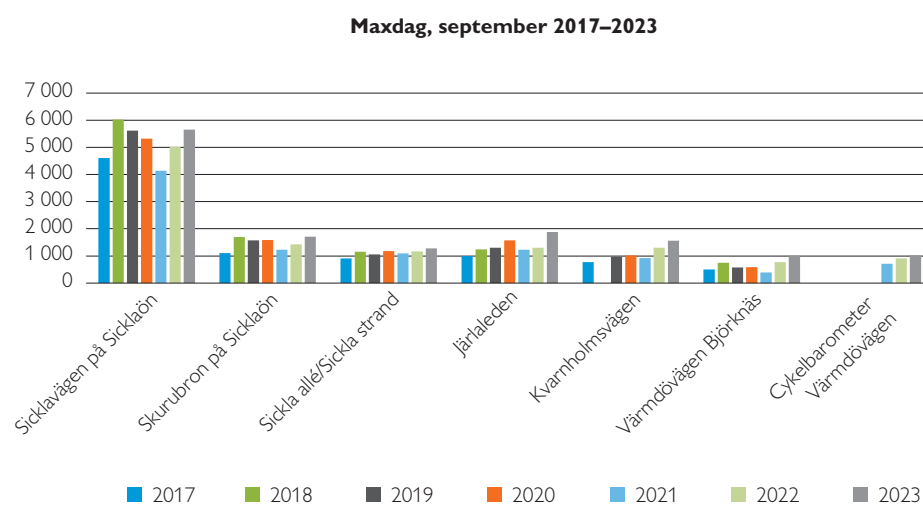
Under 2023 har totalt sett fler cykelpassager uppmätts vid kommunens mätpunkter jämfört med år 2022. För mätpunkten på Sicklavägen har det skett en ökning med cirka 1 procent från föregående år. Därmed närmar sig år 2023 de totala cykelpassagera från år 2019 för Sicklavägen, det vill säga året innan pandemin vilket visar på en positiv trend.

Det nya arbetssättet möjliggör att många helt eller delvis arbetar hemifrån. Därför är det positivt att se att många väljer att cykla när de arbetar på plats och att antalet cykelpassager har ökat sedan år 2022. En ökning på cirka 75 procent av antalet cykelresor vid Skurubron kan bero på att bron är färdigställd. Därmed överträffar år 2023 de totala cykelpassagera från år 2019.

Antalet cykelpassager på respektive mätpunkt mätt på vardagar, både i genomsnitt och maxdag, för september 2017–2023 presenteras i figur 18 respektive figur 19. Genomsnitt avser den genomsnittliga trafiken under hela månaden och maxdag avser den dag under månaden då mest trafik registrerats vid respektive mätpunkt.



Figur 18. Genomsnittliga antalet cykelpassager per mätplats under september år 2017–2023.



Figur 19. Maxdag för respektive mätpunkt under september år 2017–2023.

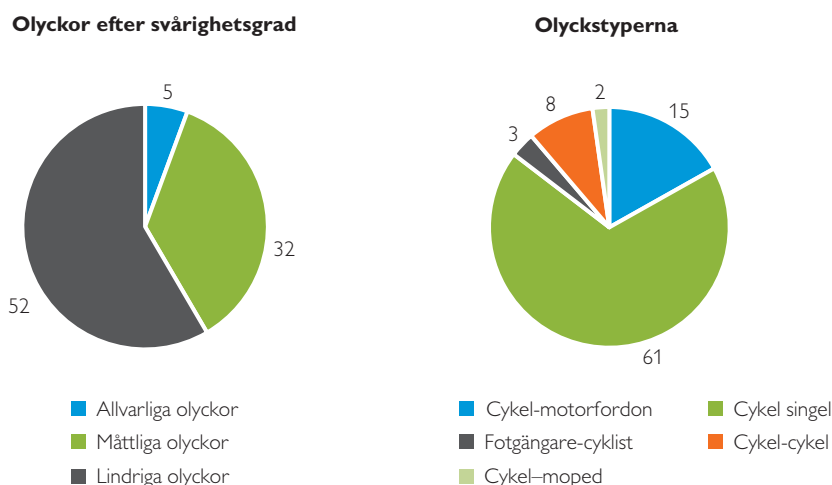
Både det genomsnittliga antalet passager och passager på maxdagen under september har ökat under år 2023 jämfört med år 2021 och 2022. Detta följer trenden som för det totala antalet passager.

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 cyklisterna tenderar öka i takt med en ökad miljömedvetenhet. En förklaring för exempel-

vis 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

Olycksstatistik

Enligt databasen STRADA registrerades totalt 89 cykelolyckor under 2023 i det kommunala cykelvägnätet. Figur 20 visar fördelningen av olyckor efter svårighetsgrad samt olyckstyperna.



Figur 20. Fördelningen av olyckor efter svårighetsgrad samt olyckstyper, år 2023.

Singelolyckor är den vanligaste olyckstypen för cyklister, vilket kan bero på att cykeln är ett balansfordon som gör cyklister känsliga för ojämnheter och kraftiga inbromsningar.

Jämfört med förra årets olycksstatistik som registrerade 87 cykelolyckor har det varit en marginell ökning år 2023. Dock har en minskning i allvarlig skadade personer skett från förra året som presenteras i tabell 5. Statistik visar dock inte allt och ett mörkertal förekommer. Det verkliga antalet olyckor är troligtvis större då många olyckor, framför allt lindriga cykelolyckor, inte rapporteras till polis eller sjukvård.

Olyckor/år	2020	2021	2022	2023
Singelolyckor	82	76	54	61
Lindrig olycka	73	58	56	52
Måttlig olycka	34	36	22	32
Allvarlig olycka	1	1	6	5

Tabell 5. Olycksstatistiken för år 2020–2023.

4.2 CYKELPROJEKT

Under 2023 anlades en cykelpassage med övergångsställe på Boovägen/Kadettvägen för att höja trafiksäkerheten för barn och ungdomar som korsar Kadettvägen till Boo gårds skola. Dessutom genomfördes målning av separerat gång- och cykelväg på Boovägen för att förtydliga gång- och cykeltrafiken i samband med anläggningen av cykelpassagen med övergångsstället.



Figur 21. Cykelpassage med övergångsställe på Boovägen/Kadettvägen.



Figur 22. Separering av gång- och cykeltrafiken på Boovägen.

Under hösten och vintern 2023 har kommunen satt upp projektorer för vägmärken på fem platser i Nacka; två i Centrala Nacka, en vid det regionala cykelstråket vid Ektorp, en nära Sarvträsk i Orminge och en på Boovägen i Boo. Tanken är att öka säkerheten genom att förstärka den vanliga skyltningen med skyltar som syns på marken.



Figur 23. Projicerad skylt på Boovägen.

För att stärka kopplingen mellan Nacka kommun och Stockholms stad asfalterades kurvan bakom Bauhaus i Sickla som syns i bild xx nedan. Här har det tidigare varit grus vilket gör cyklandet halt och osäkert samt ökar singelolyckor.



Figur 24. Nyasfalterad gång- och cykelväg bakom Bauhaus i Sickla.

Under 2023 har även mindre åtgärder genomförts som nya cykelpumpar i Älta och vid Tuppen station, skyltning av cykelbanor, målning av gång- och cykelbanor, klippning av trafikfarlig växtlighet, uppdatering av vägvisningsskyltar mm. Detta är ett arbete som årligen genomförs för att stärka och underhålla Nackas cykelvägnät.

Cykelstrategi och Cykelprogram för Nacka

Under 2023 antogs Nackas nya cykelstrategi av kommunfullmäktige som har som övergripande mål att 20 procent av alla resor ska ske med cykel samt att 25 procent av arbetsresorna helt eller delvis ska ske med cykel till år 2030. Därefter påbörjades ett arbete kring ett cykelprogram som har som syfte att konkretisera hur kommunen uppnå cykelstrategins mål och föreslå framtida cykelåtgärder. Cykelprogrammet är kommunövergripande och ska fungera som underlag för planering, planläggning och utformning av det fysiska rummet och även som underlag för planering av drift och underhåll, kommunikation samt beteendepåverkande projekt kopplat till cykelfrågor.

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 2023 och figur 25 nedan visar de nya sträckorna där även cykelvägen sopsaltas.



Figur 25. Utformning av sopsaltade cykelvägar år 2023.

4.3 BETEENDEPÅVERKANDE PROJEKT

Projekt inom hållbart resande

Nacka kommun bedriver beteendepåverkande projekt med syfte att uppmuntra Nackaborna att öka sina aktiva och hållbara transportsätt – genom att åka mindre bil och gå, cykla och åka kollektivt mer. Nacka kommun har följande löpande beteendepåverkande projekt; *Gå och cykla till skolan*, *Cykelvänlig arbetsplats*, *Vintercykelprojektet*, *Cykelkurser*, *Cykelskola samt den årliga Cykeldagen*. 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 allt material som finns på Trafikkalenderns webbsida i form av material för trafikundervisning, tävlingar, månadsaktiviteter och stora nationella Gå och cykla-utmaningar på våren och hösten.

Nacka kommun arrangerar årligen följande aktiviteter för Nackas skolor:

- Bilfria veckan i april/maj, med banderoller vid skolans entré, informationsblad och där eleverna bjuds på cykelservice. I år deltar 15 skolor i Bilfria veckan och Nvp har gjort ett reportage från Jarlabergs skolas Bilfria vecka.
- Resvaneundersökning en vecka i maj. Genomförd sedan 2015, finns tillgänglig via nacka.se/cykel och ett bra underlag för att se fördelningen av färd sätt för olika skolor
- Förskoleklasserna – utskick vid skolstart i augusti till alla 6-åringar som börjar skolan. Trafikpyssel för eleverna och en broschyr till föräldrarna om de fördelarna med ett hållbart och aktivt transportsätt till skolan.

Projektet cykla i vinter

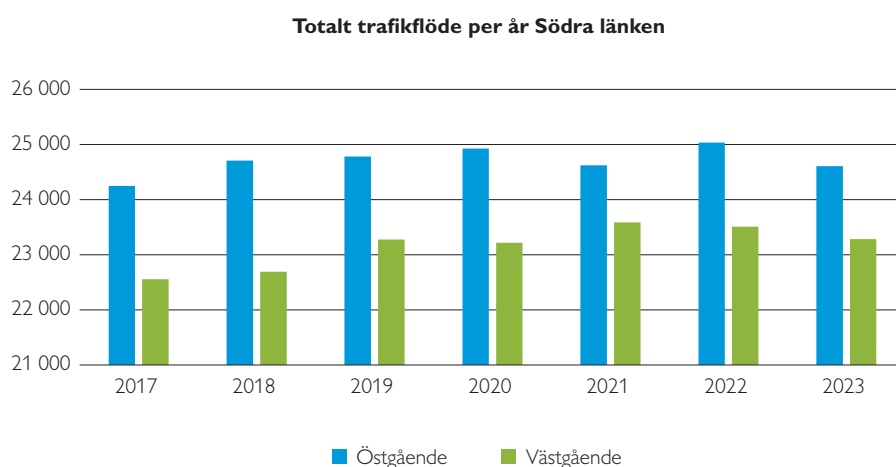
”Jag har efter en härlig vinter med mycket cykling till och från arbete bestämt mig att fortsätta med detta. Mycket tack var sparringen i detta projekt samt att det känns säkert med dubbdäcken.”

Projektet genomfördes vintern 2023–2024 för 8: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 50 personer deltagit och 380 personer har varit med sedan starten. Det är ett populärt projekt med många intresseanmälningar. Deltagarna uttrycker sig positivt kring projektet, och i enkäten i slutet säger de att de känner sig trygga att cykla med dubbdäcken och alla deltagarna uppger att de vill fortsätta cykla året runt.

5. BILTRAFIK

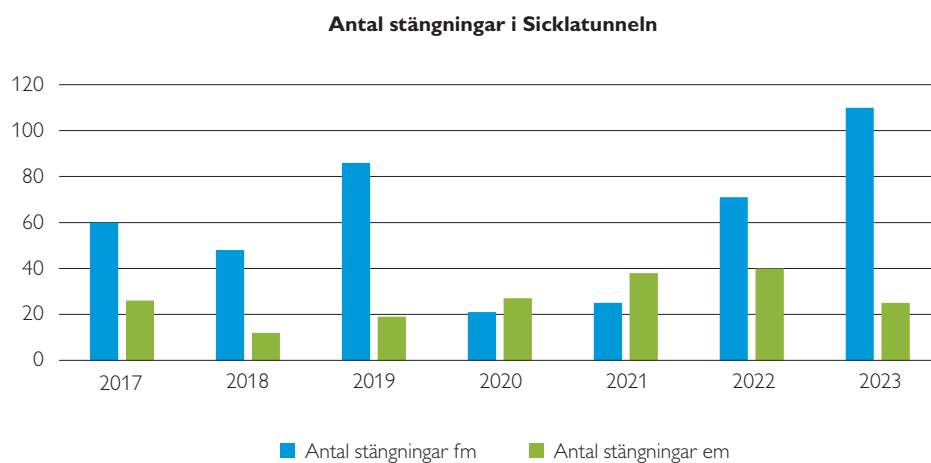
5.1 SÖDRA LÄNKEN

Södra länken fortsätter att vara en kapacitetsstark koppling mellan Nacka och city. I figur 26 presenteras det totala årliga trafikflödet mellan 2017–2023 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.



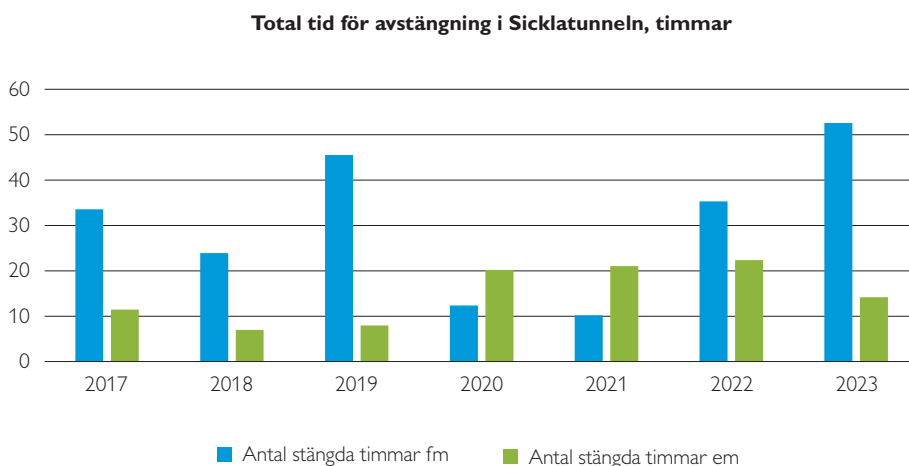
Figur 26. Trafikflöde genom Södra länken i båda riktningar, 2017–2023.

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 2017–2023.

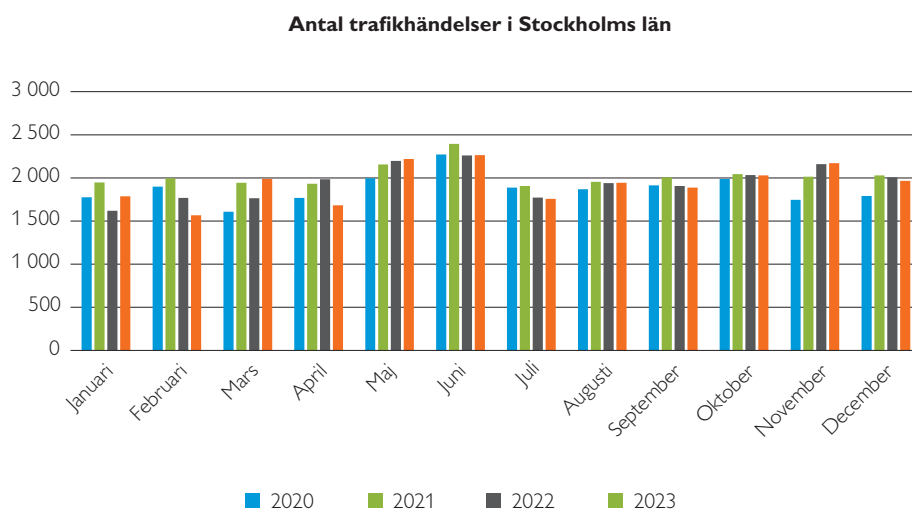
Antalet stängningar i Sicklatunneln har förändrats över tid. Den primära trenden är att stängningarna är fler under förmiddagarna, vid en jämförelse mellan åren 2017 och 2023. I figur 27 kan en effekt av pandemin urskönjas, där antal stängningar i tunneln sjönk under 2020 för att sedan återigen öka årligen. Statistiken för år 2023 visar på att antalet stängningarna har blivit fler än år 2019. Att stängningarna ökar innebär att resenärerna återgår till tidigare normalbeteende, det vill säga reser mer och under samma tidsperiod. För år 2023 har antalet stängningar på förmiddagen ökat medan antalet stängningar på eftermiddagen minskat sedan föregående år. Antalet avstängda timmar och antalet stängningar av Sicklatunneln har en liknande utveckling, vilket presenteras i figur 28.



Figur 28. Antal timmar Sicklatunneln varit stängd i morgon- resp. eftermiddagsrusning 2017–2023.

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 och 2023 ser vi en marginell minskning av trafikhändelser i Stockholms län för majoriteten av månaderna.¹² Under enbart mars och maj 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 29. Antal trafikhändelser registrerats hos Trafik Stockholm 2020–2023 redovisat per månad.

I Södra länken beror trafikhändelserna till att största del på långsam kö, där cirka 145 av 150 trafikhändelser inträffar på grund av långsamma köer. Övriga händelser kan exempelvis vara olyckor i tunneln eller underhållsarbeten.

12 Statistik från Trafik Stockholm, 2024-04-01.

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 den årliga uppföljningen har angivna rutter pekats 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. Tabell 7 innehåller dygnsvärden samt restider för morgonrusningen kl. 07–09 för vecka 42–43, år 2015–2023.¹³ 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 (minuter)								
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Nacka–Norrtull	15,6	15,9	17,2	18,0	17,5	16,5	16,1	16,1	16,2
Nacka–Kista	21,2	20,8	22,3	23,1	22,6	21,5	21,7	21,7	21,8

Sträcka	Morgonrusning kl 07–09 vardagar v.42 (minuter)								
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Nacka–Norrtull	28,8	26,0	24,4	29,7	29,1	21,1	25,2	25,9	27,2
Nacka–Kista	32,3	29,6	29,7	35,0	34,3	26,2	30,5	31,2	32,8

Tabell 7. Medelrestid per dygn med bil mellan åren 2015–2023 under vecka 42.

Sett till medelrestiden över dygnet har restiden ökat marginellt redan föregående år, dock ser vi att det finns en trend där restiden minskat sedan 2017. Restiden i morgonrusningen har däremot ökat sedan 2020.

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.

13 Data från Trafik Stockholm, 2024-05-05.

Nacka-Stockholm city

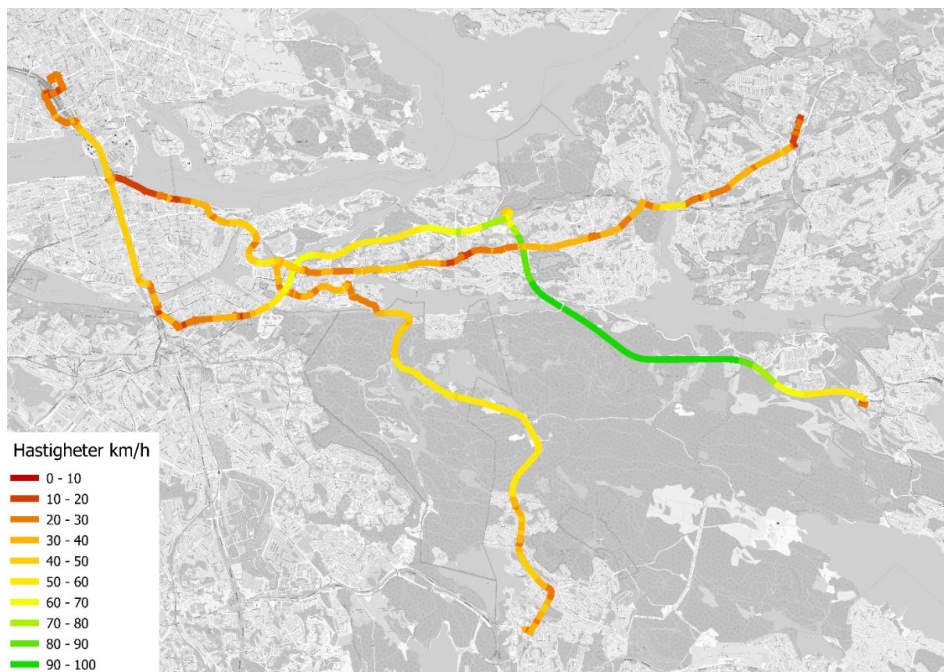
Vid granskning av samlade trafikdata för personbilstrafiken via GPS¹⁴ har jämförelser gjorts på tre sträckor med olika startpunkter i kommunen, men med samma målpunkt i Stockholms innerstad (Norra Bantorget). Jämförelsen har gjorts för mätning under en vecka under oktober månad. Observera att det finns 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.

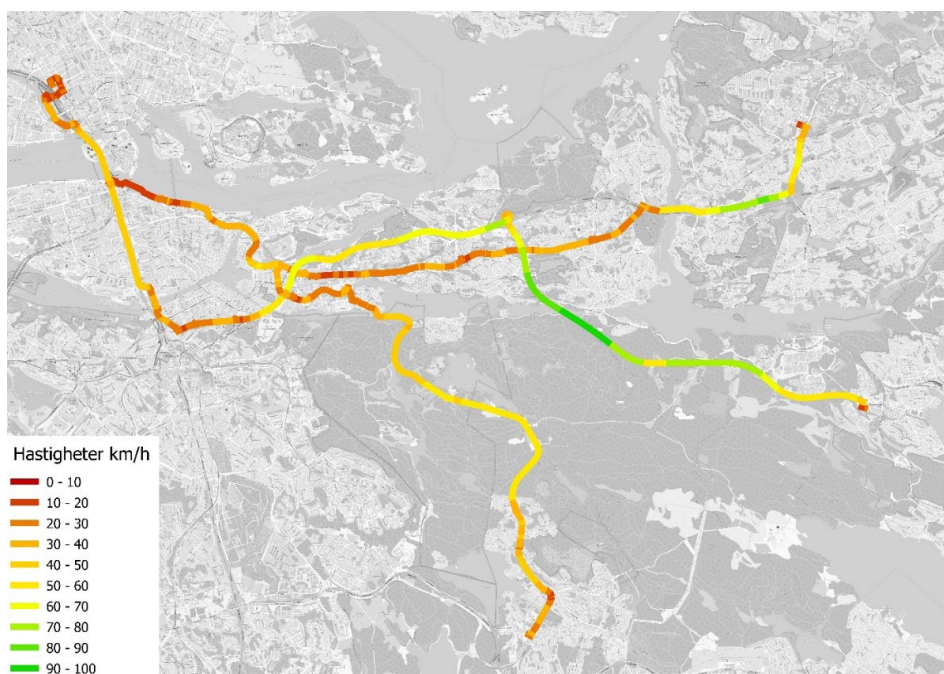
Nedan följer en redovisning över genomsnittlig hastighet i tre resanderelationerna under morgonrusningens allra värsta tid mellan kl. 08.00–08.30. Resvägen från Saltsjöbaden centrum inom kommunen går via Saltsjöbadsleden samt Värmdöleden, via Södra länken in till city. Resvägen från Orminge centrum inom 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. Resvägen år 2023 skiljer sig dock från föregående år, där resvägen mellan Orminge och Skuru går via Värmdöleden i stället för Värmdövägen, vilket behöver beaktas i vidare analys.

14 Data från trafikdataleverantören TomTom.

Nedan presenteras figurer med faktiska hastigheter på utvalda rutter för jämförelse mellan 2022 och 2023.



Figur 30. 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. 08.00–08.30.



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 2023 kl. 08.00–08.30.

I en jämförelse mellan åren ser vi att förändringarna är små, och inga förbättringar presenteras. Det största förändringarna föreligger utmed Värmdövägen, mellan Skuru och Storängen, samt mellan Nacka forum och Sickla. Anledningen kan troligtvis bero på pågående stadsbyggnadsprojekt som påverkar trafikens framkomlighet.

I tabell 8 redovisas jämförelsen i restiden mellan de olika målpunkterna i Nacka in till city. Basvärdet ligger på ungefär samma för alla tre åren. Restiden under morgonrusningen ligger på samma tid mellan Saltsjöbadens centrum och city, medan mellan Orminge och city har restiden minskat och mellan Älta och city har restiden ökat, jämfört med år 2022.

	Restid minuter (basvärde, kl. 00–02)				
	2019	2020	2021	2022	2023
Saltsjöbadens centrum – City (via Södra länken)	21	20	20	20	20
Orminge centrum – City (via Värmdövägen)	23	27	24	24	24
Älta centrum – City	23	24	23	24	25

	Restid morgonrusning kl. 8–8.30				
	2019	2020	2021	2022	2023
Saltsjöbadens centrum – City (via Södra länken)	35	29	32	32	32
Orminge centrum – City (via Värmdövägen)	47	43	49	46	45
Älta centrum – City	42	37	42	39	41

Tabell 8. Restider i minuter, basvärde samt i morgonrusningen, år 2019–2023

5.4 NYA SKURUBRON

Sedan början av år 2020 har projekt Nya Skurubron pågått. Projektet syftar till att bygga en ny Skurubro, 30 meter hög med sex körfält. Den gamla Skurubron ska renoveras och göras om för gående, cyklister och lokaltrafik. I juni 2023 öppnades den nya Skurubron partiellt, enbart i östlig färdriktning. I augusti öppnades trafiken på nya bron i västlig färdriktningen. Från 1 oktober infördes infrastrukturavgift på den nya bron, och sedan dess har ett fortsatt intensivt arbete pågått för att färdigställa den gamla bron och trafikplatserna i Skuru och Björknäs. Projektet väntas stå klart år 2026 och till dess bevakar kommunen hur trafikflödena påverkas på nya och gamla bron samt på lokalvägarna i omnejd, både under färdigställandet av projektet men uppföljning ska även genomföras när projektet är klart. I tabell 6 redovisas trafikflödena på respektive bro under sedan införandet av infrastrukturavgiften.

Dygnstrafiken	Nya Bron	Gamla Bron
Oktober 2023	50 837	11 300
November 2023	46 864	10 856
December 2023	42 999	---

Tabell 6. Dygnstrafiken över Skurubroarna, oktober till december 2023. För december 2023 finns inga uppmätta trafikciffror för den gamla bron.

6. SAMMANFATTNING OCH SLUTSATSER

År 2023 har primärt präglats av en återhämtning sedan pandemin och dess följd effekter. De förändrade resmönstren kvarstår, där statistiken visar förändrade resandenivåer på grund av primärt ökat distansarbete. Konsekvenserna av det ekonomiska världsläget samt det minskande kollektivtrafikresandet påverkar kollektivtrafikens resurser och möjlighet till förbättringar. För kollektivtrafiken har resandet i regionen ökat från 2,3 till 2,6 miljoner påstigande, vilket ger en indikation på att resandet kommer att fortsätta att öka. För Nacka har resandet totalt sett minskat, från 65 300 till 63 000 påstigande per vintervardag. Sett för utvalda busslinjer som trafikerar Nacka ser vi marginella förbättringar i körtider samt kötider. Antal resenärer med båttrafiken har ökat. För pendelbåtlinje 80 fortsätter resandet att öka, och 2023 var den totala ökningen av antalet påstigande i Nacka cirka 6 procent från föregående år. För linje 83 har antalet påstigande ökat med cirka 30 procent, i samma jämförelse. Under år 2023 har Saltsjöbanan inte trafikerats alls och i stället ersatts med bussar till och från Slussen. Trafikeringen planeras att öppna partiellt framöver till dess att Slussen står klart år 2027.

Under 2023 har de större infrastrukturprojekten, tunnelbanans utbyggnation och Nya Skurubron, fortsatt påverka framkomligheten på Nackas vägnät allra mest. Effekterna är främst trängre snitt och/eller smalare körfält vilket påverkat alla trafikslag. Även Nackas egna projekt utmed Värmdövägen har bidragit till effekter på framkomligheten. Den totala effekten av samtliga kommande projekt gör att riskerna för att få tillgänglighetsförsämringar och restidsförändringar höjs, vilket i sin tur bidrar till att framkomligheten särskilt för bussen under kommande åren kan förväntas vara sämre än 2023 om inte åtgärder vidtas. 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. Däremot ser vi att flertalet projekt i Nacka har pausats av ekonomiska skäl samtidigt som befolkningsprognosen markant förändrats det senaste året – vilket kan leda till att vi kommer ha färre omfattande projekt pågående samtidigt, med en befolkning som inte ökar i lika hög takt som väntat.

För kommunens del är det väsentligt 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 riktlinjer. 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 öka andelen resande med kollektivtrafiken. Med förändrade resandenivåer och andra 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.

Cykeltrafiken fortsätter att öka, och antalet cykelpassager, både i genomsnitt och per maxdag, på alla mätstationer har ökat sedan föregående år. Historiskt sett visar statistiken att det totala antalet resorna i kommunen under år 2019 varit högst, men under år 2023 har siffrorna även passerat 2019-års nivåer. Cykelresorna har trots detta 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.

Statistiken visar på att stängningarna i Södra länken ökar. Trots att det totala flödet har minskat framgår att det under maxtimmen på förmiddagen fortfarande är hög belastning i Södra länken, likt tidigare år. För år 2023 har antalet stängningar på förmiddagen ökat medan antalet stängningar på eftermiddagen minskat sedan föregående år. Att stängningarna ökar innebär att resenärerna återgår till tidigare normalbeteende, det vill säga reser mer och under samma tidsperiod. Samma trend noteras även i restiderna mellan Nacka och Norrtull, där restiden under morgonrusningen har ökat sedan år 2020.

Sammantaget har trafiken återhämtat sig inom kollektivtrafiken och cykeltrafiken under året. Andelen kollektivtrafikresenärer har till regionala mått ökat, trots att det i Nacka har minskat något sedan föregående år. Cykeltrafiken präglas även av en ökning, där trafikmätningarna visar på statistik som överträffar 2019 års nivåer. För den övriga fordonstrafiken ser vi att allt fler reser samtidigt under rusningstiden på förmiddagen, vilket bidrar till ökade restider och ökade stängningar i Södra länken. Fortfarande pågår även omfattande infrastruktur- och exploateringsprojekt i Nacka som påverkar framkomligheten för alla trafikslag. Trots att några projekt har pausats och befolkningsprognosen minskat måste Nacka kommun säkerställa att trafiksystemet klarar av samt anpassas till kommande års infrastrukturförändringar. Alla trafikslag behöver bevakas och följas upp i takt med förändringarna som sker.

