



# UPPFÖLJNING TRAFIKEN I NACKA KOMMUN 2025

# INNEHÅLL

BAKGRUND OCH SYFTE	3
FRAMKOMLIGHET OCH STÖRRE TRAFIKPÅVERKANDE ARBETEN	4
MOTORTRAFIK	6
Framkomlighet inom Nacka	6
Ökad regional tillgänglighet i vägnätet	11
KOLLEKTIVTRAFIK	22
En kapacitetsstark, välutbyggd och välfungerande kollektivtrafik	22
Busstrafik	22
Spårtrafik	30
Sjötrafik	31
En tillgänglig kollektivtrafik för alla	35
CYKELTRAFIK	37
Fortsatt utbyggnad av Nackas cykelvägnät	37
God drift och underhåll av cykelvägnätet	41
Fortsatt satsning på säker och tillgänglig cykelparkering	42
Utbyggt system med vägvisning	43
Underlätta etablering av hyrcykeltjänster och underhållstjänster	44
Kommunikation och stimulansåtgärder som får fler att använda cykeln	45
Vid byggarbeten ska cykeltrafiken prioriteras och ledas igenom på ett gent, tryggt och säkert sätt	45
TRAFIKSÄKERHET	47
Olycksstatistik	47
Hastigheter	<b>48</b>
Säkra skolvägar	50
PARKERING	53
Parkeringsavgifter som styrmedel	53
Flytt av fordon	57
Infartsparkering för bil	57
SAMMANFATTNING OCH SLUTSATSER	62

# BAKGRUND OCH SYFTE

Nacka kommunen fortsätter växa och utbyggnadstakten anpassas till Nackaborna. Av kommunens befolkningsprognos förväntas befolkningen uppgå till över 130 200 personer år 2040. Tillväxten ställer krav på hur vi reser både inom Nacka och till och från angränsande kommuner. Kommunen arbetar med att koordinera alla utbyggnader som ska ske inom en begränsad geografi på en begränsad tid. Nacka arbetar med att koordinera och skapa bra förutsättningar för genomförandeplaneringen av dessa utbyggnader, främst av Västra Sicklaön. Kommunen arbetar aktivt för att minimera effekterna av trafikpåverkan. För att tydliggöra och hantera framkomlighetsfrågan framarbetades därför Nackas framkomlighetsstrategi som antogs av KF 2016.

För att tydliggöra och hantera framtidens utmaningar krävs övergripande mål och inriktningar. Dessa är av stor betydelse för att säkerställa att kommunen arbetar mot en gemensam vision. Sedan år 2017 har framkomlighetsstrategin följts upp årligen, vilket innebär att denna upplaga bli den tionde i sitt slag. Det finns således goda förutsättningar att kunna följa trender från det senaste decenniet. Rapporten avgränsas till att följa upp hur trafiken såg ut år 2025. Som ett sätt att ta ett bredare grepp om uppföljningen av trafiken i Nacka kommer årets upplaga även omfattas av aspekter om trafiksäkerhet och tillgänglighet. Inom de områden där politiskt antagna strategier finns görs uppföljningen med avstamp utifrån dessa.

# FRAMKOMLIGHET OCH STÖRRE TRAFIKPÅVERKANDE ARBETEN

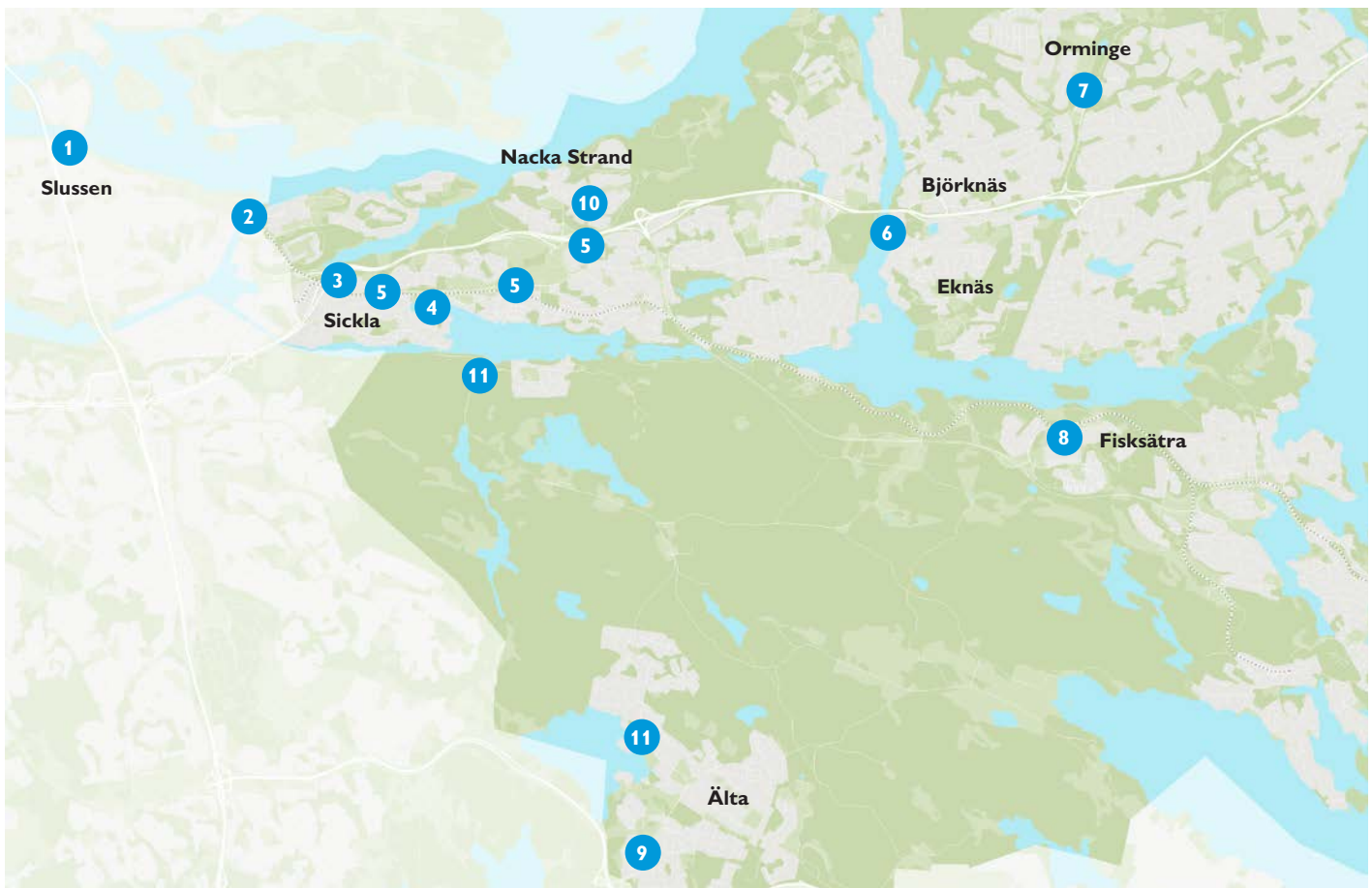
I takt med att Nacka fortsätter utvecklas ställs det höga krav på ett framkomligt och tillgängligt transportvägnät. På vissa platser och tider, både inom kommunen och utanför, går det ibland lite långsammare för att trafiken ska fungera smidigare i framtiden. Samtidigt har flera arbeten färdigställts, såsom Sickla industriväg, flera etapper på Värmdövägen och trafikplatserna vid Skurubron.

Vid uppföljning av framkomlighet och restider kan det konstateras att framkomligheten under många år har varit stabil och att den trenden kvarstår även för år 2025.

Nacka kommun arbetar aktivt för att minimera effekterna av de trafikpåverkande arbetena inom kommunen. Genomarbetade trafiklösningar undre byggtid tas fram och följs upp med syfte att säkra framkomlighet och säkerhet vid arbetsplatser. Nackaresenärer påverkas även av trafikpåverkande arbeten som är utanför kommunens gränser såsom ombyggnationen av Slussen. Tillsammans med Trafik Stockholm bedrivs samarbete mellan länets aktörer, något som möjliggör samordning mellan kommungränserna. Därtill har kommunen ett klustersamarbete med Trafikverket i syfte att koordinera och samplanera arbeten i hela regionen. Det finns även möjlighet att anpassa tidplaner, samt hitta effektiva lösningar i trafikordningsplaner i ett tidigt skede.

Under år 2025 har ett antal infrastrukturåtgärder pågått och haft inverkan på framkomligheten i Nacka. Projekten beskrivs i kapitlet och dess placering syns i figur 1.

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 väntas vara färdig höst 2026 och Saltsjöbanan med ändstation Slussen väntas stå färdig 2028.
2. **Renovering av Danviksbron pågår.** Bron behöver totalrenoveras för att säkerställa ett tryggt och hållbart resande för båt- och kollektivtrafiken. Framkomligheten har varit god för samtliga trafikslag.
3. **Projekt Värmdövägen och Sickla bro.** Sickla Industriväg har varit stängd för all genomfartstrafik fram till 14 december 2025. Detta har varit nödvändigt för att genomföra omfattande byggarbeten. Mellan Finntorp och Järla har trafiken letts om till Saltsjöbanans spårområde. Under år 2025 återgick trafiken till ordinarie körbanan och banvallen ska under kommande år återställas.
4. **Kyrkviksparken.** Under året förlades dagvattenledningar i området. Till följd av arbetsområdet leddes trafiken på Järalleden om under byggtid. Järalleden lades sedan tillbaka till sitt ursprungsläge under kvartal tre 2025.
5. **Utbyggnationen av tunnelbanan till Nacka** fortsätter att arbeta för trafikstart år 2030. Arbeten pågår vid samtliga stationer, Sickla, Järla och Nacka C. Ovan jord har framförallt betongarbeten genomförts, vilka har inneburit en trafikpåverkan för omkringliggande trafik.



Figur 1. Större trafikpåverkande arbeten 2025.

6. **Skurubron.** Under året har flera arbeten färdigställts. Dagvattendammar har anlagts, ombyggnaderna av trafikplatserna Björknäs och Skuru är klara. Därtill färdigställdes södra delen av bron och arbetet med norra delen påbörjades. Delen av bron som är öppen för trafik bytte sida. Gränsen mellan gång- och cykelbanan och körbanan tydliggjordes genom stolpar för att öka trafiksäkerheten. Gång- och cykelbanan blev också något bredare än tidigare. Breda fordon hänvisas till Nya Skurubron. Den gamla bron förväntas stå klar år 2027.
7. **Ombyggnationer i Orminge centrum.** Under året har framkomligheten för cyklister stundtals varit utmanande på Mensättravägen. Det är fortsatt trångt för busstrafiken i korsningen Edövägen/Kanholmsvägen.
8. **Ombyggnationer i Fisksätra.** Inga arbeten på kommunala anläggningar under 2025. Trafiken har delvis varit enkelriktad på Fisksättravägen under hela 2025.
9. **Älta centrum.** Under 2025 slutfördes finplaneringsarbeten på delar av det nya torget.
10. **Jarlaberg** har byggnationer av flertalet bostäder och ledningsomläggningar pågått under året. Ledningsomläggningar utmed Jarlabergsvägen, Lokomobilsvägen och Enspännarvägen har påverkat framkomligheten i området. Arbeten har inneburit permanent flytt av reglerplatser.
11. **Ältastråket.** Trafikverket arbetar med att bredda gång- och cykelstråket längst Ältavägen. Under år 2025 har sista etappen, i höjd med Hästhagen, påbörjats. Arbetet förväntas stå klart under 2026. Under byggtiden har ett körfält varit avstängt förbli arbetsområdet. Framkomligheten har påverkats för både fordonstrafik och gång- och cykeltrafiken.

# MOTORTRAFIK

Av avsnittet framgår uppföljning av motortrafiken i kommunen. Motortrafiken är och kommer fortsatt vara av betydelse för ett växande Nacka, både för tillgängligheten men också för möjligheten att uppfylla samhällsnyttiga funktioner och upprätthålla en god beredskap. Vägnätet i kommunen består av kommunala, statliga och enskilda väghållare. Som väghållare ägs ansvaret för vägens standard liksom fortsatta utveckling, drift och underhåll. Framkomligheten och flöden följs upp oavsett väghållarskap inom hela Nacka.

## FRAMKOMLIGHET INOM NACKA

Av tidigare analyser går det att fastställa att den största andelen av resorna i kommunen både startar och slutar inom kommungräns. Det är således av stor vikt att förstå hur framkomligheten i kommunen utvecklas. Följande utgör riktning och förhållningssätt i arbetet:

- Framkomligheten i vägnätet ska vara förutsägbar, med god tillgänglighet och kapacitet.

Som en del i att följa upp framkomligheten inom kommunen följs bilinnehavet och ägandet av elbilar upp. I Nacka kommun ökar det privata bilägandet från 285 år 2024 till 289 år 2025 medan det totala antalet bilar per invånare, inklusive förmånsbilar, sjunker. Detta är något som skiljer sig i jämförelse med år 2023 där det privata bilägandet sjönk per invånare i förhållande till år 2022.

Kommun	År	Fysiska personers bilar per 1 000 invånare (endast bilar som ägs eller leasas av privata personer och enskilda firmor)	Totalt antal bilar per 1 000 invånare (inkluderar förmånsbilar)
Nacka	2018	282	444
	2019	280	474
	2020	289	480
	2021	293	483
	2022	291	480
	2023	287	479
	2024	285	478
	2025	289	464
Täby	2018	355	427
	2019	354	424
	2020	361	430
	2021	361	427
	2022	355	419
	2023	350	411
	2024	346	617
	2025	351	410
Stockholm	2018	269	398
	2019	266	394
	2020	273	399
	2021	276	400
	2022	271	396
	2023	267	394
	2024	266	398
	2025	269	402

**Tabell 1.** Antal fysiska personers bilar per 1000 invånare samt antalet bilar per 1000 invånare.

Innehavet av antalet elbilar fortsätter att öka i hög takt under år 2025 i såväl Nacka som i övriga Stockholms län (exklusive hybrid). Under 2025 placerar sig Nacka fortsatt på tredje plats i länet sett till antalet elbilar, vilket är positivt.

År	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Nacka	218	299	719	1 312	2 630	4 587	7 756	9 907	11 609
Täby	116	186	392	666	1 230	1 989	2 741	10 142	4 075
Stockholm	1 881	2 660	5 004	9 522	17 040	28 663	49 259	67 312	81 009
Stockholms län	3 669	5 293	10 285	19 149	36 721	63 710	103 982	141 988	172 125

**Tabell 2.** Total mängd elbilar (exklusive hybrid) i olika delar av regionen.

År 2024 gjordes en resvaneundersökning för kommunen. Av undersökningen framgår det att den största andelen, 57 procent, av resorna både startar och slutar inom kommungräns. Undersökningen gjordes under september månad, vilket bör beaktas vid avläsning av resultatet. Ingen resvaneundersökning gjordes för 2025, därför är en jämförelse mellan åren inte möjlig.

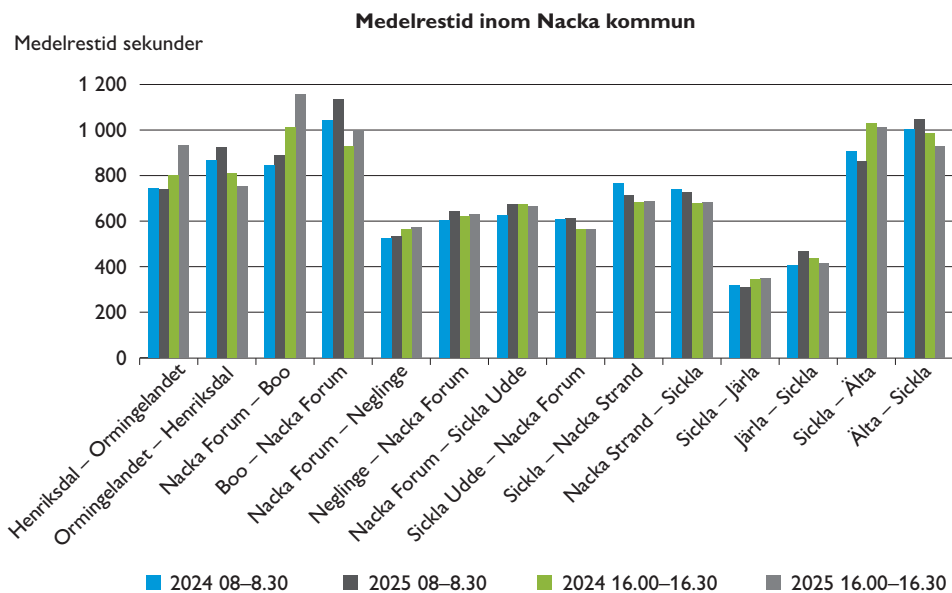
### Restiduppföljning inom Nacka

Under året togs en restidsuppföljning fram för motortrafikens medelhastigheter inom kommunen där den skyltade hastigheten avser full framkomlighet. Uppföljningen baseras på restiden mellan sju sträckor i båda riktningar och följs upp för både morgnens och eftermiddagens maxtimme. Medelrestiden under morgontrafikken uppgick till 75,4 procent av full framkomlighet för år 2025, vilket är något högre än år 2024. För eftermiddagstrafiken uppgick medelrestiden till 74,1 procent år 2025 och 74,5 procent år 2024. Framkomligheten för eftermiddagstrafiken har, om även i mycket liten andel, blivit bättre vid en jämförelse mellan åren medan för morgontrafikken har det blivit lite sämre.



Figur 2. Samtliga sträckor vars medelrestid följts upp för år 2025.

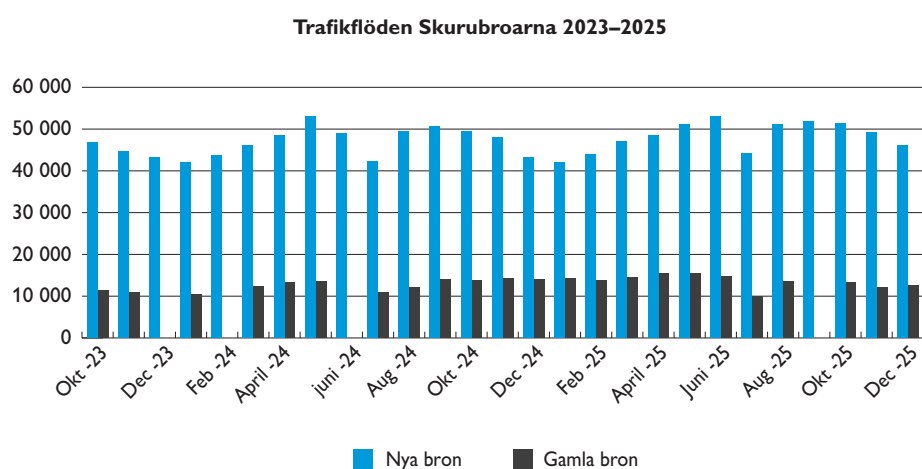
Det går att se flera trender mellan åren. De största skillnaderna mellan faktisk medelrestid och skyltad hastighet återfinns i rusningsriktning. Det går också att se att medelrestiden framförallt skiljer sig från den skyltade hastigheten för resor som passerar Skurubroarna. Den största avvikelsen är mellan målpunkterna Boo och Nacka forum för morgontrafiken och Nacka forum och Boo för eftermiddagstrafiken år 2025. Där uppgår avvikelsen till 65 procent respektive 46 procent från den skyltade hastigheten (100 procent). Denna statistik framgår av figur 3.



**Figur 3.** Medrestid inom Nacka kommun utmed sju olika sträckor uppdelat på förmiddagens- och eftermiddagens maxtimme samt klockan 00–02 (full framkomlighet enligt skyltad hastighet), för år 2024 och 2025.

## Nya och Gamla 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. Under år 2023 öppnades den nya Skurubron och under samma år infördes infrastrukturavgift vid passage. Under 2025 har arbetet med att färdigställa den gamla bron fortsatt, liksom arbetet med trafikplatserna i Skuru och Björknäs. Projektet förväntas stå klart år 2027. Kommunen har följt upp trafikflödena på broarna sedan oktober 2023 när den nya bron togs i drift. I figur 4 visas dygnsgenomsnittet för respektive bro per månad. Statistiken visar på att trafikflödena har legat stabilt över åren med säsongvariationer.



**Figur 4.** Dygnstrafiken över både gamla Skurubron och nya Skurubron för perioden oktober 2023 till december 2025.

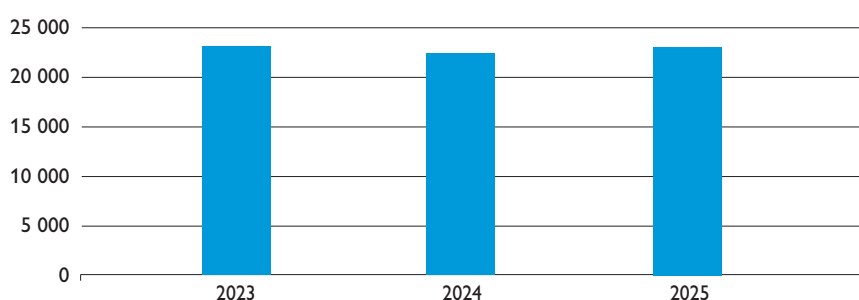
## ÖKAD REGIONAL TILLGÄNGLIGHET I VÄGNÄTET

Att det finns en god och robust regional tillgänglighet i vägnätet är av stor betydelse, inte minst ur ett beredskapsperspektiv. Följande utgör riktning och förhållningsätt i arbetet:

- Östlig förbindelse är en viktig del av Stockholmsregionens framtida transportinfrastruktur och Nacka kommun verkar för att den ska genomföras,
- Antalet trafikhändelser ska minska i länet som helhet,
- Södra länken, specifikt Sicklatunneln, ska bli mer robust genom färre oplanerade stängningar.

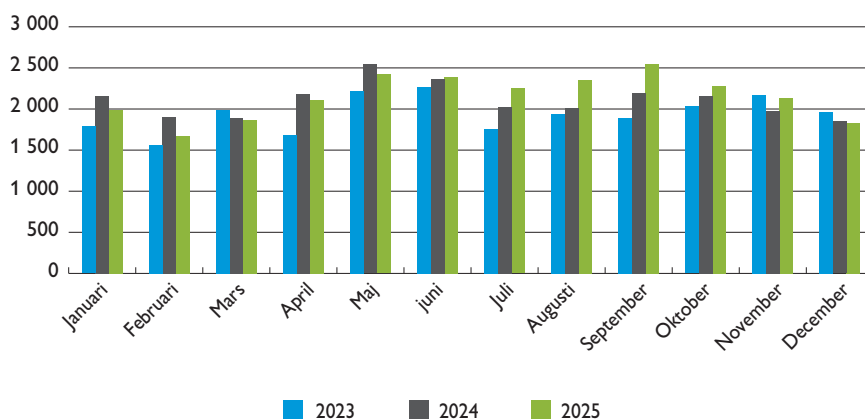
Trafikverket är väghållare för södra länken och motorvägen utgör en viktig länk för Nacka. Under år 2025 ökade trafikvolymerna med cirka 800 fordon i jämförelse med året innan. I takt med att antalet fordon generellt ökar på vägarna löper risken större att trafikolyckor förekommer. Under året var det 24 100 bekräftade trafikhändelser i länet som helhet, vilket är en ökning med åren innan. Trafikhändelserna ökade som mest under augusti och september månad.

Trafikvolymerna Södra länken, Sickla (median per dygn och plats)



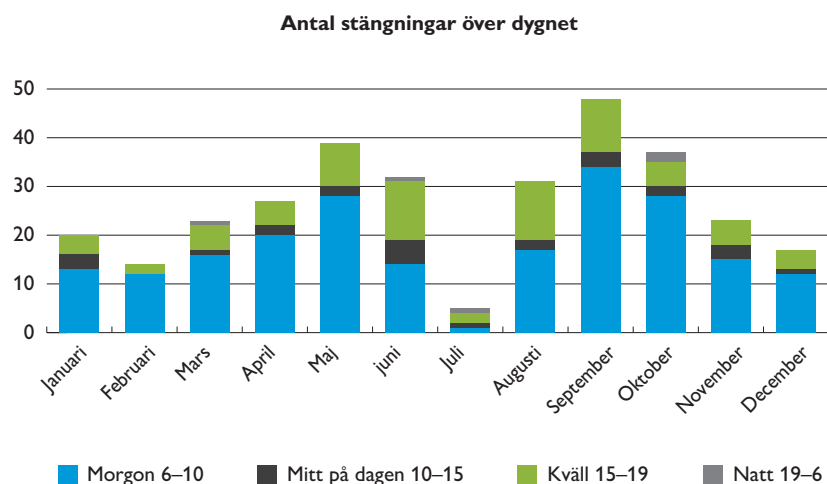
Figur 5. Trafikvolymerna (median av antal fordon per dygn och plats) vid utvalda mätpunkter, södra länken Sickla, på MCS-vägnätet (Motorway Control System). Indata från Trafikverket.

Antal bekräftade trafikhändelser i Stockholms län

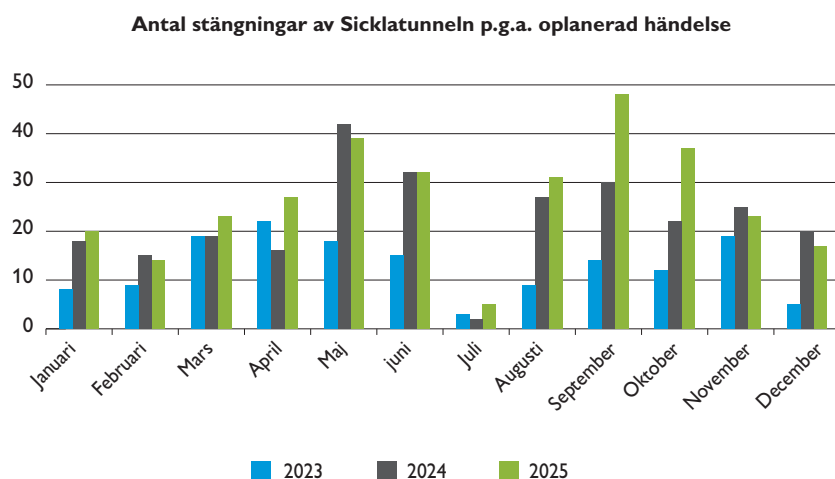


Figur 6. Antal bekräftade trafikhändelser per kalendermånad och år i Stockholms län. Indata från Trafikverket.

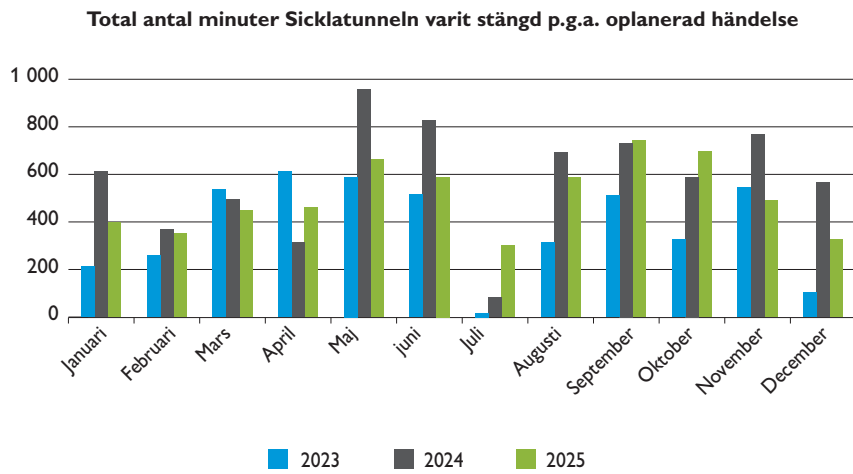
I jämförelse med tidigare år gjordes det i april 2025 justeringar av kövaringsalgoritmen i Södra länken. Sedan dess har antalet stängningar ökat, men mediantiden som trafikanter väntar i kö och den totala tiden som tunneln är stängd har minskat. Detta tyder på en positiv utveckling i trafikstyrningen i Södra länken. Antalet stängningar har varit betydligt högre 2025 än under 2024, men trots detta har den totala stängningstiden minskat med över 9 timmar. Avstängningarna förekommer framförallt under trafikdygnets maxtimmar, morgon och eftermiddag. Den största andelen avser morgontrafiken mellan klockan 6–10 men även eftermiddagstrafiken mellan 15–19 står för en stor andel av totalen.



**Figur 7.** Antal stängningar av Sicklatunneln fördelade över dygnet (morgon 06:00–10:00, mitt på dagen 10:00–15:00, kväll 15:00–19:00, natt 19:00–06:00) per kalendermånad och år.



**Figur 8.** Antal stängningar av Sicklatunneln på grund av oplanerad händelse månataligen mellan åren 2023–2025.



**Figur 9.** Total antal minuter Sicklatunneln varit stängd på grund av oplanerad händelse månatligen mellan åren 2023–2025.

## Utvalda rutter för restiduppföljning med bil över kommungräns

För att kunna följs upp restider med bil och se trender behövs ett startår och jämförelse 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. Även alternativa färdvägar kan påverka resultatet. Datainsamlingen har skett genom GPS-data för vardagsdygnstrafik under oktober 2024 och 2025. Uppföljningen omfattar båda färdriktningar under morgon- och eftermiddagens maxtimme.

### 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 3 innehåller dygnsvärden samt restider för morgonrusningen kl. 07–09 för vecka 42, år 2015–2025. 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.

I jämförelse med tidigare år har medelrestiden ökat något för båda sträckor, vilket är en utveckling som redan förra året noterades. Under morgonrusningen går det att se att restiden har ökat desto mer. Restidsökningen beror sannolikt på att det var ett vägarbete under perioden för inhämtad data vid påfarten för trafikplats Åbyvägen (precis efter utfarten från Södra länken). Vid bearbetning av datan går det att fastställa att de ökade restiderna avser tiden i Södra länken och att detta beror på vägarbetet. Restiderna sjönk sedan under november när vägarbetet färdigställdes.

Sträcka	Medelrestid minuter, dygn för vardagar v.42										
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Nacka–Norrtull	15,6	15,9	17,2	18,0	17,5	16,5	16,1	16,1	16,2	16,7	17,0
Nacka–Kista	21,2	20,8	22,3	23,1	22,6	21,5	21,7	21,7	21,8	22,5	23,2

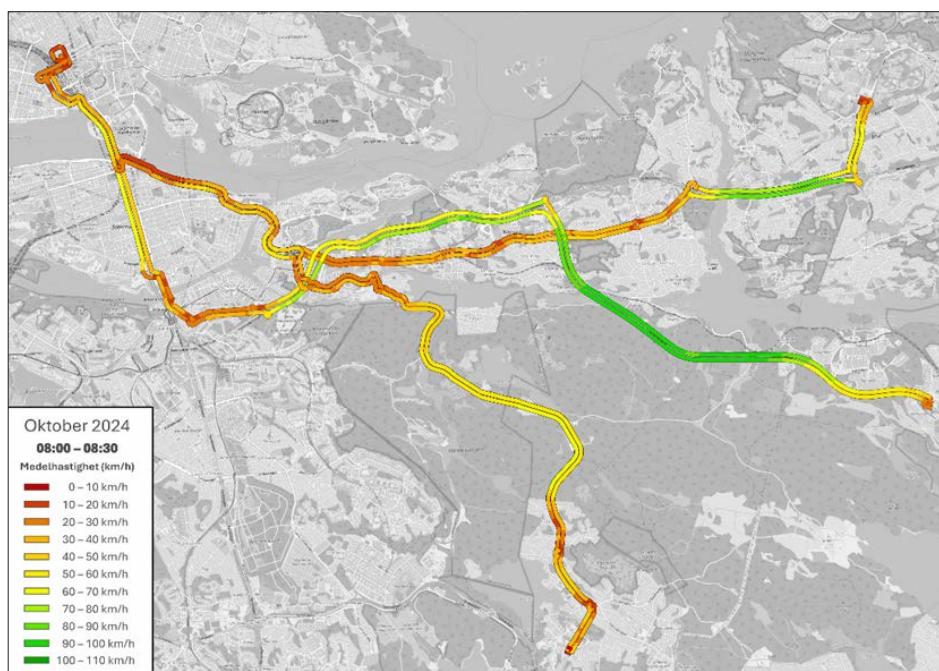
	Morgonrusning minuter klockan 07–09 vardagar v.42										
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Nacka–Norrtull	28,8	26,0	24,4	29,7	29,1	21,1	25,2	25,9	27,2	28,8	33,1
Nacka–Kista	32,3	29,6	29,7	35,0	34,3	26,2	30,5	31,2	32,8	34,2	38,5

Tabell 3. Medelrestid per dygn med bil mellan åren 2015–2025 under vecka 42.

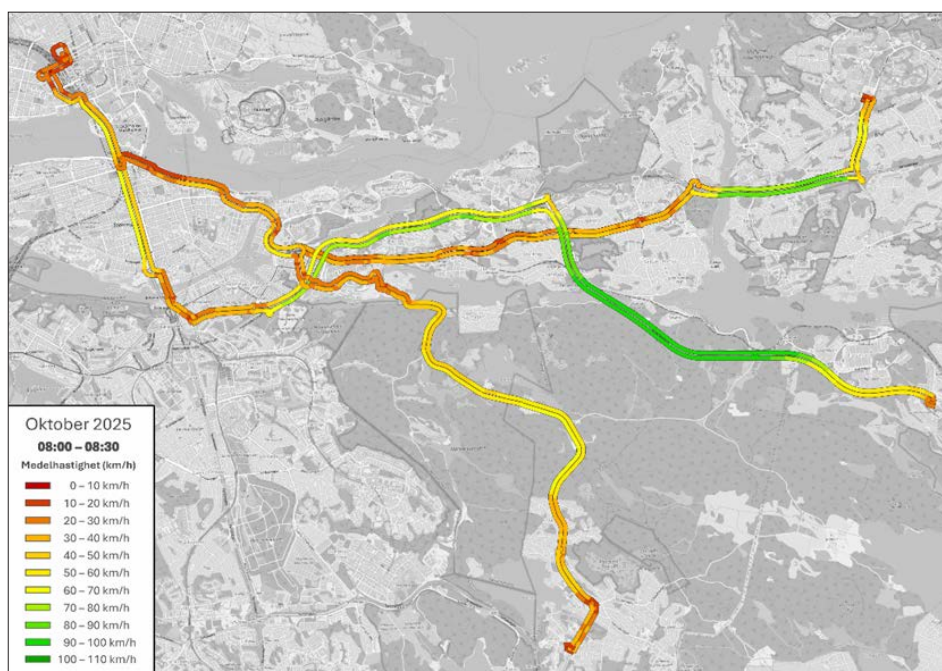
## Nacka-Stockholm city

Vid granskning av samlade trafikdata för personbilstrafiken via GPS har jämförelser gjorts på tre sträckor med olika startpunkter i kommunen, men med samma målpunkt i Stockholms innerstad (Norra Bantorget). Sträckorna som följts upp har utgått från tre av kommunens kommundelscentrum: Älta centrum, Orminge centrum och Saltsjöbadens centrum (Tippens centrum). 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 månader och år. Eftersom rutterna varierar måste en jämförelse för varje år också göras med basvärdet för restiden i morgonrusning. För trafiken mellan kl. 08–08.30 och kl. 16–16.30 framgår hur framkomligheten genom köbildning och trafikbelastning generellt ser ut när trafiken är som mest.

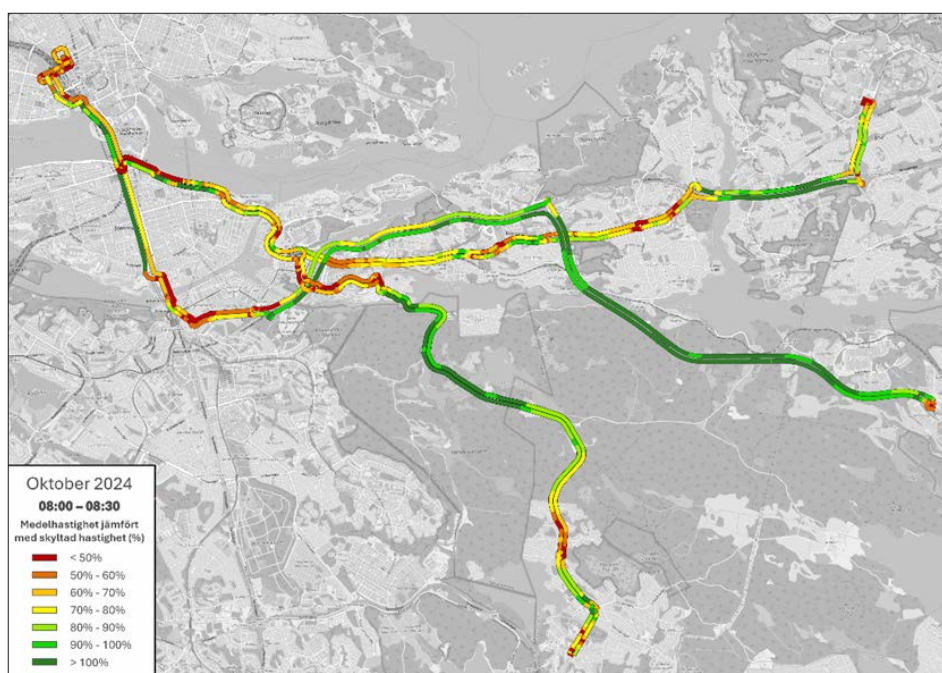
### Morgontrafik 08.00–08.30



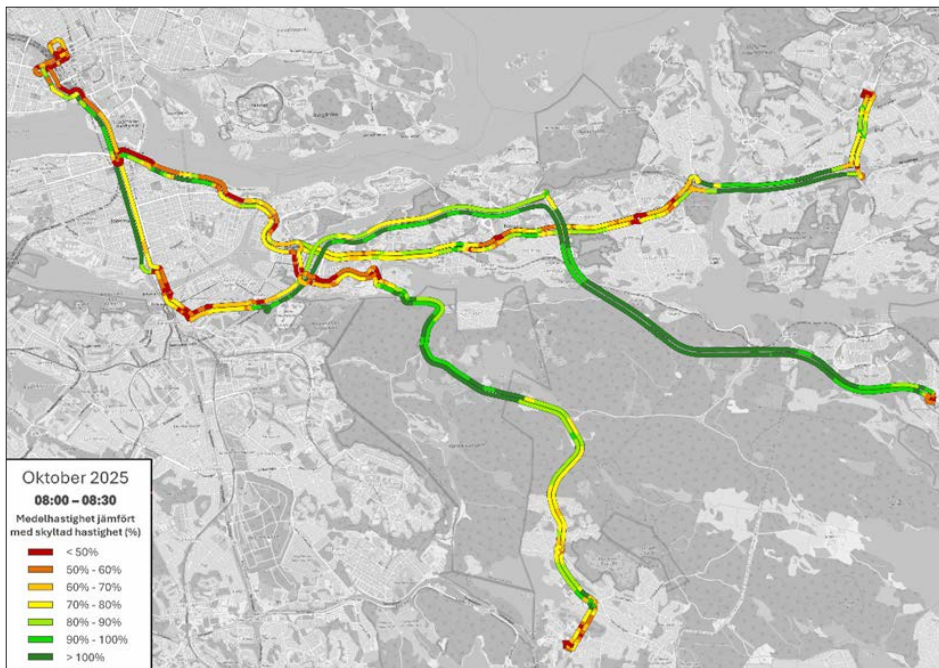
**Figur 10.** Faktiska hastigheter på utvalda rutter. Röd, orange och gula sträckor markerar lägre hastigheter, medan gröna sträckor markerar trafik som kör fortare. Oktober 2024 kl. 08.00–08.30



**Figur 11.** Faktiska hastigheter på utvalda rutter. Röd, orange och gula sträckor markerar lägre hastigheter, medan gröna sträckor markerar trafik som kör fortare. Oktober 2025 kl. 08.00–08.30.

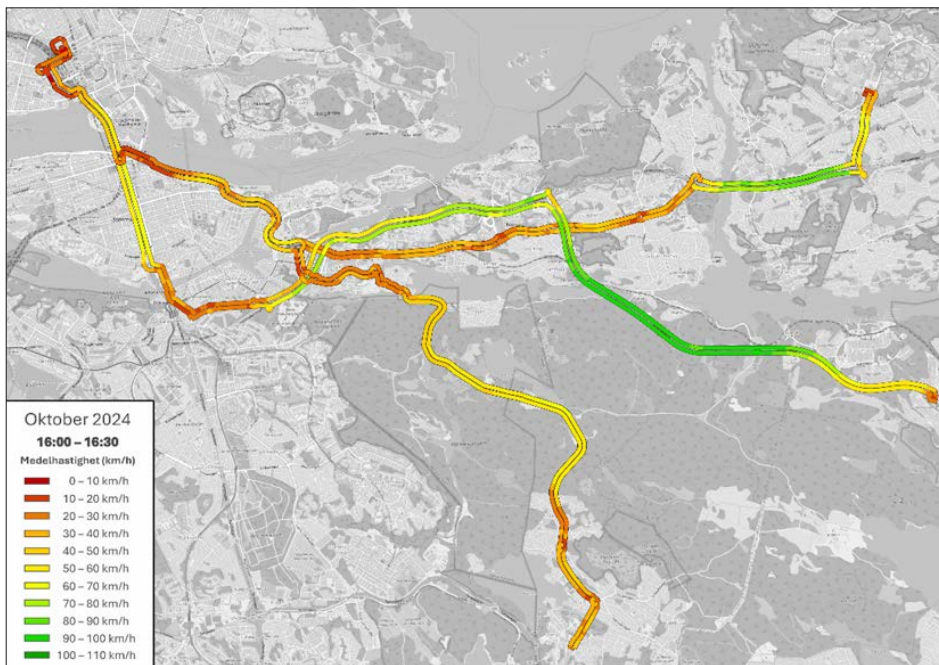


**Figur 12.** Genomsnittlig hastighet jämfört med skyltad hastighet på utvalda rutter. Röda, orange och gula sträckor markerar lägre hastigheter jämfört med skyltad hastighet, medan gröna sträckor markerar trafik som kör i hastighetsbegränsningen eller fortare. Oktober 2024 kl. 08.00–08.30.

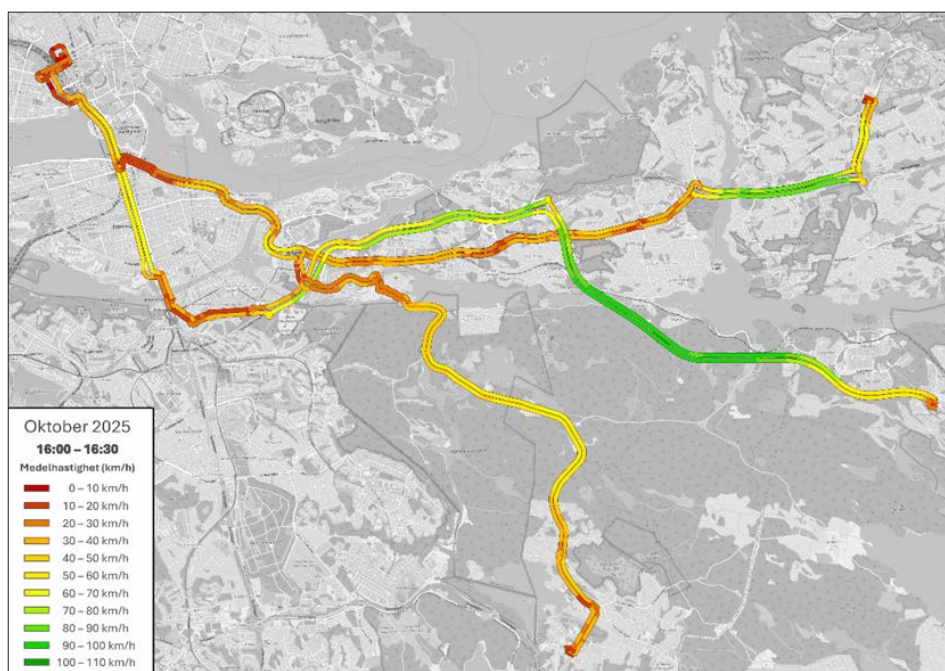


**Figur 13.** Genomsnittlig hastighet jämfört med skyltad hastighet på utvalda rutter. Röda, orange och gula sträckor markerar lägre hastigheter jämfört med skyltad hastighet, medan gröna sträckor markerar trafik som kör i hastighetsbegränsningen eller fortare. Oktober 2025 kl. 08.00–08.30.

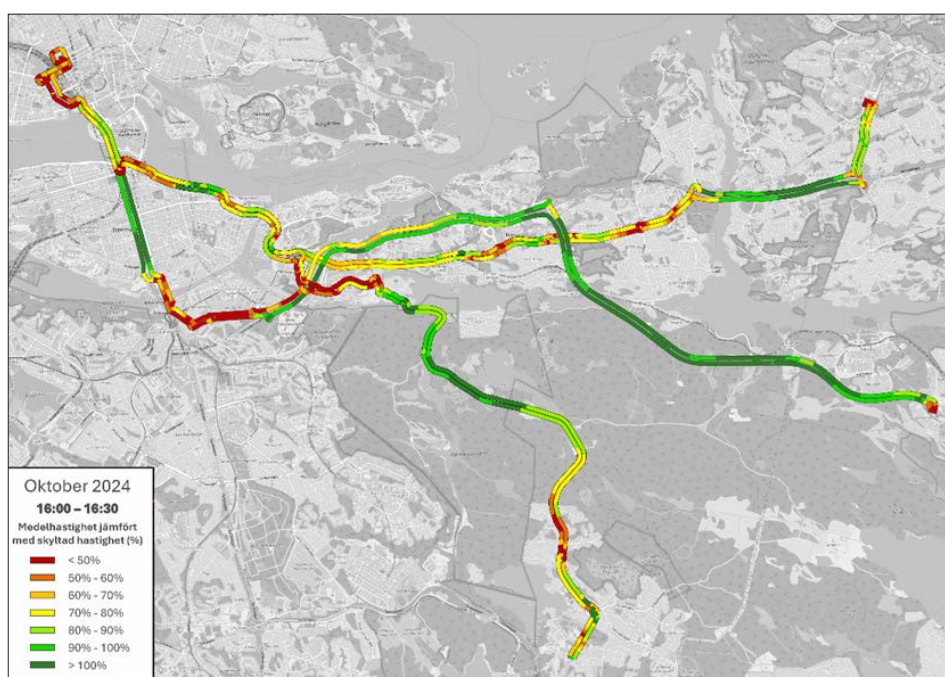
#### Eftermiddagstrafik 16.00–16.30



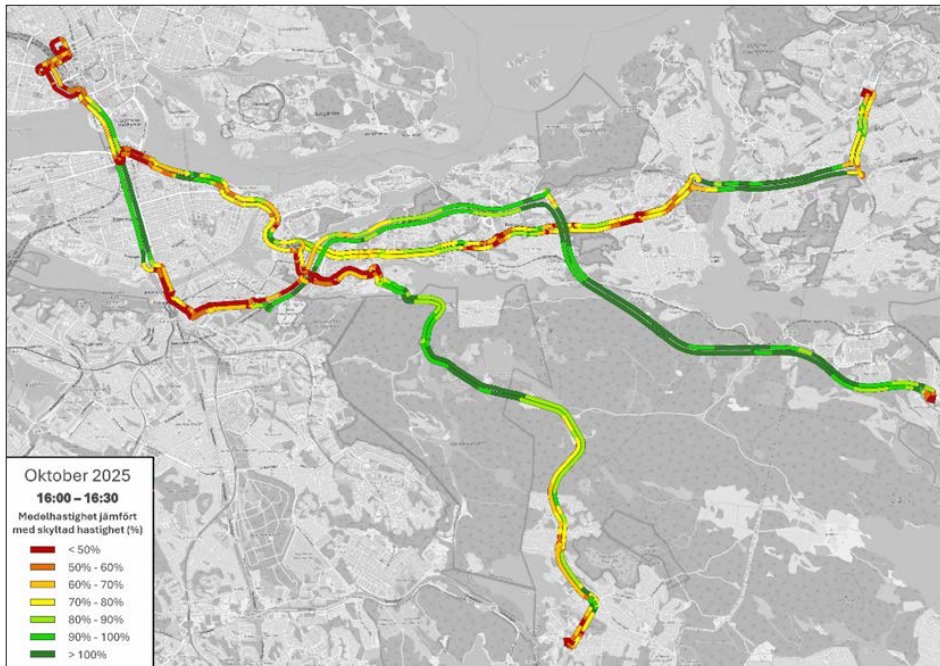
**Figur 14.** Faktiska hastigheter på utvalda rutter. Röd, orange och gula sträckor markerar lägre hastigheter, medan gröna sträckor markerar trafik som kör fortare. Oktober 2024 kl. 16.00–16.30.



**Figur 15.** Faktiska hastigheter på utvalda rutter. Röd, orange och gula sträckor markerar lägre hastigheter, medan gröna sträckor markerar trafik som kör fortare. Oktober 2025 kl. 16.00–16.30.

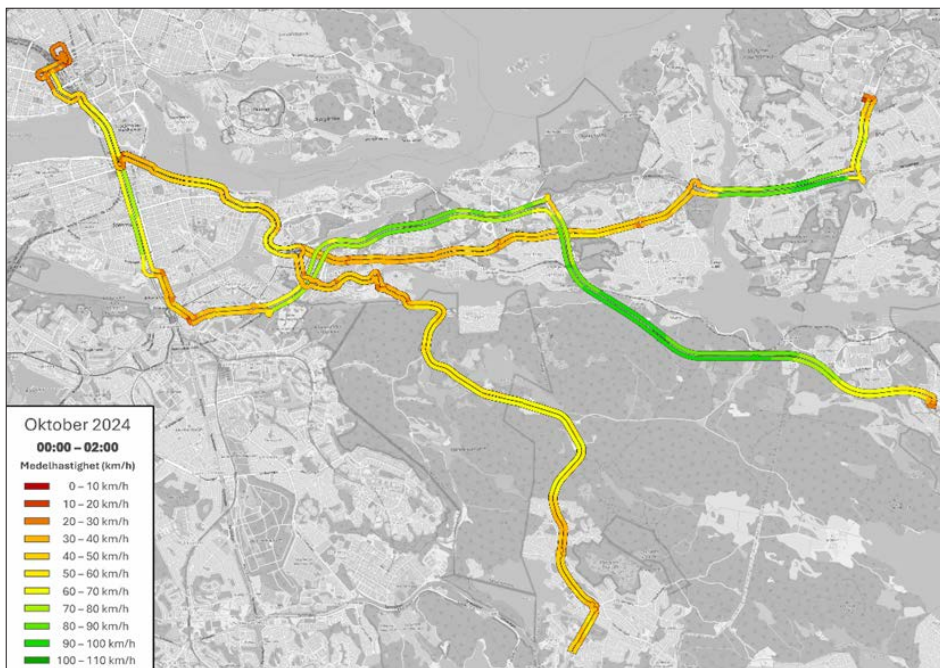


**Figur 16.** Genomsnittlig hastighet jämfört med skyltad hastighet på utvalda rutter. Röda, orange och gula sträckor markerar lägre hastigheter jämfört med skyltad hastighet, medan gröna sträckor markerar trafik som kör i hastighetsbegränsningen eller fortare. Oktober 2024 kl. 16.00–16.30.

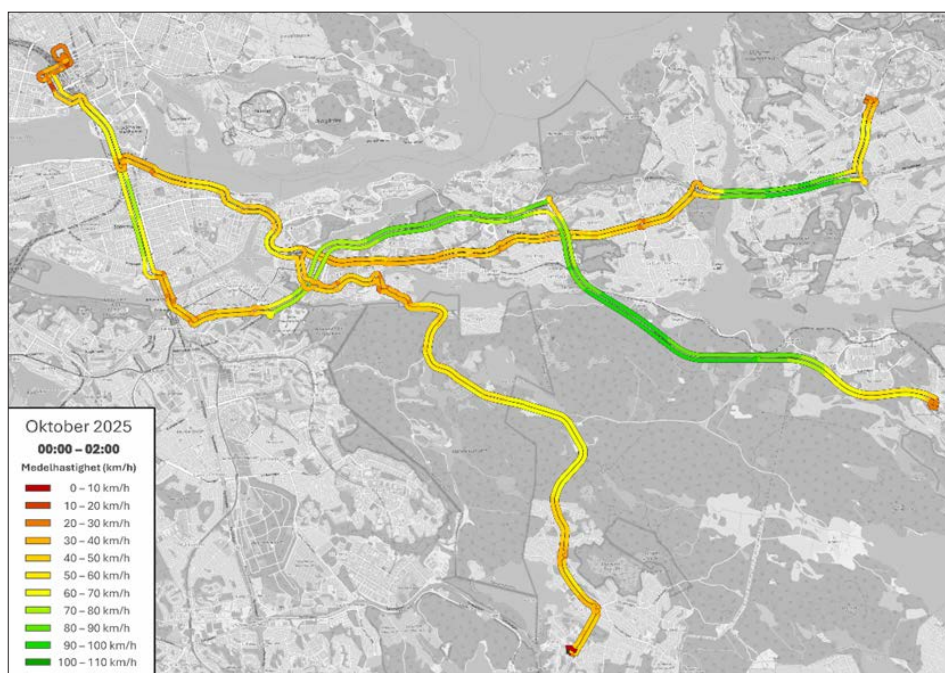


**Figur 17.** Genomsnittlig hastighet jämfört med skyltad hastighet på utvalda rutter. Röda, orange och gula sträckor markerar lägre hastigheter jämfört med skyltad hastighet, medan gröna sträckor markerar trafik som kör i hastighetsbegränsningen eller fortare. Oktober 2025 kl. 16.00–16.30.

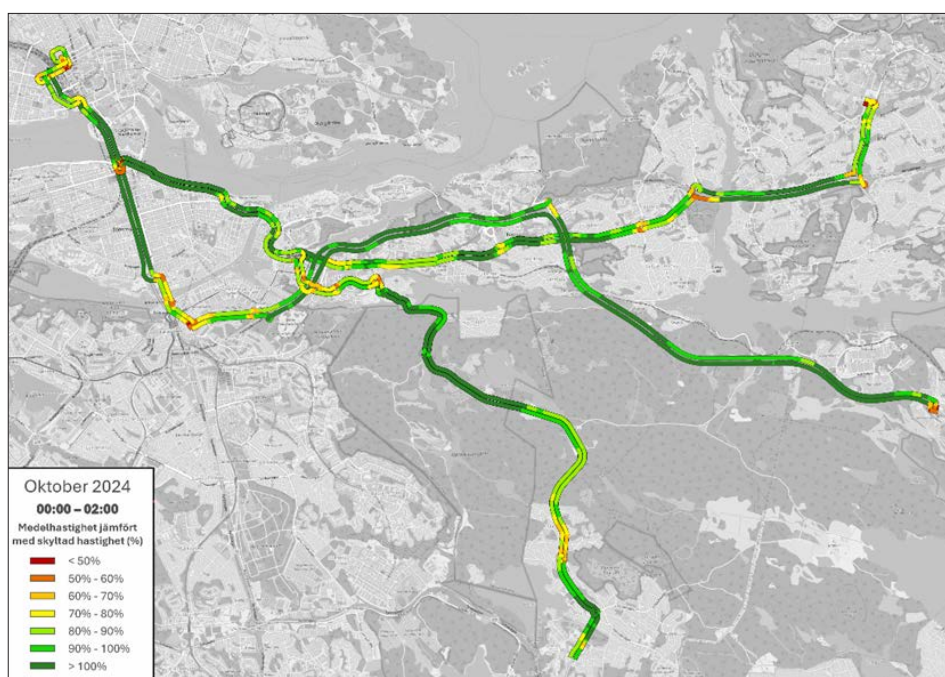
#### Nattrafik “basvärde” 00–02



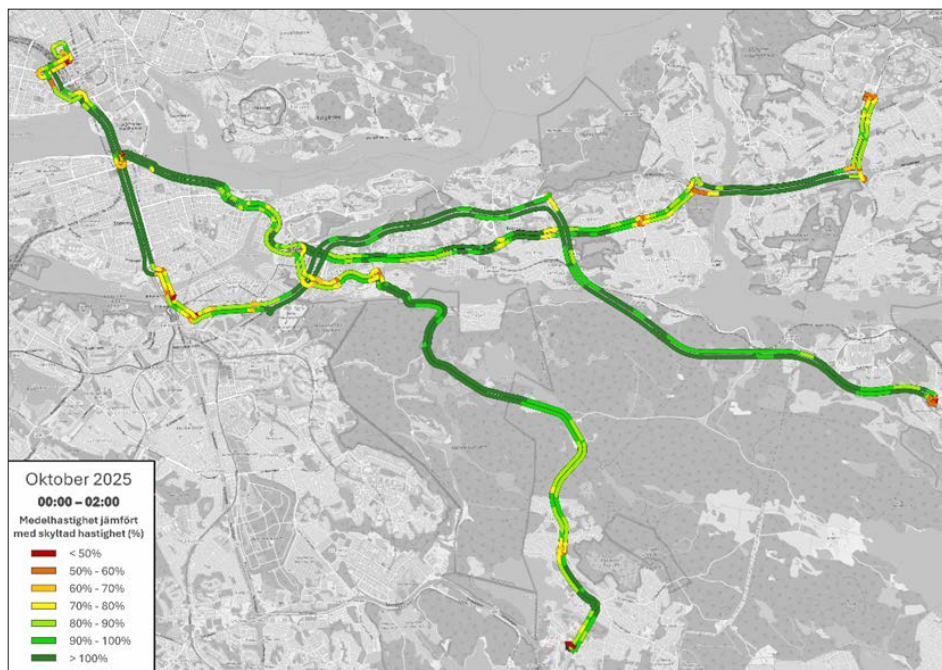
**Figur 18.** Faktiska hastigheter på utvalda rutter. Röd, orange och gula sträckor markerar lägre hastigheter, medan gröna sträckor markerar trafik som kör fortare. Oktober 2024 kl. 00.00–02.00.



**Figur 19.** Faktiska hastigheter på utvalda rutter. Röd, orange och gula sträckor markerar lägre hastigheter, medan gröna sträckor markerar trafik som kör fortare. Oktober 2025 kl. 00.00–02.00.



**Figur 20.** Genomsnittlig hastighet jämfört med skyltad hastighet på utvalda rutter. Röda, orange och gula sträckor markerar lägre hastigheter jämfört med skyltad hastighet, medan gröna sträckor markerar trafik som kör i hastighetsbegränsningen eller fortare. Oktober 2024 kl. 00.00–02.00.



**Figur 21.** Genomsnittlig hastighet jämfört med skyltad hastighet på utvalda rutter. Röda, orange och gula sträckor markerar lägre hastigheter jämfört med skyltad hastighet, medan gröna sträckor markerar trafik som kör i hastighetsbegränsningen eller fortare. Oktober 2025 kl. 00.00–02.00.

I en jämförelse mellan år 2024 och 2025 går det att se vissa, generellt små, förändringar avseende framkomligheten. På Ältavägen i höjd med Kolarängen har framkomligheten blivit bättre. En trolig förklaring till utvecklingen är att Trafikverkets arbete färdigställdes med att rusta upp cykelvägen på sträckan. Det går dock att notera en försämring på Stadsgårdsleden och i området kring Norra Bantorget. De främsta försämringarna återfinns utanför Nacka kommun, längst de delar av vägnätet som påverkas av regional trafik och trängsel närmre Stockholms innerstad. Vid en sammanställning av restiderna i minuter utvecklingen gått till det sämre. Däremot visar uppföljningen att variationerna är små och därför kan bero på en kombination av flera faktorer snarare än en enskild orsak. Eftermiddagstrafiken har tidigare inte följts upp, därför är en jämförelse med år 2024 endast möjlig.

Under år 2025 har följande åtgärder gjorts inom området ökad regional tillgänglighet i vägnätet:

- **Trafik Stockholm** har kontinuerliga möten genom olika team för ökat samarbete och samverkan mellan Regionen, Trafikverket, Stockholm stad och Nacka. Kommunen deltar i teamen transportsystem, trafikinformation, koordinering, anläggningsövervakning, kommunikation, störningshantering och blåljusgruppen.
- **Brandbekämpningssystem i Södra länken** inkluderades som objekt i tidigt skede under utredning i förslag till Nationell plan 2026–2037.
- **Avsiktsförklaring gällande Östlig förbindelse** skrevs under oktober under mellan staten, Nacka kommun, Stockholm stad och Region Stockholm.

# KOLLEKTIVTRAFIK

Av avsnittet framgår uppföljning av kollektivtrafiken i kommunen. I Region Stockholm är Trafikförvaltningen kollektivtrafikmyndighet men kommunen har en viktig roll i arbetet om att säkerställa en framkomlig och tillgänglig infrastruktur. Sedan februari 2025 har regionen en ny bussoperatör i Nacka, Nobina. I övergången mellan tidigare och nuvarande operatör upplevdes brister med betydande påverkan för resenärerna, exempelvis brist på fordon och tekniska problem. VR har avtalet för Älta och ersättningstrafiken.

## EN KAPACITETSSTARK, VÄLUTBYGGD OCH VÄLFUNGERANDE KOLLEKTIVTRAFIK

Kollektivtrafiken i Nacka kommun ska utvecklas i linje med bebyggelse- och befolkningsutvecklingen. Kommunen skickar årligen uppgifter om bebyggelseplaner på såväl kortare som längre sikt till Trafikförvaltningen. Detta utgör sedan grund för att möjliggöra ett kapacitetsstarkt, snabbt och tillförlitligt kollektivtrafiksystem. Följande utgör riktning och förhållningssätt i arbetet:

- Kollektivtrafiksystemet ska förbli snabbt och tillförlitligt med en fortsatt hög kapacitet,
- Smidiga övergångar mellan olika färdmedel ska förenkla resandet både inom kommunen och i regionen,
- Pendelbåtstrafiken utvecklas för att stärka kopplingarna till grannkommuner och avlasta vägnätet.

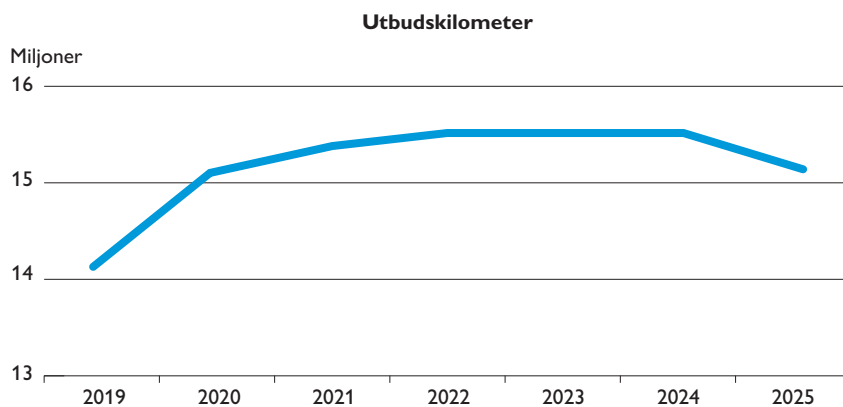
### Busstrafik

Under år 2025 uppgick antalet påstigande resenärer till 61 800 personer, se tabell 1. Vilket är i ungefär samma nivå som år 2024. Det går också att se att påstigandet har återhämtat sig sedan pandemin. Statistiken avser påstigande en vinterdag, vilket ses som representativt det faktiska resandet som inte påverkats av exempelvis semesterperioder eller väder som ökar attraktiviteten till att cykla eller gå.

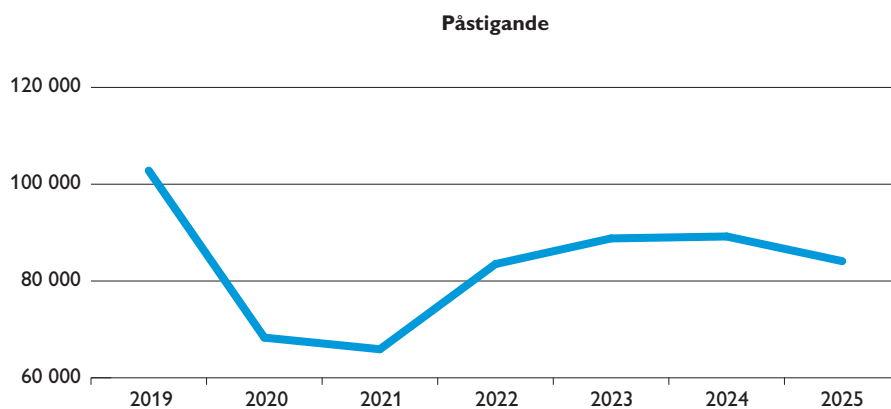
2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
67 000	67 000	70 000	73 600	73 900	77 800	52 700	53 000	65 300	63 000	62 600	61 800

Tabell 4. Antalet påstigande kollektivtrafikresenärer en vintervardag i Nacka för åren 2014–2025.

Under året har antalet resenärer per vardag, över hela året, minskat med ungefär 5,7 procent i jämförelse med år 2024 och 18,2 procent sedan år 2019. Utbudskilometern har också minskat år 2025 i jämförelse med tidigare år med ungefär 2,4 procent och 7 procent från 2019. Utbudskilometer avser den totala sträckan i kilometer som bussar planerade att köra enligt tidtabell.

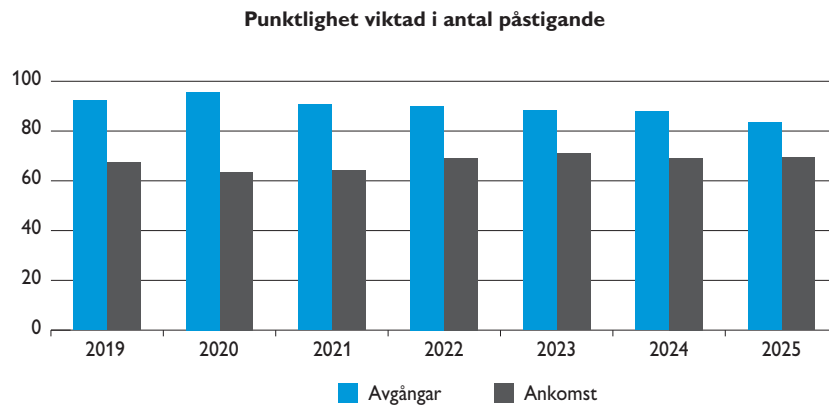


**Figur 22.** Utvecklingen av utbudskilometern i kommunen mellan år 2019–2025.



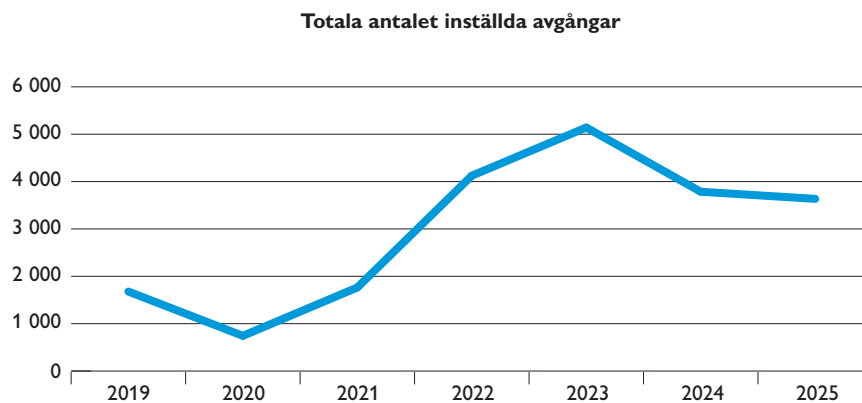
**Figur 23.** Utvecklingen avseende påstigande mellan år 2019–2025.

En viktig del i att öka antalet påstigande är att uppnå en förutsägbarhet inom trafikeringsenheten där resenärer kan känna sig trygga i att bussen både ankommer och avgår på utsatt tid. Under året har punktligheten viktad i antalet påstigande minskat med 4,6 procent vid avgångar. Däremot har punktligheten ökat vid ankomster, dock marginellt med ungefär 0,29 procent.

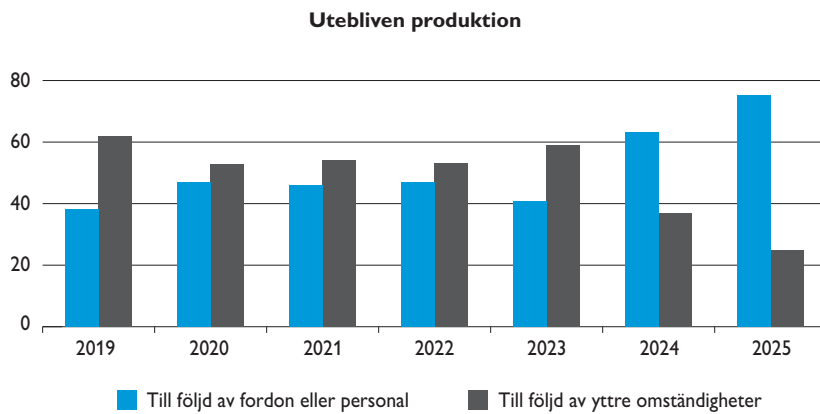


**Figur 24.** Utvecklingen kring punktligheten viktad i antal påstigande mellan år 2019–2025.

En annan betydande faktor för att öka antalet påstigande är att minska andelen inställda avgångar. Under år 2025 var det som helhet färre turer som ställdes in. I förhållande till nivåerna år 2019 har dock antalet inställda avgångar ökat med 117 procent. Av de inställda avgångarna år 2025 beror 75,2 procent av uteblivna fordon eller personal, resterande beror på yttre omständigheter. Fram till år 2023 var fördelningen någorlunda jämlig. Sedan dess syns dock ett skifte där allt större andel av det antalet inställda avgångar beror på fordon eller personal.



**Figur 25.** Utvecklingen avseende antalet inställda avgångar mellan åren 2019–2025.



**Figur 26.** Utvecklingen avseende utebliven produktion mellan åren 2019–2025.

### Utvalda linjer busstrafik

De linjer som följts upp är linjerna 410 och 471 mot Slussen och 801 i riktning mot Gullmarsplan. Uppföljningen har avgränsats för tidsperioden våren år 2020–2025 på vardagar klockan 06.00–09.00. Generellt gäller att en minskning av körtider och ökade ståtider kan indikera på en ökad trafikintensitet och stadsbyggnadsprojekt.

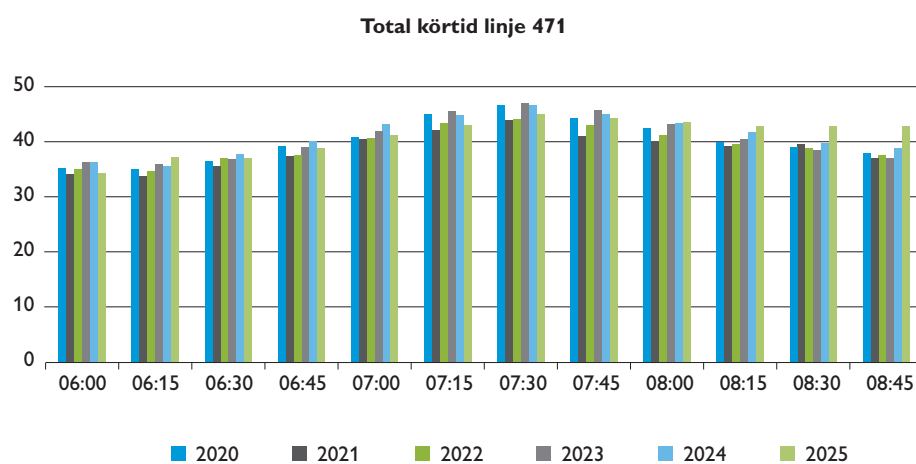


**Figur 27.** Rutter för de utvalda busslinjerna 471, 410 och 801.

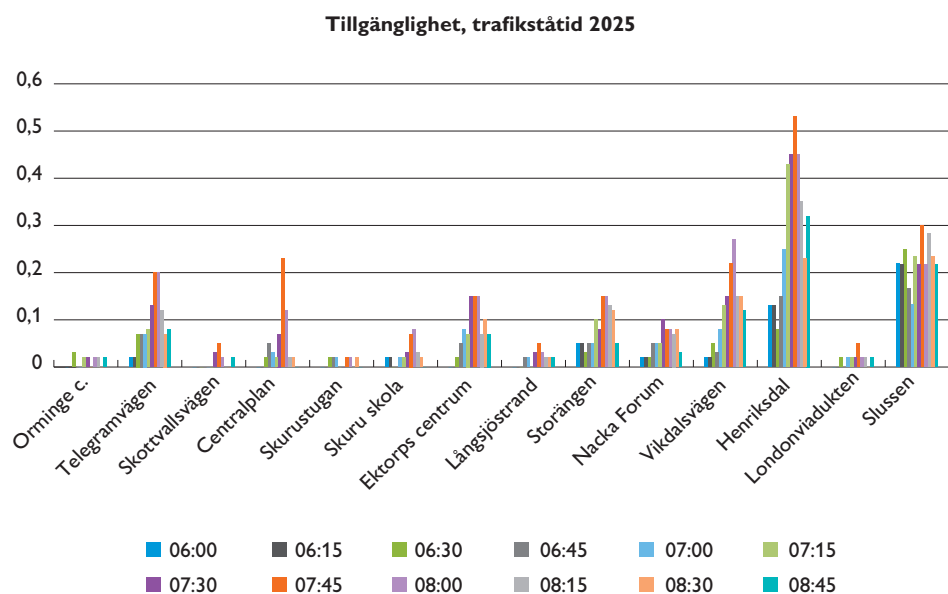
### Linje 471 Orminge–Slussen

Den totala körtiden för linje 471 har minskat under 2025, dock med en ytterst liten andel, i jämförelse med föregående år. Framkomligheten har generellt blivit sämre med undantag för de senare avgångarna. I synnerhet för avgången klockan 08.45 som i jämförelse med året innan ökat med 4 minuter. Tidigare år har körtiden varierat med  $\pm 1$  minut för avgången. Utvecklingen av körtider mellan 2020 och 2025 presenteras i figur 28.

I jämförelse med år 2024 går det att se en förändrad framkomlighet vid flera hållplatser. Hållplatserna Telegramvägen, Centralplan, Ektorps centrum och Nacka forum har exempelvis fått ökade ståtider medan Vikdalsvägen, Henriksdal och Slussen har fått minskade. Se figur 29.



**Figur 28.** Körtider för linje 471 under förmiddagens maxtimme i minuter.

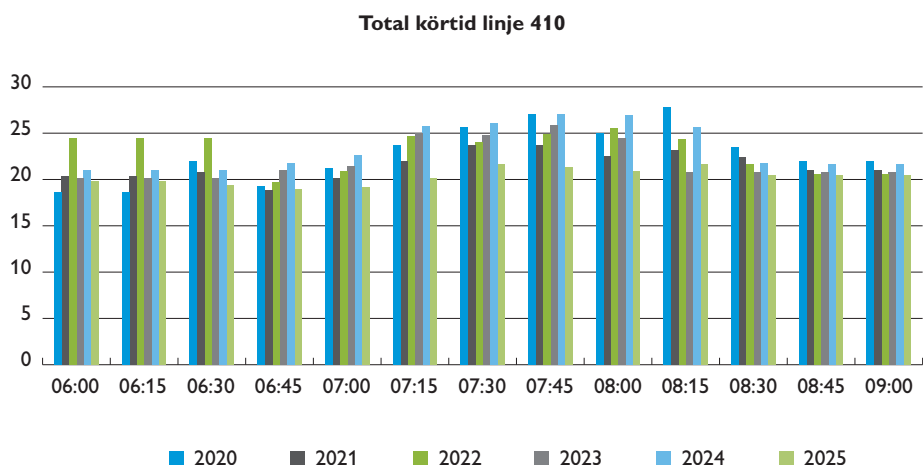


**Figur 29.** Tid i kör i minuter för linje 471 per hållplatssträcka under förmiddagens maxtimme.

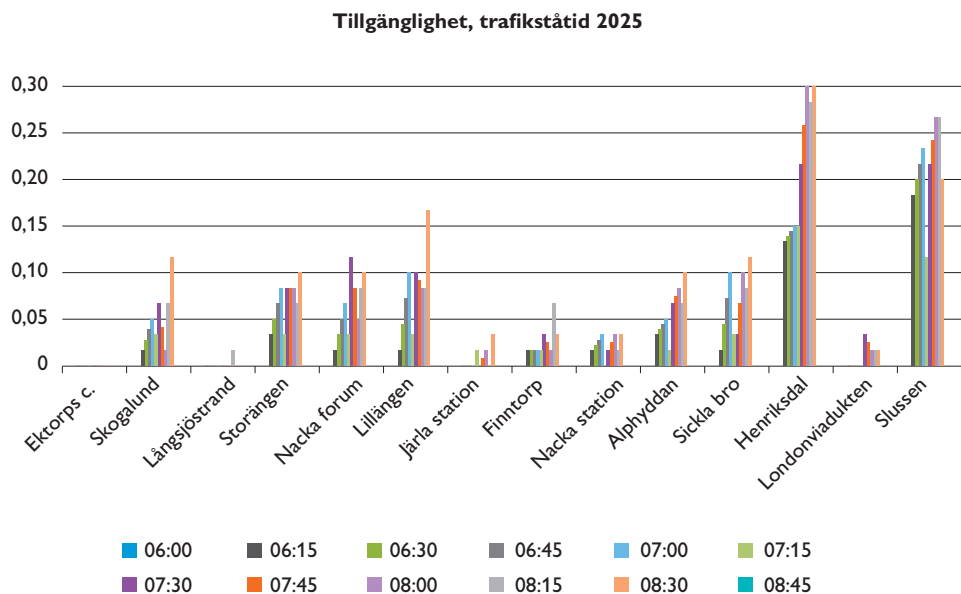
### Linje 410 Ektorp Centrum--Slussen

För linje 410 har den totala körtiden har minskat under 2025 med ungefär 40 minuter i jämförelse med föregående år för avgångarna mellan klockan 06.00–09.00. Minskningen gäller för hela perioden men går framförallt att se i maxrusning mellan klockan 06.45–08.15 där körtiden minskat med hela 32 minuter, se figur 30.

Vid en jämförelse mellan 2024–2025 går det att se en fortsatt hög köbildning vid hållplatserna Slussen och Henriksdal. Köerna har dock minskat vid hållplats Lillängen, om även köbildningen fortsatt är i höga nivåer i jämförelse med övriga hållplatser på linjen, se figur 31.



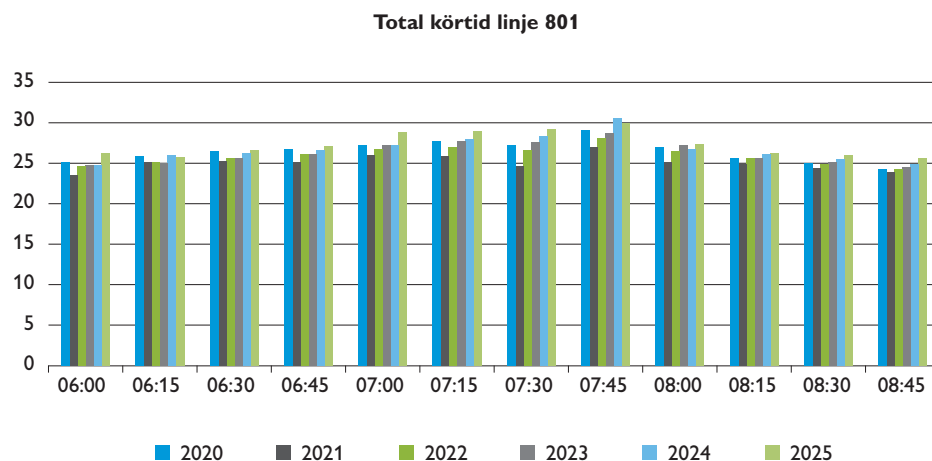
Figur 30. Körtider för linje 410 under förmiddagens maxtimme i minuter.



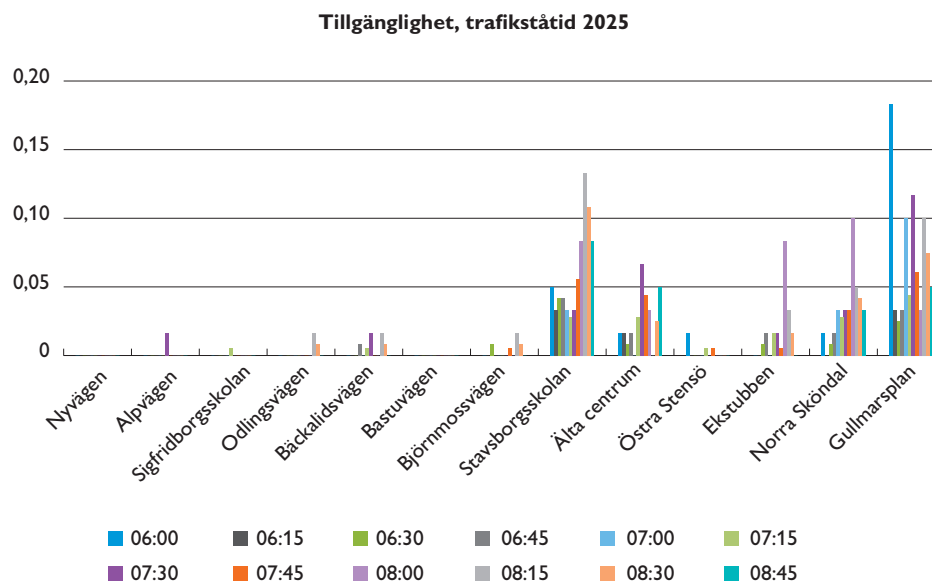
Figur 31. Tid i kö i minuter för linje 410 per hållplatssträcka under förmiddagens maxtimme.

### Linje 801 Gullmarsplan-Älta Gård

För linje 801 har den totala körtiden ökat under 2025 med ungefär 7 minuter i jämförelse med tidigare år. Mellan klockslagen 06.00–09.00 har körtiden ökat som mest för avgångarna 06.00 och 07.00, se figur 32. I jämförelse med året innan kan vi fortsatta se att samma hållplatslägen år 2025 har framkomlighetsutmaningar, hållplats Stavsborgsskolan, Norra Sköndal och Gullmarsplan, se figur 33. För linjen gäller de främsta framkomlighetsbristerna vid avgången klockan 08.15 där ungefär 35 sekunder tappas.



**Figur 32.** Körtider för linje 801 under förmiddagens maxtimme i minuter.



**Figur 33.** Tid i kö i minuter för linje 801 per hållplatssträcka under förmiddagens maxtimme.



**Bild 1.** Hållplats Ekstubben



**Bild 2.** Hållplats Hedenströms väg

Under år 2025 har följande insatser och åtgärder gjorts inom området busstrafik:

- **Hållplats Ekstubben** har getts en tydligare etablerad yta för tidsreglering.
- **Hållplats Hedenströms väg** byggdes om i syfte att förbättra förutsättningarna för bussen att kunna angöra hållplatsen.
- **Väglinjemålning och skyltning på Ringvägen, Skyttevägen och Ektorpsvägen** har genomförts under året. Syftet med åtgärderna har varit att förtydliga vägrummet, primärt för busstrafiken.



**Bild 3.** Väglinjemålning på Ektorpsvägen till vänster, Skyttevägen i mitten och Ringvägen till höger.

## Spårtrafik

### Saltsjöbanan

Saltsjöbanan är en viktig del av Nackas kollektivtrafikförsörjning och utgör en attraktiv koppling mellan Saltsjöbaden, Fisksätra och Slussen. Under december 2024 till februari 2025 återupptogs trafiken mellan Saltsjö-Järla och Saltsjöbaden efter nästan två års avstängning. Resterande sträcka mellan Saltsjö-Järla och Slussen trafikerades fortsatt av ersättningstrafik. Det rådde under perioden stora utmaningar med smidiga och tillgängliga byten mellan trafikslagen. I mars 2025 drabbades Saltsjöbanan av hjulslitage till följd av torra spår. En betydande andel av tågtrafiken togs ur drift och full ersättningstrafik till och från Glasbruksgatan och Cityterminalen sattes åter succesivt in.

År 2025 kantades av flertalet trafikförändringar, i synnerhet under våren, som innebar en betydande trafikstörning för resenärer på sträcka. Detta bidrog sannolikt till ett minskat och/eller förändrat resande under perioden. Från den 9 november 2025 återupptogs tågtrafiken mellan Saltsjö-Järla och Saltsjöbaden. Sedan dess har antalet synpunkter från medborgare minskat drastiskt, vilket kan tyda på en ökad nöjdhet som helhet. Påstigande per dygn minskade år 2025 till 96 000 resenärer, i jämförelse med år 2024 då påstigandet uppgick till 135 000 per dygn. Motsvarar ungefär en minskning med 29 procent.

### Tvärbanan

Tvärbanan angör Nacka i Sickla och är en viktig tvärförbindelse för resor till och från kommunen. Sickla är en viktig knutpunkt med flera kollektivtrafikslag, bostäder, skolor och handelsverksamheter. Mellan den 6 februari 2023 och 14 december 2025 hade tvärbanan en tillfällig ändhållplats i Nacka. Den tillfälliga ändhållplatsen var placerad på Uddvägen, ungefär 350 meter från ordinarie i Sickla. Under omläggningen fanns också en tillfällig busshållplats ungefär 150 meter från tvärbanan, hållplats Sickla västra. Från den 14 december 2025 återgick tvärbanan till sin ordinarie ändstation i Sickla och busshållplats Sickla bro öppnade. I samband med detta stängde de temporära anläggningarna. År 2025 var snittet för påstigande 3 282 resenärer per dag för ändhållplatsen på tvärbanan, vilket i jämförelse med året innan är en minskning med ungefär 258 resenärer.

## Sjötrafik

Att resa med båt i, till och från Nacka är ett populärt färdmedel bland Nackaborna. Många medborgare uttrycker önskemål om ytterligare förstärkningar och utbyggnad av sjötrafiken. Båtresor erbjuder god punktlighet tack vare låg restidsvariation och frånvaro av avvikelser och störningar, vilket gör sjötrafiken till ett pålitligt och framkomligt färdmedelsval.

Trafikförvaltningen trafikerar ett flertal olika bryggor i Nacka. Trafiken är uppdelad i skärgårdstrafik, genom varumärket Waxholmsbolaget och pendelbåtstrafik genom varumärket SL. Under 2025 trafikerade SL- linjerna 80, 83 och 84 bryggor i Nacka, men den 30 april flyttade linje 83:s avgångar över till Waxholmsbolaget. Det innebär att i dagsläget är det enbart SL-linjerna 80 och 84 som trafikerar bryggor i Nacka.

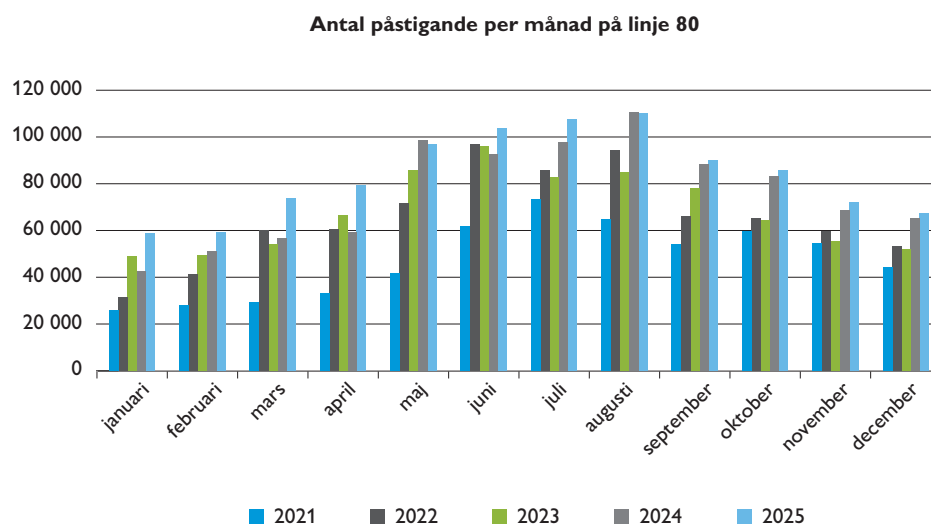


**Figur 34.** Rutter för båtlinjerna 80, 83 och 84. Linje 83 trafikerade enbart fram till 30 april 2025.

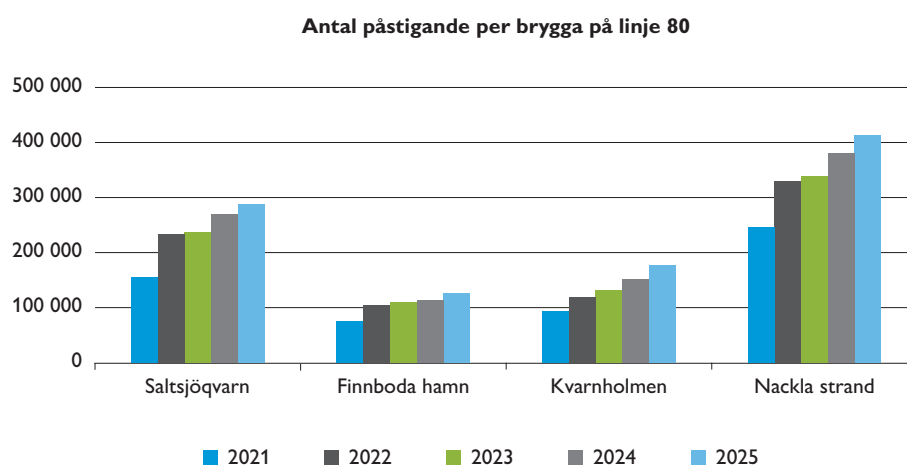
### Linje 80

Pendelbåtlinje 80 trafikerar sträckan Nybroplan-Nacka-Lidingö-Frihamnen-Ropsten-Storholmen-Ropsten. I Nacka angör linjen bryggorna Saltjöqvarn, Finnboda hamn, Kvarnholmen och Nacka strand. De senaste åren har antalet resenärer totalt sett ökat årligen. För 2025 var den procentuella ökningen 10 procent. Resandet under höst- och vintermånaderna har också stabiliserats i jämförelse med samma period 2024, se figur 35. Emellertid är sommarmånaderna den period med flest påstigande resenärer där augusti är den månad med flest påstigande resenärer sett över hela året. Att det är flest resenärer under sommarmånaderna indikerar att linjen inte enbart nyttjas i pendlingssyfte utan även i rekreativt syfte.

Varje enskild brygga i Nacka på linje 80 har ökat resandet sedan 2021, se figur 36. Antal påstigande resenärer på Kvarnholmen ökade med 17 procent, vilket är den brygga på linje 80 i Nacka med störst ökning mellan 2024 och 2025.



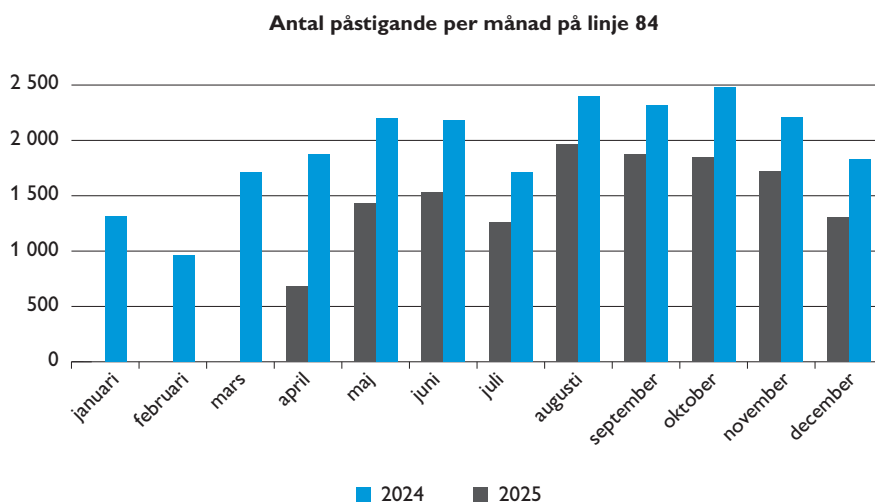
**Figur 35.** Antal påstigande resenärer på linje 80 per månad från 2021 till 2025.



**Figur 36.** Antal påstigande resenärer per brygga på linje 80 från 2021 till 2025.

#### Linje 84

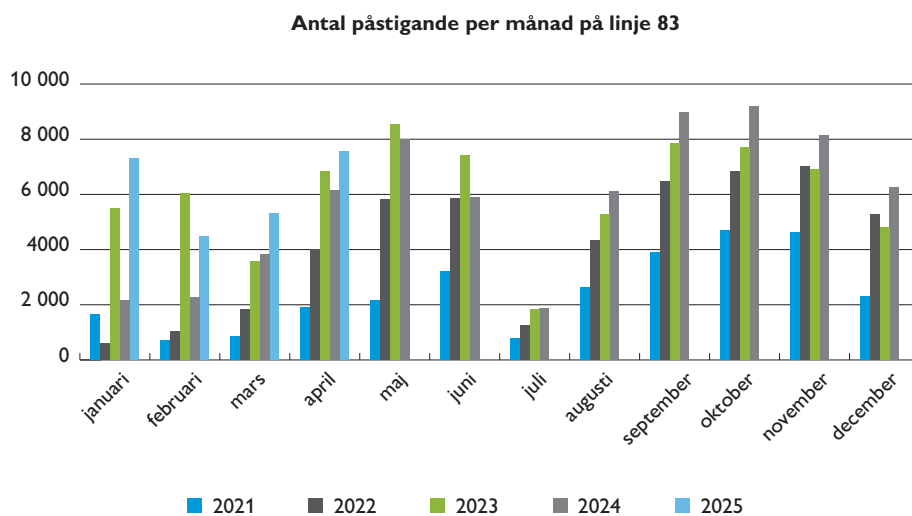
Linje 84 går mellan Ålstäket på Värmdö och Strömkajen i centrala Stockholm, med stopp vid Norra Lagnö, Koviksudde, Riset och Slussen. Riset är alltså den enda bryggan på linjen som ligger i Nacka. Linjen har trafikerat sträckan sedan 15 april 2024, vilket innebär att 2025 var första helåret för linjen i drift. Vid en jämförelse av resandet mellan åren 2024 och 2025 under perioden maj-december, så har antalet påstigande resenärer ökat med 34 procent vid Risets brygga. Figur 37 visar resandet på månatlig basis, där det är tydligt att resandet sjunker under juli månad det vill säga under semester månaden. Det indikerar på att linjen nyttjas till pendling. Att åka mellan Riset och Strömkajen med linje 84 tar cirka 35 minuter.



**Figur 37.** Antal påstigande resenärer vid Risets brygga på linje 84.

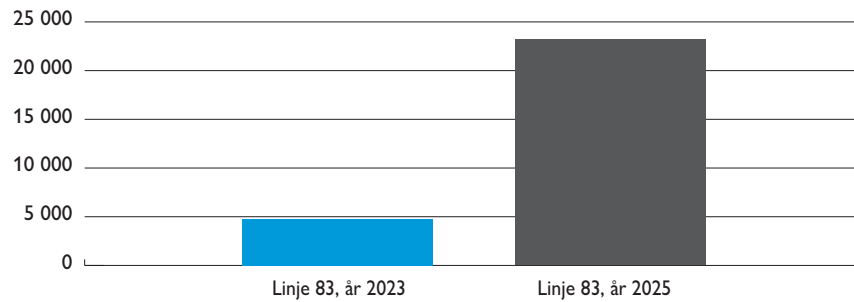
### Linje 83

Fram till och med 29 april 2024 trafikerade linje 83 Stockholm City (Strömkajen), Nacka, Vaxholm och Rindö. Fyra bryggor trafikerades i Nacka: Kvarnholmen, Nacka strand, Telegrafberget, och Hasseludden. Sedan 30 april 2024 är det Waxholmsbolaget som ansvarar för avgångarna i stället, vilket innebär att linje 83 inte är i drift längre. Även om linjen inte är i drift längre indikerar statistiken på att linjen är populär bland resenärerna och således behövs, se figur 38. Anledningen till att linjen togs bort var att nya taxområden för att SL-biljetten introducerades, vilket medförde att det var möjligt att åka med en SL-biljett till berörda bryggor, trots att det var Waxholmsbolaget som trafikerade. Fram till april 2024 trafikerade linje 83 bryggan Riset. I samband med introduktionen av linje 84 flyttades trafikeringen av Risets brygga över till linjen. Överflyttningen skedde år 2024 jämförs påstigandestatistiken för bryggan år 2023 med nivåerna år 2025. Av statistiken framgår att påstigandet ökat med 386 procent sedan bryggan övergicks till att trafikeras av linje 84.



**Figur 38.** Antal påstigande per månad för linje 83.

Påstigande resenärer Riset år 2023 och 2025

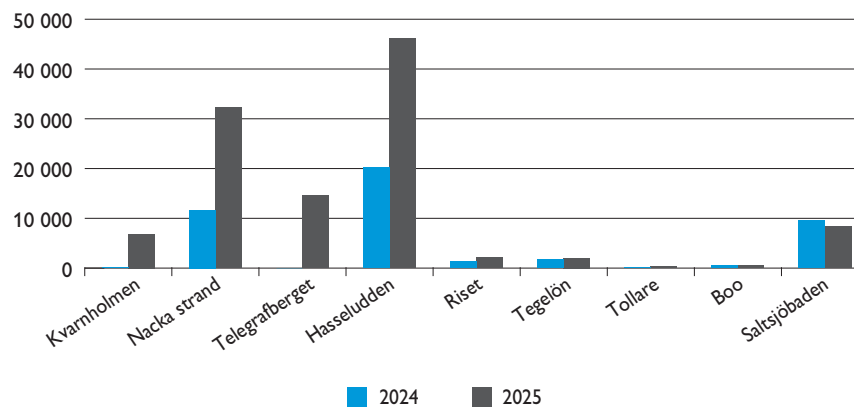


Figur 39. Påstigandestatistik vid Ristes brygga 2023 och 2025.

### Skärgårdstrafiken

Skärgårdstrafik är de båtar som trafikeras av varumärket Waxholmsbolaget. De bryggor i Nacka som trafikeras av Waxholmsbolaget är: Kvarnholmen, Nacka strand, Telegrafberget, Hasseludden, Riset, Tegelön, Tollare, Boo och Saltsjöbaden. Många av Waxholmsbolagets båtar trafikerar bara under delar av året och med högre turtäthet under sommartid. Figur 40 redovisar påstigandestatistiken på Waxholmsbolagets båtar vid Nackas bryggor. Den kraftiga ökningen vid Kvarnholmen, Nacka strand, Telegrafberget och Hasseludden beror på att linje 83 lades ner och ersattes av båtar från Waxholmsbolaget.

Antal påstigande skärgårdsbåtar (Waxholmsbolaget)



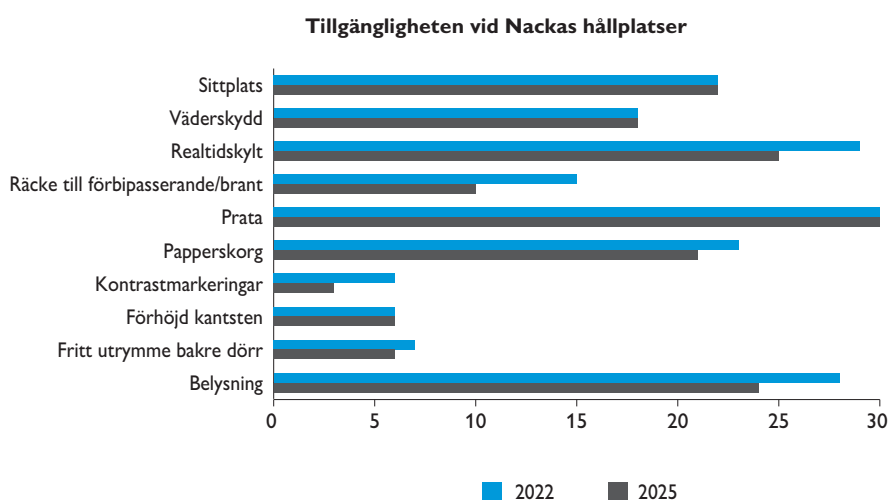
Figur 40. Antal påstigande för skärgårdsbåtar år 2024 och 2025 (Waxholmsbolaget).

## EN TILLGÄNGLIG KOLLEKTIVTRAFIK FÖR ALLA

Kollektivtrafiken har en viktig funktion i att säkerställa ett tillgängligt och inkluderande Nacka. Kollektivtrafiken är av särskild betydelse för de grupper i samhället som annars inte har samma möjlighet att resa längre sträckor på egen hand i egenskap av avsaknad till körkort, ofta äldre och barn. Dessa grupper är också dom som är i störst behov av att infrastrukturen är tillgänglig, exempelvis genom realtidstavlor eller belysning och ledstråk. Följande utgör riktning och förhållningssätt i arbetet:

- Kollektivtrafikens hållplatser ska vara tillgängliga, användbara, säkra och trygga för äldre, barn och personer med funktionsnedsättning.

Vid inventering av hållplatslägen år 2025 är det belysning, möjlighet till reseinformation via högtalare och realtidsskyltar som utgör de främsta bristerna. Samma brister var aktuella vid inventeringen år 2022. Det går dock att konstatera att hållplatserna i kommunen generellt håller en högre standard avseende tillgänglighetsanpassning år 2025 än år 2022 genom att många kategorier har sjunkit i antalet. Utöver detta är taktila och ledstråk en viktig förutsättning för tillgänglighetsanpassning, vilket är ett löpande arbete.



**Figur 41.** Tillgängligheten vid Nackas hållplatser 2025 i jämförelse med 2022.

Under år 2025 har följande åtgärder gjorts inom området en tillgänglig kollektivtrafik för alla:

- **Hållplats Vikdalsvägen** byggdes om till en stopphållplats från tidigare fickhållplats. Genom ombyggnationen ökade trottoarens bredd, vilket möjliggör att väderskydd kan sättas upp. Kommunen har beställt väderskydd, Trafikförvaltning ansvarar för leverans och montering.
- **Hållplats Danvikshemsvägen** tillgänglighetsanpassades och förberedelse till väderskydd genomfördes. Kommunen har beställt väderskydd, Trafikförvaltning ansvarar för leverans och montering.
- **Hållplats Byvägen** tillgänglighetsanpassades genom upphöjd kantsten, kompletterande taktila- och ledstråk samt möjlighet att sitta i direkt anslutning till hållplatsen.



**Bild 4.** Hållplats Vikdalsvägen, riktning mot Slussen.



**Bild 5.** Hållplats Danvikshemsvägen, riktning Medborgarplatsen.



**Bild 6.** Hållplats Byvägen, riktning Stockholm.

# CYKELTRAFIK

Av följande avsnitt framgår hur kommunen arbetar med cykeltrafik. För kommunen är cykeln en central del av ett hållbart transportsystem och en viktig pusselbit i bygget av det framtida Nacka. Kommunens arbete med cykel utgår från cykelstrategins utpekade insatsområden, där åtgärder inom respektive insatsområde beskrivs i avsnittet. Följande utgör huvudriktning och förhållningssätt i arbetet:

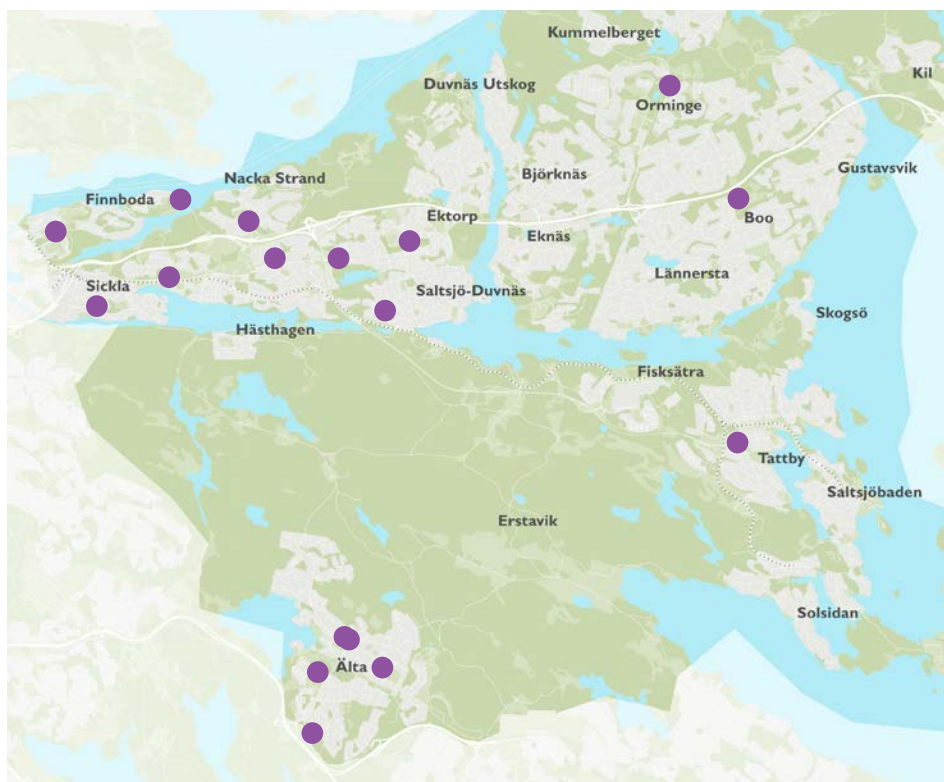
- **Totala resor:** 20 % av alla resor ska ske med cykel år 2030.
- **Arbetsresor:** 25 % av arbetsresorna ska helt eller delvis ske med cykel år 2030.

## FORTSATT UTBYGGNAD AV NACKAS CYKELVÄGNÄT

Följande bedöms vara i linje med inriktningsmålet:

*Det ska vara enkelt och säkert att ta sig fram- ett robust och pålitligt cykelvägnät.*

Av Region Stockholms resevaneundersökning från år 2024 framgår det att ungefär 7 procent av de totala resorna görs med cykel i nuläget. För arbetsresor uppgår cykel till 12 procent i regionen som helhet, även om Nacka inte särredovisas i resevaneundersökningen. Kommunen gör årliga mätningar avseende cykeltrafiken. Under året genomfördes för första gången slangmätningar som ett komplement till de redan befintliga sex fasta mätstationerna. Därför är en jämförelse med tidigare år endast möjlig vid de fasta mätstationerna. Se figur 42 för placering av slangmätningar och figur 43 för fasta mätstationer.

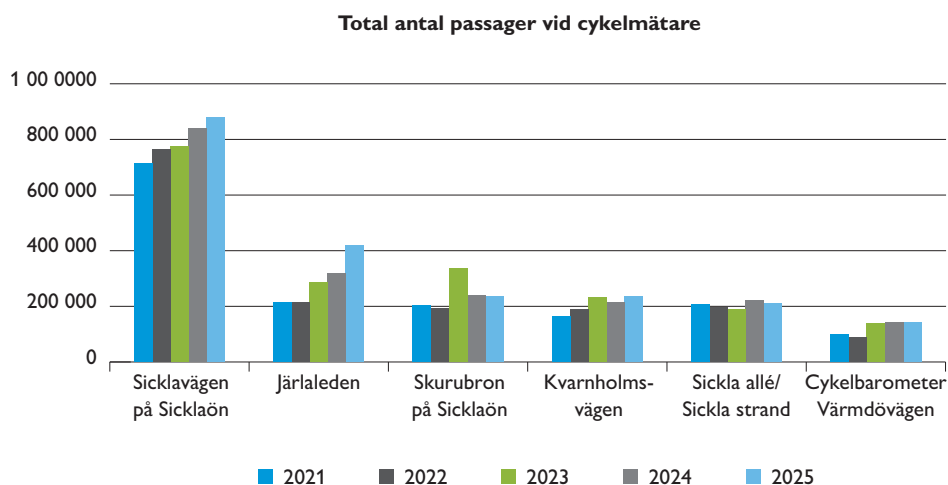


Figur 42. Översiktsskarta över slangmätningar som genomfördes år 2025.



Figur 43. Fasta cykelmätare i Nacka.

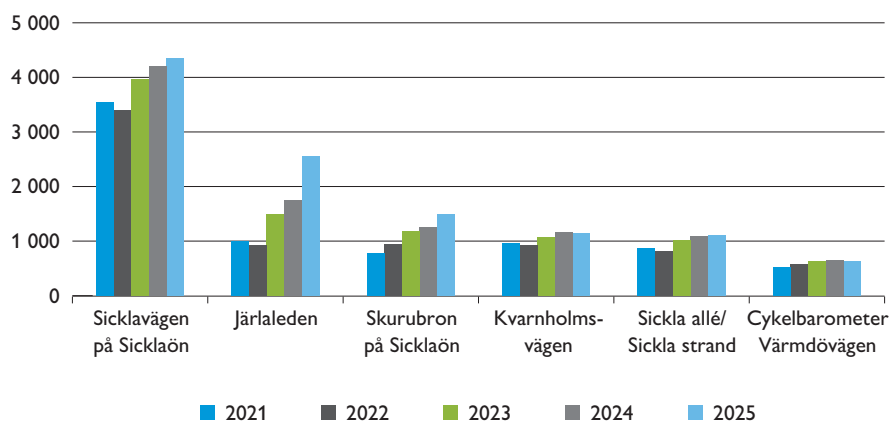
Under året registrerades fler cyklister än året innan vid tre av de totalt sex mätstationerna. Enda mätpunkt där antalet cyklister minskat var vid Sickla Allé/Sickla Strand. Minskningen är dock liten. Den största ökningen är på Sicklavägen där ökningen uppgick med 5 procent mellan 2024 och 2025. Att antal cyklister på Järlaleden fortsätter öka bedöms till stor del bero på bygget av Värmdövägen som bidragit till att många cyklister som tidigare cyklat längs Värmdövägen under året valt Järlaleden för att undvika den begränsade framkomligheten i anslutning till arbetsområden längs Värmdövägen. Antal registrerade cyklister längs Järlaleden var cirka 32 procent fler än föregående år.



Figur 44. Totalt antal cykelpassager vid varje mätpunkt år 2021–2025.

I figur 45 redovisas maxdag för respektive mätpunkt under september 2021–2025. Maxdag avser den dag under månaden då mest trafik registrerats vid respektive mätpunkt. Den högsta rapporterade dagen under september månad är högre på tre av sex punkter. Cykelbarometern på Värmdövägen (Centralplan), Sickla allé/Sickla strand och Skurubron hade lite lägre maxdag jämfört med 2024.

### Maxdag, september 2021–2025



Figur 45. Maxdag för respektive mätpunkt under september år 2021–2025.

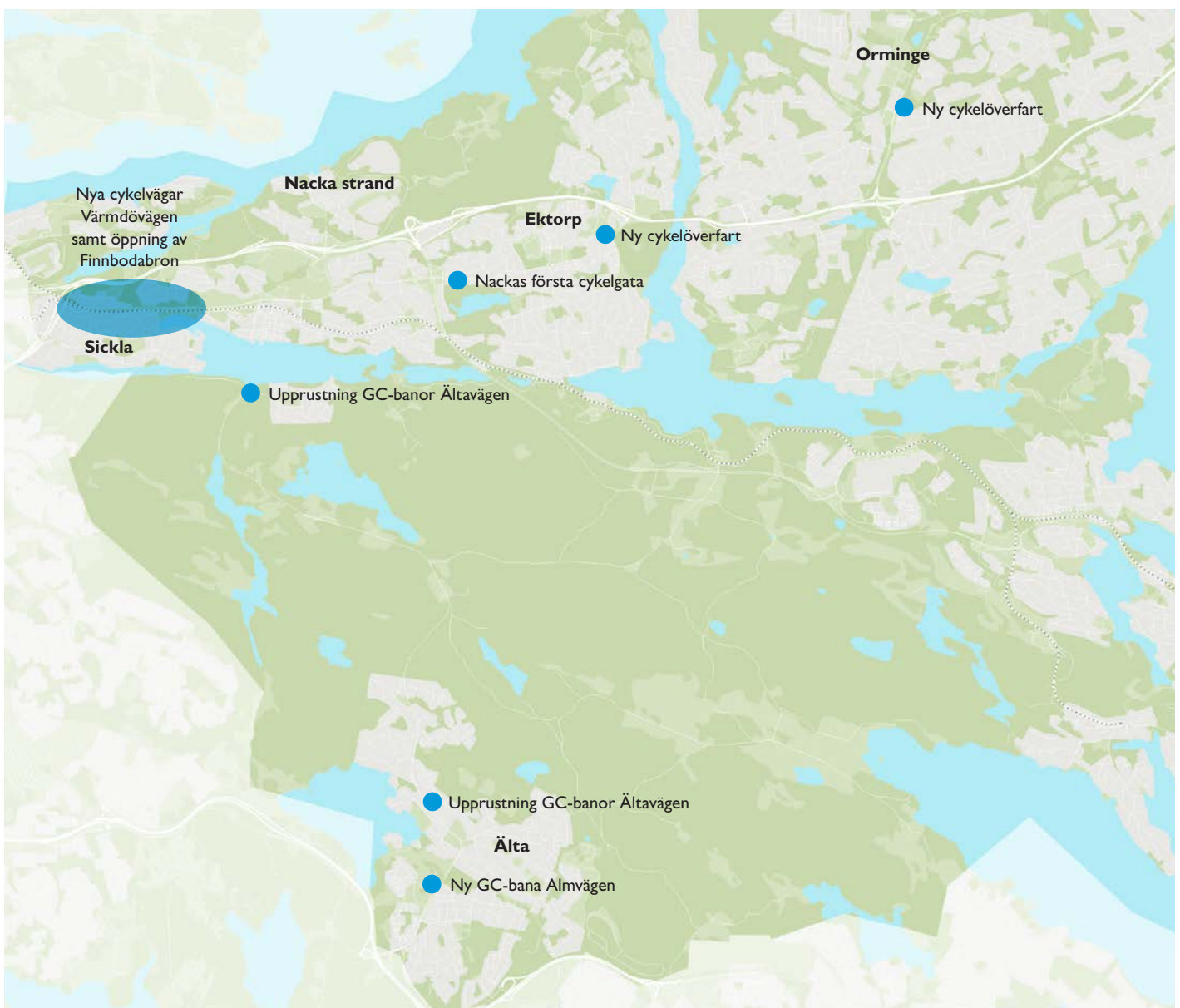
Under år 2025 har följande insatser och åtgärder gjorts:

- Nackas första **cykelgata**. Cykelgatan placeras utmed det regionala cykelstråket på Värmdövägen, öster om korsningen till Vattenverksvägen. Syftet med cykelgatan är att skapa en tryggare och mer förutsägbar trafikmiljö där cyklister ges tydligare utrymme och där biltrafiken anpassar sin hastighet och framkomlighet efter cykeltrafiken.



Bild 7. Nackas första cykelgata.

- **Cykelöverfarter på Kanholmsvägen och Skuru skolväg** har anlagts. Totalt finns nu 18 cykelöverfarter fördelade i kommunen.
- **Nya cykelvägar på Värmdövägen** etapp 1 Sickla bro-Alphyddan, etapp 2 Finntorp – Saltsjö-Järsla och etapp 3 norra sidan. Totalt uppgår omfattar det cirka 1600 meter ny cykelbana.
- **Ny cykelväg på Almvägen.** Sammanlagt har 240 meter cykelbana tillkommit.
- **Breddning** av gång- och cykelvägen genom Älta tätort har genomförts.
- **Finntorpsbron** öppnade. Tillförde både en gen koppling för cyklister och 100 meter cykelbana.



**Figur 46.** Översiktsskarta av åtgärderna som genomfördes 2025.

## GOD DRIFT OCH UNDERHÅLL AV CYKELVÄGNÄTET

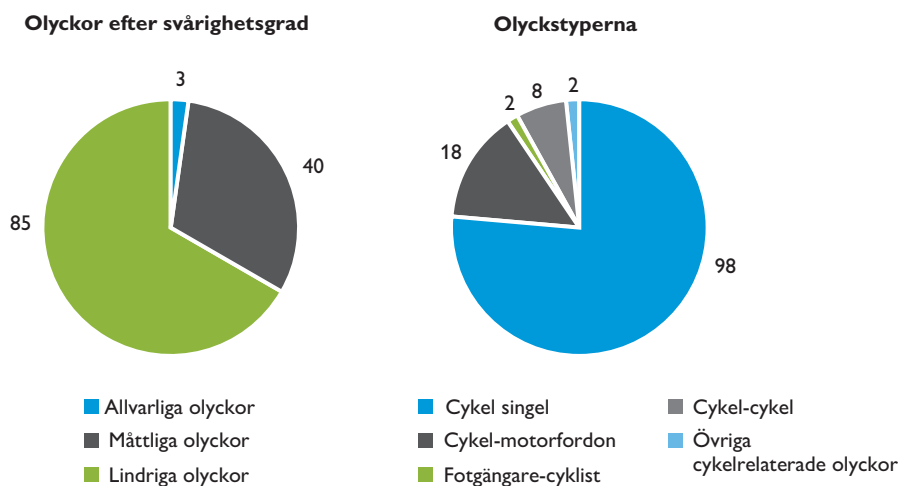
För att öka säkerheten och minska risken för singelolyckor prioriterar kommunen ett effektivt underhåll som garanterar god framkomlighet året runt, oavsett väglag.

Följande bedöms vara i linje med inriktningsmålet:

*Det ska vara enkelt och säkert att ta sig fram- ett robust och pålitligt cykelvägnät.*

Under 2025 rapporterades totalt 128 cykelolyckor i Nacka. Det innebär en ökning på motsvarande 10 procent från år 2024. Ökningen består framför allt av fler lindriga olyckor, medan antalet allvarliga och måttliga olyckor minskat något. Detta tyder på att fler cyklister har skadats i mindre allvarliga incidenter, men att den övergripande skadebilden inte blivit allvarligare.

När det gäller singelolyckor med cykel ökade antalet till 98 cykelsingelolyckor år 2025, även här en ökning från förra året, nämligen 21 procent. Ökningen är tydlig och återkommer i flera olyckstyper, men är särskilt markant för singelolyckor där cyklisten faller utan inblandning av andra trafikanter.



Figur 47. Fördelningen av olyckor efter svårighetsgrad samt olyckstyper, år 2025.

Under 2025 minskade de halkrelaterade olyckorna, medan olyckor orsakade av löst grus och ojämnheter i asfalten ökade. Detta tyder på att årets största driftutmaningar rörde barmarkssäsongen snarare än vinterväglaget.

Analysen bekräftar att brister i driftstandard – främst grus och ojämnheter – är en starkt bidragande faktor till singelolyckor, särskilt i kurvor och backar. Detta understryker behovet av prioriterat underhåll på olycksdrabbade stråk som Värmdövägen, Vikdalsvägen och Kvarnholmsvägen. Det är dock viktigt att beakta att alla olyckor inte rapporteras, vilket innebär att det kan finnas ett mörkertal i statistiken.

### Sopsaltning av cykelvägar

I Nacka kommun prioriteras framkomligheten för cyklister under vinterhalvåret genom användningen av sopsaltning på de mest trafikerade cykelstråken, se figur 48. Metoden används främst på det regionala cykelstråket samt på viktiga huvudstråk såsom Sockenvägen. Omfattningen av de sopsaltade cykelstråken är oförändrad jämfört med föregående år.



Figur 48. Sopsaltade cykelvägar i Nacka.

## FORTSATT SATSNING PÅ SÄKER OCH TILLGÄNGLIG CYKELPARKERING

För att säkerställa god tillgänglighet i hela kommunen ska cykelparkeringar finnas i tillräcklig mängd och utformas enligt gällande krav. Vid planering av ny bebyggelse är det centralt att Nackas fastställda parkeringstal för cyklar följs för att möta framtidens behov. Under år 2025 har följande åtgärder gjorts inom insatsområdet, vilket bedöms kunna bidra till det övergripande inriktningsmålet:

*Det ska vara enkelt och tryggt att parkera – god tillgång till säkra alternativ att parkera cykeln.*

### Infartsparkering för cykel

Cykelparkeringar ska vara lättillgängliga till kollektivtrafikhållplatser och särskilt i områden med längre avstånd mellan bostad och närmaste hållplats, för att möjliggöra och bibehålla god tillgänglighet. Under 2025 fanns det 1270 cykelparkeringar i kollektivtrafknära lägen i Nacka. I takt med att upprustning av Saltsjöbanans stationer har även cykelparkeringar i kollektivtrafknära lägen som varit stängda under 2024, nu öppnats igen. Av de 1270 cykelparkeringar uppfyller nu 269 (+27 i jämförelse med 2024) cykelparkeringar SKA-kraven för cykelinfartsparkering i enlighet med Nacka kommuns cykelprogram. Ska-kraven omfattar exempelvis ramlås, väderskydd och belysning. Flera infartsparkeringar för cykel har även under 2025 rustats upp med nya väderskydd.



**Bild 8.** Cykelinfartsparkeringen vid Hasseluddens brygga med nytt väderskydd.

## UTBYGGT SYSTEM MED VÄGVISNING

För att underlätta orienteringen ska cykelvägvisningen vara tydlig och heltäckande i hela kommunen, även vid tillfälliga trafikomläggningar. Under år 2025 har följande åtgärder gjorts inom insatsområdet, vilket bedöms kunna bidra till det övergripande inriktningsmålet:

*Det ska vara enkelt att hitta rätt och tydlig cykelvägvisning och skyltning.*

I hela Saltsjöbaden har vägvisningen för cykel genomgått en omfattande uppdatering under 2025 för att stärka orienterbarheten och skapa en mer sammanhängande och lättnavigerad cykelmiljö.

Arbetet innebär att äldre skyltar har bytts ut, kompletterats eller justerats för att bättre spegla dagens cykelvägnät och de mål- och delmål som cyklister oftast efterfrågar. Samtidigt har avståndsangivelser och riktningar setts över för att säkerställa att de är tydliga, konsekventa och följer nationell standard.



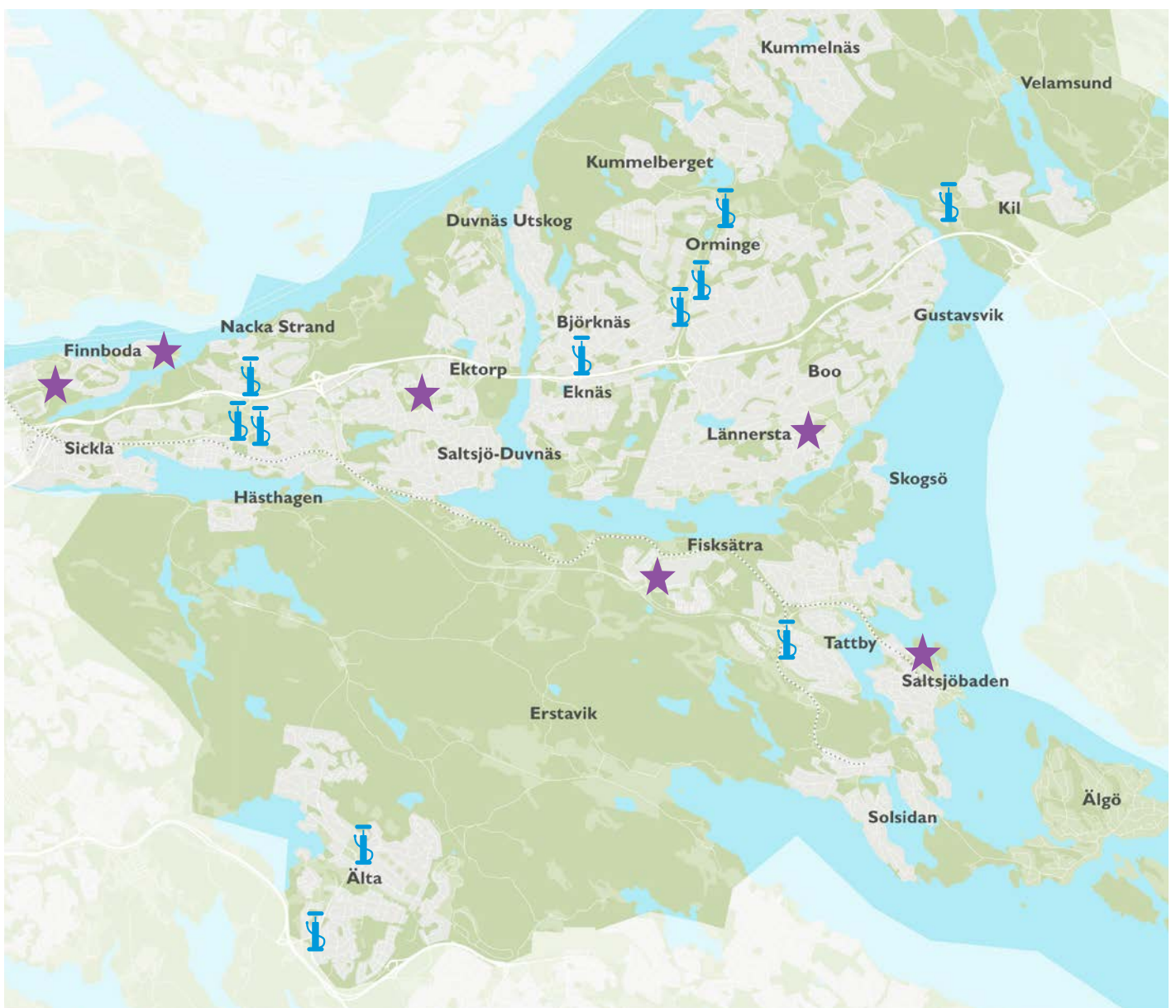
**Bild 9.** Nya cykelvägvisningar i Saltsjöbaden.

## UNDERLÄTTA ETABLERING AV HYRCYKELTJÄNSTER OCH UNDERHÅLLSTJÄNSTER

För att främja cyklingen i Nacka uppmanas hyrcykel- och underhållstjänster vid både nybyggnation och inom kommunala verksamheter, exempelvis elsparkcykeltjänster och cykelpumpar. Under år 2025 har följande åtgärder gjorts inom insatsområdet, vilket bedöms kunna bidra till det övergripande inriktningsmålet:

*Det ska vara enkelt att använda cykeln – den egna eller att hyra en.*

Antalet cykelpumpar är oförändrad jämfört med föregående år. Figur 12 visar befintliga cykelpumpar i kommunen samt potentiella platser för framtida i form av stjärnor.



Figur 49. Cykelpumpar i kommunen samt potentiella nya platser.

Nacka arbetar aktivt för att nå det politiska målet om att stärka mikromobiliteten och tillgången till hyrcykeljänster. Under 2025 har elsparkcykeloperatören Voi, på kommunens begäran, utökat sin fordonsflotta i Nacka med elcyklar. Vois verksamhetsområde omfattar Sickla, Kvarnholmen och centrala Nacka. Antalet elsparkcyklar är som högst mellan augusti och oktober, då det finns omkring 175 fordon i Nacka. Under januari till mars ligger antalet lägre, runt 100–150. För elcyklar är motsvarande nivå cirka 40 fordon under perioden augusti–oktober och omkring 30–40 resten av året.

## **KOMMUNIKATION OCH STIMULANSÅTGÄRDER SOM FÅR FLER ATT ANVÄNDA CYKELN**

Genom kampanjer och projekt inspirerar kommunen fler att välja cykeln året runt. Under år 2025 har följande åtgärder gjort inom insatsområdet, vilket bedöms kunna bidra till det övergripande inriktningsmålet:

*Det ska vara enkelt att använda cykeln – den egna eller att hyra en.*

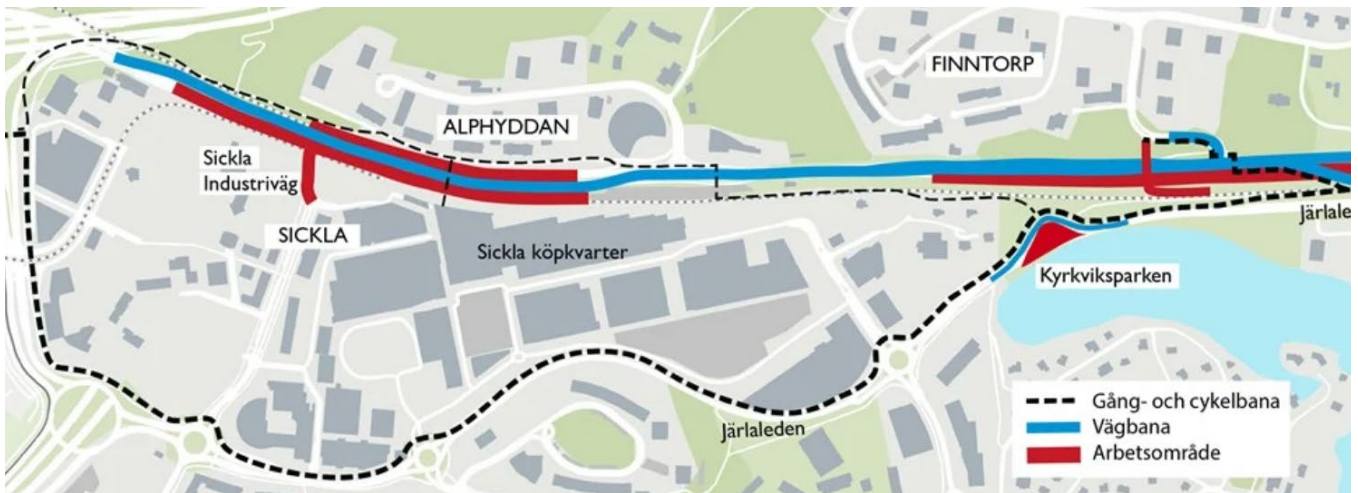
Nacka kommun driver flera återkommande beteendepåverkande projekt för att uppmuntra invånare att välja mer aktiva och hållbara resesätt. Målet är att öka andelen som går, cyklar eller reser kollektivt. De projekt som bedrivs löpande är:

- **Gå och cykla till skolan.** Inom projektet har aktiviteter och insatser genomförts i form av bilfria veckan, resevaneundersökning och material till förskoleklass i form av trafikpyssel. Aktiviteterna syftar till att minska bilskjutsningen till skola.
- **Vintercykelprojektet.** Syftar till att uppmuntra flera Nackainvånare att cykla under vintermånaderna. Totalt deltog 50 personer och projektet genomfördes för nionde året i rad. I den avslutande enkäten uppger 91 procent att de kommer cykla lika mycket eller mer nästa vinter.
- **Cykelskola.** Syftar till att bidra att fler barn lär sig att cykla. Genomfördes i Fisksåtra under två dagar, totalt deltog åtta klasser.
- **Cykeldagen.** Syftar till att bjuda in för dialog och service av sin cykel.

## **VID BYGGARBETEN SKA CYKELTRAFIKEN PRIORITERAS OCH LEDAS IGENOM PÅ ETT GENT, TRYGGT OCH SÄKERT SÄTT**

Vid planering och uppföljning av byggarbeten är det viktigt att cyklisters framkomlighet tas tillvara, och att kommunens riktlinjer för omledning av cykeltrafik följs. Under 2025 har följande åtgärder gjort inom insatsområdet, vilket bedöms kunna bidra till det övergripande inriktningsmålet:

*Det ska vara enkelt & säkert att passera byggarbetsplatser – på ett gent och säkert sätt.*



Figur 50. Omdirigering längs Värmdövägen-projektet under 2025.

#### Större trafikpåverkan av cykeltrafik under byggtid 2025

- **Omdirigering Alphyddestigen:** Under året leddes cykeltrafiken på Värmdövägen om via Alphyddestigen. Trots inledande konflikter vid en förskola, som åtgärdades med hastighetsdämpande chikaner, upplevdes sträckan som positiv då den erbjöd en rakare och mer intuitiv väg, se figur 50.
- **Ökad flexibilitet i Sickla:** Möjligheten att välja mellan Järlaleden och Värmdövägen, tillsammans med den tillfälliga cykelkopplingen över spårområdet, har gett cyklister fler valmöjligheter och skapat en mer robust infrastruktur under byggtiden.
- **Gamla Skurubron:** Ombyggnationen av bron har medfört vissa störningar och synpunkter gällande framkomligheten och trafiksäkerhet. Under året trafikseparerades gång- och cykeltrafiken från biltrafiken genom pollare, vilket medgav en bredare yta för gång- och cyklister. Se bild 8.



Bild 10. Gamla Skurubron, separering mellan gång- och cyklister samt fordonstrafiken.

# TRAFIKSÄKERHET

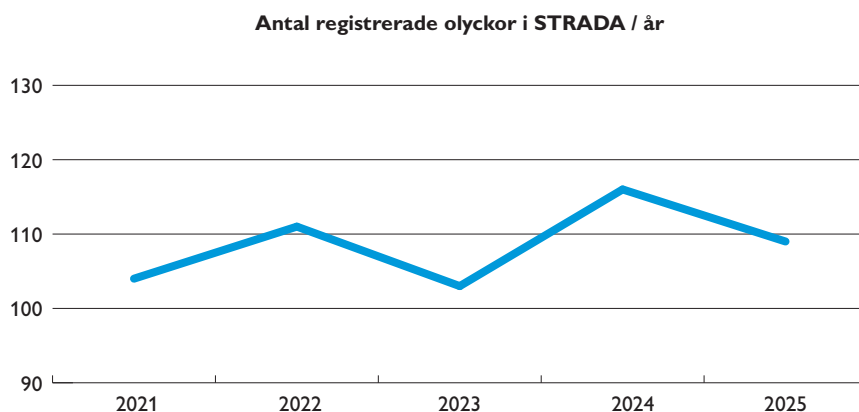
Av avsnittet framgår uppföljning av trafiksäkerhetsarbetet i kommunen. Nacka kommun bedriver ett strategiskt trafiksäkerhetsarbete som utgår från Nollvisionen. Arbetet fokuserar på att identifiera och åtgärda riskmiljöer samt främja säkra gång- och cykelvägar. Trafiksäkerhet integreras i samtliga trafikslag där särskild vikt läggs vid att skapa trygga skolvägar. Följande utgör riktning och förhållningssätt i arbetet:

- Ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken (Nollvisionen)

## OLYCKSSTATISTIK

För att stärka det strategiska trafiksäkerhetsarbetet är det viktigt att kontinuerligt följa upp och analysera olycks- och skadedata. Genom att använda statistik från STRADA (Swedish Traffic Accident Data Acquisition) får kommunen information om trafikolyckan, vilket utgör värdefullt underlag för att få en fördjupad förståelse om vilka faktorer som ligger bakom olyckan. För kommunen är det av särskild vikt att förstå om olyckan orsakats av den fysiska miljön i syfte om att fastställa om åtgärd krävs.

Under år 2025 har totalt 109 olyckor registrerats i STRADA inom Nacka där Nacka kommun är väghållare. Detta är en minskning i jämförelse med året innan vilket framgår av figur 51. Antalet olyckor uppvisar en relativt oförändrad nivå över de senaste fem åren. Skillnaderna är marginella och bedöms ligga inom ramen för normala årliga skillnader. Det är viktigt att notera att vissa typer av olyckor inte ingår i denna sammanställning utan redovisas separat under cykelkapitlet. Detta gäller bland annat cykel-motorfordon, cykel-singel, fotgängare-cyklist, cykel-cykel och cykel-moped. Det är dock viktigt att beakta att alla olyckor inte rapporteras, vilket innebär att det kan finnas ett mörkertal i statistiken. Underlaget bör ses som ett stöd i beslutsfattandet, men inte som en komplett redovisning av alla inträffade trafikolyckor.



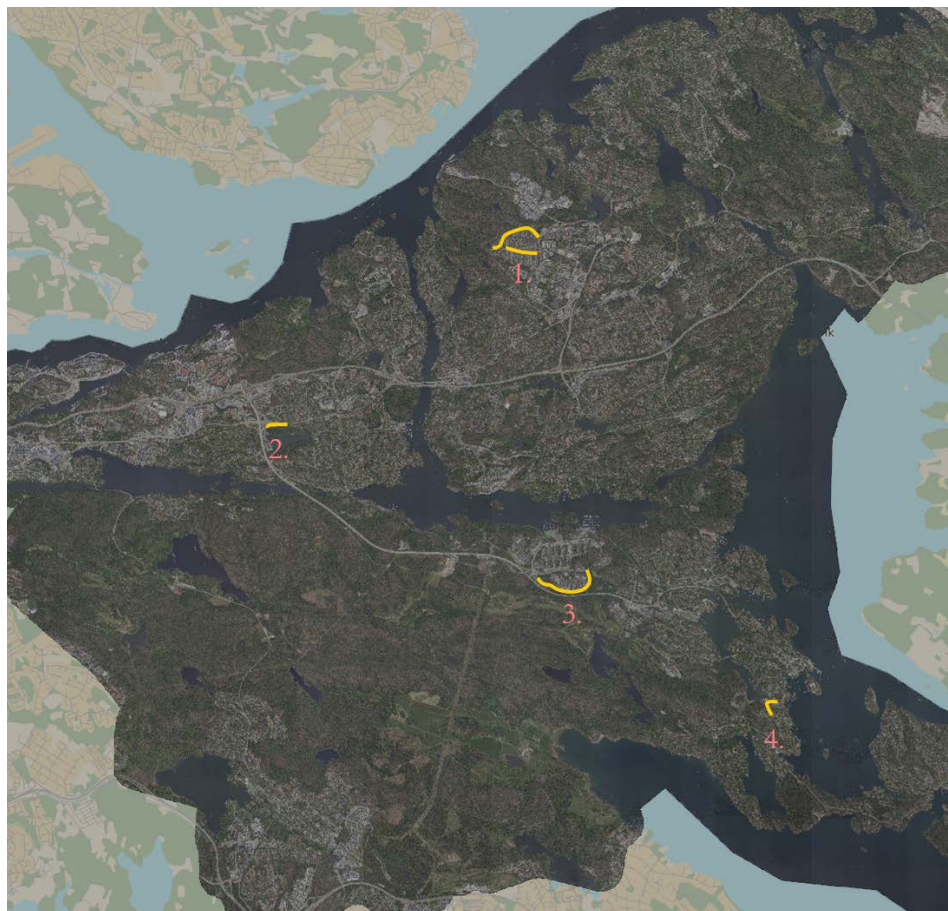
**Figur 51.** Redovisar antalet registrerade olyckor i STRADA per år under den senaste femårsperioden.

Under år 2025 har följande övergripande åtgärder gjorts för att bidra till att en minskning av antalet olyckor:

- **Blåvita reflexer** monteras kontinuerligt på samtliga övergångsstolpar, med prioritet kring skolor.
- **Trafikfarlig växtlighet** inventerats och åtgärdats, särskilt i anslutning till korsningar och andra siktkritiska platser.

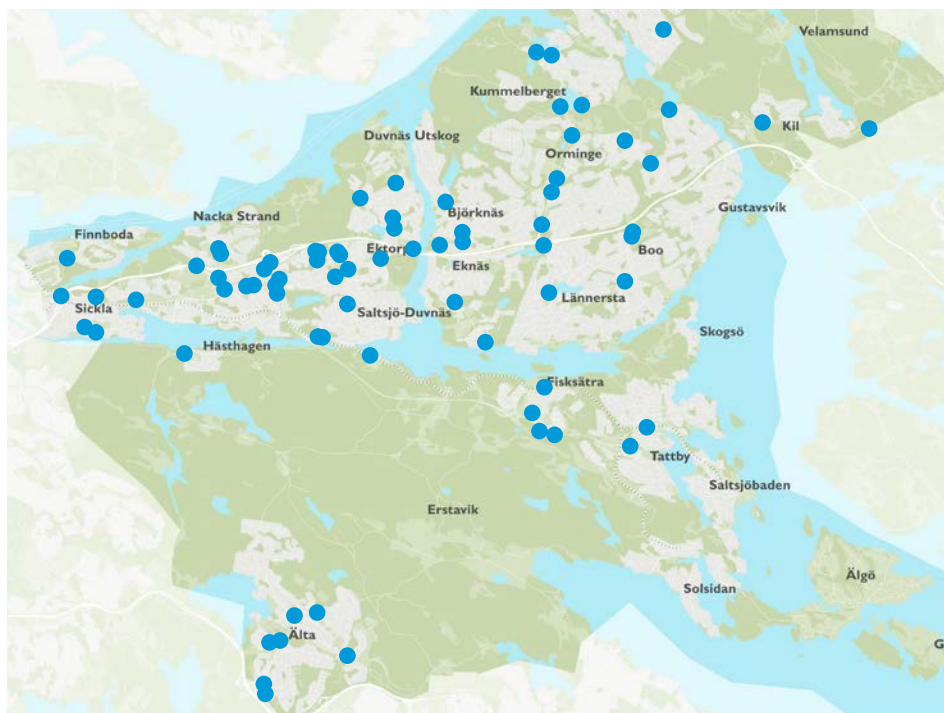
## HASTIGHETER

En viktig del i trafiksäkerhetsarbetet är att öka hastighetsefterlevnaden. Hastigheten är en avgörande faktor både för risken att en olycka inträffar och för hur allvarlig konsekvenserna blir. Genom att sätta rätt hastighet kan både antalet olyckor och skadornas allvarlighetsgrad minska. Mätningarna utgör också underlag till beslut om framtida investeringar eller andra åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten. Under året genomfördes 75 slangmätningar varav 60 är återkommande som årliga mätningar. Mätningarna genomförs under cirka en vecka och registrerar bland annat fordonets hastighet, antal fordon och tidpunkt för passage. Under 2025 sänktes hastigheter vid ett antal platser i Nacka kommun, se figur 52.



**Figur 52.** Hastighetsändringar i vägnätet 2025. Nummer (1) är sänkning från 40 till 30km/h väster om Ormingeringen. Nummer (2) är hastighetsändring från 30km/h till cykelgata på Värmdövägen. Nummer (3) är sänkning från 50 till 40km/h vid Repvägen efter ett medborgarförslag, och nummer (4) är en sänkning utanför Rösundavägen intill Kunskapsskolan från 40 till 30km/h.

Flertalet av mätningar som görs är i närheten eller direkt anslutning till skolor, där det är av extra vikt att säkerställa att hastigheter efterlevs. I figur 53 nedan visas samtliga trafikmätningar som utfördes under 2025 och samtliga grundskolor i Nacka kommun.



Figur 53. Sammanställning av de trafik – och hastighetsmätningar som genomfördes under 2025.

Under år 2025 har följande insatser och åtgärder gjorts inom hastigheter:

- Fler **digitala hastighetsdisplayer** har placerats ut för att uppmärksamma förare på gällande hastighetsbegränsning. Idag finns totalt 19 displayer, varav 13 finns runt skolor. Två av dessa placerades ut under året, även befintliga displayer byttes ut till nyare utrusning.
- **Tillfälliga betongöar** har placerats ut på prov på utvalda platser i syfte om att pröva hur fysiska avsmalningar av körbanan kan bidra till sänkta hastigheter och en tryggare trafikmiljö.
- **Farthinder** på Lännerstavägen byggts om inom ramen för drift och underhåll,
- **Ett platågupp** i anslutning till Noblaskolan i Lännersta har också byggts om och fått en justerad utformning.



**Bild 11.** Digital hastighetsdisplay på Gillevägen.



**Bild 12.** Betongöar placerade på Hasseluddsvägen.

## SÄKRA SKOLVÄGAR

Trafikmiljön runt skolor ses kontinuerligt över och konkreta åtgärder vidtas för att öka tryggheten och säkerheten för barn och unga. I kommunen är den högsta tillåtna hastigheten vid skolor och förskolor generellt 30 km/h, i syfte att öka säkerheten för barn. Kommunen arbetar aktivt med att säkra skolvägar och säkerställa särskild god hastighetsefterlevnad i trafikmiljön runt skolor.

Under år 2025 har i huvudsak förebyggande och informationsbaserade åtgärder genomförts i syfte om att säkerställa samverkan för att förbättra efterlevnaden av reglering och säkerhet runt skolor. Under året har broschyrer tagits fram och delats ut vid framförallt miljön runt skolor. Materialet innehåller kort information om vad vuxna bör tänka på i anslutning till skolor utifrån aspekten om att öka säkerheten för barn. Därtill har dialog genomförts med rektorer och skolpersonal i syfte om att samordna insatser och identifiera behov i trafikmiljön.

Löpande åtgärder i form av parkeringsövervakning genomfördes vid lämning och hämtning.

### Bilfria veckan

För att minska trafiken runt skolor har arbetet med bilfria veckan, en årlig satsning där elever i årskurs F–6 uppmuntras att gå, cykla eller åka kollektivt till skolan genomförts med ett starkt och positivt engagemang. År 2024 deltog 15 skolor, vilket ökade till 16 skolor år 2025 av totalt 34 skolor. De senaste åren går det att se att anmälda skolor har ökat.

Under år 2025 har följande insatser och åtgärder gjorts vid skolor och förskolor:

- **Järfa skola, Järlehöjdens förskola, Kristallens förskola och Nacka gymnasium:** Utbyggnad av gångbana till Värmdövägen samt anläggning av övergångsställe.
- **Tallidens förskola och Kunskapsskolan Nacka:** Breddning av gångbana på Helgessons väg samt anläggning av genomgående gångbana, se bild 13.



**Bild 13.** Trafiksäkerhetsåtgärder vid Helgessons väg intill Kunskapsskolan Nacka och Tallidens förskola.

- **Förskolan Lilla Maestro:** Anläggning av övergångsställe med avsmalning på Alphydevägen.
- **Björknässkolan:** Anläggning av chikaner för att tydliggöra hastighetsbegränsningen och bidra till sänkt hastighet på Hjortängsvägen.
- **Noblaskolan Saltsjö-Boo:** Anläggning av övergångsställe på Sockenvägen för att underlätta för elever att ta sig mellan skolverksamheterna.
- **Ebba brahe skolan:** Fyra dynamiska vägmärken satts upp som ett pilotprojekt, se bild 14. Skyltarna visar aktuell högsta tillåtna hastighet och kan variera mellan 30 km/h och en rekommenderad hastighet på 15 km/h. Under tider på dygnet när många gående rör sig i området, justeras vägmärkena automatiskt till lägre hastigheter för att skapa en trygg och säker trafikmiljö.
- **Vägmärkingen** i skolornas närområden har generellt setts över och förstärkts. Detta omfattar bland annat markering av hastighetsbegränsningen 30 km/h samt textmärkingarna ”SKOLA”.



**Bild 14.** Dynamiska vägmärken utanför Ebba Braheskolan.

# PARKERING

Parkering är ett centralt styrmedel för att påverka trafikflöden och hur det offentliga rummet används. Genom en aktiv parkeringsplanering kan kommunen stärka trafiksäkerhet, framkomlighet och tillgänglighet, särskilt i områden med hög belastning.

Detta avsnitt redovisar kommunens inriktning samt genomförda åtgärder inom avgifter, reglering och geografisk utbredning. Parkeringsstyrningen används för att minska söktrafik, förbättra tillgängligheten till parkeringsplatser och skapa en mer effektiv och säker trafikmiljö. Arbetet utgår från kommunens övergripande mål om ökad trafiksäkerhet, förbättrad framkomlighet och god tillgänglighet.

## **PARKERINGSavgifter som styrmedel**

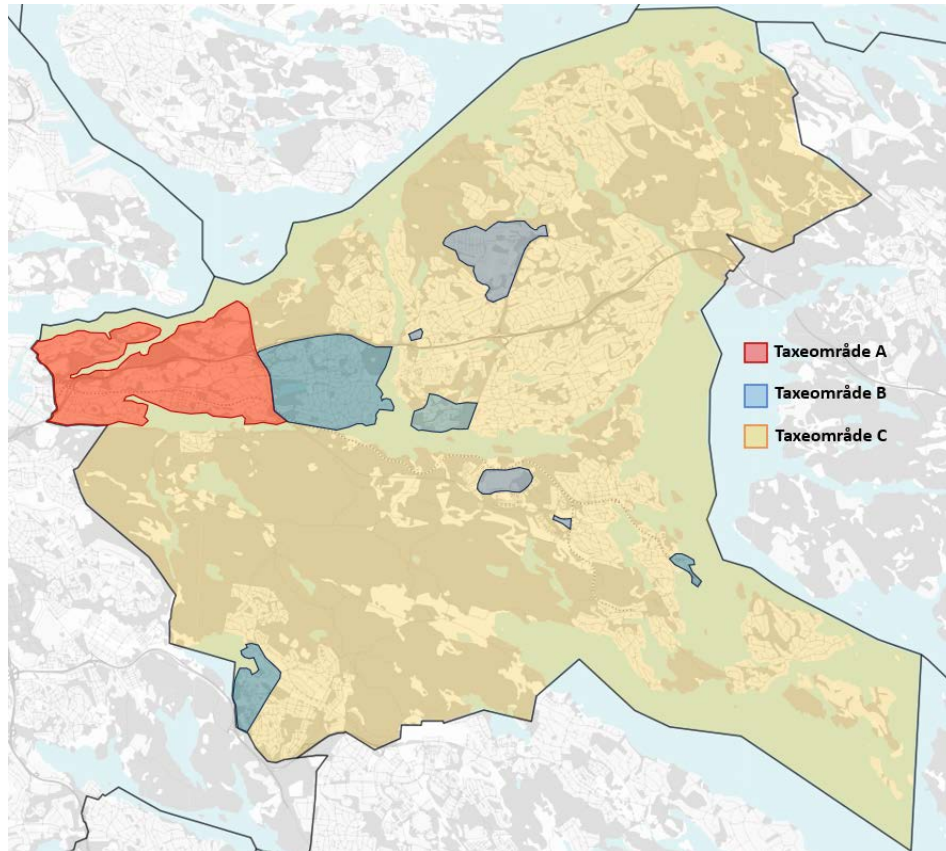
Avgifter används som ett verktyg för att reglera efterfrågan på parkering och styra trafikflöden i områden med hög efterfrågan. För att kunna följa utvecklingen inventeras beläggningsgrader regelbundet, vilket utgör riktning och förhållningssätt i arbetet.

Korttidsparkering prioriteras vid viktiga målpunkter för att stärka tillgänglighet, framkomlighet och trafiksäkerhet, medan tydliga regler säkerställer fungerande angöring och leveranser. Infartsparkering placeras nära kapacitetsstark kollektivtrafik för smidiga byten mellan trafikslag.

Avgiftszoner och parkeringsregler anpassas löpande utifrån behov och belastning för att ordna trafiken. Boendeparkering har införts där det inte funnits möjlighet till parkering på kvartersmark.

Samtidigt har utvecklingen med laddinfrastruktur och hållbara mobilitetslösningar, och parkeringsytor använts mer effektivt genom samnyttjande.

Sedan december 2015 har kommunen haft parkeringsavgifter på de allmänna gatorna på Västra Sicklaön. Under 2025 har avgifterna utökats och justerats, både vad gäller geografisk omfattning och avgiftsnivåer. Syftet med förändringarna har varit att ordna trafiken för att ytterligare förbättra framkomligheten, öka omsättningen på parkeringsplatser, stärka efterlevnaden av gällande reglering samt styra parkering till mer ändamålsenliga platser.

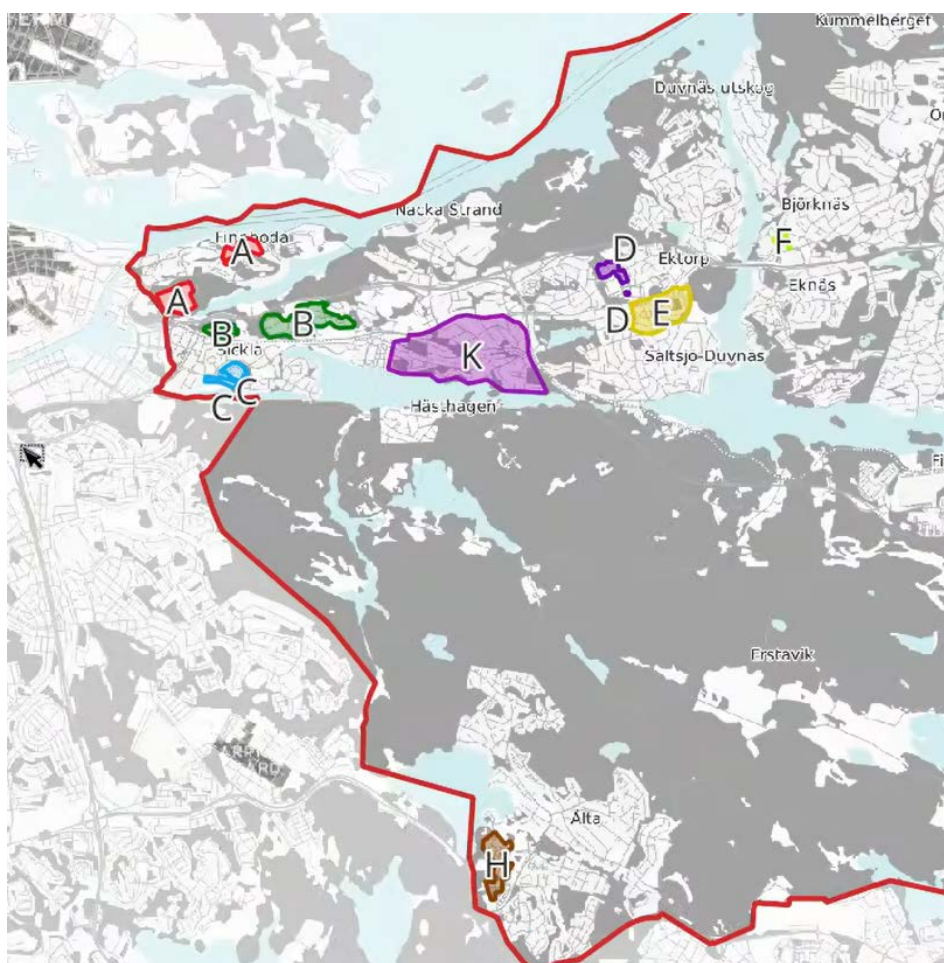


**Figur 54.** Beslut om att ändra och utöka parkeringsavgifterna i Nacka kommun fattades under 2024. De nya regleringarna och avgifterna började därefter införas successivt under 2025 i olika delar av kommunen, i syfte att förbättra framkomligheten och skapa en mer ordnad trafikmiljö.

### Boendeparkering

I områden med avgiftsbelagd parkering, där parkering på kvartersmark saknas och trafikflödet är högt, har kommunen infört boendeparkering med särskilda tillstånd. Det ger boende möjlighet att parkera längre tid till reducerad avgift. Under 2025 infördes detta i bland annat Ektorp, Saltsjö-Duvnäs, Björknäs och Älta, och ett nytt område i Lillängen och Storängen planeras till årsskiftet 2025–2026.

Dessa områden består ofta av äldre bebyggelse där parkering främst sker på allmän plats eftersom utrymme på kvartersmark saknas. Boendeparkeringen följs upp genom kontroller och analyser av beläggning, tillstånd och användning. Resultaten används för att bedöma effekter på trafiksäkerhet, framkomlighet och tillgänglighet samt för att vid behov justera regler, områden och avgifter. Syftet är att använda gatumarken mer effektivt och förbättra dessa aspekter i de berörda områdena.

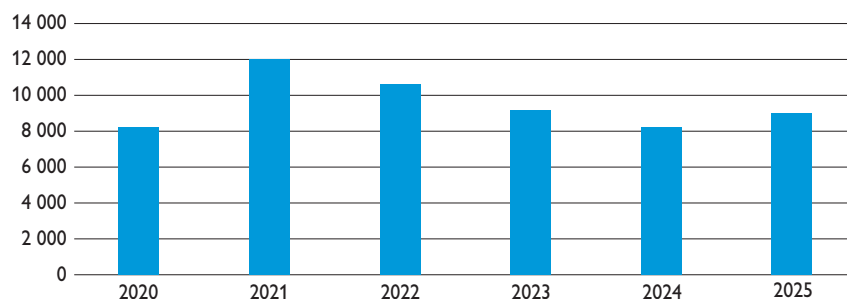


Figur 55. Ovan finner du en karta som visar områdesindelning av boendeparkering i Nacka kommun.

### Parkeringsanmärkningar

Utvecklingen visar en tydlig ökning av utfärdade parkeringsanmärkningar mellan 2020 och 2021, följt av en successiv minskning under perioden mellan 2022 och 2024. År 2025 syns en viss ökning jämfört med föregående år, men nivån är fortfarande lägre än toppnoteringen 2021.

### Antal parkeringsanmärkningar



**Figur 56.** Antalet utfärdade parkeringsanmärkningar per år 2020–2025. Efter en topp 2021 har antalet minskat, med en mindre ökning under 2025.

Samtidigt kan förändringar i parkeringsövervakningen ha påverkat utfallet. I maj 2025 tog ett nytt parkeringsövervakningsbolag över uppdraget i Nacka kommun. I samband med detta togs en tydligare prioritering fram för parkeringsövervakningen. Parkeringsövervakningen på allmän platsmark prioriteras enligt följande ordning: trafiksäkerhet och framkomlighet, tillgänglighet för rörelsehindrade, angöring för distributions- och kollektivtrafik, parkering för prioriterade fordonsslag och trafikantgrupper och avgiftsbelagd och tidsbegränsad parkering.

Sammantaget indikerar trenden att antalet parkeringsanmärkningar efter en period med hög nivå har stabiliserats på en lägre nivå, med mindre variationer mellan åren. Samtidigt medför förändringarna en viss omfördelning av trafik och parkering. Trafikanter som inte vill betala parkeringsavgifter tenderar att söka sig till omkringliggande områden utan avgift eller med lägre avgift. Det innebär att parkering och trafik i viss mån trycks ut till områden som tidigare haft en mindre trafik och som inte är utformade för att hantera ökad parkering längs väg. Detta kan påverka framkomligheten och trafiksäkerheten negativt i dessa områden.

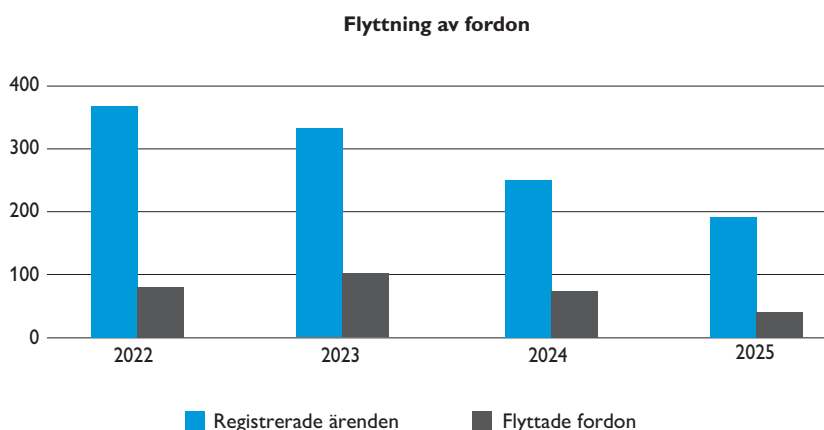
Det går dock att se att regleringen och justeringen av avgifterna har haft en positiv effekt på framkomligheten inom avgiftsområdena. Genom att fler parkerar korrekt och att långtidsuppställda fordon i högre grad identifieras och hanteras, har omsättningen på parkeringsplatser förbättrats och söktrafiken minskat. Över tid har även antalet ärenden med parkeringsanmärkning kopplade till avgift minskat, vilket kan kopplas till förbättrad parkeringsövervakning, bättre dokumentation, tydligare reglering samt att fler trafikanter väljer att betala parkeringsavgiften.

Under år 2025 har följande åtgärder gjorts inom området parkeringsavgifter som styrmedel för framkomlighet:

- **Avgiftssystemet** har justerats och utökats till fler områden med hög trafikbelastning,
- **Parkeringsregleringen** har anpassats för att öka omsättningen på parkeringsplatser i lägen med stort tryck på efterfrågan,
- **Boendeparkering** har införts eller utökats i områden där parkeringsavgifter tillämpas, för att stärka tillgängligheten för boende,
- **Information och skyltning** har uppdaterats för att tydliggöra gällande regler och avgifter.

## FLYTT AV FORDON

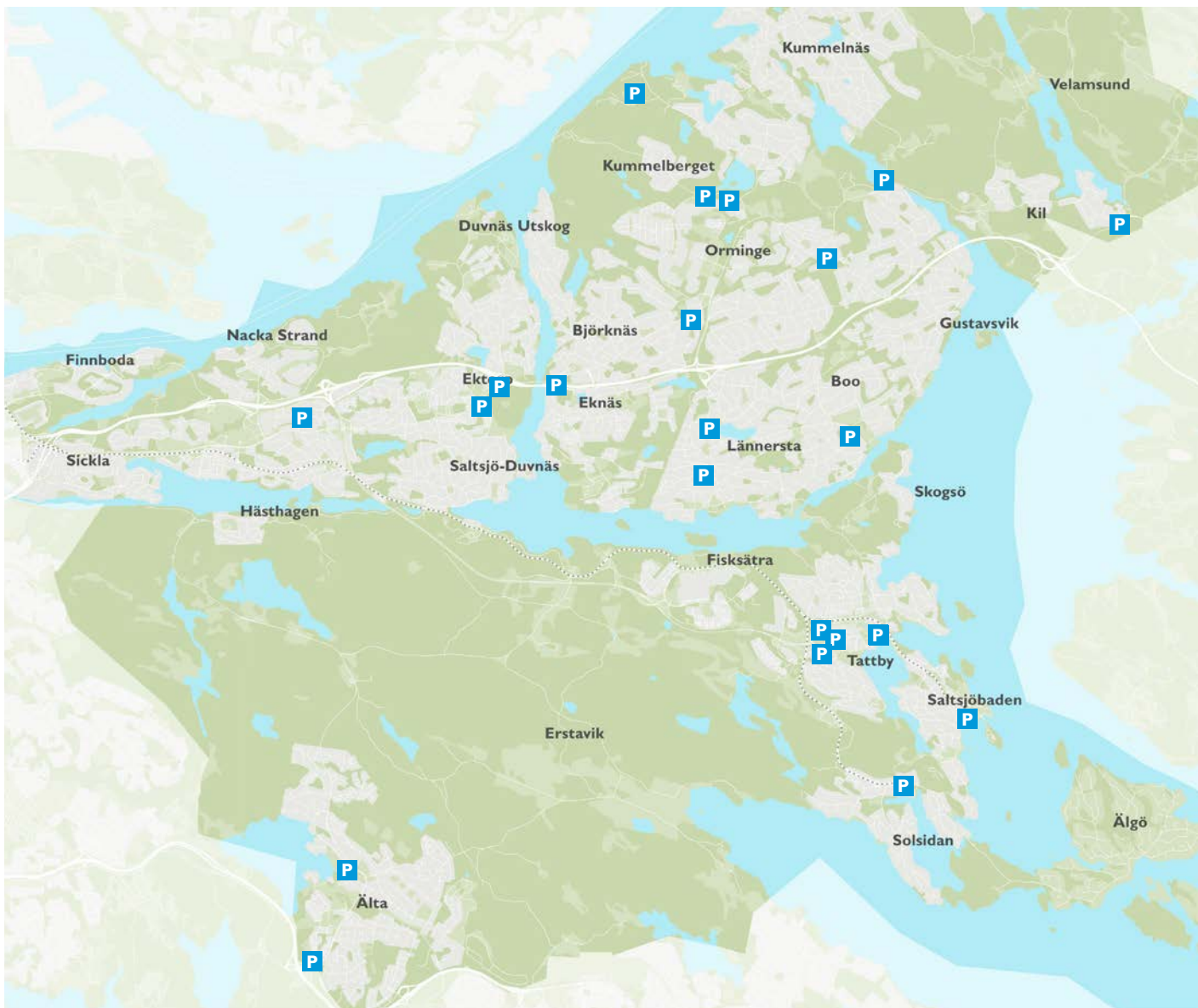
Under 2025 har antalet flyttade fordon minskat jämfört med tidigare år. Det förebyggande arbetet har stärkts genom ökade resurser som möjliggjort hantering av fler ärenden. Fordonsägare uppmanas i första hand att själva flytta felparkerade fordon, vilket har reducerat behovet av bärgning och lett till färre faktiska flyttar, särskilt under 2025.



**Figur 57.** Antalet registrerade ärenden och antalet flyttade fordon för år 2022 till 2025.

## INFARTSPARKERING FÖR BIL

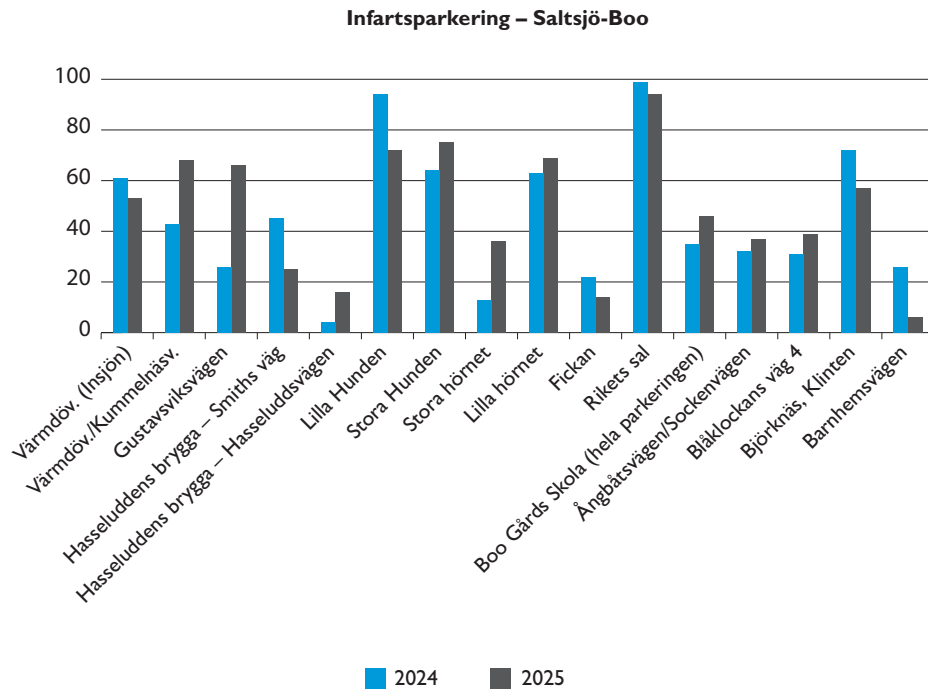
Infartsparkeringar för bil utgör en viktig del av Nacka kommuns arbete för att underlätta så kallade kombinationsresor, där bilresan avslutas vid en kollektivtrafiknod eller hållplats och resan fortsätter vidare med kollektivtrafik. Genom att erbjuda parkeringsmöjligheter i anslutning till kapacitetstart kollektivtrafik, särskilt i områden med glesare bebyggelse, bidrar infartsparkeringar till att skapa ett mer tillgängligt och hållbart sätt att resa till och från arbetsplatsen. I dagsläget finns det totalt 28 infartsparkeringar för bil i kommun. Dessa är placerade i anslutning till viktiga kollektivtrafiklägen och fungerar som ett stöd för arbetspendling.



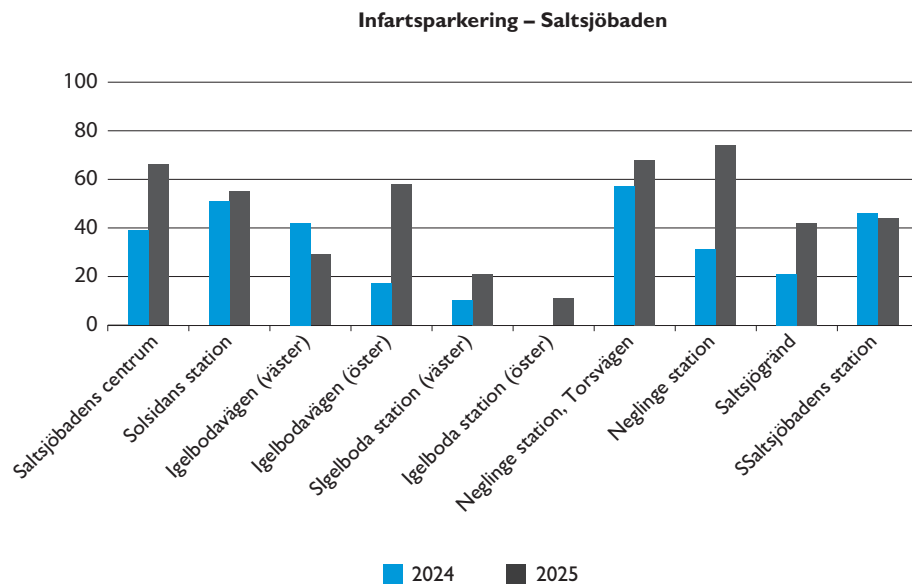
**Figur 58.** Infartsparkering för bil i Nacka kommun.

För att få en bättre förståelse för hur infartsparkeringarna nyttjas genomförs årliga beläggningsinventeringar. Syftet är att identifiera kapaciteten över samtliga infartsparkeringar och skapa underlag för framtida utveckling av både nya och befintliga infartsparkeringar. Den genomsnittliga beläggningsgraden för samtliga infartsparkeringar uppgick till 49 procent under 2025, jämfört med 48 procent under 2024. Detta indikerar att användningen av infartsparkeringar varit relativt stabil mellan åren.

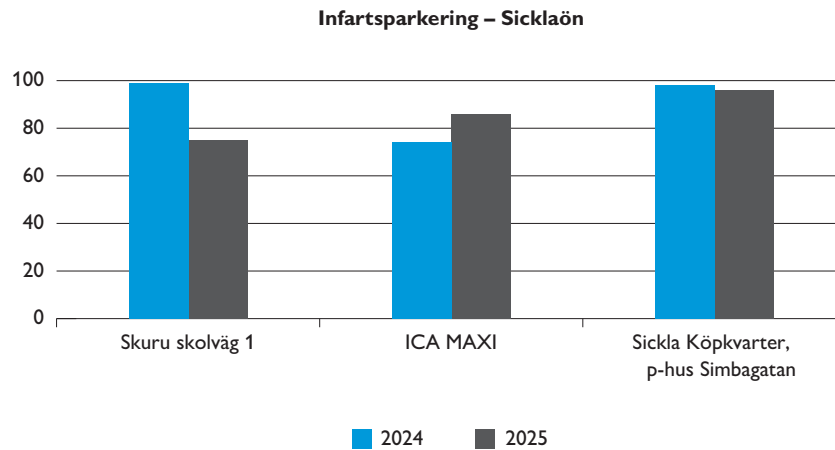
Resultaten från inventeringarna bör dock tolkas med viss försiktighet, eftersom mätningarna genomförs under en begränsad tidsperiod och beläggningsgraden kan därför avvika gentemot andra veckor under året. I figurerna nedan visas resultaten från mätningarna från 2024 och 2025. Vissa infartsparkeringar har inte kunnat inventeras under perioden, exempelvis på grund av underhålls- eller andra typer av arbeten som påverkat tillgängligheten.



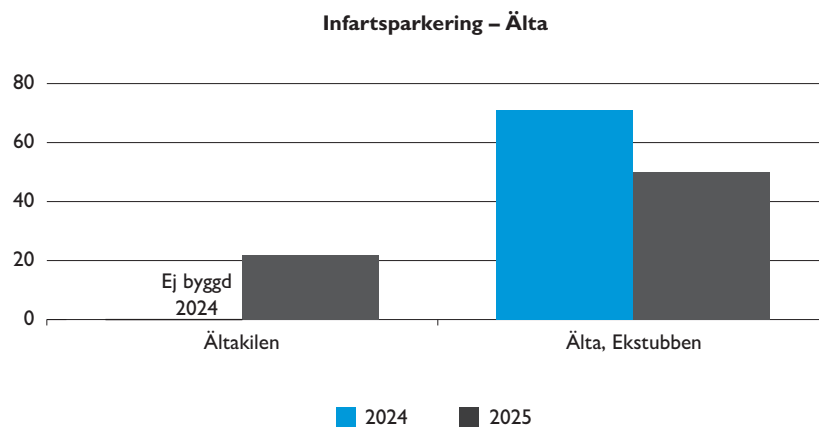
**Figur 59.** Genomsnittlig vardagsbeläggning för samtliga infartsparkeringar i Saltsjö-Boo från inventering våren 2025.



**Figur 60.** Genomsnittlig vardagsbeläggning för samtliga infartsparkeringar i Saltsjöbaden från inventering våren 2025.



**Figur 61.** Genomsnittlig vardagsbeläggning för samtliga infartsparkeringar i Sicklaön från inventering våren 2025.



**Figur 62.** Genomsnittlig vardagsbeläggning för samtliga infartsparkeringar i Älta från inventering våren 2025.

Under år 2025 har följande insatser och åtgärder gjorts inom området infartsparkering:

- Infartsparkeringen i anslutning till **Tattby station** färdigställdes under året och omfattar 20 parkeringsplatser.
- Under året genomfördes även ett större arbete med att förbättra **vägvisning och skyltning** till kommunens infartsparkeringar. Syftet är att göra parkeringarna enklare att hitta och därigenom öka nyttjandet och attraktiviteten till dem.
- För att ytterligare förbättra informationen på ett digitaliserat sätt, har nu kamera börjat räkna antalet lediga platser vid infartsparkeringen i **Björknäs**. Arbetspendlaren kan nu se i realtid hur många platser som finns tillgängliga innan man anländer till parkeringen.

#### Tillfälliga infartsparkeringar i Orminge

I takt med att Orminge centrum fortsätter utvecklas och ett nytt parkeringshus byggs, finns de tillfälliga infartsparkeringarna längs Ormingeringen kvar under byggtiden. Ett undantag är infartsparkeringen "Fickan", som stängdes i november 2025 för att underlätta för närliggande byggarbeten. Utvecklingen i området följs upp och behovet av tillfälliga parkeringslösningar ses löpande över under byggperioden.

# SAMMANFATTNING OCH SLUTSATSER

Vid uppföljningen av trafiken i Nacka 2025 går det att konstatera att det är mycket som pågår, med ett gemensamt mål om att utveckla den befintliga trafikmiljön utifrån aspekter som framkomlighet, tillgänglighet och trafiksäkerhet.

Framkomligheten för motortrafiken är i jämförelse med tidigare år stabil, de förändringarna som går att se är av marginell karaktär. Trafikpåverkande arbeten pågår fortsatt, och stora insatser görs för att säkerställa goda trafiklösningar och omledningar under byggtid. Även projekt som tidigare haft stor trafikpåverkan har under året också färdigställts. Trafiken i Nacka fungerar även när Nacka växer. Det går också att se andra positiva faktorer för motortrafiken, exempelvis placerar sig Nacka på tredje plats i länet sett till antalet elbilar. En fortsatt ökad användning av fossilfria drivmedel är en förutsättning för en fortsatt god utveckling för både samhället och klimatet.

Inom Nacka har framkomligheten fortsatt varit stabil med marginellt sämre restider för morgontrafiken medan marginellt bättre för förmiddagstrafiken. Framför allt skiljer sig medelrestiden för den skyltade hastigheten för resor som passerar Skurubroarna. Stängningarna av Södra länken innebär fortsatt utmaningar för trafiken i Nacka. Kommunen arbetar aktivt för att framkomligheten vid Södra länken, specifikt Sickla-tunneln, ska bli mer robust genom färre oplanerade stängningar. Även om det fortsatt har varit många stängningar per månad går det att se positiva tendenser genom att den totala tiden som tunneln varit stängd har minskat med över 9 timmar i jämförelse med 2024. Kommunen arbetar också, genom etablerade samarbetsytor med Trafik Stockholm, Stockholm stad, Regionen, Trafikverket med en utblick regionalt. Där exempelvis frågor i övriga delar av Södra länken också hanteras.

Inom kollektivtrafiken har året präglats av både utmaningar och framsteg. I början av året tog Nobina över som ansvarig bussoperatör i Nacka. Övergången innebar utmaningar som medförde negativa följd effekter ur ett resenärsperspektiv. Under våren drabbades också Saltsjöbanan av torra spår och utmaningar gällande ersättningstrafiken men därefter återupptogs trafiken i större omfattning. I slutet av året återgick tvärbanan till ordinarie slutstation i Sickla efter att ha haft en tillfällig slutstation på Uddvägen sedan i februari 2023. Övergripande för kollektivtrafik går att notera ett minskat antal resenärer med buss och tåg, dock fortsatt ökat resande med båt.

För cykeltrafiken gäller fortsatt uppåtstigande siffror. Under året registrerades totalt fler cyklister vid kommunens mätstationer och flera insatser för att förbättra infrastrukturen för cyklister har genomförts.

Det går också att konstatera att trafiksäkerheten är stabil i kommunen. Riktade åtgärder och hastighetssäkringar prioriteras, särskild vid skolor. Kommunen fortsätter att testa nya verktyg och utveckla befintliga, exempelvis digitala hastighetsdisplayer och dynamiska vägmärken.

Inom parkering har avgiftssystemet genomgått en betydande förändring med både nya avgifter och utökad geografisk omfattning i syfte att ordna trafiken där det finns behov. Därtill har ett pilotprojekt med realtidsbeläggning vid infartsparkeringen i Björknäs genomförts, vilket förenklar möjligheten till kombinationsresande.

Sammantaget visar rapporten att Nacka har ett fungerande trafiksystem. Stora insatser görs för att säkerställa god framkomlighet även där trafikpåverkande arbeten pågår. Statistik visar fortsatt positiva trender gällande andelen elbilar i Nacka samt antalet resenärer som reser med pendelbåt och cyklar. De utmaningar som präglar år 2025 har främst varit kopplat till Saltsjöbanans trafikering, ombyggnationen av Slussen och Södra länkens stängningar. Samtidigt har många åtgärder i Nackas gatunät färdigställts under året, vilket successivt stärker trafiksystemet.

