

UPPFÖLJNINGSRAPPORT

Uppföljning Framkomlighet i Nacka

2019-05-03

Trafikenheten

Ebba Larsson, Emmatora Alfin

KFKS 2016/343



Innehållsförteckning

1	Bakgrund och syfte.....	3
2	Läget i regionen.....	4
3	Restidsuppföljning	9
3.1	Kollektivtrafik, buss	9
3.1.1	Linje 471 Orminge - Slussen.....	10
3.1.2	Linje 410 Ektorp Centrum – Slussen.....	12
3.1.3	Linje 801 Gullmarsplan – Älta gård.....	13
3.1.4	Slussen	14
3.2	Kollektivtrafik, spår.....	15
3.2.1	Saltsjöbanan.....	15
3.3	Kollektivtrafik, sjö.....	16
3.3.1	Linje 80, (Sjövägen).....	16
3.4	Cykeltrafik	17
3.5	Biltrafik	20
3.5.1	Södra länken.....	20
3.5.2	Utvalda rutter för restidsuppföljning med bil	23
3.5.2.1	Nacka-Norrtull och Nacka-Kista.....	23
3.5.2.2	Nacka-Stockholm city	24
3.5.3	Oplanerade störningar.....	27
4	Sammanfattning och slutsatser	29

I Bakgrund och syfte

Nacka kommun kommer under de kommande 15 åren att växa kraftigt. Till år 2030 ska ca 20 000 nya bostäder och ca 15 000 arbetsplatser tillkomma. I juni 2017 passerade Nacka kommun 100 000 invånare och år 2030 bor det sannolikt 140 000 invånare i Nacka. Detta är en stark tillväxt på relativt kort tid och denna tillväxt kommer att ställa krav på hur vi reser till och från Nacka, men även inom kommunen. För att tydliggöra och hantera framkomlighetsfrågan framarbetades därför Nackas framkomlighetstrategi och handlingsplan 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 (t ex Slussen, T-centralen och Kista) med olika trafikslag ska mätas regelbundet, rapporteras till kommunstyrelsen och ligga till grund för åtgärdsplaneringen.*¹ Den första uppföljningsrapporten togs fram under 2017 och detta är den andra i sitt slag som följer upp restider och framkomlighetsstrategin för 2018.

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.



Figur 1. Utdrag ur Framkomlighetsstrategin.

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.

¹ Framkomlighet i Nacka, sidan 3.

I och med arbetet ”Nacka bygger stad” är det en stor utmaning att koordinera alla utbyggnader som skall ske inom en begränsad geografi på en begränsad tid. Många arbeten kommer att ske samtidigt och hårda prioriteringar kommer att uppstå. 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 störningarna.

2 Läget i regionen

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

Under 2018 har de stora förändringar i trafiksystemet som påbörjats tidigare år fortsatt. År 2017 var den största enskilda påverkande åtgärden den sista delöppningen av Norra länken som förbättrade framkomligheten på E4/E20 Essingeleden norrut, som bidrog till att en stor flaskhals för Nacka försvann och har bidragit till att antalet stängningar av Södra länken på grund av kö har minskat. Trängselskattens justering sedan den 1 jan 2016 har också fortsatt trafikdämpande effekt.

Den 2 maj 2018 togs den provisoriska bussterminalen vid Slussen i drift. Gångvägarna till tunnelbanan från bussterminalen blev längre vilket ökade resandet till alternativa platser så som Cityterminalen. Under hösten 2018 flyttades även några busslinjer till att trafikera Medborgarplatser och Skanstull istället för Slussen då bussterminalen inte hade tillräcklig kapacitet för att hantera all trafik. Hållplats Henriksdal byggdes om under andra halvåret av 2018, och efter att vissa busslinjer lades om till Medborgarplatsen och Skanstull har antalet resenärer som byter buss vid Henriksdal ökat, vilket har bidragit till längre hållplatsstopp. I övrigt har framkomligheten varit normal under 2018, men med något ökad trafik längs Värmdövägen då köer uppstått på Värmdöleden, väg 222, vid byggnationen av trafikplats Kvarnholmen.²

Statistiken för E4/E20 Essingeleden, vid trängselskatteportalen i Kristineberg, registrerade ca 37,5 miljoner fordonspassager under 2018. Det är drygt en miljon fler än 2017 vilket motsvarar en ökning på 2,75 %. Innerstadens trängselskattesnitt minskade däremot med 2,5 % där en stor del återfinns på Liljeholmsbron och Danvikstull. Vid Danvikstull var minskningen knappt 12 %, vilket är nästan 1900 fordon per dygn. Arbetena vid Slussen och förändringarna på Stadsgårdsleden ser ut att vara orsaken till minskningen.³

² Keolis, Magnus Olsson, Uppgifter från e-post 2019-04-11

³ Trafik Stockholm, Störningsrapporten 2018,

https://trafiken.nu/globalassets/stockholm/dokument/2019_037_storningsrapporten_2018.pdf

I kollektivtrafiken blir resenärerna också fler och antalet påstigande kollektivtrafikresenärer är 2,9 miljoner under en dag, varav 1,3 miljoner i tunnelbanan och 1,1 miljoner på bussar. Stockholms län har landets högsta marknadsandel för kollektivtrafik och svarar för hälften av landets samlade kollektivtrafikresande. Bilinnehavet uppgår till 402 bilar per 1 000 invånare, varav 272 är ägda av privatpersoner. Dessa siffror kan jämföras med Nackas, där bilinnehavet uppgår till 445 bilar per 1000 invånare, varav 287 ägs av privatpersoner. Dessa siffror har varierat något över tid, men legat relativt konstant sedan 2009.⁴

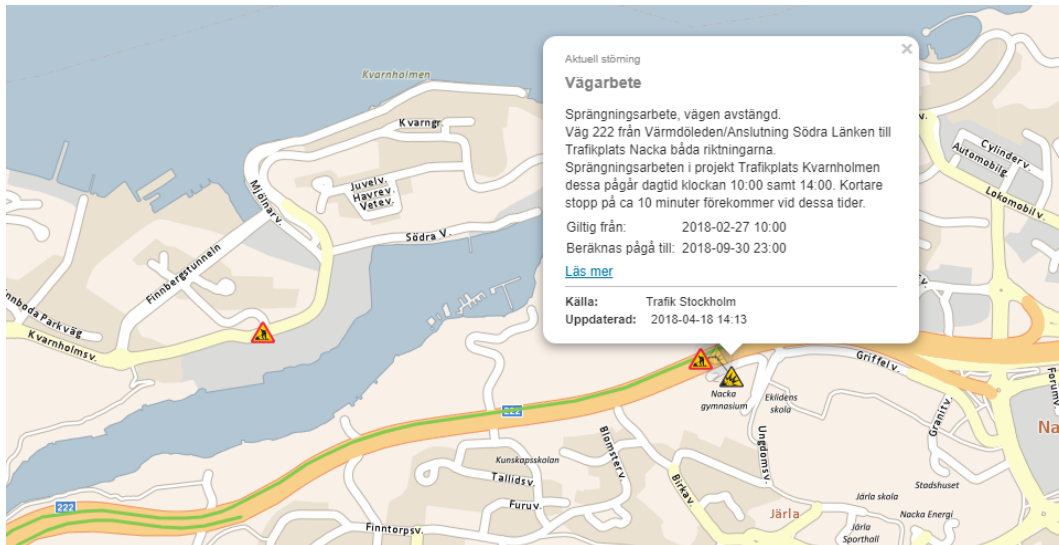
Samtidigt som regionen och länet växer och blir fler måste infrastrukturen renoveras och byggas ut. Det skapar en sårbarhet i systemet, något Länsstyrelsen tillsammans med Trafikverket därför tittat närmare på. Förslag på åtgärder för att minska risken för störningar och effekter av eventuella störningar har legat till grund för prioriteringar i länsplanen och nationell plan för transportsystemet.⁵ Effekter av oplanerade störningar, särskilt i Södra länken som är en viktig in- och utfart för Nackas del, finns det mer information om under rubriken Oplanerade störningar.

För att regionens trafikanter ska kunna informera sig om trafikläget och kunna göra övervägda val inför sin resa, finns bl.a. den gemensamma plattformen Trafiken.nu. Trafiken.nu är en webbtjänst med information om trafiken i Stockholmsområdet. Huvudmålgruppen är pendlare som ges en samlad och aktuell bild av trafikläget så att resan blir enklare att planera oavsett om färdmedlet är bil, motorcykel, kollektivtrafik, cykel eller transport till fots. Här ges en överblick över trafikläget med aktuella störningar som till exempel köer, olyckor, hinder, vägarbeten, vägslag. Tjänsten är tillgänglig dygnet runt och en nyhet under våren 2018 är att det nu också finns en app att ladda ner. Här kan man t.ex. få meddelanden till mobilen om störningar på en specifik sträcka under tider man själv väljer, få meddelande vid större händelser som påverkar trafiken i hela regionen, eller få tillgång till aktuella bilder från 300 trafikkameror. Det finns också artiklar om kommande störningar som vägarbeten eller evenemang. Appen är dock ingen navigator utan är tänkt att ge de som reser relevant trafikinformation innan resan startar.

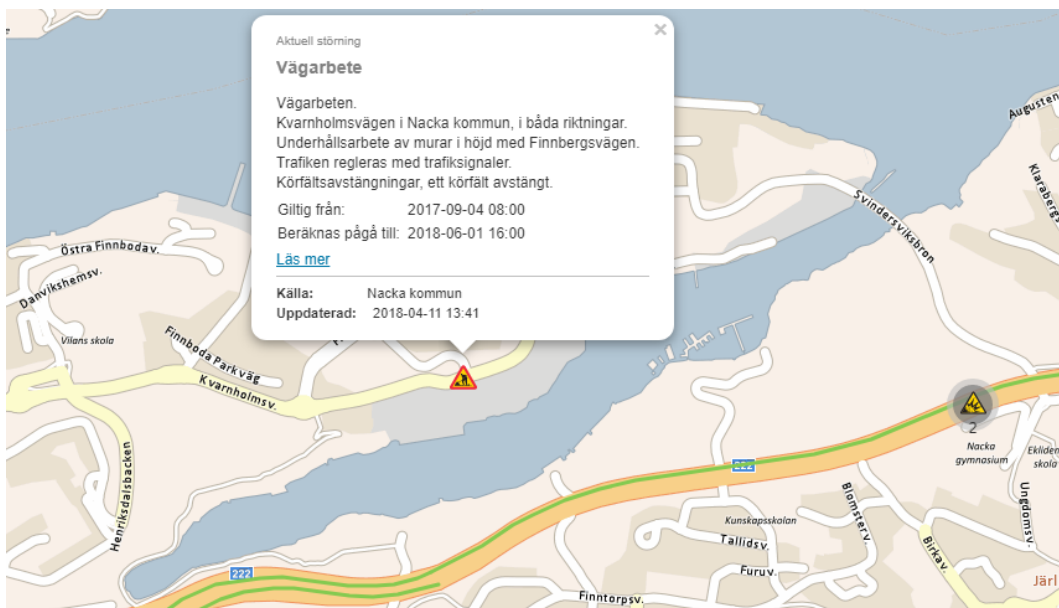
⁴ Tillväxt- och regionplaneförvaltningen SLL, remissförslag RUF5 2050, <http://www.sll.se/Global/Politik/Politiska-organ/Tillvaxt-och-regionplanenamnden/2018/2018-02-22/regional-utvecklingsplan-rufs2050.pdf> samt AB Storstockholms lokaltrafik, *Fakta om SL och länet 2017*, https://www.sll.se/globalassets/2.-kollektivtrafik/fakta-om-sl-och-lanet/sl_och_lanet_2017.pdf

⁵ Länsstyrelsen, *Stockholm 2018. Full fart framåt!*, rapport 2017:23, <https://www.lansstyrelsen.se/stockholm/tjanster/publikationer/2017/stockholm-2018---full-fart-framat.html>

För Nackas del kan informationen i Trafiken.nu t.ex. se ut såhär:



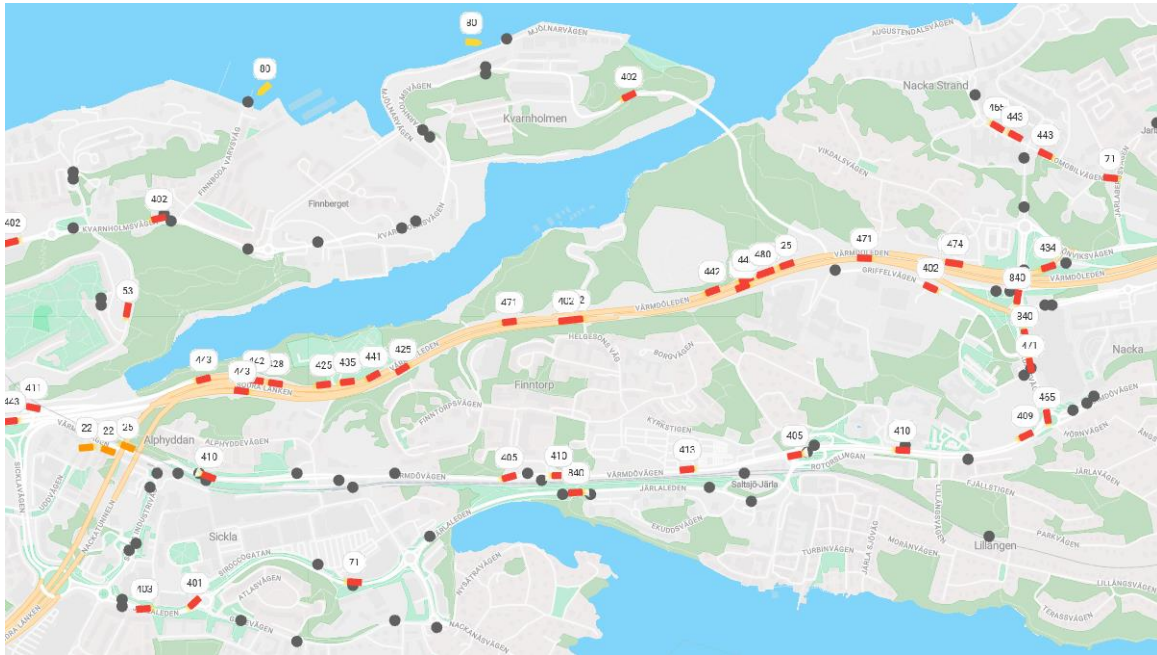
Figur 2. Information från Trafiken.nu, 2018-04-26.



Figur 3. Information från Trafiken.nu, 2018-04-26.

Information och kommunikation blir allt viktigare eftersom regionens resenärer måste kunna göra egna kloka val. Vidare måste allt det som byggs och de trafikstörningar som uppstår förmedlas på ett lättillgängligt sätt. Förutom den ovan nämnda appen och samarbetet inom Trafiken.nu pågår förebyggande planering i regionala sammanhang där klusteranalyser och trafikanalyser för planerade åtgärder genomförs. Ett kommunalt sådant arbete för främst västra Sicklaön i Nacka pågår också. Där ingår bl.a. att proaktivt arbeta med trafikordningsplaner i tidigt skede samt en detaljerad genomförandeplanering med kompletterande trafikanalyser för läget under byggtid.

Förutom uppdaterad trafikinformation hos SL, finns hemsidan och appen Traze⁶ där man kan följa alla bussar i realtid. Det går att zooma in och klicka på en enskild buss för att se dess exakta placering, följa ruten, och få en realtidsskattning för kommande hållplatser. De fyrkantiga figurerna illustrerar bussar, Saltsjöbanan, Tvärbanan respektive båttrafik, och de svarta prickarna illustrerar hållplatser. I verktyget kan man se all typ av kollektivtrafik, t.ex. även tunnelbana och pendeltåg.



Figur 10. Ögonblicksbild från Traze.

Trafikförvaltningen arbetar med utbyggnader, moderniseringar och upprustningar av kollektivtrafiken. Förslag tas årligen fram för hur kollektivtrafiken kan effektiviseras, genom utökad turtäthet och förändrade linjesträckningar. Enligt analyser kan vi se en utveckling de senaste 10 åren där medelhastigheten för busstrafiken sjunker.⁷ Den ökade turtätheten kräver fler bussar, som i sig kostar pengar. Det är även kostsamt i form av ett ökat behov av fler depåplatser som i dagsläget inte finns. Om inte framkomligheten i gatunätet är god kommer bussarna få ökad kötid. Vad vi kan se är att kostnaderna för köpt trafik ökar, från ett utfall år 2017 på 644 miljoner till ett utfall för 2018 på 690 miljoner kronor. Detta bidrar till att kostnader per personkilometer samt utbudskilometer ökar. Vad Trafikförvaltningen har noterat är att en fördubblad medelhastighet och samma utbud ger lägre trafikeringskostnader, och att en fördubblad turtäthet kan erbjudas för samma trafikeringskostnad om medelhastigheten ökar från 10 till 20 km/h. Fördubblad turtäthet ger fördubblad kapacitet, vilket ger resenärerna kortare väntetid. Fördubblad turtäthet genom ökad medelhastighet ger inga ökade kostnader, medan kostnaderna ökar betydligt om fördubblad turtäthet istället ska nås med fler bussar. Förutom kostnader för fordon tillkommer även kostnader för personal och depå.

Under 2018 installerades trafiksäkerhetskameror, automatiserad trafiksäkerhetskontroll (ATK), i delar av Södra länken till syfte att minska antalet olyckor och få ner snitthastigheten. Införandet av

⁶ Traze, <https://traze.app/>

⁷ Trafikförvaltningen, Presentation från stormöte om kollektivtrafiken i Nacka, 2018-12-21

ATK har påverkat fortkörandet och de teoretiska böterna i positiv bemärkelse. Medelhastigheten har gått ned under det flesta av dygnets timmar. Resultaten från kamerorna visar på att det är i lågtrafik som hastigheten är över den tillåtna. Sett över hela dygnet har medelhastigheten sjunkit från 72,7 till 71,1 km/h. Största minskningen av fortkörare har skett i morgonrusningen, vilket beror på sämre framkomlighet. I lågtrafik har andelen hastighetsöverträdelser minskat med knappt 10 %. Det teoretiska bötesbeloppet för genomsnittsföraren som kör för fort har minskat sedan mätningarna började i april 2017. För december 2017 blev det precis över 1 000 kr. Totala beloppet som hade kunnat dömas ut som fortkörning landande på 8 929 400 000 kr för hela 2018.⁸

Trafikverket har genomfört en åtgärdsvalsstudie för påfartsreglering på E4-E20 i Stockholm i syfte att effektivisera det befintliga transportsystemet och trafiknätet. En tänkbar potentiell åtgärd är att höja kapaciteten på motorvägar där flaskhalsar och köbildningar uppstår är påfartsreglering. Påfartsreglering innebär att trafik portioneras ut i huvudströmmen för att minska störningar vid vävningspunkten, som kan minska eller förhindra risken för sammanbrott i trafiken, och att kapaciteten utnyttjas mer optimalt. Undersökningen som Trafikverket har genomfört avser att se på hur påfartsregleringen på bästa sätt bör tillämpas i Storstockholmsområdet där kapacitetsproblem uppstår, i detta fall på E4/E20.⁹ Åtgärdsvalsstudien kommer att färdigställas under 2019.

⁸ Trafik Stockholm, Störningsrapporten 2018,
https://trafiken.nu/globalassets/stockholm/dokument/2019_037_storningsrapporten_2018.pdf

⁹ Trafikverket, Rapport Åtgärdsvalsstudie Påfartsreglering E4/E20 Stockholm, preliminär version av slutrapport 2018-08-08

3 Restidsuppföljning

I denna andra rapport görs en uppföljning efter det upplägg som pekats ut i den första uppföljningsrapporten från hösten 2017. Uppföljningsarbetet består av kontinuerlig uppföljning av restider för vissa sträckor med kollektivtrafik, cykel och bil, men även uppföljning av enskilda händelser som har eller har haft stor påverkan på Nackas trafik och resenärer. Majoriteten av siffrorna som visas gäller för tidsperioden 2015–2018. Dock kan jämförelserna skilja sig både inom trafikslagen och mellan dessa. Syftet är inte att ställa resultaten eller trafikslagen mot varandra, varför det finns en variation i redovisat underlag. Eftersom uppföljningen ska göras löpande kan eventuella framtida jämförelser på samma sträcka och samma tidsperiod fångas upp vid behov.

Som tidigare nämnts är kapacitetsbegränsningarna sammankopplade med trafikflödena i övriga regionen, men denna uppföljning ger en bild över situationen för Nacka. Nedan följer en redovisning av respektive trafikslag.

3.1 Kollektivtrafik, buss

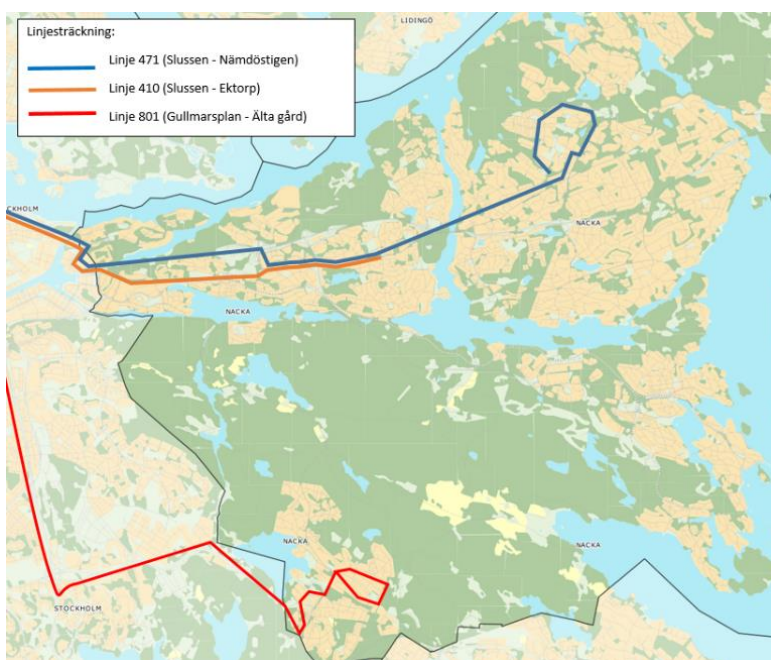
För kollektivtrafik med buss har restiderna följts upp genom de trafikdata som genererats genom bussarnas färdatorer samt genom samarbete med Trafikförvaltningen och dess trafikoperatörer Keolis, Nobina och Arriva. Trafikförvaltningens bussar är utrustade med ett automatiskt trafikräkningssystem som registrerar på- och avstigande. Det är ca 10-20 % av bussflottan som i dagsläget är 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.

De indikatorer som använts är följande:

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

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

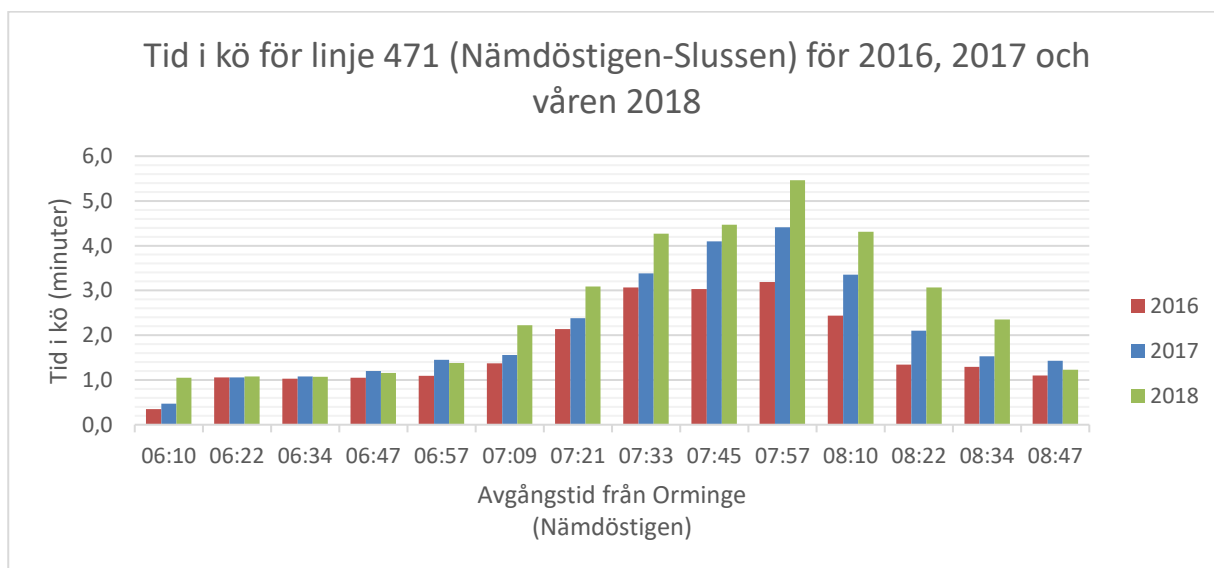
Uppföljningen har skett för tidsperioden våren för åren 2016, 2017 och 2018, vardagar kl. 06.00-09.00. Urvalet av linjer har gjorts för att täcka in olika kommundelar samt de vägnavsnitt som bedöms som intressanta i den kontinuerliga uppföljningen av trafiken.



Figur 4. Rutter för de utvalda busslinjerna 471, 410 och 801.

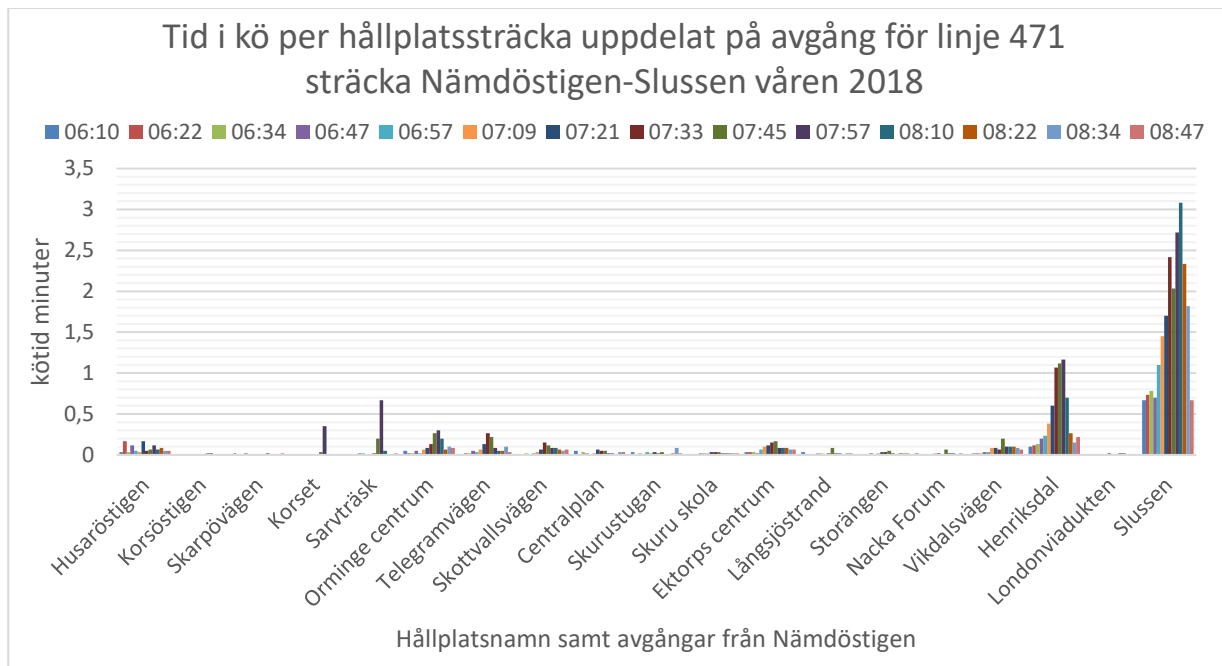
3.1.1 Linje 471 Orminge - Slussen

Sett till trafikstättiden från Henriksdal till Slussen syns ett mönster med en tydlig tidsperiod där bussarna står i kö för att kunna angöra bussterminalen i Slussen. Mellan ca kl. 07.20- 08.20 är köerna som längst, men den förlängda restiden ligger kvar under en längre del av morgonen efter denna topp. Den 2 maj 2018 togs den nya provisoriska bussterminalen vid Slussen i drift och i det fortsatta uppföljningsarbetet får effekterna av denna åtgärd bedömas samt hur den samspelar med övriga åtgärder på Stadsgårdsleden.



Figur 5. Figuren visar den totala tiden i kö för en normaldag för busslinje 471. Det är framförallt under morgonens rusningstid som tiden i kön ökar markant. Som längst blir förlängningen 5 minuter längre än övriga morgonen. Kötiden har ökat kontinuerligt från 2016 och framåt.

Den totala körtiden på linjen mellan hållplatserna Londonviadukten och Slussen återspeglar trafikståtidens indikationer, nämligen ett mönster där restiderna blir längre. Sett till uppgifterna angående körtider så ligger exempelvis körtiden från Londonviadukten till Slussen på närmare 10 minuter runt kl. 08, vilket kan jämföras med ca 5 minuter för kl. 06 på morgonen. Detta beror på att Slussen är en högt trafikerad station där det är både trångt fram till stationen men även på stationen.



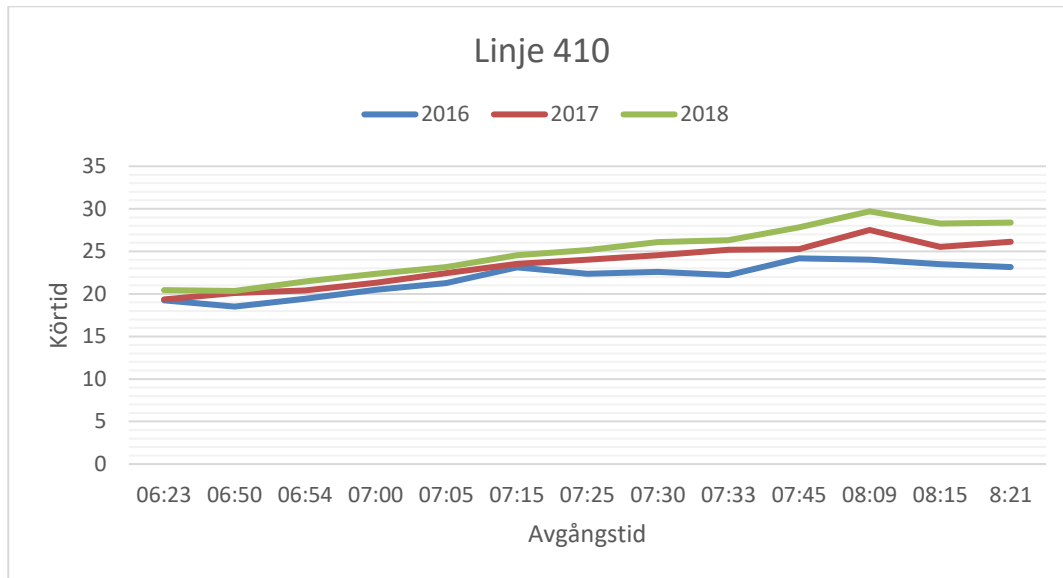
Figur 6. Visar tiden i kö per hållplatssträcka och avgång. Det som framförallt sticker ut är Henriksdal och Slussen där nästan alla kötider uppstår.

För linje 471 har 14 avgångar från Nämdöstigen till Slussen vardagar kl. 06.00-08.45 studerats för våren 2018. Statistiken visar tydligt att bussen fastnar i kö på sträckorna Vikdalsvägen-Henriksdal samt Londonviadukten-Slussen. Detta har varit ett återkommande mönster sedan åtminstone 2017. Det är även dessa delsträckor som har störst påverkan för den förlängda restiden vid jämförelse mellan våren 2017 och 2018. Detta mönster återspeglas för samtliga busslinjer som trafikerar terminalen i Slussen. Oavsett om linjesträckningen mot Henriksdal är via Värmdövägen eller Värmdöleden (väg 222) så märks en ökad tid i kö på sista delen in mot busshållplatsen Henriksdal. Detta på grund av korsningens och busshållplatsens utformning och kapacitet. Stockholm stad är väghållare och färdigställde under slutet av 2018 en ombyggnation av korsningen för att öka kapaciteten för busshållplatsen.¹⁰

¹⁰ Projekt Ökad framkomlighet för bussar vid Henriksdal, Stockholm växer. <https://vaxer.stockholm/projekt/okad-framkomlighet-for-bussar-vid-henriksdal>

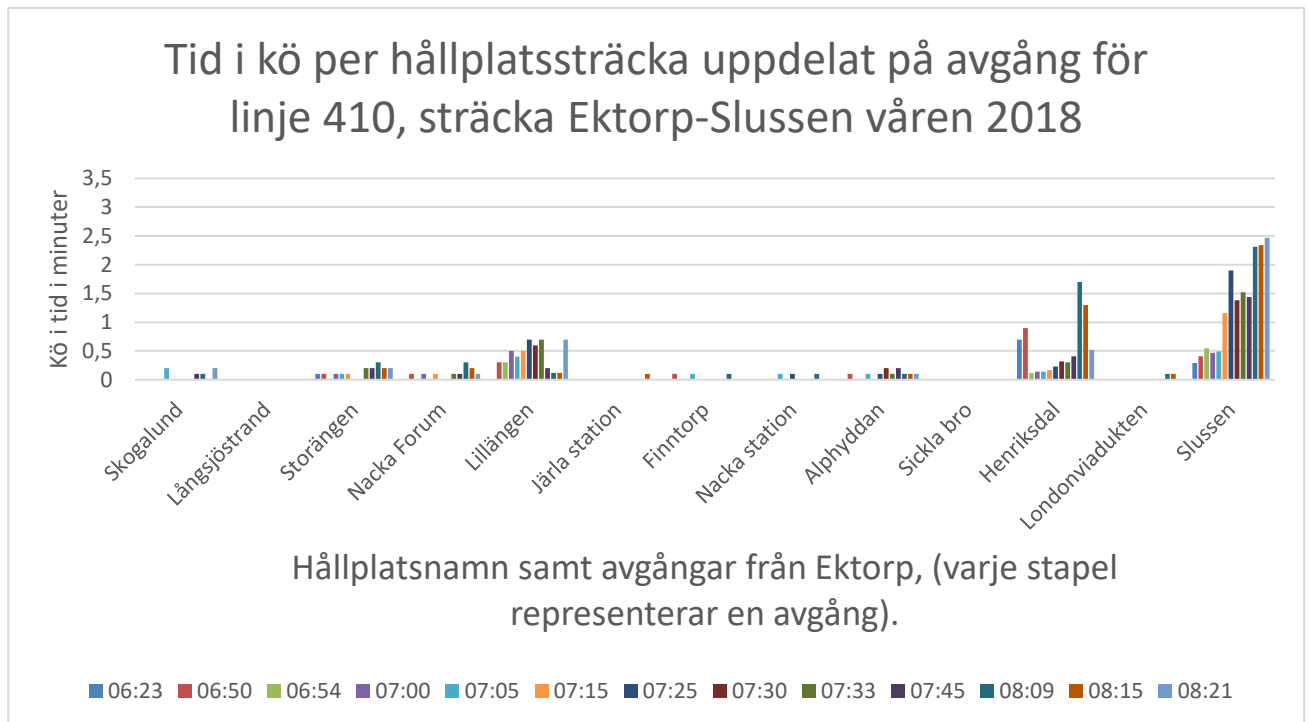
3.1.2 Linje 410 Ektorp Centrum – Slussen

Körtiden mellan Ektorp och Slussen har ökat kontinuerligt från 2016 fram till 2018. Likt linje 471 beror denna restidsökning främst på sträckorna Sickla bro-Henriksdal samt Londonviadukten-Slussen.



Figur 7. Visar körtiden buss från Ektorp centrum till Slussen har haft historiskt med avseende på avgångarna mellan 06:00 och 09:00.

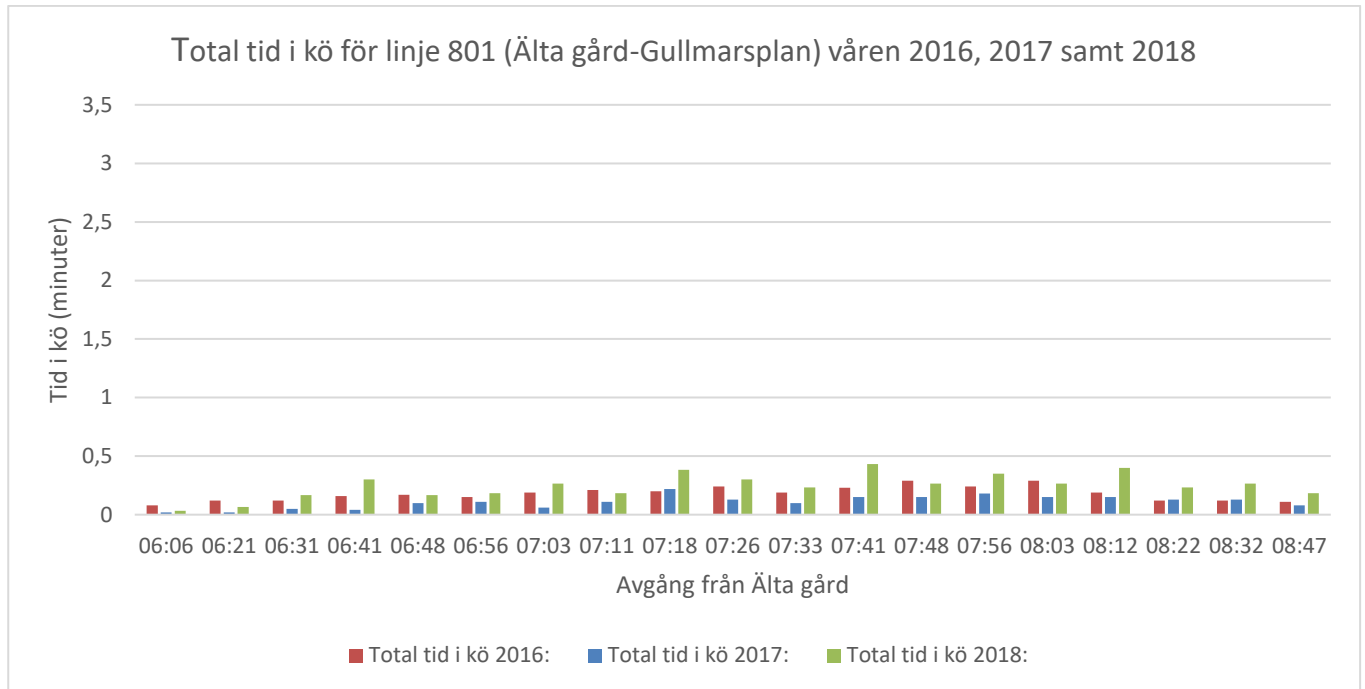
Från Ektorp trafikerar linje 410 Värmdövägen och för denna sträcka har körtiden särskilt plockats ut enligt figur 8. Över tid kommer denna sträcka bli intressant att studera och analysera eftersom bedömningen är att det är på denna sträcka som förändringarna i körtider kommer att märkas under kommande år. Vidare är Nacka kommun väghållare för stora delar av sträckan och har mandat att vidta eventuella åtgärder.



Figur 8. Visar var kötiden uppstår med avseende på hållplats. Slussen och Henriksdal sticker ut och påvisar det är i huvudsak Slussen och Henriksdal som kötiderna uppstår. Variationen för hållplats Lillängen är inte stor och verkar inte variera på samma sätt som Slussen eller Henriksdal.

3.1.3 Linje 801 Gullmarsplan – Älta gård

För linje 801 från Älta till Gullmarsplan har kötiden för bussen ökat 2018 jämfört med föregående år. I tid är skillnaden marginell, utsprid jämt mellan nästan alla avgångar vilket gör det svårt att identifiera enskilda orsaker. Den maximala genomsnittliga förseningen är mindre än 30 sekunder. Trots detta har flera avgångar från Älta mot Gullmarsplan haft hög beläggning och periodvis dragits med förseningar i morgontrafiken. Restiderna 2018 från Älta gård till Gullmarsplan ligger på ca 24 minuter för avgångar strax efter kl. 06 på morgonen och ca 30 minuter för avgångar strax innan kl. 08. Från Älta centrum ligger restiden till Gullmarsplan på ca 15 minuter respektive ca 19 minuter.



Figur 9. Visar den totala tiden i kö för respektive avgång. Kötiderna ökar från ca 06:30 men varierar stort och har inte någon utmärkande topp. Detta beror troligen på att belastningen i infrastrukturen har samma mönster som för de övriga linjerna.

Avgångarna har justerats av SL för 801 i tidtabellen för 2018. För jämförelse har därför 2018 års avgångar justerats något i tid. Justeringarna bedöms inte påverka representationen av avgångarna i figuren, således heller inte analysen.

3.1.4 Slussen

Bussterminalen vid Slussen är en av Sveriges största bussterminaler, under morgonrusningen (vardagar kl. 07.40-8.40) angör ca 190 bussar terminalen. 185 000 resenärer kommer varje dag från Saltsjöbanan och tunnelbanan, 25 000 med stadsbussar och 67 000 resenärer reser från och till Slussen med Nacka-Värmdöbussar. Slussen är och kommer att vara ett viktigt nav för Nackas kollektivtrafikresenärer flera år framåt till dess att tunnelbanan till Nacka är i bruk. För vissa kommundelar kommer Slussen även efter tunnelbanans utbyggnad till Nacka C att utgöra bytespunkten mellan buss och tunnelbana. Nuvarande terminal ligger i en byggarbetsplats där stora rivningsarbeten pågår samtidigt som en ny provisorisk terminal anläggs öster om Katarinahissen ute på Stadsgårdsleden. Den provisoriska terminalen togs i drift den 2 maj 2018 och kommer att ha en högre kapacitet än den gamla terminalen. Den tillfälliga bussterminalen har bussar som avgår var 20:e sekund och den får en bättre standard än dagens terminal. Däremot kommer det att vara längre att gå från tunnelbanan och stadsbussarna. Under 2023 kommer Nacka- och Värmdöbussarna att få en ny terminal i Katarinaberget. Fram till dess kommer den tillfälliga terminalen på Stadsgårdsleden att nyttjas. Saltsjöbanan går till Slussen igen först efter 2025 och då kommer också Djurgårdsfärjans nya terminal att öppna närmare Slussen.

Under andra halvåret 2016 gjordes det flera trafikomläggningar inne i terminalen som påverkade körtiden in till Slussen. 2017 var mer stabilt och restiderna var ungefär lika långa hela tiden. Däremot är det väldigt störningskänsligt och även vid små händelser har restiden förlängts

avsevärt.¹¹ Under hösten 2018 startade arbetet för den nya bussterminalen i Katarinaberget. Byggtiden beräknas bli cirka 4,5 år och arbetet med sprängningarna som förväntas pågå de första två åren påbörjades i december.¹² Den gamla bussterminalen revs och tillsvidare avgår bussarna till Nacka och Värmdö från den provisoriska bussterminalen som är belägen österut på Stadsgården. För att underlätta det ombyggnadsarbetet som pågår i Slussen, och dels för att framkomligheten för busstrafiken är begränsad längs med Stadsgårdsleden, valde SL att lägga om ett antal busslinjer till ändhållplats Medborgarplatsen. Till en början gav omläggningen inga större effekter då resenärer valde att byta i Henriksdal eller Londonviadukten för vidare resa till Slussen. Sedan dess har Keolis arbetet med att optimera lösningen genom att förbättra tidhållning, trafikflöden, framkomlighet samt med personal på plats vid bussterminalen.¹³

3.2 Kollektivtrafik, spår

3.2.1 Saltsjöbanan

Mellan åren 2015 till 2023 genomför Trafikförvaltningen en allmän teknisk upprustning av Saltsjöbanan som medför högre säkerhet och bättre tillgänglighet, ett modernare resande och efter 2022 även möjlighet till tätare trafik. Tätare trafik kan uppnås genom kapacitetshöjande åtgärder främst i form av utbyggnad av två mötesstationer längs sträckan. Vid Planiavägen och Värmdövägen kommer Saltsjöbanan att höjas upp på en bro. Utgångspunkten i dagsläget är att de kapacitetshöjande åtgärderna ska genomföras samtidigt som byggnationen av Saltsjöbanans upphöjning. Upphöjningen kommer att möjliggöra en bättre lokal trafiksituation när banan som barriär försvinner, gång- och cykelvägar kan byggas ut och en sammanlänkning av Planiavägen och Värmdövägen kan ske. Vidare öppnas möjligheter för nya lokaler och verksamheter under upphöjningen. Projektet samplaneras med den nya tunnelbanestationen med uppgångar vid Sickla station.

När alla delar av Trafikförvaltningens upprustningsprojekt är färdigställda kommer det att finnas möjligheter att köra 12-minuterstrafik på Saltsjöbanan till skillnad från dagens 20-minuterstrafik. Detta kommer att bli en viktig koppling för Nacka till och från Slussen efter att tunnelbanan är färdigställd. Dessutom kommer den att utgöra en del i det kommande spårnavet Sickla station.

Idag har Saltsjöbanan sin tillfälliga slutstation i Henriksdal och detta är föranlett av Slussens ombyggnad. Från augusti 2016 stannar tågen i Henriksdal och där sker byte till ersättningsbussar mot Slussen. Initialt var dessa drabbade av stora förseningar vilket även påverkade övrig busstrafik negativt. Under hösten 2016 gjordes ständiga trimningar och under 2017 och 2018 har trafiken flutit på bra. Under vecka 40 år 2016 låg restidsförlängningen för bussen mellan Londonviadukten och Slussen på 3 minuter. Detta är under de prognoser som togs fram inför nyttjandet av den nya slutstationen i Henriksdal.

¹¹ Keolis, Magnus Olsson, Uppgifter från e-post 2018-04-26.

¹² Nu startar bygget av bussterminalen i Katarinaberget, https://xn-vxer-loa.stockholm/nyheter/2018/09/nu-startar-bygget-av-nya-bussterminalen-i-katarinaberget/?utm_campaign=unspecified&utm_content=unspecified&utm_medium=email&utm_source=Apsis

¹³ Trafikförvaltningen, Johan E Nordgren, Uppgifter från e-post 2018-08-27.

Trafikanräkningar som gjorts visar att de stationer med flest påstigande längs sträckan är Slussen med 5000 påstigande, Igelboda med 3700, Fisksätra med 2600 och Henriksdal med 2200 påstigande resenärer för år 2016.¹⁴ År 2017 har antalet påstigande på dessa hållplatser minskat på grund av ersättningstrafiken mellan Henriksdal och Slussen. Enligt figur 10 är antalet påstigande resenärer vid Slussen 3900, Igelboda 3600, Fisksätra 2400 och vid Henriksdal 800 påstigande.¹⁵

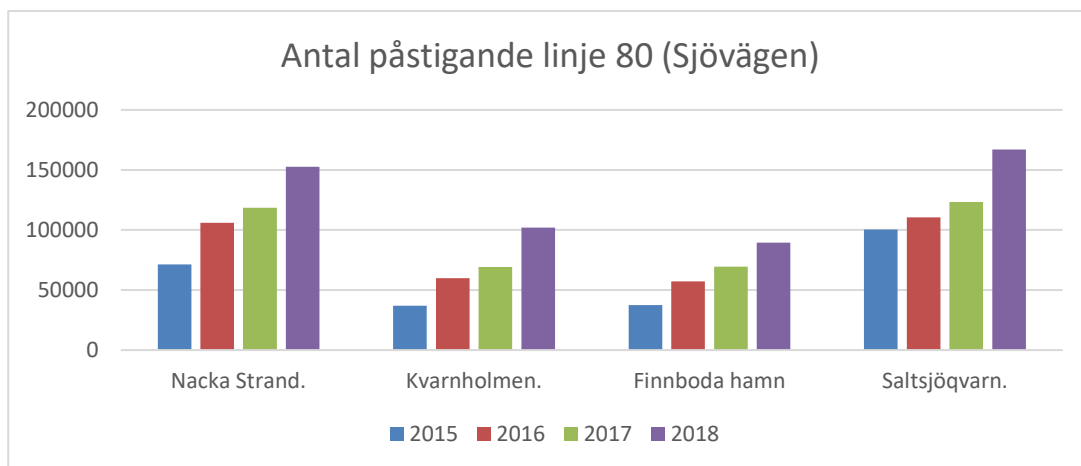


Figur 10. Trafikanräkning på Saltsjöbanan med antal på- och avstigande per station. (2017).

3.3 Kollektivtrafik, sjö

3.3.1 Linje 80, (Sjövägen)

Linje 80, även kallad Sjövägen, är ett populärt färdmedel mellan Lidingö-Nacka-Stockholm. Sjövägen är en viktig del i ett större system för att avlasta Slussen, samt för genare vägar till målpunkter över vattnet. Resandet med linje 80 fortsätter att öka kraftigt. Ökningen för hållplatserna i Nacka kommun illustreras i figur 11.



Figur 11. Antal påstigande för linje 80 årligen från år 2015 till 2018.

¹⁴ Fakta om SL och länet 2016,

http://www.sll.se/Global/2.%20Kollektivtrafik/Fakta%20om%20SL,%20och%20%C3%A4net/SL_och_lanet_2016.pdf. Trafikanräkningen av hur många påstigande och avstigande det varit per station har gjorts en vintervardag 2016.

¹⁵ Fakta om SL och länet, 2017, https://www.sll.se/globalassets/2.-kollektivtrafik/fakta-om-sl-och-lanet/sl_och_lanet_2017.pdf

Under 2016 var linje 80 hårt belastad vilket resulterade i flera fulla avgångar. I mars 2017 satte Trafikförvaltningen inom Region Stockholm in en extra båt för att öka turtätheten och undvika fullsatta avgångar. Detta har resulterat i att turtätheten på morgonen ökat från 40-minuterstrafik till 20-minuterstrafik. Resan mellan Kvarnholmen och Nybroplan tar mellan 20–30 minuter en vardagsmorgon.

I samband med vartidtabellens start i mars 2018 utökades trafiken med ytterligare ett fartyg till totalt 6 st på vardagar och 5 st på helger. Utökningen gjorde det möjligt att få 20-minuterstrafik på sträckan Nybroplan-Kvarnholmen i rusningsriktningen. Samma tonnage nyttjades under sommartidtabellen med 20-minuterstrafik Nybroplan-Kvarnholmen även dagtid. Under hösten bedrevs pendelbåtstrafiken på linje 80 med lika många fartyg som under våren men några av avgångarna förlängdes från Kvarnholmen till Nacka Strand på grund av ökat resandeunderlag. Från och med december 2018 upphörde trafikering med ett av fartygen då detta inte kan bryta is.

Ytterligare en åtgärd som omhändertar det ökade resandet är det försök som Region Stockholm genomförde under 2018. Det innebar att man kunde resa i Waxholmsbolagets trafik med SL:s periodkort för att avlasta övrig trafik, fungera som arbetspendling och tillgängliggöra skärgården för fler invånare i regionen. Försöket ska utvärderas men kommunen har vid skrivande stund inte fått ta del av utvärderingen.

3.4 Cykeltrafik

Utbyggnad av regionala cykelstråk är prioriterade i både Nackas cykelstrategi och den regionala cykelplanen. Ett kapacitetsstarkt och gent cykelnät 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 skall utformas och dimensioneras för hastigheter upp mot 30 km/t.

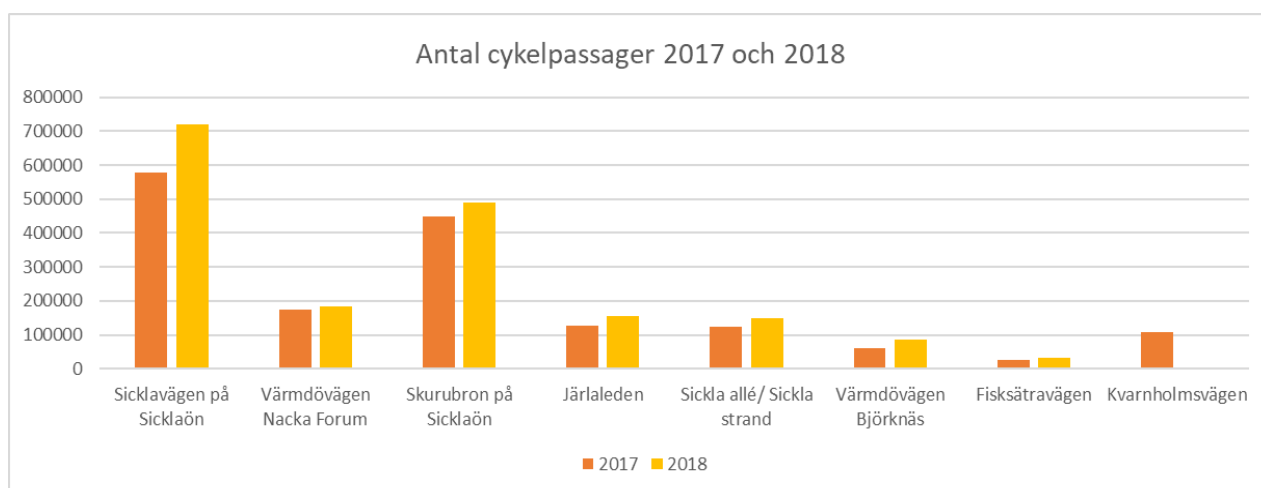
I figur 12 presenteras avstånd och dels uppskattad cykeltid och dels uppmätt cykeltid mellan Nacka C och tre olika målpunkter i Stockholm. Den högre hastigheten på 25 km/t ger stora fördelar sett till uppskattade restider i jämförelse med den lägre hastigheten på 16 km/t. Det krävs emellertid att cykelstråken har en sådan standard som möjliggör den högre hastigheten. Dagens elcyklar (de som klassas som cyklar), ger assistans på upp till 25 km/t.

Uppmätt restid till de tre olika målpunkterna presenteras även i figur 12. De uppmätta restiderna varierar beroende på vägarbeten, trängsel och väder och vind. Till detta ska tilläggas att cyklister färdas i olika hastigheter vilket gör att det kan vara svårt att jämföra restiderna från år till år på ett tillförlitligt sätt. 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 finns det i dagsläget kapacitet kvar, även om vissa av de mest centrala delarna av Stockholms innerstad samt vissa passager in till Stockholm har en viss trängselproblematik.

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

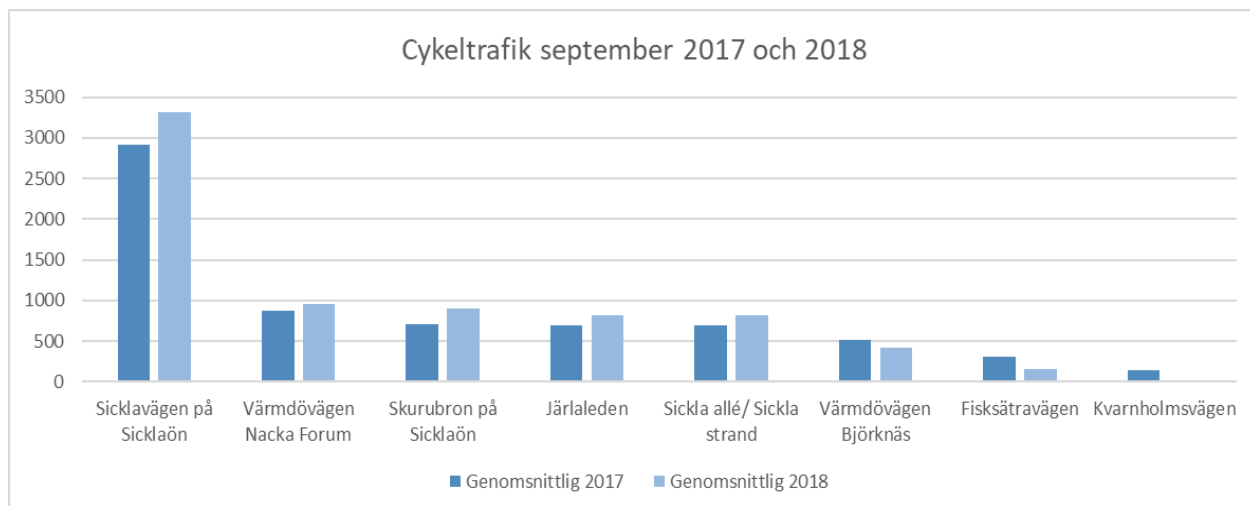
Figur 12. Cykelavstånd och restider.

Nacka har åtta stycken fasta stationer som mäter cykeltrafiken. Den totala summan för alla cykelresor, mätt under alla dagar i veckan, år 2018 för alla mätpunkter i kommunen är ca 2,2 miljoner resor. Detta ger ett dagligt uppmätt medelvärde på ca 6000 resor. I jämförelse med 2017 har resorna ökat från ca 2 miljoner resor och från ett dagligt medelvärde på 5700 resor. I figur 13 visas det totala antalet cykelpassager per mätpunkt fördelat på vardagar under hela 2017 och 2018. Då ombyggnationer på Kvarnholmen genomfördes under en större period av 2018 har mätning av cykeltrafiken uteblivit. Faktorer som påverkar förändring och antalet cykelresor kan variera, är svårt att förutse samt analysera. Faktorer som kan påverka cykeltrafiken är bl.a. infrastrukturella satsningar eller förändringar, väder men även trender där t.ex. antalet cyklister ökar i takt med en ökad miljömedvetenheten. Resultatet av mätningarna visar på en generell ökning av antalet cykelpassager i kommunen.

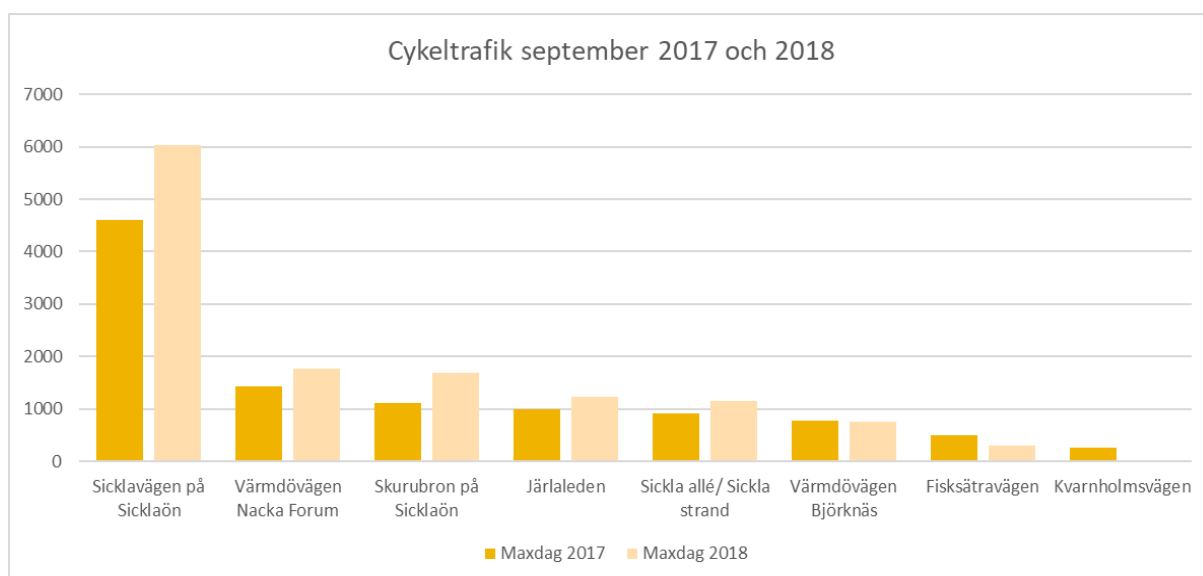


Figur 13. Antal cykelpassager vid varje mätpunkt på vardagar år 2017 och 2018.

Antalet cykelpassager på respektive mätpunkt mätt på vardagar, både i genomsnitt och maxdag, för september 2017 och 2018, presenteras i figur 14 och 15. Maxdag avser den dag under månaden då det var mest trafik på respektive mätpunkt, och genomsnitt avser den genomsnittliga trafiken under hela månaden.



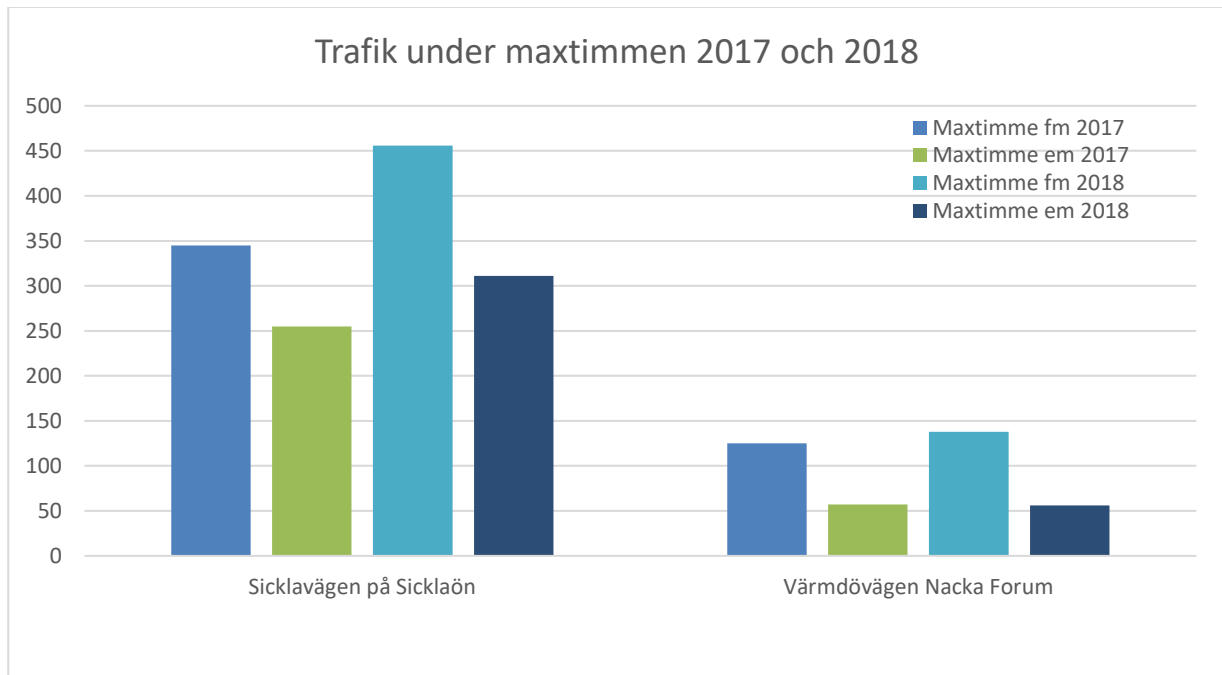
Figur 14. Genomsnittliga antalet cykelpassager per mätplats under september år 2017 och 2018. Inga siffror för mätpunkt Kvarnholmsvägen år 2018 redovisas pga utbliven mätning.



Figur 15. Maxdag för respektive mätpunkt under september månad år 2017 och 2018. Inga siffror för mätpunkt Kvarnholmen för år 2018 redovisas pga utbliven mätning.

Figur 14 och 15 visar att cykeltrafiken på alla mätpunkter har ökat så väl i genomsnitt som maxdag, förutom på Fisksättravägen och Värmdövägen vid Björknäs. Anledningen till den minskade trafiken på mätpunkterna Värmdövägen vid Björknäs kan bero på flera faktorer, men färdigställandet av byggnationen av gång- och cykelvägen på Värmdövägen kan ha bidragit till att antalet cykelresor har ökat på Värmdövägen.

För att tydliggöra och analysera kapaciteten och framkomligheten på kommunens cykelvägnät presenteras trafiken under dygnets maxtimmar vardagar för två mätpunkter, med jämförelse mellan år 2017 och 2018. Med maxtimmar avses förmiddag kl 8-9 samt eftermiddag kl 16-17. De två mätpunkterna i figur 16 finns på två av de viktigaste pendlingsstråken i kommunen. Figur 16 visar att trafiken har ökat på respektive mätpunkt och trafiken är som störst under förmiddagens maxtimme.



Figur 16. Genomsnittlig trafik under maxtimmen förmiddag och eftermiddag för år 2017 och 2018 för mätpunkterna vid Sicklavägen på Sicklaön samt Värmdövägen.

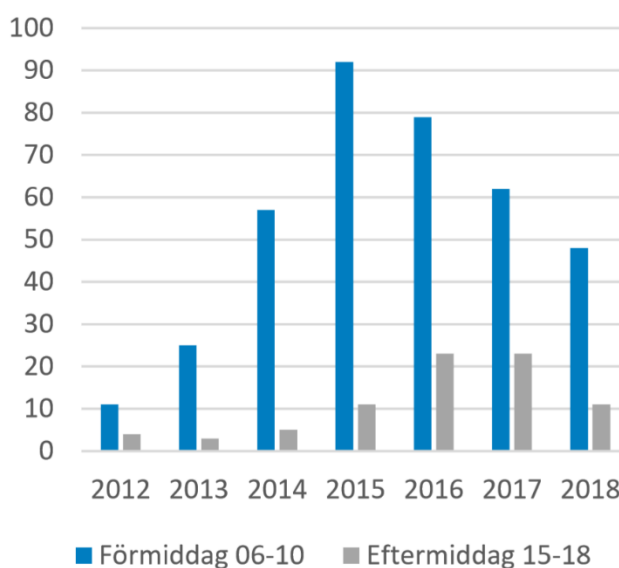
Under 2018 har cykelvägnet i Nacka kommun inte påverkats i någon större omfattning. Några byggarbeten längs med Kvarnholmsvägen och Värmdövägen har påverkat antalet cykelresor. Vi kan se att infrastrukturella förändringar eller byggarbeten påverkar framkomligheten, såväl under byggtid som i färdig produktion.

3.5 Biltrafik

3.5.1 Södra länken

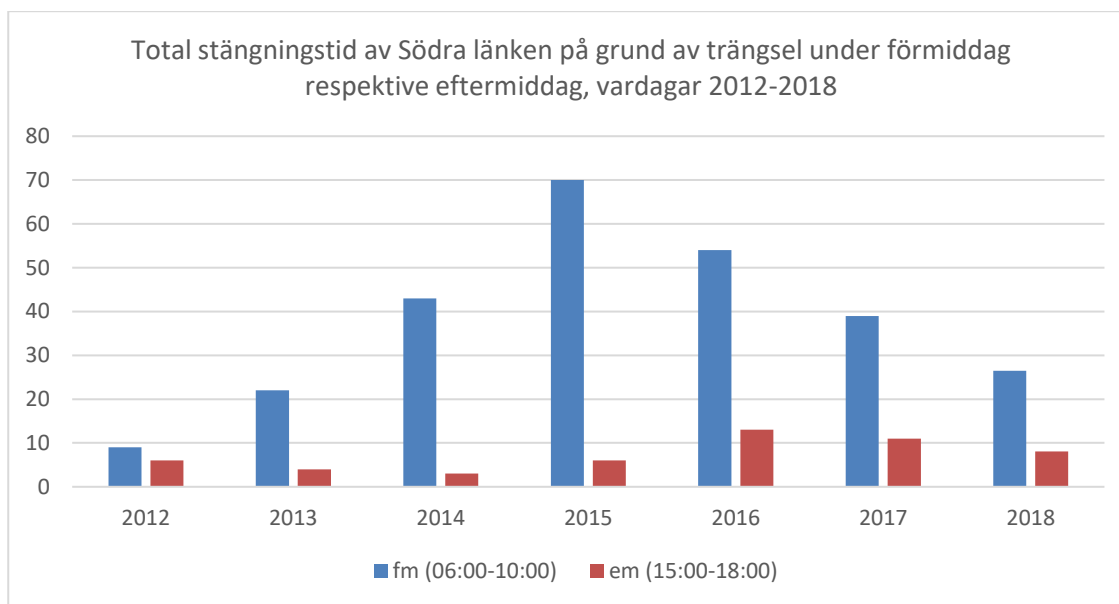
För Södra länken har antal tunnelstängningar och antal avstängda minuter använts som mått på framkomligheten. Detta eftersom det finns ett system som varnar för kö och när framkomligheten blir alltför dålig vilket gör att infarten till Årstatunneln stängs. Tunneln måste stängas vid stillastående trafik om brandrisk föreligger eftersom det saknas sprinklersystem. Antalet stängningar och kövarningar har ökat över tiden, men ett trendbrott kan noteras när trängselskatten förändrades i januari 2016 samt att antalet stängningar under 2018 har minskat. Det finns ett flertal faktorer som ytterligare minskar antalet avstängningar.

Mellan 2012 och 2015 ökade antalet stängningar av Södra länken under förmiddagsrusningen kontinuerligt. Antalet stängningar under eftermiddagen ökade kontinuerligt mellan 2014 och 2016. År 2017 syns dock en rejäl minskning vilken också har fortsatt sjunka 2018, då både antalet stängningar på för- och eftermiddagen har gått ner. Under 2018 var även det totala antalet stängningar under både för- och eftermiddag lägre än föregående år.



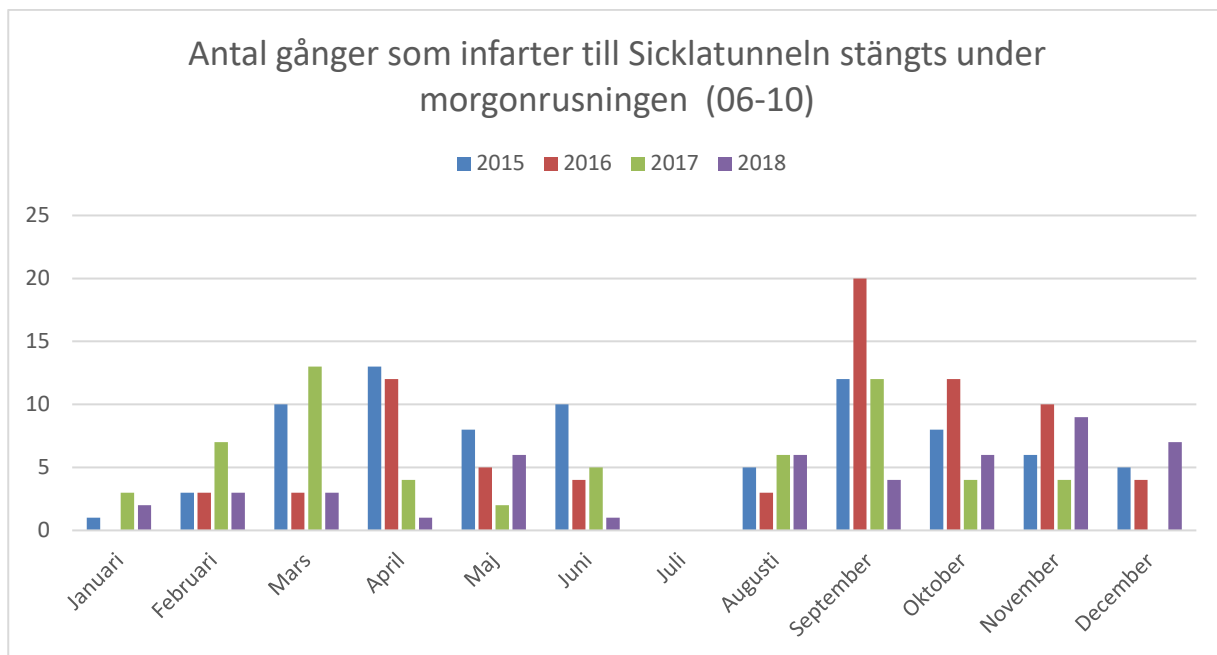
Figur 17. Antal gånger Södra länken stängts på grund av trängsel under förmiddag respektive eftermiddag, vardagar 2012–2018

Vad gäller antalet stängningsminuter har dessa också gått ner och de är för 2018 är tillbaka på 2014 års nivåer. En minskning från 2016 är att se både på för- och eftermiddagen.



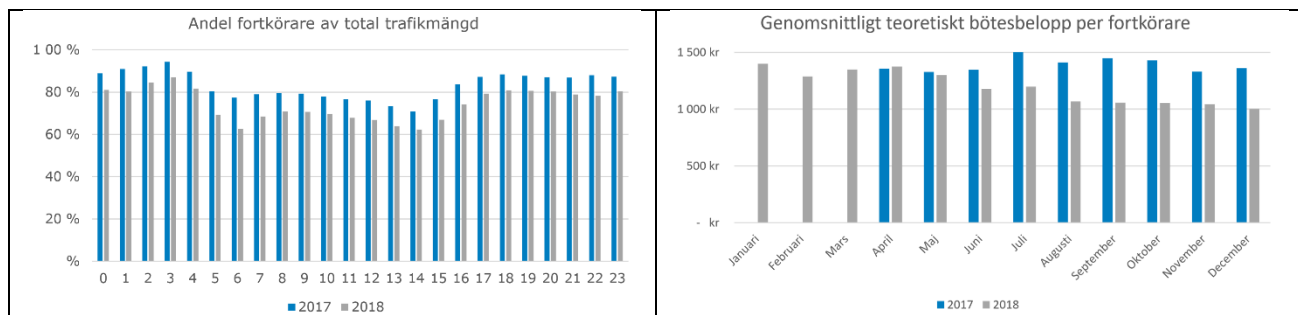
Figur 18. Total stängningstid (timmar) av Sicklatunneln i Södra länken, vardagar 2012–2018. Den totala stängningstiden har minskat kontinuerligt sedan 2015 för förmiddagen och 2016 för eftermiddagen. Det är förmiddagen som har störst förändring.

Uppdelat på månader och antal gånger som Södra länken stängts, ser jämförelsen ut enligt diagrammet nedan, figur 19. Under juli månad skedde inga stängningar under morgonrusningen, varken 2015, 2016, 2017 eller 2018. Inga stängningar skedde heller under morgonrusningen i januari 2016 samt december 2017.



Figur 19. Antalet stängningar visar på en positiv trend sedan 2016. 2017 och 2018 skiljer sig åt på året när de flesta avstängningarna sker.

Hösten 2017 har visat en positiv trend för framkomligheten i Södra länken. Förändringen beror på färdigställandet av Norra länken som lett till att kösituationen på E4/E20 förbättrats. Numera händer det sällan att det uppstår en kösvans som växer ner i Sicklatunneln. De köer som idag leder till stängningar beror nästan alltid på någon form av händelse i tunneln eller i dess anslutning. Ytterligare förbättringar kan dessutom komma att ses framöver. Under 2018 har ATK (Automatisk trafiksäkerhetskontroll, ”fartkameror”) satts upp i Södra länken. Detta för att förhoppningsvis skapa ett jämnare trafikflöde som i sin tur kan göra att färre incidenter sker som leder till stängningar av tunneln. I Södra länken har MCS-detektorerna¹⁶ också börjat leverera ny typ av data som visar fordonsspecifik information om hastighet, längd och tidsluckor. Som ett mått på detta har Trafik Stockholm tagit fram statistik för bötesbelopp i miljoner kronor per månad samt antal indragna körkort per månad baserat på hur fort varje fordon kör. Siffrorna gäller för 2017 samt 2018 (april-november).¹⁷



¹⁶ MCS, Motor Control System.

¹⁷ Trafik Stockholm, Störningsrapporten november 2017.

https://trafiken.nu/globalassets/stockholm/dokument/storningsrapporten_2017.pdf

Figur 20. Visar hur förändringen av andel fortkörare och bötesbelopp varierar över tid. Regelefterlevnaden har ökat och ökar kontinuerligt givet maxhastigheten, dock så är andel fortkörare fortfarande hög.

3.5.2 Utvalda rutter för restidsuppföljning med bil

För att kunna följa upp restider med bil och se trender, behövs ett startår och jämförelser över tid. I förra årets rapport pekades nedan angivna rutter ut och dessa följs upp för att kunna se ett mönster över tid. Dock är det fortfarande svårt att få en exakt sanning eftersom enskilda, okända faktorer kan ha förbisett, vilket kan leda till missvisande resultat. Datainsamlingen har skett dels via Trafik Stockholm och dels via gps-data. Vad gäller restider med bil, jämfört med t.ex. kollektivtrafikresande, bör man ha i åtanke att tillgång och tillgänglighet till parkering vid målpunkten inte har räknats med.

3.5.2.1 Nacka-Norrtull och Nacka-Kista

Restider med bil uppmätta från stationära mätstationer i länet visar förändringar med några minuter på olika sträckor och över dygnet. Startpunkten för alla utvalda rutter i Nacka är i höjd med trafikplats Nacka på väg 222. Tabellen nedan innehåller dygnsvärden samt restider för morgonrusningen kl. 07.00-09.00 för vecka 42–43 år 2015, 2016, 2017 och 2018.¹⁸

Sträckan Nacka-trafikplats till Norrtull tog som medel över dygnet längre tid att köra 2018 jämfört med tidigare år. I morgonrusningen på samma sträcka har även restiden ökat, med strax över 5 minuter från föregående år. På sträckan Nacka-Kista ligger förändringen dock kvar med en marginell ökning under dygnet, fast med en ökning med fem minuter under morgonrusningen.

Sträcka	Medelrestid, dygn			
	2015	2016	2017	2018
Nacka-Norrtull	15,6 min	15,9 min	17,2 min	18,0 min
Nacka-Kista	21,2 min	20,8 min	22,3 min	23,1 min
Morgonrusning kl. 07-09				
	2015	2016	2017	2018
Nacka-Norrtull	28,8 min	26,0 min	24,4 min	29,7 min
Nacka-Kista	32,2 min	29,6 min	29,7 min	35,0 min

Figur 21. Medelrestid per dygn med bil mellan åren 2015-2018.

Sedan 2015–2016 har arbetet med Norra länken färdigställts vilket generellt gett bättre framkomlighet på Essingeleden. Detta har gett mindre stillastående köer i Södra länken, vilket i sin tur har lett till färre avstängningar. Antalet stängningar av infarter till Södra länken har sjunkit för 2018 i jämförelse med år 2016 och 2017. Men eftersom tunneln har stängts färre gånger och det då också blir fler bilar i tunneln när den inte stängs, så går restiderna upp. Istället har tillgängligheten ökat och likaså fordonsgenomströmningen. Eftersom tunneln nu fungerar på ett bättre sätt eftersom den behöver stängas mindre ofta, kan man säga att värdena för 2018 är

¹⁸ Data från Trafik Stockholm.

mindre missvisande än de som presenterats för 2015–2017. Under rubriken Oplanerade störningar finns mer information.

Trots att Norra länken gav bättre kapacitet på Essingeleden, gjorde det att köerna ökade på E4 Uppsalavägen. Detta syns i statistiken mellan Norrtull och Kista. Det har blivit en förbättring i restid mellan Nacka och Norrtull under morgonrusningen, men inte på sträckan Nacka-Kista.

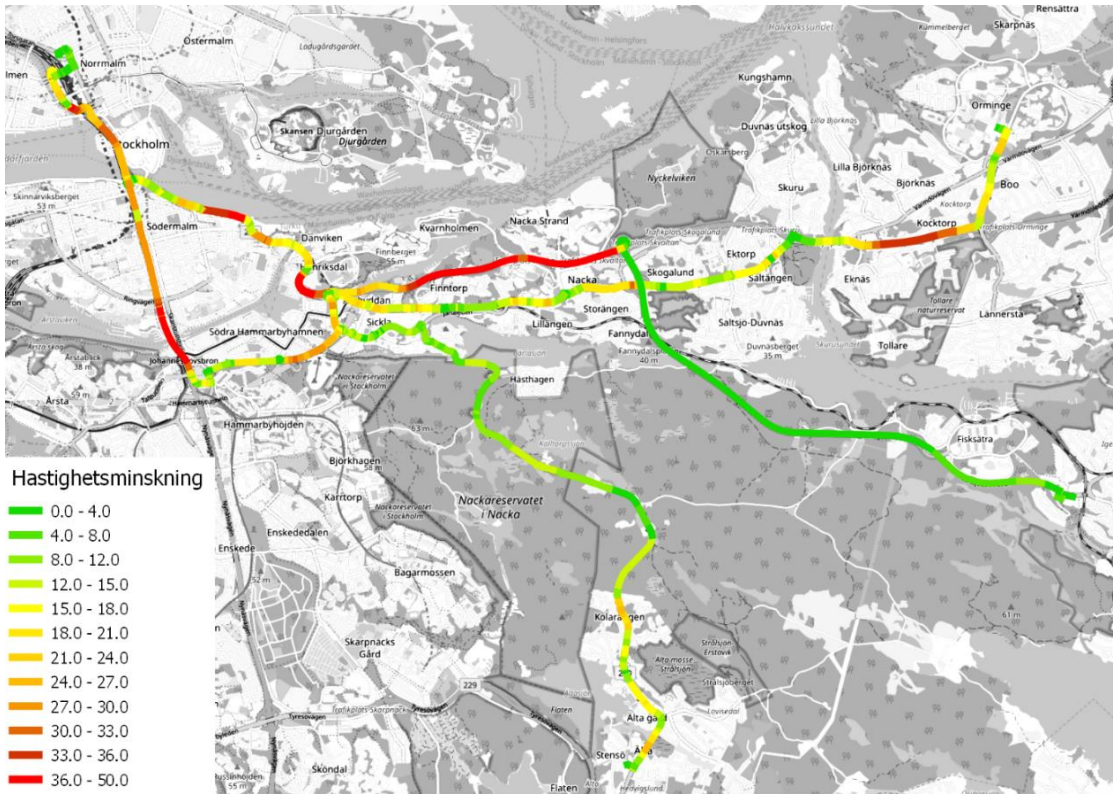
Att restiden ökat på dygnsnivå är delvis ett resultat av de broskarvsreparationer som gjordes på Essingeleden under 2017. Dessa har sänkt medelhastigheten något även nattetid, vilket bidrar till högre medelvärde på dygnsnivå, både på sträckan Nacka-Norrtull och på Nacka-Kista. Detta visar tydligt hur trafiksystemet hänger ihop och att det inte alltid finns *en* enkel lösning på framkomlighetsutmaningarna.

3.5.2.2 Nacka-Stockholm city

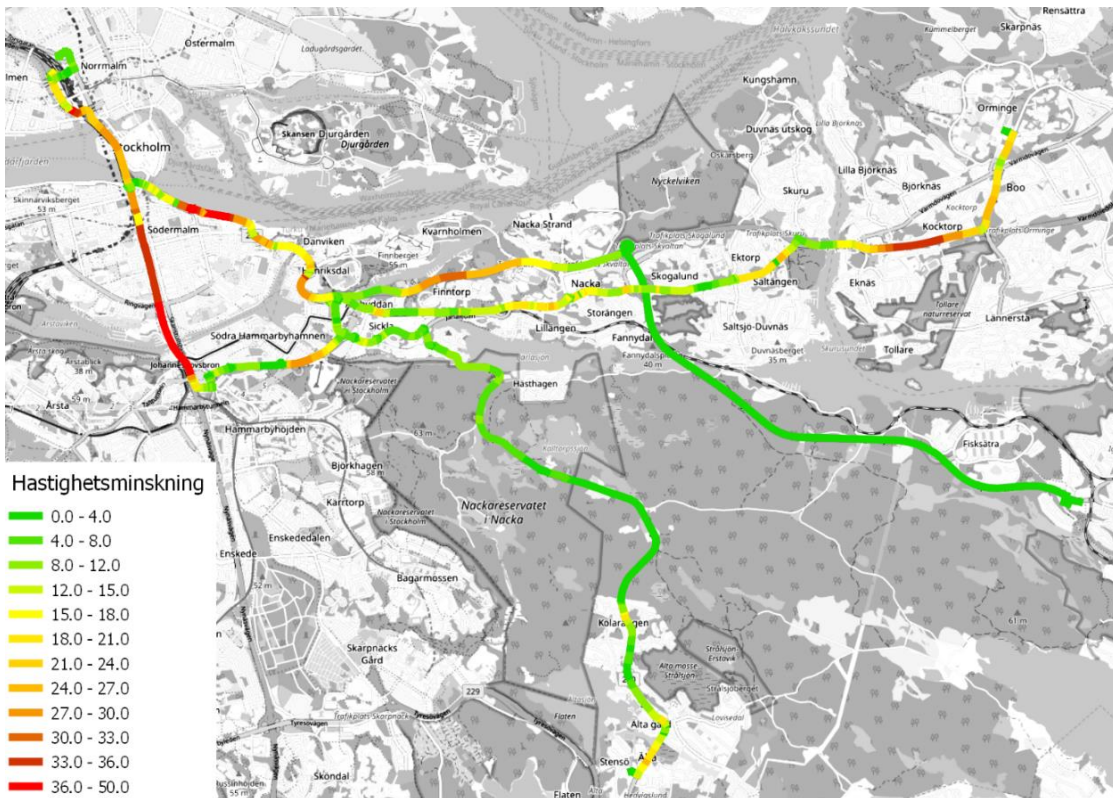
Vid granskning av samlad trafikdata för personbilstrafiken via gps¹⁹ har jämförelser gjorts på tre sträckor med olika startpunkter i kommunen, men med samma målpunkt i Stockholms innerstad (Norra Bantorget). Jämförelsen har gjorts för mätning under en vecka under oktober månad. Observera att det finns flera andra möjliga färdvägar mellan respektive startpunkt och målpunkten, men i denna rapport har de i kartbilden illustrerade vägvalen legat till grund för analysen. Detta för att sprida analysen till en större del av vägnätet.

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

¹⁹ Data från trafikdataleverantören TomTom.



Figur 22. Röda, orange och gula sträckor markerar långsamtgående trafik eller köer och gröna sträckor markerar trafik med fritt flöde. Vecka i oktober 2018 kl. 07-09.



Figur 23. Röda, orange och gula sträckor markerar långsamtgående trafik eller köer och gröna sträckor markerar trafik med fritt flöde. Vecka i oktober 2018 kl. 07-09.

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

Sträcka	Restid minuter (basvärde, kl. 00-02)			
	2015	2016	2017	2018
Saltsjöbadens centrum - City	20 min	18 min	19 min	20 min
Orminge centrum - City	19 min	21 min	21 min	22 min
Älta centrum - City	27 min	22 min	27 min	22 min
	Restid morgonrusning kl. 07-09			
	2015	2016	2017	2018
Saltsjöbadens centrum - City	36 min	34 min	33 min	33 min
Orminge centrum - City	38 min	39 min	40 min	38 min
Älta centrum - City	38 min	37 min	37 min	36 min

Figur 24. Restiden för utvalda sträckor under oktober månad 2015, 2016, 2017 och 2018.²⁰

Restiderna under morgonrusningen från Saltsjöbaden ligger oförändrad under 2018 medan det från Älta har minskat i jämförelse från 2017. För resorna mellan Orminge och Norra Bantorget i centrala Stockholm blir restiderna även här kortare under 2018 i jämförelse med 2016 och 2017. Trots att vissa avsnitt på Värmdövägen på västra Sicklaön är hårt belastade under morgonrusningen och att vägarbeten har pågått mer intensivt under 2018 ser restiderna ut att minska. Slussens ombyggnad har pågått under hela perioden vilket påverkat restiden genom olika trafikomläggningar.

Förutom restider som uppföljning av framkomligheten görs trafikanalyser på de kommande ut- och ombyggnaderna. Detta görs på olika geografiska nivåer och för olika tider (morgon och eftermiddag), och hjälper till att flagga för hur trafiksystemet kan hantera den tillkommande byggtrafiken liksom den vanliga trafiken som måste komma fram under tiden. Uppstår alltför stora flaskhalsar eller kapacitetsbrister finns det möjlighet att justera tidsplaner i byggprojekten så att trafiken störs i mindre omfattning.

²⁰ Data från trafikdataleverantören TomTom.



Figur 25. Illustration över simulering av trafik under byggtid för projekt "Nya gatan" i hörnan Vikdalsvägen/Värmdövägen mitt emot Nacka Forum.

3.5.3 Oplanerade störningar

Utöver den ökande trafiken och det ökande antalet vägarbeten så sker även oplanerade störningar på vägnätet som påverkar restiden. Det kan dels handla om olyckor som t.ex. olyckan den 17 september på Årstälänken, avfarten från E4/E20 norrgående mot Södra länken vid trafikplats Nyboda, då en lastbil välte. Olyckan resulterade i att båda körfälten stängdes av i drygt åtta timmar, vilket bidrog till att det snabbt byggde upp köer som även blockerade andra trafikströmmar än mot Södra länken. Några korta avstängningar drabbade även mötande trafik. Olyckan inträffade vid klockan 03:50 och först vid klockan 11:58 öppnades körfälten igen.²¹

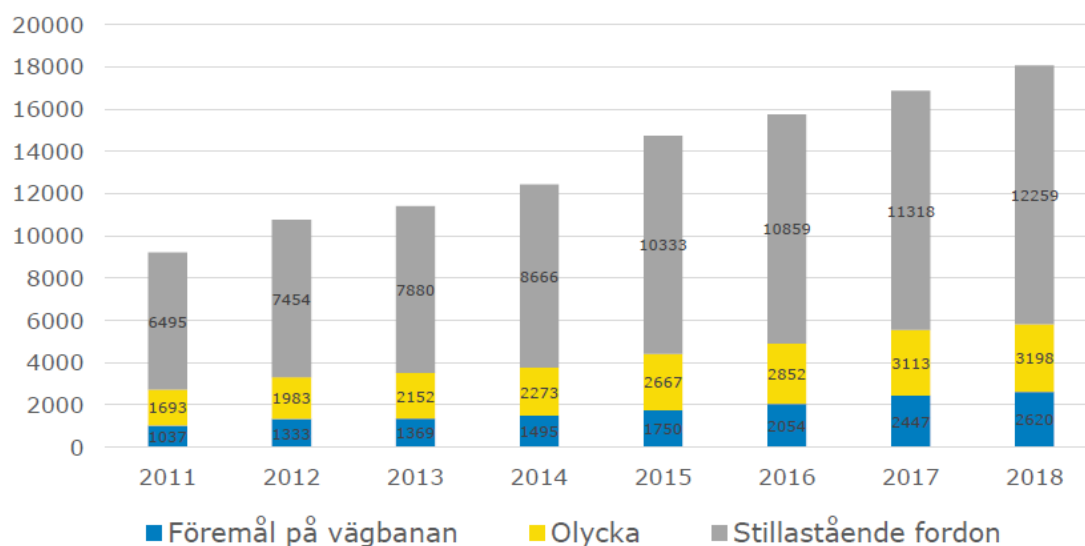
En annan händelse som påverkade stockholmstrafiken märkbart under 2018 var den singelolycka på väg 222 vid Skurubron, i riktning mot Värmdö, som inträffade 19 januari. Polisen stängde av vägen under cirka 45 minuter vilket bidrog till att kö växte sig hela vägen tillbaka till Södra länken. Alla infarter till Hammarbytunneln stängdes under 30 minuter.²²

Överlag har det skett en ökning av oplanerade händelser i regionens vägsystem och de vanligaste händelsetyperna "stillastående fordon", "föremål på vägbanan" och "olycka" ökade med 7 % 2018 jämfört med 2017.²³

²¹ Trafik Stockholm, Störningsrapporten 2018, https://trafiken.nu/globalassets/stockholm/dokument/2019_037_storningsrapporten_2018.pdf

²² Trafik Stockholm, Störningsrapporten 2018

²³ Trafik Stockholm, Störningsrapporten 2018



Figur 26. Antal händelser som registrerats hos Trafik Stockholm. I händelser ingår "föremål på vägbanan", "olycka" och "stillastående fordon".

Under 2017 och 2018 har framkomligheten påverkats vid ombyggnation av trafikplats Kvarnholmen, där det har uppstått köer på rampen upp till trafikplatsen från väg 222. För kollektivtrafiken är det bussar ut från Slussen som har fått problem. Köerna korrelerar i några fall med stängningarna i Södra länken. Kommunen diskuterar eventuella förbättringar för den köbildning som uppstår utöver den som påverkas av södra länken, t.ex. att reglera trafiksignalen på Griffelvägen mot Vikdalsvägen. Statistik visar att i en jämförelse mellan år 2017 och 2018. År 2017 var det totala antalet olyckor fyra stycken och för år 2018 sju stycken, varav alla lindriga.²⁴

²⁴ Strada, statistikrapport för olyckor, uttag från 2018-11-22.

4 Sammanfattning och slutsatser

Sammanfattningsvis får det ökade trycket på trafiksystemet och ökade inflöden i vägsystemet från andra punkter konsekvenser för trafiken till och från Nacka. Detta påverkar kollektivtrafiken likväl som biltrafiken. Köerna för privatbilismen i rusningstid kommer att kvarstå, de kan inte byggas bort och det är heller inte önskvärt ur ett stadsmiljöperspektiv. Däremot är det viktigt att följa utvecklingen och att trimma de system som finns.

Kollektivtrafikens framkomlighet mot Slussen och på Stadsgårdsleden är begränsad på grund av Slussens ombyggnad. Bussarna har fått kontinuerligt ökade körtider och kötider mellan Henriksdal och Slussen vid en jämförelse från 2016 till 2018. Under samma period har pendelbåtlinje 80 (Sjövägen) sett ett kraftigt ökat resande, medan restiderna i princip varit konstanta. Ett ökat resande gäller även cykeltrafiken, där framkomligheten är relativt god, i jämförelse med övriga färdmedel. Även antalet cyklister ökar ständigt.

För biltrafiken märks en marginell försämring i regionala restider över dygnet för 2018 jämfört med 2017. I morgonrusningen ser det dock ljusare ut. Norra länkens färdigställande har gett färre antal avstängningar av Södra länken eftersom kösituationen på E4/E20 har förbättrats. Även antalet stängningsminuter har gått ner. Med färre antal stängningar av Södra länken kan fler fordon passera vid fler tillfällen. Detta leder troligen till en bättre tillgänglighet och pålitlighet. De köer som idag leder till stängningar beror nästan alltid på någon form av händelse i tunneln eller i dess anslutning. Trafikdämpande effekter har bland annat bestått av justeringen av trängselskatt från 1 januari 2016 som håller i sig även under 2017, samt att införandet av ATK under 2018 har kommit att förändra framkomligheten i positiv bemärkelse.

Vidare är det viktigt att som trafikant kunna informera sig på ett bra sätt. Inom det regionala samarbetet Trafiken.nu har det tagits fram en app under våren 2018 där man kan prenumerera på den egna resan och få uppdaterad trafikinformation om händelser som påverkar framkomligheten. Idag kan vi även i realtid följa busstrafiken via Traze.app, vilket resenärerna kan använda som hjälpmedel vid resande i kollektivtrafiken.

Inför kommande år när byggnationerna blir alltmer påtagliga inom Nackas gränser när kommunen tillsammans med regionala aktörer bygger ut västra Sicklaön med nya bostäder, arbetsplatser, tunnelbana, överdäckning, trafikplatser, bussterminal m.m. är det viktigt med samordning. Trafikanalyser under byggtid pågår, allt för att i förväg kunna planera så att framkomligheten i rusningstid bibehålls i så stor utsträckning det är möjligt. Regionalt görs liknande arbeten genom klusteranalyser. En god intern samordning mellan enheter och kompetens, samt tidig och öppen dialog med byggherrar och entreprenörer är av största vikt. Detta gäller likväl i tidiga planeringsskeden som i senare projektskeden och kan bli avgörande för framkomligheten på specifika platser.

Öppenhet och mångfald

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