

# UPPFÖLJNINGSRAPPORT

---

## Uppföljning Framkomlighet i Nacka

2021-05-27  
Trafikenheten  
KFKS 2016/343



## Innehållsförteckning

|          |  |           |
|----------|--|-----------|
| <b>1</b> | <b>Bakgrund och syfte.....</b>                       | <b>3</b>  |
| <b>2</b> | <b>Läget i Nacka och i regionen .....</b>            | <b>4</b>  |
| 2.1      | Covid-19 .....                                       | 4         |
| 2.2      | Nacka och regionens tillväxt .....                   | 7         |
| 2.3      | Trafikmängder, befolkning, bilnehav och priser ..... | 12        |
| <b>3</b> | <b>Restidsuppföljning .....</b>                      | <b>16</b> |
| 3.1      | Kollektivtrafik, buss .....                          | 16        |
| 3.1.1    | Linje 471 Orminge – Slussen.....                     | 17        |
| 3.1.2    | Linje 410 Ektorp Centrum – Slussen.....              | 19        |
| 3.1.3    | Linje 801 Gullmarsplan – Älta gård.....              | 21        |
| 3.1.4    | Slussen .....  | 22        |
| 3.2      | Kollektivtrafik, spår.....                           | 23        |
| 3.2.1    | Saltsjöbanan .....                                   | 23        |
| 3.3      | Kollektivtrafik, sjö .....                           | 24        |
| 3.3.1    | Linje 80.....  | 24        |
| 3.4      | Cykeltrafik .....                                    | 26        |
| 3.5      | Biltrafik .....                                      | 30        |
| 3.5.1    | Södra länken.....                                    | 30        |
| 3.5.2    | Utvalda rutter för restidsuppföljning med bil .....  | 33        |
| 3.5.3    | Oplanerade störningar.....                           | 36        |
| <b>4</b> | <b>Sammanfattning och slutsatser .....</b>           | <b>38</b> |

## I Bakgrund och syfte

Nacka kommun kommer under de kommande åren att växa. Utbyggnadstakten har anpassats till Nackaborna, vilket också betyder att utvecklingen anpassas till ekonomi och miljö, samt tunnelbanans förändrade tidplan. I övriga Nacka fortsätter utvecklingen som planerat.<sup>1</sup>

Fortfarande kvarstår målet om cirka 20 000 nya bostäder och 15 000 arbetsplatser totalt i det framtida Nacka. I juni 2017 passerade Nacka kommun 100 000 invånare och under 2020 uppgick den totala folkmängden i Nacka till nästan 106 800 personer. De första två prognosåren beräknas kommunen dock växa i något lägre takt än vad den gjort de senaste åren, med cirka 1 600 personer år 2020 och drygt 1 000 personer år 2021. Därefter förväntas befolkningsutvecklingen på sikt hålla en högre takt, och öka med nästan 3 000 personer årligen från år 2025 fram till och med år 2028. År 2030 väntas folkmängden överstiga 131 000 personer och år 2040 väntas folkmängden uppgå till över 153 000 personer. 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 transporter inom kommunen. För att tydliggöra och hantera framkomlighetsfrågan framarbetades därför Nackas framkomlighetsstrategi under 2015 och 2016, strategin antogs i kommunfullmäktige under hösten 2016.

I framkomlighetsstrategin anges att kommunen ska följa upp faktiska restider på vägnätet och hur framkomligheten på vägnätet utvecklas över tid. Faktiska restider till viktiga målpunkter (t ex Slussen, T-centralen och Kista) med olika trafikslag ska mätas regelbundet, rapporteras till kommunstyrelsen och ligga till grund för åtgärdsplaneringen.<sup>2</sup> Den första uppföljningsrapporten togs fram under 2017 och detta är den femte i sitt slag som följer upp framkomlighetsåtgärder och restider för 2020.

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.

---

<sup>1</sup> Nacka kommun, <https://www.nacka.se/stadsutveckling-trafik/har-planerar-och-bygger-vi/nyhetslista-plan-bygg/2020/02/robust-plan-for-nackas-stadsutveckling/>, hämtat 2020-03-03.

<sup>2</sup> Framkomlighet i Nacka, sidan 3.



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.

I och med Nackas stadsbyggande är det en utmaning att koordinera alla utbyggnader som skall ske inom en begränsad geografi på en begränsad tid. Många arbeten kommer att ske samtidigt och prioriteringar kommer att behöva göras. Nacka arbetar med att koordinera och skapa bra förutsättningar för genomförandeplaneringen av dessa utbyggnader, främst på Västra Sicklaön. Det är viktigt att arbeta med alla olika delar ovan för att minimera effekterna av trafikpåverkan.

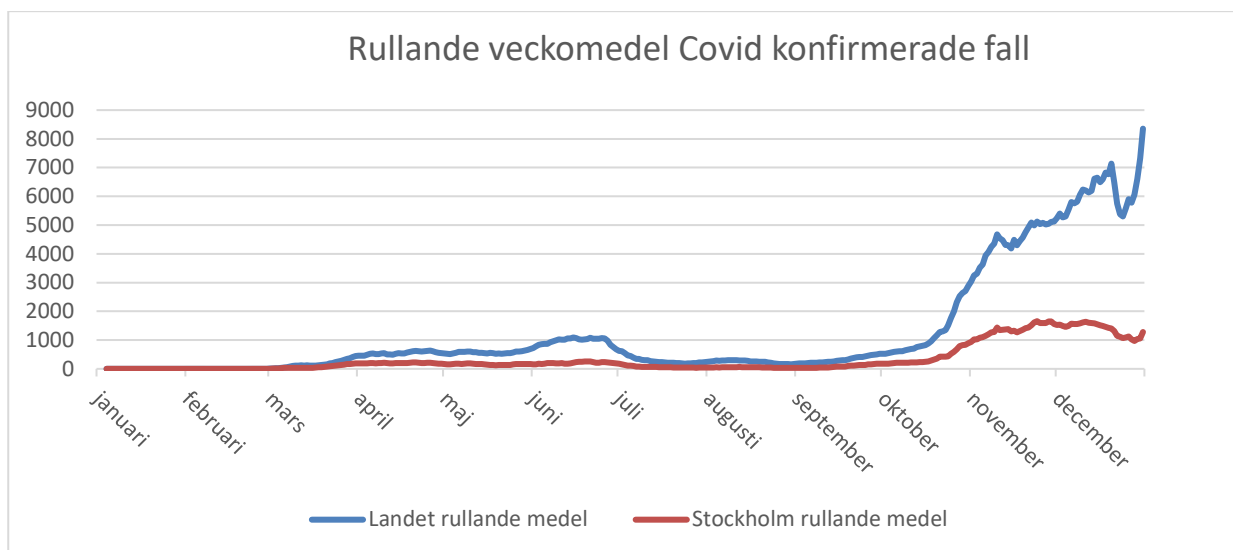
## 2 Läget i Nacka och i regionen

### 2.1 Covid-19

År 2020 har präglats av smittspridningen av Covid-19, en infektionssjukdom orsakat av ett så kallat coronavirus. Sjukdomen har varit en pandemi sedan dess utbredning under början av 2020. Folkhälsomyndigheternas rekommendationer startade i mars. De första rekommendationerna inkluderade att undvika hälsosjukvården, äldreboenden samt onödiga resor. Detta inledde effekter av att fler började arbeta hemifrån. Förbudet om att samlas mer än 500 personer dök också upp, liksom två veckor senare ytterligare restriktioner om att folksamlingar över 50 personer förbjöds. Befolkningen rekommenderas även att stanna hemma om man har symptom, att människor över 70 år ska undvika kontakt med andra människor, och distansundervisning för gymnasier och universitet infördes. I slutet av mars förbjöds besöken på äldreboendena. I juni kom nya rutiner för att stoppa smittspridningen av Covid-19. Testningen av befolkningen förordas och självtestning började bli tillgängligt. Rekommendationerna kring resor lättades dock. Under juli kom även nya föreskrifter och allmänna råd om tillfälliga smittskyddsåtgärder på serveringsställen. I augusti presenteras en plan för hur vaccinationen ska gå till, och strax därefter kommer en ny

rapport om insatser mot nya utbrott av Covid-19. Till hösten i oktober släpptes skärpta råd för bland annat Stockholms län. I december kom direktiv kring barn med smittade familjemedlemmar, och information om att vaccinering kommer att börja ges till de som behöver det mest. Inför julhelgerna publicerades särskilda rekommendationer samt nya riktlinjer och uppmaningar rörande julhandeln infördes. Strax innan jul påbörjades vaccineringen i Sverige och i kollektivtrafiken rekommenderas resenärer att under dagens maxtimmar använda munskydd.

Trivector delar upp pandemiåret i tre faser, med en inledande fas från mars till juni med mycket råd och rekommendationer. Under sommaren, juni till augusti, så minskades rekommendationerna och färre blev smittande och färre dödsfall förekom. Under hösten och vintern kom ytterligare restriktioner igen, där bland annat befolkningen rekommenderades att undvika kollektivtrafiken, även distansundervisning blev ett faktum. Den sista fasen fortsatta sedan in på 2021.<sup>3</sup> I relation till Folkhälsomyndigheternas rekommendationer så har spridningen av Covid-19 sett ut som i figur 2 nedan. Spridningen ökade under mars-juli för att sedan plana ut och en andra våg inleddes i oktober. Vi kan se att spridningen i Stockholm har följt den nationella trenden.<sup>4</sup>



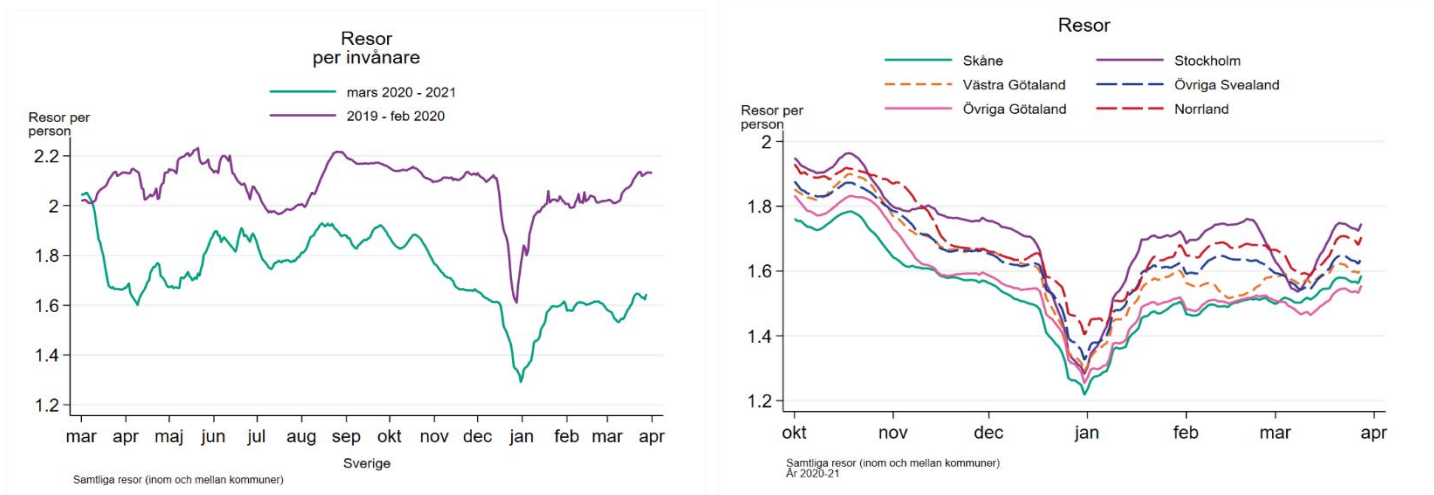
Figur 2. Smittspridningen 2020 i landet och Stockholms län.<sup>5</sup>

<sup>3</sup> Webinarium, Nya resvanor under och efter pandemin. Trivector, 2020-04-20.

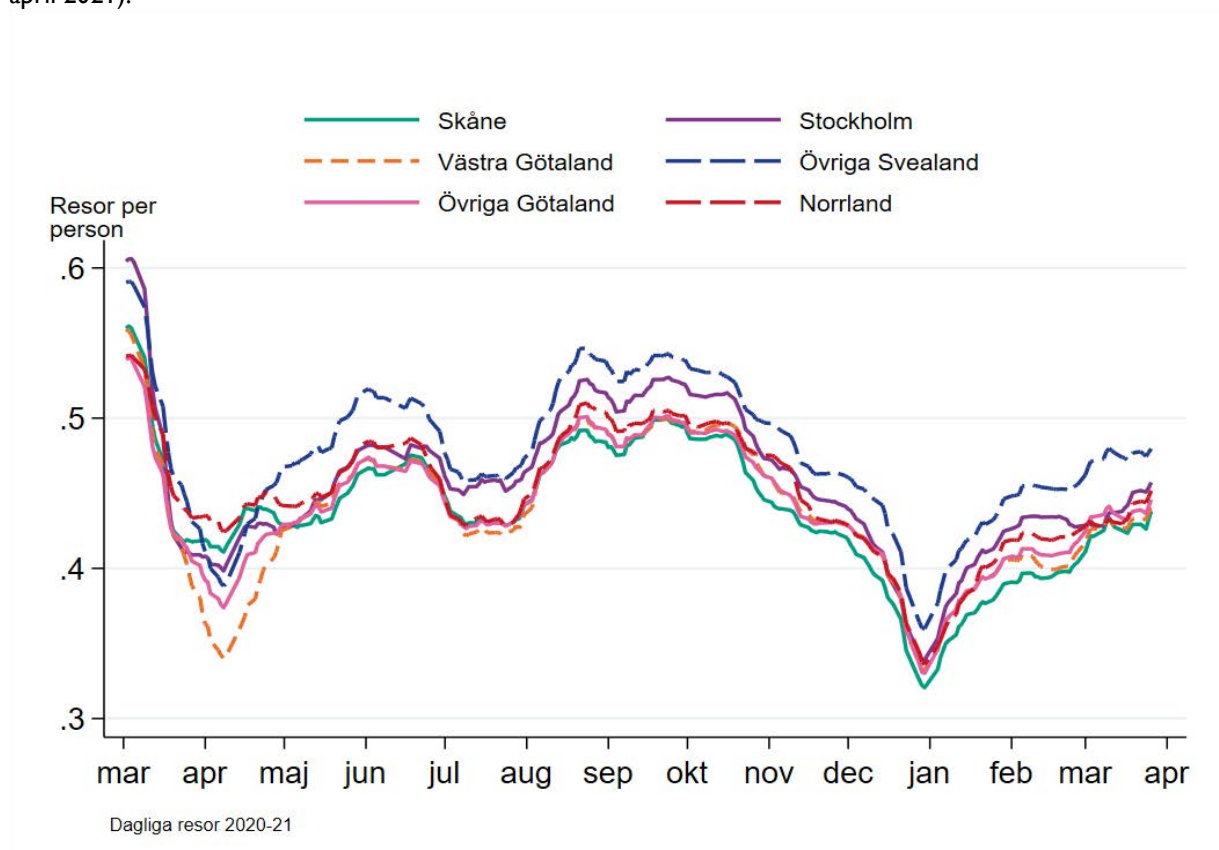
<sup>4</sup> Folkhälsomyndigheten, data hämtat 2020-04-10.

<sup>5</sup> Folkhälsomyndigheten. Data hämtat 2020-04-10.

I bilden till nedan vänster kan vi urskilja de tre faserna under 2020. Vi ser att resorna har minskat under hela året, jämfört med föregående år.



Figur 3. Till vänster visas antal resor per invånare nationellt med en jämförelse mellan föregående tidsperiod och rådande pandemi, och till höger visas antalet resor per invånare och dag under pandemiåret (oktober 2020 – april 2021).<sup>6</sup>



Figur 4. Resor till och från arbetsplats under pandemiåret.<sup>7</sup>

<sup>6</sup> Folkhälsomyndigheten, mobilmastdata från Telia, hämtat 2021-04-20.

<sup>7</sup> Folkhälsomyndigheten, mobilmastdata från Telia, hämtat 2021-04-20.

Även Region Stockholm har noterat att resandeutvecklingen har följt pandemins faser. Totalt var resandet under vecka 10 (veckan efter sportlovet) 55 procent lägre jämfört med samma vecka 2019. Kollektivtrafiken har tappat mer än hälften av sin färdmedelsandel och andelen bilresor har ökat med en tredjedel medan andelen cykelresor och resor till fots har ökat kraftigt. Regionen ser att det finns en risk att det framtida resandet med kollektivtrafik till arbete och skola minskar med cirka 15 procent i Stockholmsregionen jämfört med 2019.<sup>8</sup> Enligt Trafikförvaltningen i Region Stockholm är Nacka och Värmdö två kommuner som verkar ha påverkats mer än genomsnittet för statistik på kollektivtrafikens marknadsandelar. Nacka kommun har haft en minskning med 28 procent år 2020 jämfört med år 2019.<sup>9</sup>

## 2.2 Nacka och regionens tillväxt

Hela Stockholmsregionen står inför en stark befolkningstillväxt och år 2030 beräknas hela länet ha drygt 2,7 miljoner invånare, från dagens drygt 2,4 miljoner.<sup>10</sup> 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 2020 har framförallt en större infrastrukturåtgärd pågått som haft påverkan på det regionala trafiksystemet:

- **Nya Skurubron.** Itenera S.p.A Scandinavia filial utför bygget av Nya Skurubron under ledning av Trafikverket och samordnas med Nacka kommun avseende anslutande kommunala vägar. Trafikpåverkande arbeten har pågått vilket har omfattat schaktning, sprängning och byggtrafik i området. Sprängningsarbeten har inneburit kortare stopp på väg 222 och reglerats med TMA-fordon och vakter. I anslutning till Skurubron har projektet behövt se till att rusta upp Bastubron och under den tiden hade projektet en schikanlösning med sänkt hastighet förbi arbetsområdet. Detta bidrog till vissa köer. Gångbanan och det regionala cykelstråket som löper under länsväg 222 genom tunnlar mot Värmdövägen på Skurusidan är avstängda. Gående och cyklister leds om via nya asfalterade gång- och cykelvägar i olika etapper. Arbetet med att bygga den nya bron beräknas pågå fram till och med mitten på 2022. Efter 2022 ska den gamla bron renoveras och planeras stå klart år 2024.

Pågående arbeten som också haft stora effekter på framkomligheten under 2020 är:

- **Ombyggnation av Slussen.** Här fortsätter ombyggnationen av en ny sluss mellan Mälaren och Saltsjön, en ny bussterminal i berget, samt en ny trafikplats i ytläge mellan Gamla stan och Söder. Bussterminalen och Saltsjöbanan med ändstation Slussen väntas stå färdig 2026. Mer om Slussen nedan i avsnitt 3.1.4.

---

<sup>8</sup> Pandemins påverkan på trafiken idag och efter pandemin, Region Stockholm, presentation 2021-04-21.

<sup>9</sup> Statistik från Trafikförvaltningen Region Stockholm

<sup>10</sup> Stockholms läns prognos – Huvudrapport. Befolkningsprognos. Region Stockholm.

<http://www.rufs.se/globalassets/f-demografiska-prognoser/demografiska-prognoser/10-lansprognosrapporten-2019.pdf>

- **Utbyggnationen av tunnelbana till Nacka.** I januari 2020 startade Region Stockholm och Förvaltningen för utbyggnationen av tunnelbanan (FUT) arbetena med arbetstunnlarna för den nya tunnelbanan. Kring respektive station, Sickla, Järla och Nacka C har trafikpåverkande arbeten pågått vilket har omfattat schaktning, sprängning och byggtrafik i området. Sprängningsarbetena ovanjord bidrog till kortare stopp vid varje arbetstunnel och reglerades med TMA-fordon samt vakter. Större ledningsomläggningar har även utförts vid Nacka C på Jarlabergsvägen, intill Skönviksvägen och i korsningen Griffelvägen/Vikdalsvägen, där större trafikpåverkan har skett under året. Gående och cyklister har haft framkomlighet via tillfälliga gång- och cykelvägar. Busstrafiken ska även ha haft framkomlighet förbi arbetsområdena. Däremot har flytt av busshållplatser förekommit, liksom en del omdirigeringar av busslinjer pga det pågående arbetena. Många av de arbeten som påbörjades under 2020 kommer att fortsätta under fler år framöver, och preliminärt står tunnelbanan klar för drift år 2030.
- **Projekt Nya gatan och projekt Värmdövägen** startade 2019 och har under året 2020 påverkat trafiken på Vikdalsvägen från korsningen Griffelvägen, förbi cirkulationsplatsen och fram till korsningen Lillängsvägen/Järla östra skolväg på Värmdövägen. Begränsad framkomlighet med färre antal körfält har förekommit och pågår fortsatt. Omfattande sprängningsarbeten har varit aktuellt under 2020 som bidragit till temporära stopp i trafiken. Busstrafiken har haft framkomlighet förbi arbetsområdena och temporära busshållplatser har anordnats längs Värmdövägen. Gång- och cykelvägen har lagts om i etapper längs Vikdalsvägen, samt lagts om till södra sidan av Värmdövägen.
- **Ledningsdragningar och ombyggnation av Sickla industriväg** har påverkat trafiken längst med Sickla allé, i Atlasrondellen och längst med hela Sickla industriväg. Sickla industriväg har under hela året varit stängd för genomfart, vilket resulterat i att busslinjerna som trafikerat vägen har fått förändrad körsträcka. NCC AB utför arbete med fjärrvärmeledning på Sickla Industriväg. Arbetet har utförts i flera olika etapper längs sträckan. Gående och cyklister har via temporära vägar behövt ledas om. TL Bygg har haft pågående husbyggnationer väster om Sickla Industriväg med bygg in- och utfarter längs samma sträcka på Sickla Industriväg. Atrium Ljungberg AB har pågående byggnation av blivande Stationshuset på Sickla Industrivägs norra del, som sluter an mot Värmdövägen. Arbetet innebär byggtrafik, spontning, sprängningsarbete och byggnation. Gående och cyklister leds om och sluter an mot pågående omdirigering av NCC. Det finns även viss omdirigering för gående som ska till Tvärbanan och Saltsjöbanan. Arbetet beräknas pågå fram till och med sommaren 2022. NCC AB utför även projektarbete med rivning och förberedelser för fjärrvärmeledningarna i Atlasrondellen. Arbetet kommer att utföras i flera olika etapper och innebär att refuger och grönytor kommer att asfalteras för gående och cyklister så att de kan passera. Arbetet kring Atlasrondellen är i sitt slutskede och arbetet längs Sickla industriväg kommer löpa vidare.
- **Mindre brorenovering på Värmdövägen.** Kommunen med entreprenören DIPART ENTREPRENAD AB har utfört reparation av en bro på Värmdövägen i två etapper som inneburit minskat antal körfält, flytt av befintlig busshållplats Storängen till temporär hållplats med avsmalning på det regionala cykelvägnätet i västergående riktning. Arbetet



startade 3e augusti och pågick i cirka 3,5 månad.

- **Anläggningsarbete på Alphyddevägen 57.** DIPART ENTREPRENAD AB har utfört arbete med tätskiktsbyte på boendegaraget med påverkan på vändplanen. Gående har haft framkomlighet under hela arbetet. Busshållplatsen för linje 469 drog in och resenärerna hänvisades till hållplatsen på Värmdövägen. Arbetet pågick tom december 2020.
- **Ombyggnationer i Orminge centrum.** I Orminge centrum har det på flera platser pågått större arbeten som påverkat trafiken. Det har till exempel varit en stor påverkan på Mensättravägen samt signalkorsningen till Edövägen där en ny infart till Utövägen har byggts. Här har körfälten varit avsmalnade och gående letts om. Längst med Mensättravägen ska en ny gång- och cykelväg byggas, där det under året har pågått förberedande arbeten där körfälten på Mensättravägen varit avsmalnade och avstängda vid sprängning. I cirkulationsplatsen Ormingeringen/Mensättravägen har ett mycket stort arbete pågått under hela året, och haft påverkan med avstängda körfält samt avsmalnade körfält men alltid med hänsyn till busstrafikens framkomlighet. Det har även förekommit sprängningsarbeten samt korta nattetapper med helavstängning med omledning via flaggvakter. Även cirkulationsplatsen Ormingeringen/Kanholmsvägen får en ny utformning, som under året bidragit till trafikpåverkan. Även arbeten med fjärrvärme och schaktning för tele har pågått längst med Utövägen. Den tidigare signalkorsningen Mensättravägen/Edövägen byggs om till en cirkulationsplats, vilket totalt sett har haft en stor påverkan på samtliga trafikslag men synkas med TA-planerna för alla arbeten längst med Mensättravägen.
- **Värmdövägen mellan Talluddsvägen och Telegramvägen.** Frentab Entreprenad AB byggde om den befintliga gång- och cykelbanan samt anlade ny huvudvattenledning utmed Värmdövägen i Boo. Ombyggnaden sträckte sig mellan Talluddsvägen och Telegramvägen. Sträckan klassas som ett regionalt cykelstråk och den befintliga gång- och cykelbanan behövde breddas och rustas upp för att klara framtidens krav på trafiksäkerhet och framkomlighet, i och med ökad cykelpendling i regionen. Ombyggnaden berörde fordonstrafik samt busstrafik i olika etapper med sänkt hastighet och avsmalnade körfält. Påverkan på gång- och cykelbanan längs Värmdövägens norra sida. Gående och cyklister hänvisades till motsatt sida eller runt arbetsområdet under olika etapper av arbetet. Projektet pågick till och med november 2020.
- **Anläggningsarbeten i Älta centrum** som förekommit under året med begränsad framkomlighet i för framförallt gång- och cykeltrafiken. Delvis förberedande arbeten för utbyggnationen av Älta centrum, samt arbeten kring den befintliga Strandparksskolan i området. Dessa två arbeten fortsätter under 2021.

För Keolis har det framkomlighetsmässigt varit en utmaning att hålla tidtabellen när arbetena går hand i hand från Sickla Bro till Orminge. Keolis har haft störningar intill flera hållplatser på sträckan där även trafiken helt tagits bort stundtals. En generell körtidsökning under rusningstid har funnits som gjort att linjer dragits in på grund av de inte hinner avgå från rätt destination. En av Keolis stora utmaningar har varit att gissa sig till hur lång tid ett arbete ska ta då det är svårt att lita på tidsplanerna som förmedlas från respektive projekt, och därför bör tid ha lagts på i

tidtabellerna för att ge en mer tillförlitlig turtäthet. Arbetet vid Östra Finnbodavägen resulterade i att boenden inte fick någon buss på väldigt länge. Orminge har varit en enda stor arbetsplats men trafiken har fungerat bra trots alla omläggningar, indragna hållplatser och så vidare. En stor bidragande orsak till detta har varit kommunens goda dialog med Keolis i allt de velat ha utfört och med bra framförhållning. Skurubron har ju också varit ett kapitel i sig där länsväg 222 har haft stundtals väldigt problem vilket ställt till det för busstrafiken rejält.<sup>11</sup>

Nobina som trafikerar Älta har framförallt påverkats av ett ledningsarbete under sommaren intill korsningen Almvägen/Ältavägen. Samtliga linjer som trafikerar Älta centrum fick omlagda körvägar och hållplatser flyttades. Trots arbetet så flöt trafiken på relativt bra, men resenärerna fick längre avstånd till hållplatserna. Även avstängningen av Sickla industriväg har påverkat, framförallt för resenärerna då tillgängligheten på grund av omläggningen av trafiken till Sicklavägen försämrats. Även kopplingen till Sickla station har försvunnit och resenärerna hänvisas att gå mellan hållplats Sickla allé och bytespunkt Sickla station. Linjerna som trafikerar Värmdövägen och Vikdalsvägen har även påverkats, liksom resterande linjer som trafikerar sträckorna. Överlag har linje 840 tidvis fått längre körtider genom de centrala delarna av Nacka under eftermiddagsrusningen, och orsaken anses vara de projekt som pågår i området. I övrigt kan vi se att resandet minskat med cirka 40 procent på de linjer som Nobina kör genom Nacka kommun. Orsaken tros vara ökat hemarbete/bilpendling på grund av Covid-19. Vissa linjer (och delar av linjer) har en större minskning än andra.<sup>12</sup>

I Nacka har också fler åtgärder färdigställts, framförallt har nya gångbanor anlagts. Bland annat har gångbanor byggts ut på Ulvsjövägen i Älta (200 meter), på Sjöängsvägen i Orminge (450 meter), längst med Vintervägen i Björknäs (100 meter). På dessa platser har den befintliga gångbanan behövts breddats och rustats upp eller så har det inte funnits någon gångbana. På Skogalundsvägen har två tidigare smala gångbanor byggts om till en 2,5 meter bred gång- och cykelbana på 230 meter. Vid Boo gård skola har avlämningsplatsen byggts om för att möjliggöra för fler avlämningsplatser, då Boo gård skola byggs om och kommer att få fler elever.

Inom ramen för kommunens cykelinvesteringar finns en plan på att uppdatera cykelvägvisningen i Nacka. Cykelvägvisningen har i Velamsundsområdet under 2020 uppdaterats enligt regional standard. En ytterligare satsning inom ramen för information till våra trafikanter har en cykelbarometer anlagts. Cykelbarometern står intill cykelbanan i västlig riktning på Värmdövägen vid Centralplan och är utrustad med display som uppger förbipasserande cyklister per dag. Cykelbarometern fungerar liksom kommunens andra cykelmätare och kommer fånga upp statistik.

---

<sup>11</sup>Benny Waldenstam, Keolis, e-post, 2021-04-28.

<sup>12</sup>Dan Jonsson, Nobina, e-post, 2020-04-06.



Figur 5. Till vänster på bild är den nya cykelvägvisningen i Velamsund och till höger visas cykelbarometern vid Centralplan.

Andra cykelsatsningar som genomförts under 2020 är att nya cykelställ med ramlås har sats upp vid kommunala skolor, badplatser och motionsspår. Cykelställ med ramlås och väderskydd har även placerats vid Tippen centrum i anslutning till Tippen station. Där finns idag 32 cykelställ. Vid Lillängen station har även cykelställ byts ut till 10 stycken ställ med ramlås.



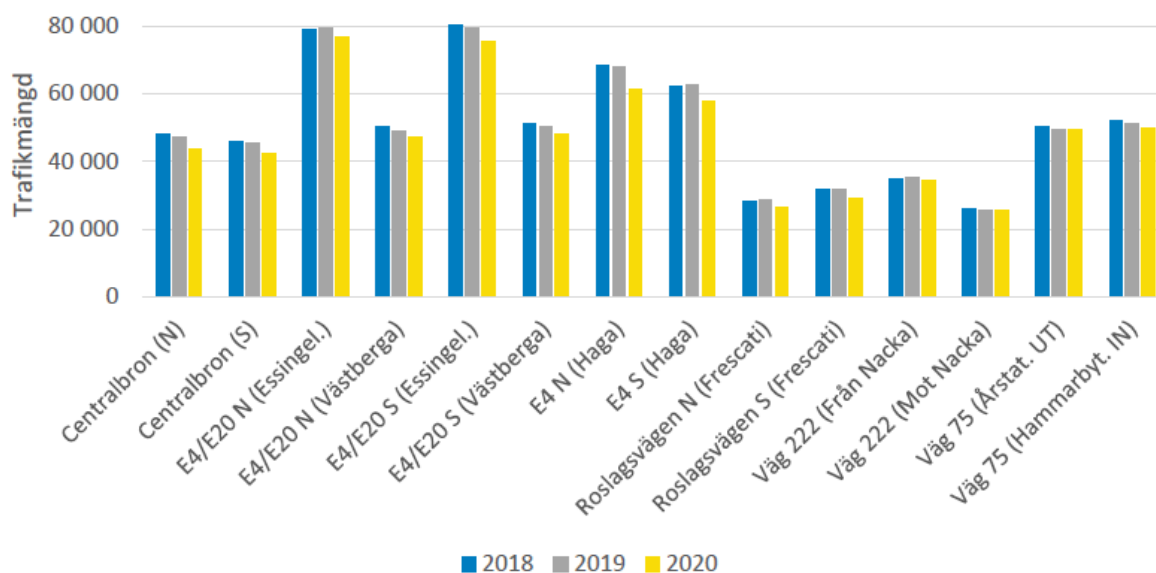
Figur 6. Nytt cykelställ med ramlås och väderskydd vid Tippen station.

Men det är inte enbart fysiska investeringsåtgärder som påverkar framkomligheten. Sedan december 2015 har kommunen parkeringsavgifter på de allmänna gatorna på Västra Sicklaön. År 2018 hade Nacka kommun 875 ärenden på fordon med anmärkning kopplat till avgift, det vill säga att man till exempel parkerat utan erlägga avgift på avgiftsbelagd parkeringsplats eller att inte inneha giltigt boendeparkeringstillstånd. År 2019 hade denna siffra stigit till 1 688 ärenden, och år 2020 har siffran sjunkit till 1 220 ärenden. Anledningen till det ökade antalet ärenden är att

kommunen förbättrat sin parkeringsövervakning, men också att felparkeringarna i sig ökat vilket påverkat framkomligheten och tillgängligheten till parkering. Ökningen av utfärdade anmärkningar under 2019 har delvis föranlett att kommunen höjde parkeringsavgifterna den 20 januari 2020 från 8 till 10 kronor per timme och boendetaxan för en 30-dagarsperiod höjdes från 400 till 500 kronor. Dygnspriset höjdes inte.<sup>13</sup> Avgiftshöjningen och dess effekter fortsätter att studeras vidare i kommande uppföljningsrapporter. Minskningen år 2020 kan framförallt bero på att parkeringsövervakningen begränsades under mars-juni på grund av Covid-19. Under den perioden prioriterades endast trafikfarliga uppställningar.

## 2.3 Trafikmängder, befolkning, bilnehav och priser

Under 2020 har trafikmängderna i trängselskatteportalerna på medelvardagen<sup>14</sup> under året minskat jämfört med 2019. På Essingeleden är minskningen 4 procent vilket är en mindre minskning än förra året (4 procent), och innerstadens trängselskattesnitt har minskat med 7 procent. Den största minskningen blev kring hamnområdet Värtan/Frihamnen vid tre platser, där nedgången var 40, 26 respektive 24 procent. Detta kan kopplas till minskad kryssningstrafik.



Figur 7. Trafikutveckling i strategiska punkter, Stockholms län. Vardagsmediandygn med data från MCS (Motor Control System).<sup>15</sup>

Mellan 2019 och 2020 ser vi en minskning på trafikmängderna på alla punkter, vilket ger ett trendbrott från tidigare års mer eller mindre ständiga ökning. Trafiken i riktning mot Nacka har en marginell minskning, vilken sticker ut något i jämförelse med de andra punkterna. Det har troligen med att antalet resor minskar men att Nackabors andel bilandvändning har ökat då färre väljer kollektivtrafik när en resa görs. Minskningen beror som vi kan konstatera på Covid-19 och dess

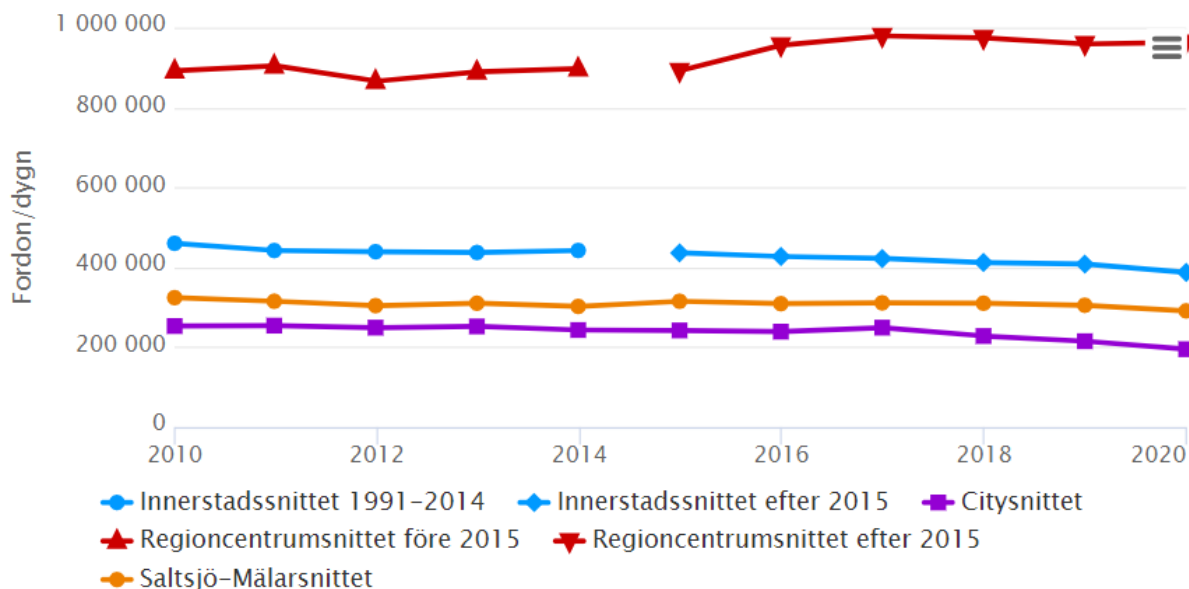
<sup>13</sup> Nacka kommun, <https://www.nacka.se/stadsutveckling-trafik/trafik-och-resande/parkering/parkeringsavgifter-och-boendeparkering/>, hämtas 2020-03-03.

<sup>14</sup> En ungefärligt trafiksituation en vardag.

<sup>15</sup> Trafik Stockholm, Störningsrapporten 2020, sid 4.

effekt med minskade resor. Utvecklingen mer specifikt för Södra länken, se rubrik för Södra länken i kapitel 3.51.

En kompletterande bild visar Stockholms stad där en skillnad syns mot trafik närmare innerstaden och i övriga länet.



Figur 8. Antal fordonspassager per dygn i Stockholm. Källa: Trafikkontoret Stockholms stad.<sup>16</sup>

De senaste 11 åren visar att trafiken legat stabilt eller sjunkit något över innerstadssnittet, Saltsjö-Mälarsnittet samt citysnittet, medan det ökat i de yttre delarna av länet.

I kollektivtrafiken blir resenärerna fler och antalet påstigande kollektivtrafikresenärer i länet var under 2019 drygt 3,1 miljoner under en vintervardag, en ökning på cirka 100 000 från föregående år. I Nacka ser utvecklingen ut enligt nedan, där 6 000 av dessa är påstigande vid Nacka Forum.<sup>17</sup>

| Område | 2010   | 2011   | 2012   | 2013   | 2014   | 2015   | 2016   | 2017   | 2018   | 2019   |
|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Nacka  | 64 000 | 64 000 | 66 000 | 67 000 | 67 000 | 67 000 | 70 000 | 73 600 | 73 900 | 77 800 |

Figur 9. Antalet påstigande kollektivtrafikresenärer i Nacka år 2010–2019.<sup>18</sup>

Kollektivtrafiken har kontinuerligt ökat i antal från 2010 fram till 2019. Relativt och absolut har den största ökningen skett mellan 2018 och 2019.

Trots att allt fler reste med kollektivtrafiken år 2019 samt att vi kan se att potentialen är hög till att antalet resenärer kan stiga bortsett från effekterna av Covid-19, så ökar bilinnehavet i Nacka kommun. Det blir totalt sett fler bilar vilket är kopplat till den ökande folkmängden, men också fler per invånare. Förklaringen beror troligtvis på rådande omständigheter rörande Covid-19. I

<sup>16</sup> Trafikkontoret Stockholms stad, <http://miljobarometern.stockholm.se/trafik/motorfordon/trafikfloden-innerstaden-och-regioncentrum/?start=2010&end=2019>, hämtat 2020-04-28.

<sup>17</sup> Fakta om SL och regionen 2019, [https://www.sl.se/globalassets/2.-kollektivtrafik/fakta-om-sl-och-lanet/sl\\_och\\_regionen\\_2019.pdf](https://www.sl.se/globalassets/2.-kollektivtrafik/fakta-om-sl-och-lanet/sl_och_regionen_2019.pdf), hämtat 2021-04-12.

<sup>18</sup> Trafikförvaltningen, Region Stockholm.

Nacka fanns det 289 privatägda personbilar per 1 000 invånare år 2020, jämfört med 280 för 2019. Här går trenden uppåt, liksom i andra kommuner i länet. Men tittar man på statistiken för förmånsbilar går det innehavet uppåt i Nacka. Jämfört med till exempel Stockholm och Täby har vi alltså ett totalt sett högre bilinnehav per 1 000 invånare.<sup>19</sup> Fortsätter denna utveckling kommer det att medföra en utmaning för framkomligheten i kommunen.

|                | År   | Fysiska personers bilar per 1000  | Totalt antal bilar per                        |
|----------------|------|---|---|
|                |      | invånare (detta är endast bilar som ägs eller leasas av privata personer och enskilda firmor) | 1000 invånare (detta inkluderar förmånsbilar) |
| Nacka          | 2017 | 285   | 448   |
|                | 2018 | 282   | 444   |
|                | 2019 | 280   | 474   |
|                | 2020 | 289   | 480   |
| Täby           | 2017 | 356   | 430   |
|                | 2018 | 355   | 427   |
|                | 2019 | 354   | 424   |
|                | 2020 | 361   | 430   |
| Stockholm      | 2017 | 198   | 375   |
|                | 2018 | 195   | 370   |
|                | 2019 | 192   | 361   |
|                | 2020 | 201   | 369   |
| Stockholms län | 2017 | 272   | 404   |
|                | 2018 | 269   | 398   |
|                | 2019 | 266   | 394   |
|                | 2020 | 273   | 399   |

Figur 10. Antal fysiska personers bilar per 1000 invånare samt antalet bilar per 1000 invånare.

En mer positiv nyhet för Nackas del är att antalet elbilar (exklusive hybrid) i kommunen ökar. Andel elbilar i relation till den totala fordonsflottan i kommunen är 2020 cirka 2,6 procent och har fördubblats sedan 2019.

| År                | Total mängd elbilar |       |        |        | Andel av elbilar i regionen |      |      |      |
|-------------------|---------------------|-------|--------|--------|-----------------------------|------|------|------|
|                   | 2017                | 2018  | 2019   | 2020   | 2017                        | 2018 | 2019 | 2020 |
| Nacka             | 218                 | 299   | 719    | 1 312  | 6%                          | 6%   | 7%   | 7%   |
| Täby              | 116                 | 186   | 392    | 666    | 3%                          | 4%   | 4%   | 3%   |
| Stockholm         | 1 881               | 2 660 | 5 004  | 9 522  | 51%                         | 50%  | 49%  | 50%  |
| Stockholms region | 3 669               | 5 293 | 10 285 | 19 149 | 100%                        | 100% | 100% | 100% |

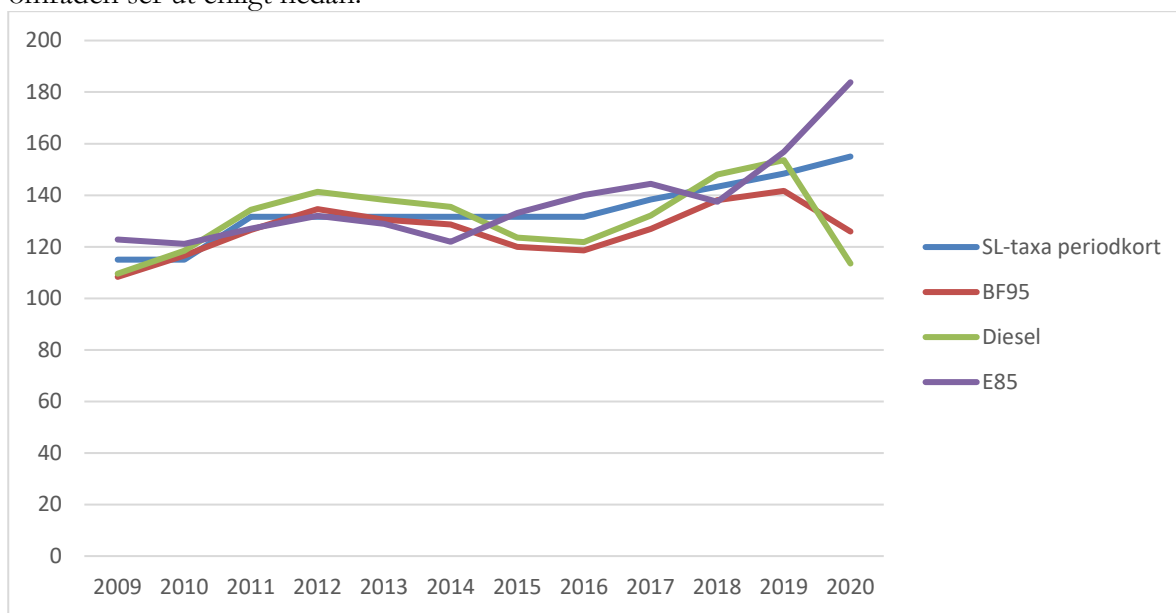
Figur 11. Totalt mängd samt andel mängd elbilar (exklusive hybrid) i olika delar av regionen.

I relation till elbilsinnehavet så finns satsningar på laddningsinfrastrukturen i kommunen. Inom ramen för det regionala projektet Fossilfritt 2030 som kommunen deltar i, så finns en

<sup>19</sup> Statistik från Trafa.

åtgärdsaspekt som berör infrastruktur för förnybara drivmedel. Åtgärderna som ska genomföras är bland annat att ta fram en plan för laddningsinfrastruktur vid kommunägda fastigheter, samt utreda och ta fram en plan för laddningsinfrastruktur vid allmänna parkeringar och att genom avtal eller kommunala investeringar skapa förutsättningar för etablering i syfte att öka antalet allmänna laddplatser för elbilar. Nuläget är att arbete pågår med att bygga ut infrastrukturen för laddning av elfordon och andra förnybara drivmedel. För att begränsa klimatpåverkan och följa upp Nackas lokala miljömål ställer kommunen krav på laddplatser för elbilar genom markgenomförandeavtal i stadsbyggnadsprocessen. Detta sker genom en överenskommelse om miljöåtgärder, där laddningsmöjligheter för bil regleras i projekten. I dagsläget har Nacka Energi AB (NEAB) anlagt en laddplats på allmän platsmark, och kommer enligt ett avtal med kommunen att anlägga ytterligare två parkeringsplatser för elbilsaddning utspridda geografiskt i kommunen under första delen av 2021. Avtalet mellan NEAB och kommunen möjliggör att NEAB kan anordna platser för laddning av motorfordon på allmän platsmark. År 2020 hade kommunen 16 stycken ställen med publika parkeringsplatser som är öppna för allmänheten som erbjuder elbilsaddning. Kommunens arbete och kommande satsningar visar på goda förutsättningar för en fortsatt ökning av offentlig laddningsinfrastruktur som i sin tur kan ha en god inverkan på en utökning av det privata elbilsinnehavet.

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



Figur 12. Indexerade (basår 2005) drivmedelspriser och kostnad för månadskort i SL-trafiken.

De som både bor och jobbar i kommunen var år 2019 14 895 personer, medan de som jobbar i kommunen men bor i en annan kommun var 20 313 personer. De som pendlar ut från kommunen, det vill säga de som bor i Nacka, men jobbar på annan ort var 36 145 personer.<sup>20</sup> Denna utpendling kommer möjligen att justeras till en högre grad av pendling inom kommunen i takt med att fler arbetsplatser tillkommer när Nacka växer. För att få en påverkan på

<sup>20</sup> SCB, Kommuner i siffror, <https://www.scb.se/hitta-statistik/sverige-i-siffror/kommuner-i-siffror/#?region1=0182&region2=0160>, hämtat 2020-02-25. Statistik för 2020 och senare år har ej uppdaterats vid publicering av denna rapport.

framkomligheten och ett jämnare flöde i trafiksystemet är det viktigt att arbetsplatserna i Nacka i framtiden blir fler i förhållande till befolkningen jämfört med dagsläget. Det är ett effektivt verktyg för att framöver skapa bättre framkomlighet i Nacka.

Förebyggande arbete för att planera och minska effekterna av trafikpåverkande arbeten bedrivs inom ramen för samarbete mellan länets aktörer och Trafik Stockholm, men även i särskilda kluster. Ett sådant klustersamarbete finns för centrala Nacka. Där har projekt möjlighet att stämma av mellan varandra, koordinera och samplanera arbeten och även göra trafikanalyser för att förutspå trafikpåverkan. Det finns även möjlighet att anpassa tidplaner, samt hitta effektiva lösningar i trafikordningsplaner i ett tidigt skede.

### 3 Restidsuppföljning

Uppföljningen av restider 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 2015–2020. 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 trafikregistreringssystem som registrerar på- och avstigande. Det är cirka 10–20 procent 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. Vad gäller diagrammen är det också viktigt att se till skalan, där höga staplar i själva verket kan betyda korta tider, men där skillnaden mot föregående år varit stor. Resedatat är uthämtat för tidtabellperioden innan Covid-19 drabbade Sverige dvs. under första kvartalet.

De indikatorer som använts är följande:

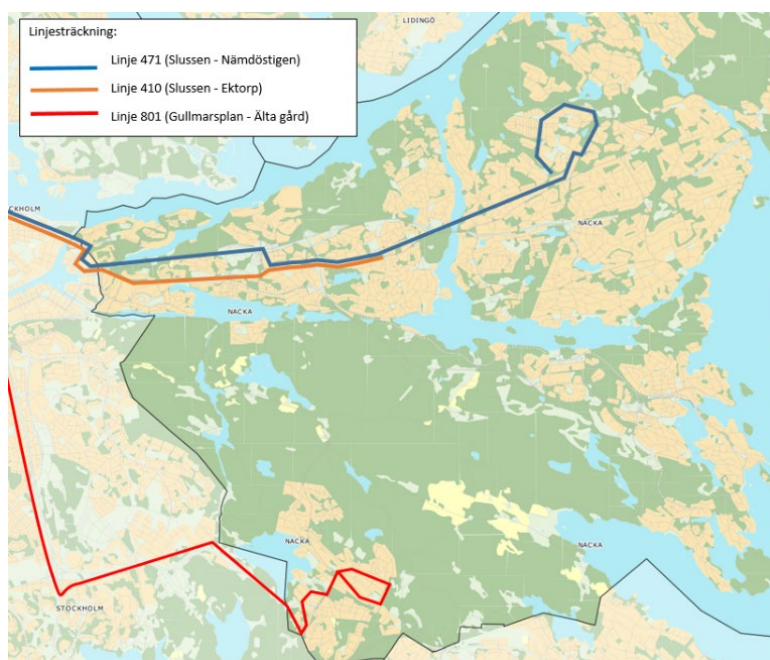
- **Trafikståtid.** Den tid då fordonet står still mellan hållplatser i exempelvis kö eller vid rött ljus. Hastigheter mindre än 3 km/h räknas som trafikståtid i bussarnas färdatorer.
- **Total körtid exkl. hållplatser.** Körtiden för bussen på hela eller delar av linjen. Detta mått används för att mäta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



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

Uppföljningen har skett för tidsperioden våren för åren 2016-2020 vardagar kl. 06.00-09.00.

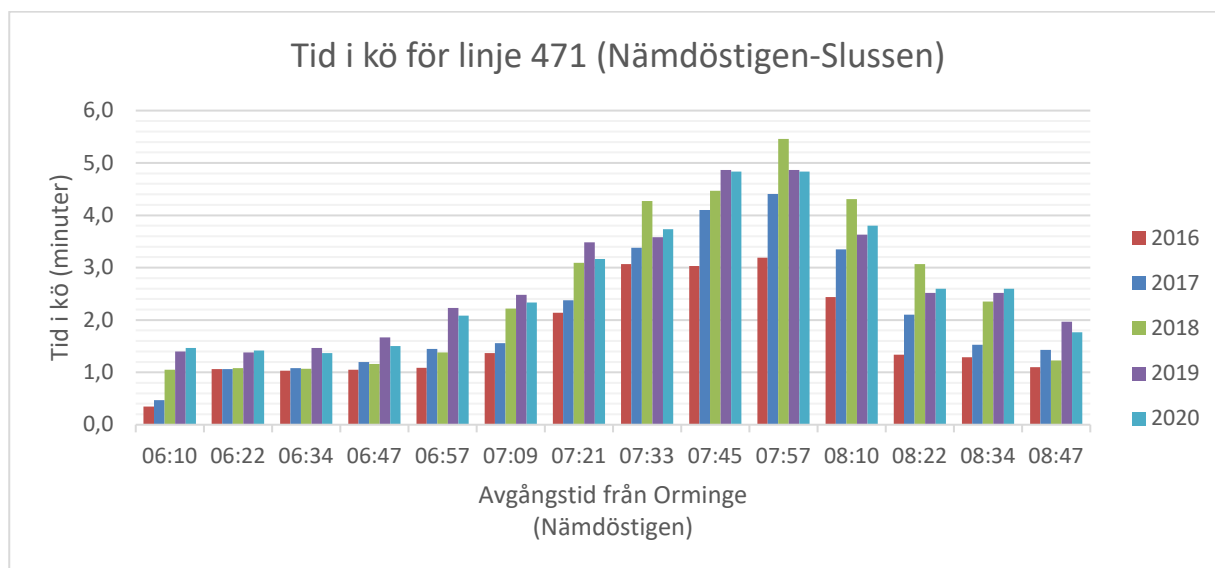
Urvalet av linjer har gjorts för att täcka in olika kommundelar samt de vägvagnsnitt som bedöms som intressanta i den kontinuerliga uppföljningen av trafiken.



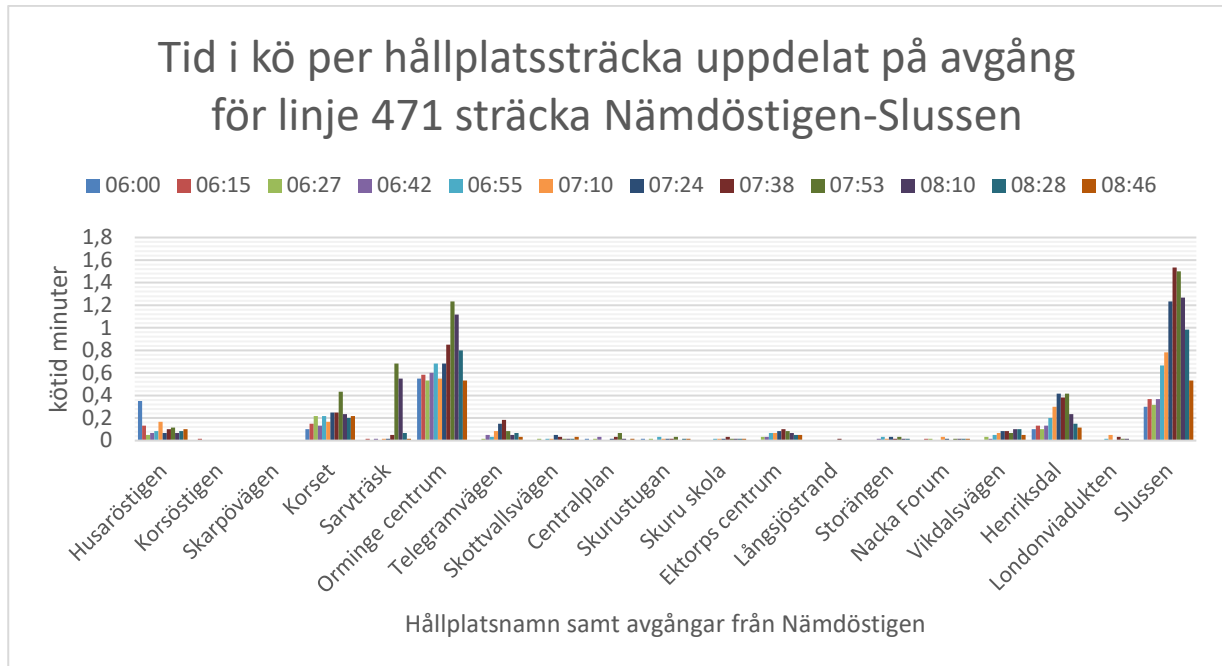
Figur 13. Rutter för de utvalda busslinjerna 471, 410 och 801.

### 3.1.1 Linje 471 Orminge – Slussen

Sett till trafikstättiden syns ett mönster med en tydlig tidsperiod där bussarna behöver köa längre. Mellan cirka kl. 07.30- 08.30 är köerna som längst, och så har det sett ut sedan mätperiodens början. 2020 följer ungefär samma mönster, där tid i kö under maxtimmen ligger i linje med 2019. Från och med 2018 så har förmiddagens maxtimma brett ut sig mer än tidigare år. Trenden håller i sig under 2020 likaså.



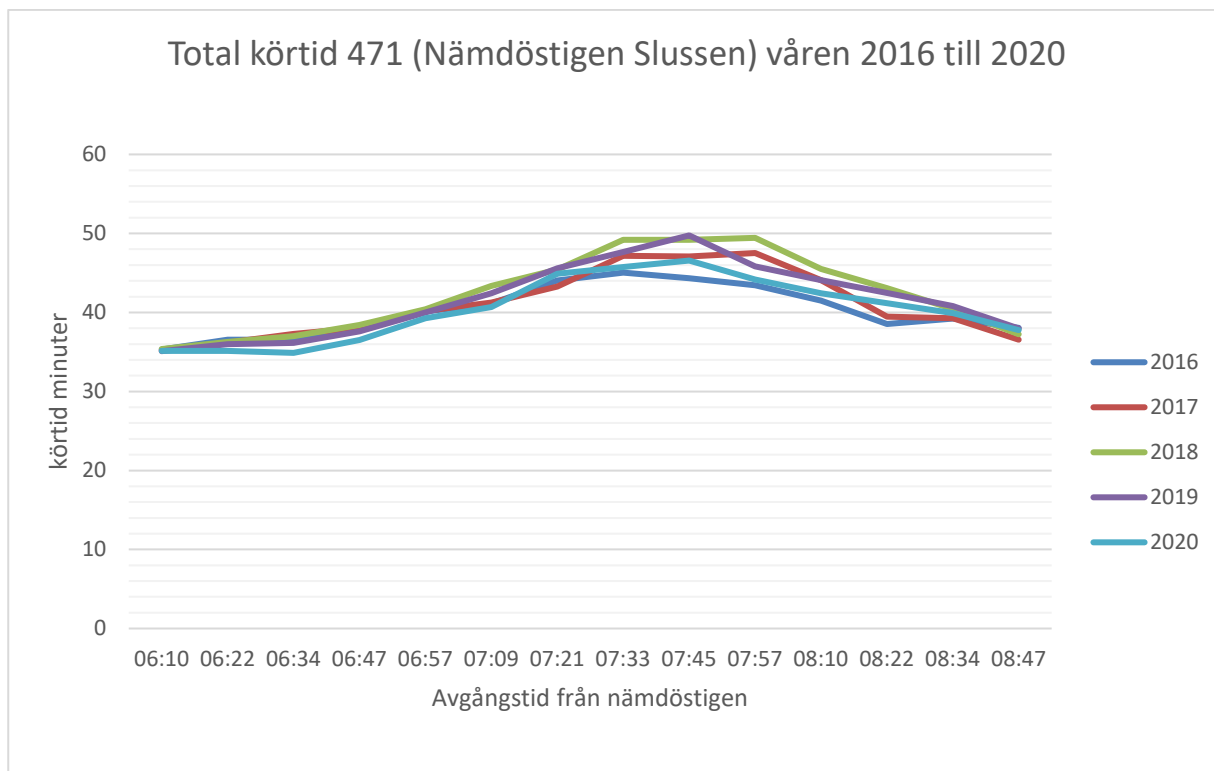
Figur 14. Trafikstättid för respektive morgonavgång under en normaldag för busslinje 471 för första kvartalet för respektive år.



Figur 15. Tid i kör per hållplatssträcka uppdelat per avgång för linje 471 under första kvartalet 2020.

Tiden i kö har också brutits ner på tid i kö per hållplatssträcka. För linje 471 har 12 avgångar från Nämndöstigen till Slussen vardagar kl. 06.00-08.45 studerats för våren 2020. Statistiken visar tydligt att bussen fastnar i kö på de sträckor och platser som haft pågående vägarbeten samt in mot Henriksdal och Slussen. Dessa är bytespunkter med små marginaler och fullt kapacitetsutnyttjande. Som listats ovan har omfattande arbeten pågått i Orminge och kötiden mellan Sarvträsk och Orminge centrum där det fortsatt köar upp.

Körtiderna har under 2020 förbättrats nämnvärt förhållandevis mot tidigare år, framförallt för avgångar mellan 07:00 och 08:00. Den totala körtiden under 2020 motsvarar körtiderna för 2016.



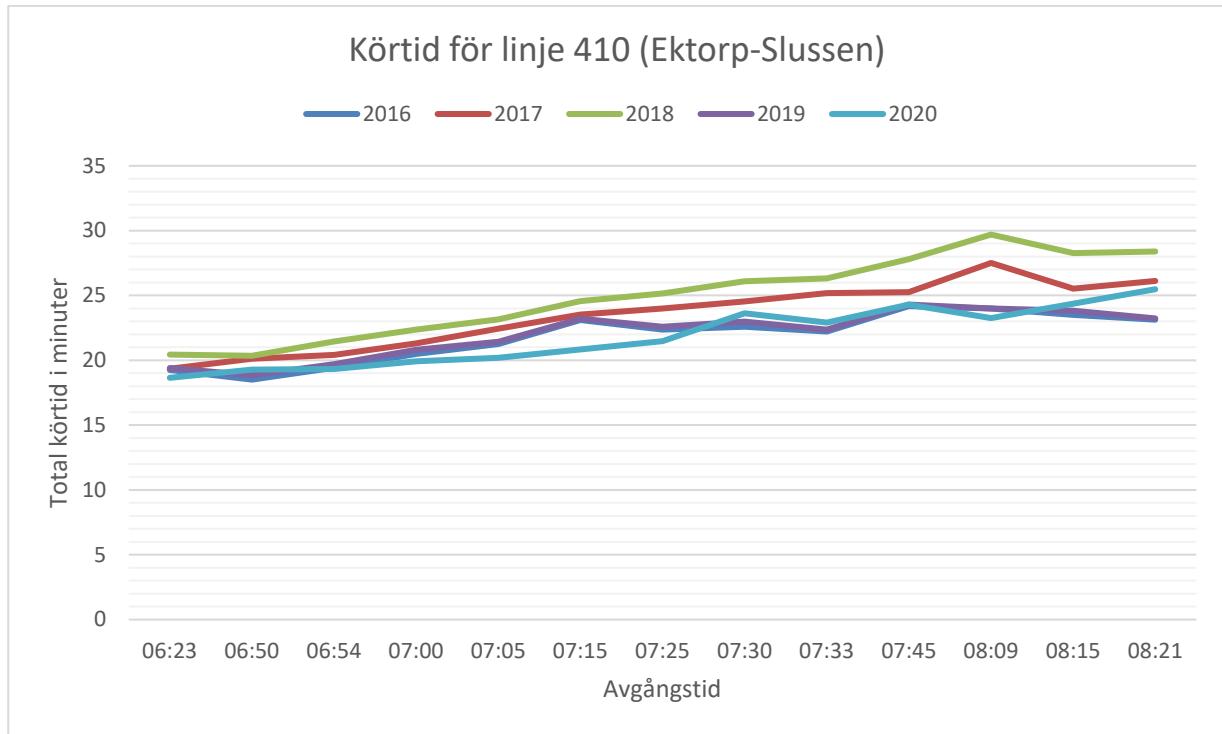
Figur 16. Total körtid för linje 471 mellan Nämdöstigen och Slussen för våren 2016–2020.

### 3.1.2 Linje 410 Ektorp Centrum – Slussen

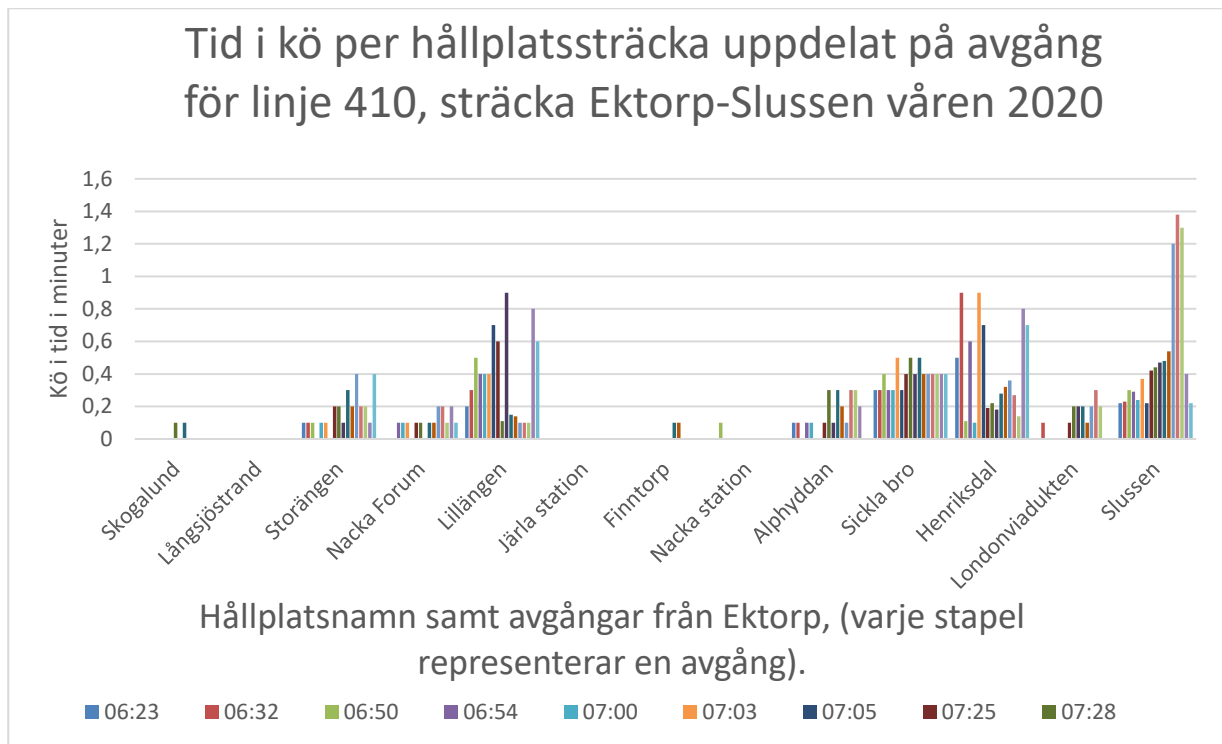
Körtiden mellan Ektorp och Slussen har ökat kontinuerligt från 2016 fram till 2018, för att sedan minska under 2019, men återigen öka under 2020. För avgångarna kl. 8.09 och kl. 8.21 handlar det om cirka 3 minuters förbättring sedan 2018, vilket vi ser i figur 17.

Från Ektorp trafikerar linje 410 Värmdövägen och för denna sträcka har även tid i kö tagits fram enligt figur 18. En markant nedgång i kötid märks mellan Sickla bro-Henriksdal, samt Henriksdal-Slussen. Här har kötiderna under de mest populära avgångarna mer än halverats till 2020, vilket är positivt. Däremot kan istället en ökad tid i kö noteras mellan Nacka Forum och Lillängen, något som är naturligt då ombyggnationer av platsen pågått sedan 2018 till följd av bland annat stadsutvecklingsprojektet ”Nya gatan”<sup>21</sup>.

<sup>21</sup> Nacka kommun, <https://www.nacka.se/stadsutveckling-trafik/har-planerar-och-bygger-vi/sok-projekt-pa-namn/centrala-nacka/nya-gatan/>, hämtat 2020-04-20.



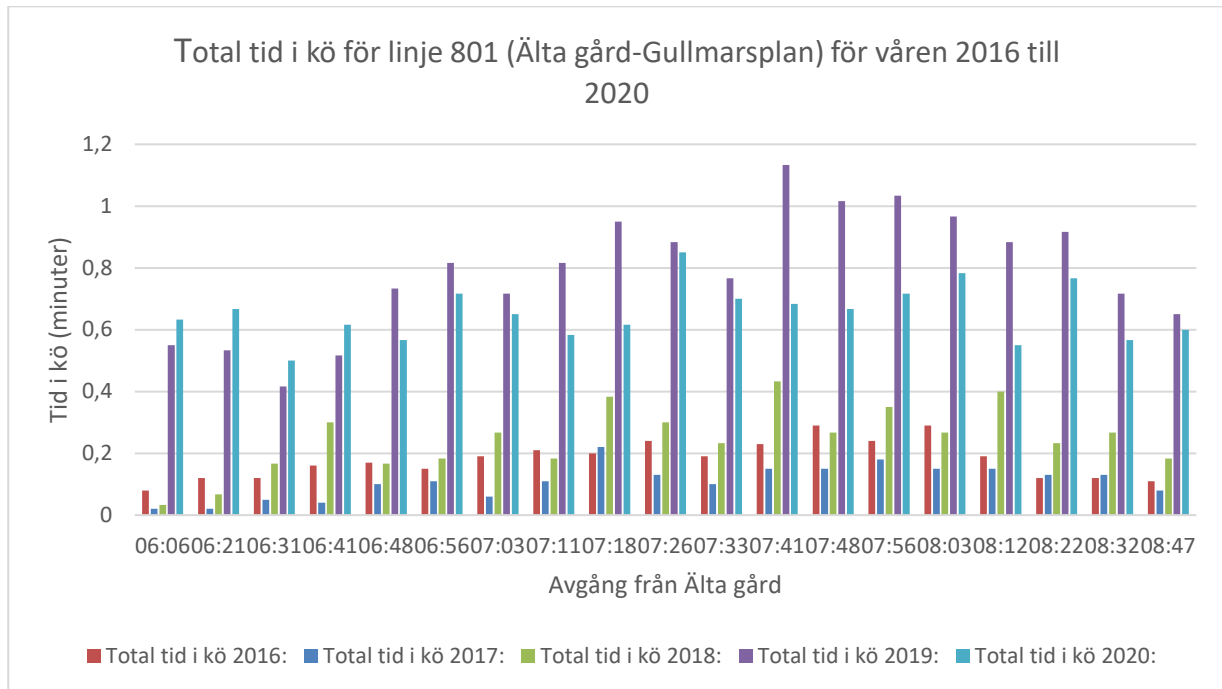
Figur 17. Körtid för linje 410 från Ektorp centrum till Slussen på avgångarna mellan 06:00 och 09:00, våren 2016–2020.



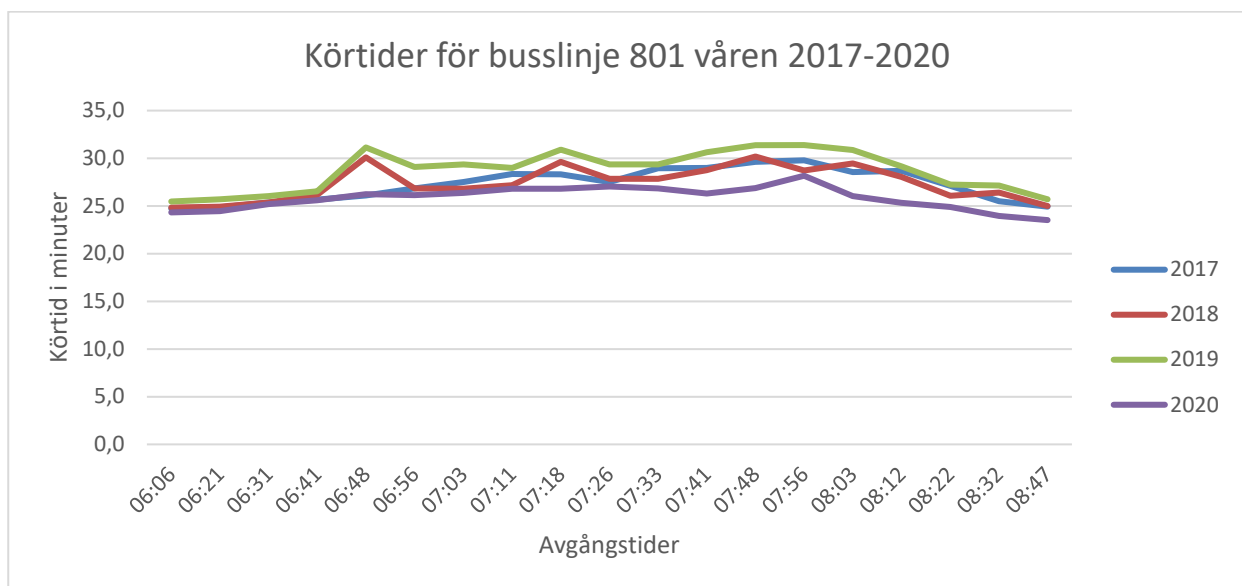
Figur 18. Visar var kötiden uppstår för linje 410 med avseende på hållplats. Slussen, Henriksdal och Lillängen sticker ut med platser där kö uppstår.

### 3.1.3 Linje 801 Gullmarsplan – Älta gård

För linje 801 från Älta till Gullmarsplan har kötiden för bussen minskat under 2020 jämfört med tidigare år. Denna förändring kan ses för samtliga avgångar efter 06:48, där det funnits en maximal genomsnittlig fördröjning på närmare 50 sekunder till skillnad mot 2019 då denna var cirka 70-80 sekunder. Anledningen är mycket troligt de ombyggnationer som pågått i Älta under året.



Figur 19. Total tid i kö för linje 801 mellan Älta gård och Gullmarsplan på avgångar mellan kl. 06.06-08.47.



Figur 20. Körtider för linje 801, avgångar mellan kl. 06.06 och 08.47.

### 3.1.4 Slussen

Bussterminalen vid Slussen är en av Sveriges största bussterminaler och den är och kommer att vara ett viktigt nav för Nackas kollektivtrafikresenärer flera år framåt till dess att tunnelbanan till Nacka är i bruk år 2030. För vissa kommundelar kommer Slussen även efter tunnelbanans utbyggnad till Nacka C att utgöra bytespunkten mellan buss och tunnelbana. Dagens terminal är provisorisk och togs i drift den 2 maj 2018. Därifrån avgår bussar var 20:e sekund. Ombyggnad pågår för att anlägga en ny terminal i Katarinaberget och den står klar under 2026. Då kommer också Saltsjöbanan att gå in till Slussen igen. Även Djurgårdsfärjans nya terminal kommer att öppna närmare Slussen.

För att klara trafikeringen i den provisoriska terminalen lades en del bussar om till ändhållplats Medborgarplatsen under 2018. Denna lösning har med tiden optimerats genom förbättrad tidhållning och framkomlighet. Medborgarplatsen som ändstation fungerar, trots vissa köer på Folkungagatan främst på morgonen. Under 2018–2020 har arbetet också fortsatt med att trimma trafikeringen i Slussen, bland annat med personal på plats och flytt av en del avgångsplatser, samt avlastning av Slussen som målpunkt. Utökade turer körs fortsatt in till Cityterminalen, liksom linje 405 mellan Ektorps centrum och Moa Martinssons torg i Hornsberg på Kungsholmen. Avgångar till och från Slussen har ökat med enstaka avgångar på någon linje och minskat med enstaka avgångar på andra linjer, vilket ger ett oförändrat utbud totalt sett. Stadsgårdsleden fungerar normalt bra efter förutsättningarna.

Biltrafiken genom Slussen är fortsatt begränsad från Stadsgårdsleden. Detta leder till att de rutförändringarna som blev effekten när Slussen började byggas om kvarstår. På grund av pandemin har vissa snitt fått en minskad trafik, då bland annat Innerstadssnittet som Slussen är en del av. Temporärt har vissa rutter förändrats på grund av vissa tidsbegränsade avstängningar av bland annat Stadsgårdsleden när Guldbron anlände. Under oktober månad så öppnades bron för trafik och i samband med det begränsades trafiken på Munkbron vilket också har påverkat vissa ruttval för Nackabor genom city.

De prognosticerade trafikströmmarna när Slussen är färdigställd uppgår till 1 800 fordon/timme. Om ett körfält i riktning österut utgår enligt försöket bedöms kapaciteten för vävningssträckan vid Fotografiska vara cirka 1 100 fordon/timme. I den färdiga lösningen uppstår därmed kapacitetsbrist, vilket sannolikt innebär köer som växer sig bak mot Slussen under eftermiddagens maxtimme samt att trafiksystemet blir störningskänsligt. När Slussen är färdigbyggd under 2026 och trafikflödena förändras kan etapp två utvärderas på nytt.<sup>22</sup>

Följande åtgärder har påverkat framkomligheten i projektet:

**Trafikomläggning Munkbron.** Gångbanan som ligger närmast vattnet stängdes av från och med 17 januari 2020 och gående hänvisades till andra sidan gatan. Cykel- och biltrafiken blev fortsatt dubbelriktad, men flyttades lite i sidled. Gångbanans avstängning planeras gälla i cirka två år.

---

<sup>22</sup> Stockholms stad, Trafikkontoret, <https://insynsverige.se/documentHandler.ashx?did=1968219>, hämtat 2020-03-16

**Avstängning Stadsgårdsleden.** Den 14 februari stängdes Stadsgårdsleden av för trafik i två cirka veckor vilket gav en tydlig effekt med köbildning på Folkungagatan, Hammarbyvägen och Hammarby allé, samt ökad trafik över trängselskattesnittet vid Skanstull och minskad trafik över Danvikstullsbron. Avstängningen förväntades ge stor påverkan på omkringliggande vägnät. Trafikanalysen visar på ökad trafik i Södra länken vilket skulle kunna ge fler stängningar. Dock så gick infarten från Värmdöleden i princip på maxkapacitet mellan kl. 6-8, så köerna riskerade också att hamna på Värmdöleden och omkringliggande vägnät. Utöver monteringen av Guldbron, behövde flertalet andra komplicerade arbeten utföras vid Stadsgårdsleden. Guldbron anlände den 19 mars, vilket resulterade i att Stadsgårdsleden var avstängd en ytterligare gång mellan 19–23 mars. Under avstängningarna behövde all trafik som normalt passerar Slussen mellan Stadsgårdsleden och Söder Mälarstrand nyttja alternativa vägar. Från Nacka hänvisades resenärer återigen till Söder Mälarstrand via Folkungagatan, Högbergsgatan vidare till Torkel Knutssongatan. Resenärer till city och centralbron hänvisades till Södra länken. Även cyklisterna hänvisades till liknande sträckor för att ta sig till och från Nacka.

**Trafikomläggning Skeppsbron.** Under första delen av 2020 genomfördes omläggning av trafiken i olika etapper, vilket påverkade alla trafikslag.

**Trafikomläggningen vid Ryssgården.** Från den 20:e juli stängdes gångbron över Katarinavägen av och nya vägar mellan Tunnelbanan (uppgångar vid Ryssgården) och Stadsgården likaså Tunnelbanan och Katarinavägen.

**Trafikomläggning till Guldbron.** Bil-, buss-, cykel- och gångtrafik flyttades över till Guldbron i slutet av oktober. Busstrafiken kunde från och med då trafikera sträckan Katarinavägen till Gamla stan igen.

## **3.2 Kollektivtrafik, spår**

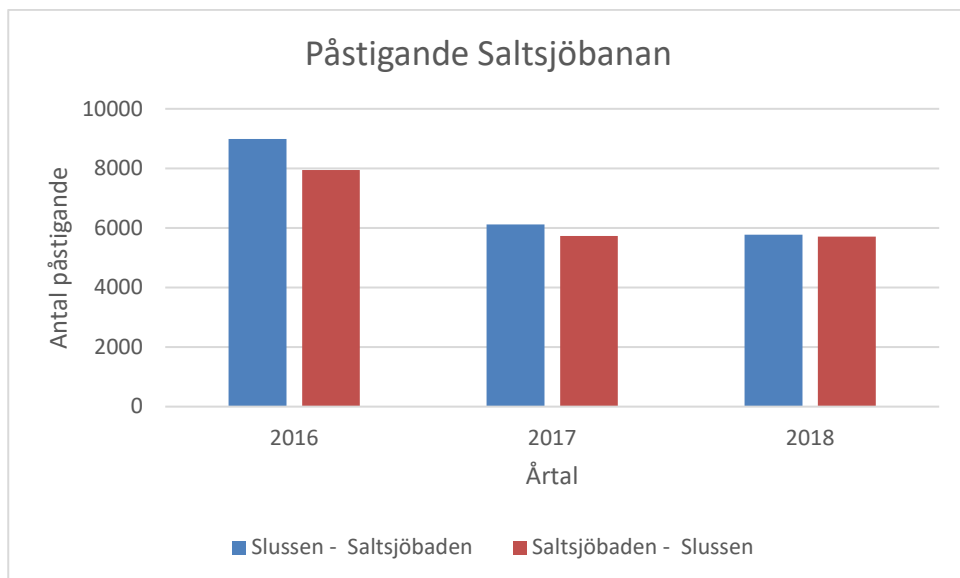
### **3.2.1 Saltsjöbanan**

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 i Fisksätra och Tattby och man kan då gå från dagens 20-minuterstrafik till möjligheten att köra 12-minuterstrafik. Innan tunnelbanans färdigställande kommer Saltsjöbanan att utgöra en viktig, kapacitetsstark koppling för Nacka till och från Slussen. I framtiden kommer den dessutom att utgöra en del i det kommande spårnavet Sickla station.

Saltsjöbanans förkortade sträckning och förbättringsarbeten har påverkat resandet. Antalet påstigande under 2019 per dygn var 17 200, vilket inte ger en ökning från det föregående året. Stationerna med fler antal påstigande resenärer var Igelboda station (3 600) samt Fisksätra (2 500).<sup>23</sup>

---

<sup>23</sup> Fakta om SL och regionen 2019, [https://www.sl.se/globalassets/2.-kollektivtrafik/fakta-om-sl-och-lanet/sl\\_och\\_regionen\\_2019.pdf](https://www.sl.se/globalassets/2.-kollektivtrafik/fakta-om-sl-och-lanet/sl_och_regionen_2019.pdf)



Figur 21. Påstigande Saltsjöbanan under en genomsnittlig vardag under vartidtabellen. Statistik är inte tillgänglig för 2019 och 2020.

Andel sittplatser som är utnyttjade är också lågt, mellan kl. 07.30-08.30 låg det på 30 procent (25 procent 2018) och detsamma för eftermiddagsrusningen kl. 16.30-17.30. Över hela dygnet ligger siffran på 20 procent. Detta gäller för en vintervardag 2019 då statistik för 2020 ej är tillgänglig ännu.<sup>24</sup>

Saltsjöbanan har sedan 2016 inte trafikerat sträckan mellan Slussen och Henriksdal, och kommer att börja trafikera igen när Slussen står klart.

### 3.3 Kollektivtrafik, sjö

#### 3.3.1 Linje 80

Pendelbåtlinje 80 trafikerar sedan den 1 januari 2020 Nybroplan–Nacka–Lidingö–Frihamnen–Ropsten–Storholmen–Ropsten. Den tidigare linjedragningen mellan Nybroplan och Frihamnen via Lidingö har därmed utökats med åtta nya stopp. Under 2020 har därmed det nya trafikavtalet inneburit fler linjer och ytterligare fartyg som trafikerat linjen för att möta efterfrågan.

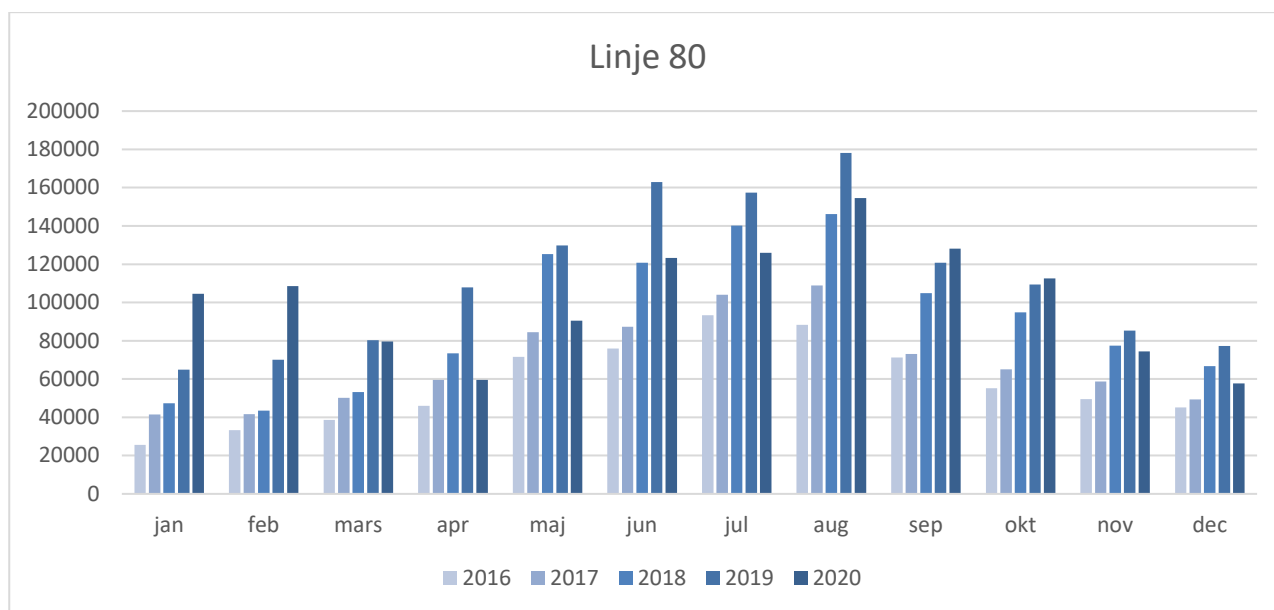
Linjen är populär och resandet har ökat ständigt sedan start. I januari och februari, innan pandemin bröt ut ser vi en ökning på 61 respektive 55 procent jämfört med 2019. På grund av pandemin har resandet med linjen drastiskt sjunkit sedan april, för att sedan långsamt öka under sommarmånaderna. I antal resor är sommarmånaderna fortfarande klart populärast med flest påstigande totalt sett, där augusti fortsatt har allra flest antal påstigande resenärer.

<sup>24</sup> Fakta om SL och regionen, 2019. [https://www.sll.se/globalassets/2.-kollektivtrafik/fakta-om-sl-och-lanet/sl\\_och\\_regionen\\_2019.pdf](https://www.sll.se/globalassets/2.-kollektivtrafik/fakta-om-sl-och-lanet/sl_och_regionen_2019.pdf)



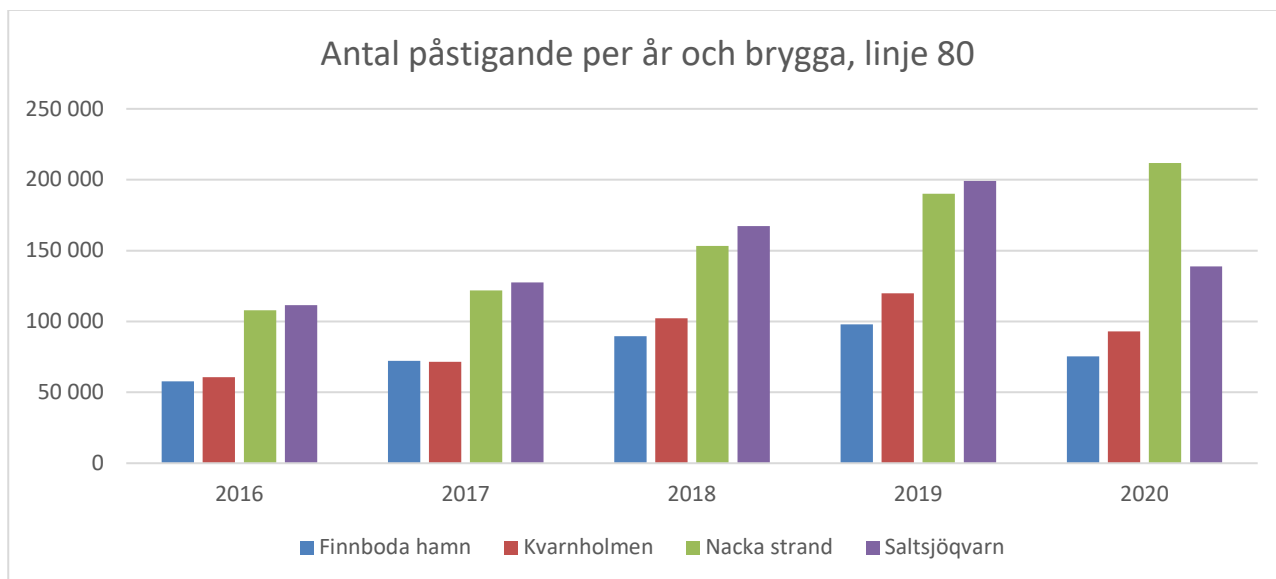
|      | 2016   | 2017    | 2018    | 2019    | 2020    | 19/20 |
|------|--------|---------|---------|---------|---------|-------|
| jan  | 25 601 | 41 468  | 47 280  | 64 843  | 104 497 | 61%   |
| feb  | 33 218 | 41 580  | 43 418  | 70 048  | 108 483 | 55%   |
| mars | 38 621 | 50 188  | 53 253  | 80 265  | 79 622  | -1%   |
| apr  | 46 059 | 59 587  | 73 357  | 107 916 | 59 637  | -48%  |
| maj  | 71 638 | 84 413  | 125 298 | 129 850 | 90 434  | -30%  |
| jun  | 75 939 | 87 287  | 120 713 | 162 848 | 123 354 | -24%  |
| jul  | 93 332 | 104 025 | 140 258 | 157 408 | 125 882 | -20%  |
| aug  | 88 405 | 108 883 | 146 230 | 178 171 | 154 626 | -13%  |
| sep  | 71 293 | 73 163  | 104 938 | 120 694 | 128 155 | 6%    |
| okt  | 55 277 | 65 056  | 94 771  | 109 474 | 112 591 | 3%    |
| nov  | 49 532 | 58 702  | 77 493  | 85 317  | 74 419  | -13%  |
| dec  | 45 246 | 49 379  | 66 829  | 77 218  | 57 649  | -25%  |

Figur 22. Antal påstigande för pendelbåtlinje 80 uppdelat på månad och år, samt procentuell ökning från 2019 till 2020.



Figur 23. Antal påstigande för pendelbåtlinje 80, uppdelat på månad och år.

För respektive år och brygga ser påstigandestatistiken ut såhär:



Figur 24. Antal påstigande per år och brygga för linje 80. Resandet går upp för alla berörda bryggor i Nacka.

Restidsvariationen för båtresor är mycket liten, utan direkta avvikelser eller störningar, vilket gör det till ett pålitligt färdmedel framkomlighetsmässigt.

I augusti 2020 startade en ny pendelbåtlinje, linje 83. Linjen går mellan Slussen och Vaxholm, med stopp på Kvarnholmen, Nacka strand, Telegrafberfet, Hasseludden och vidare via riset till Vaxholm. Linjen har under 2020 varit populär, med närmare 1 300 påstigande per dygn vid bryggan i Nacka strand under september månad.<sup>25</sup>

En ny pendelbåtlinje, 84, finns föreslaget att träda i kraft vid tidtabellsskiftet 2021/2022. Linjen föreslås trafikera Stockholm – Norra Lagnö – Ålstäket via hållplatserna Strömkajen, Slussen, Riset, Koviksudde, Norra Lagnö och Ålstäket. Med stopp vid Riset finns en möjlighet till byte till linje 83. Linjen kommer att ge stora restidsvinster för målpunkterna längre ut i systemet.

### 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/h.

I tabell 1 presenteras avstånd samt uppskattad cykeltid mellan Nacka C och tre olika målpunkter i Stockholm. Den högre hastigheten på 25 km/h ger stora fördelar sett till uppskattade restider i jämförelse med den lägre hastigheten på 16 km/h. Det krävs emellertid att cykelstråken har en

<sup>25</sup> Statistik från Trafikförvaltningen, Region Stockholm.

sådan standard som möjliggör den högre hastigheten. Dagens elcyklar (de som klassas som cyklar), ger assistans på upp till 25 km/h.

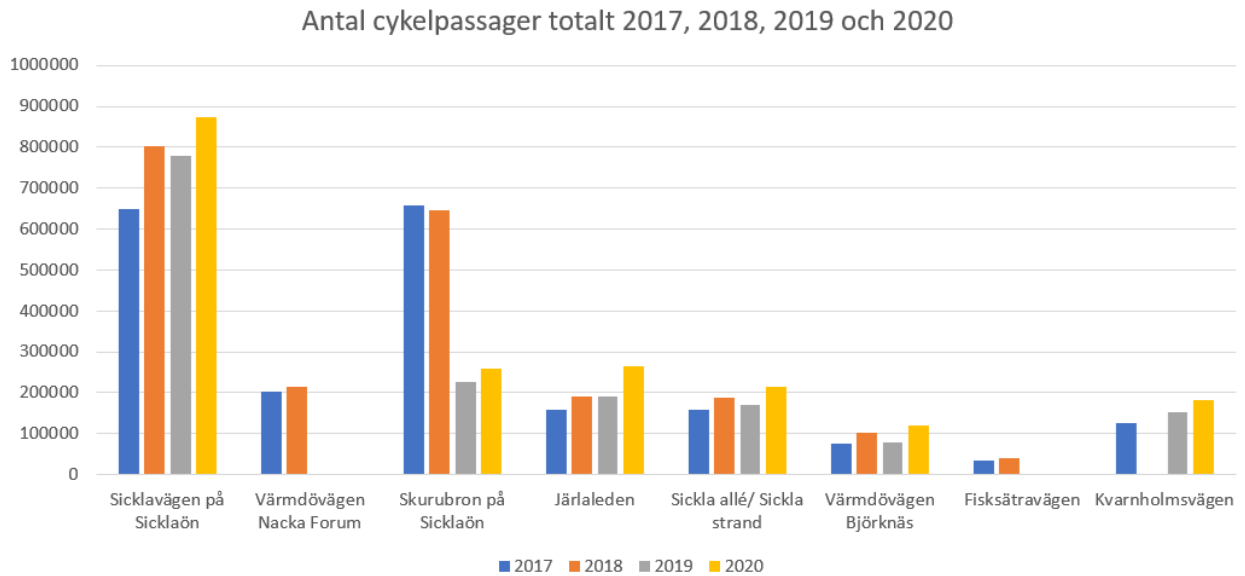
De reella restiderna för cykeltrafiken kan variera beroende på vägarbeten, trängsel och väder och vind. Till detta ska tilläggas att cyklister färdas i olika hastigheter. De satsningar i cykelvägnätet som görs bör emellertid ha en positiv inverkan på restiderna eftersom onödiga stopp kan byggas bort och likaså avhjälpa en del av trängselproblematiken. På Nackas cykelvägnät och även på regionens cykelvägnät har vissa av de mest centrala delarna samt vissa passager in till Stockholm haft en viss trängselproblematik, men oavsett detta har cykelvägnätet haft relativt god kapacitet. Förbi Slussen har cyklister under hela året haft möjlighet att passera på hänvisade cykelvägar, däremot har cykeltrafiken hänvisats till andra sträckor under perioder då till exempel Stadsgårdsleden var avstängd och sprängningar/arbeten pågått på Katarinavägen, liksom passagen mellan Slussen och Gamla stan. Inom projektet för Slussens ombyggnation är cykel- gång- och kollektivtrafik prioriterad gentemot bil, och i den mån det är möjligt ser projektet till att det finns cykelbanor i samma utsträckning som innan. Detta medför att cyklister från Nacka inte har påverkats i någon större utsträckning under året mer än att cykelvägarna förbi Slussen kan ha varit trängre.

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

Tabell 1. Cykelavstånd och restider för tre rutter.

Nacka kommun har åtta fasta stationer som mäter cykeltrafiken. Några av mätstationerna har felaktigt tagit emot data eller varit ur funktion på grund av ombyggnationer under 2018 och 2019, och därför kan inte en jämförelse genomföras per helår för just dessa år. I figur 25 redovisas trots detta alla mätstationernas totala antal cykelpassager per mätpunkt fördelat på vardagar under helåren 2017, 2018, 2019 och 2020.

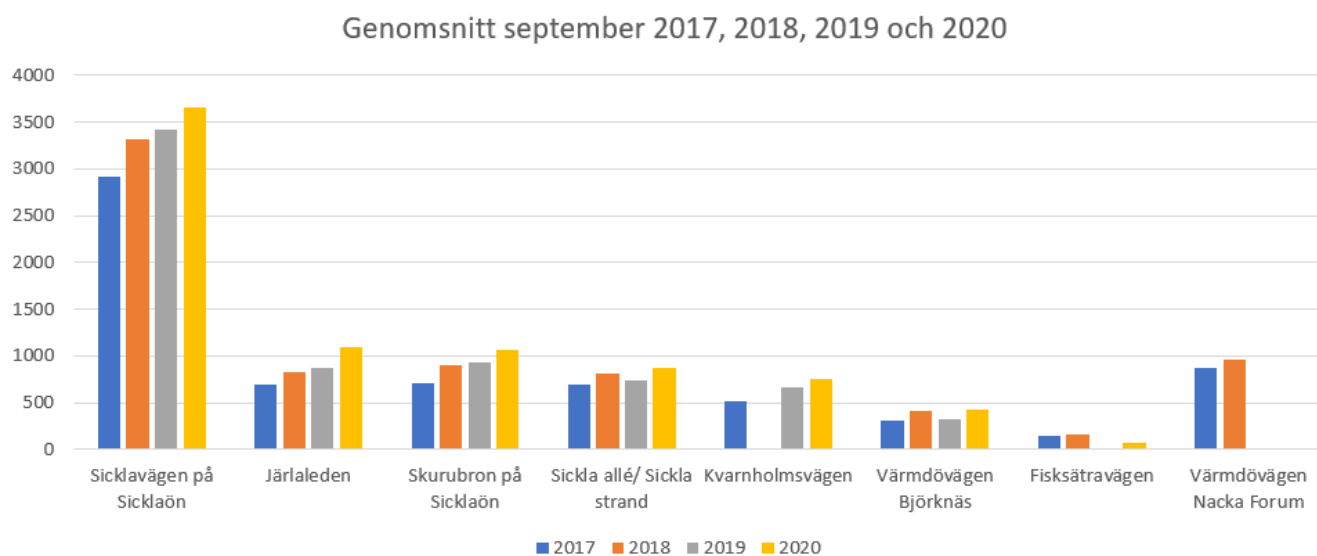
Statistiken visar att andelen passager från föregående år har ökat på alla mätplatser i jämförelse med 2019. Exempelvis har andelen på Sicklavägen ökat med 12 procent (cirka 93 400 passager) och på Värmdövägen vid Björknäs har andelen ökat allra mest med 54 procent (cirka 41 500 passager).



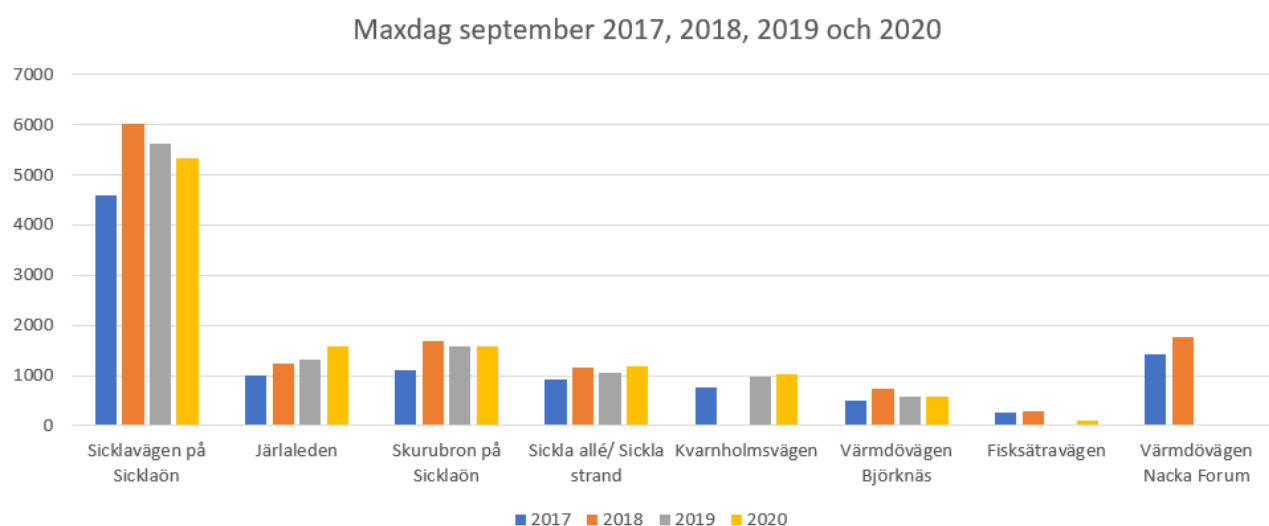
**Figur 25.** Antal cykelpassager vid varje mättningspunkt på vardagar år 2017, 2018 och 2019 och 2020. Inga siffror finns för några av mättningspunkterna för år 2018 och 2019 på grund av uteblivna mättningspunkter.

Faktorer som påverkar förändring av antalet cykelresor kan variera, är svårt att förutse samt analysera. Faktorer som generellt kan påverka cykeltrafiken är bland annat infrastrukturella satsningar eller förändringar, väder men även trender där till exempel antalet cyklister ökar i takt med en ökad miljömedvetenhet. Statistiken ovan visar på en ökad cykling under 2020 vid Nacka kommuns cykelmättningspunkter trots rapporten att allt fler valt att arbeta på distans och vissa arbetsresor kan ha uteblivit. Det har även pågått omfattande ombyggnationer under 2020 som har påverkat framkomligheten för cyklister. En förklaring till ökningen av antal passager kan beräknas på att fler valt att cykla istället för att resa med kollektivtrafiken.

Antalet cykelpassager på respektive mättningspunkt mätt på vardagar, både i genomsnitt och maxdag, för september 2017, 2018, 2019 och 2020 presenteras i figur 26 och 27. Genomsnitt avser den genomsnittliga trafiken under hela månaden och maxdag avser den dag under månaden då det var mest trafik på respektive mättningspunkt.



Figur 26. Genomsnittliga antalet cykelpassager per mätplats under september år 2017, 2018, 2019 och 2020.



Figur 27. Maxdag för respektive mätpunkt under september månad år 2017, 2018, 2019 och 2020.

Figur 26 visar att det genomsnittliga antalet passager under september sedan 2017 har ökat vid alla mätpunkter utom på Fisksätravägen. Anledningen till den minskade trafiken på mätpunkterna Värmdövägen vid Björknäs kan bero på flera faktorer, men ombyggnationen i Fisksätra kan ha bidragit till att antalet cykelresor har minskat. Figur 27 visar att trots ett ökat genomsnitt har maxdagen haft varierande ökning respektive minskning per mätpunkt.

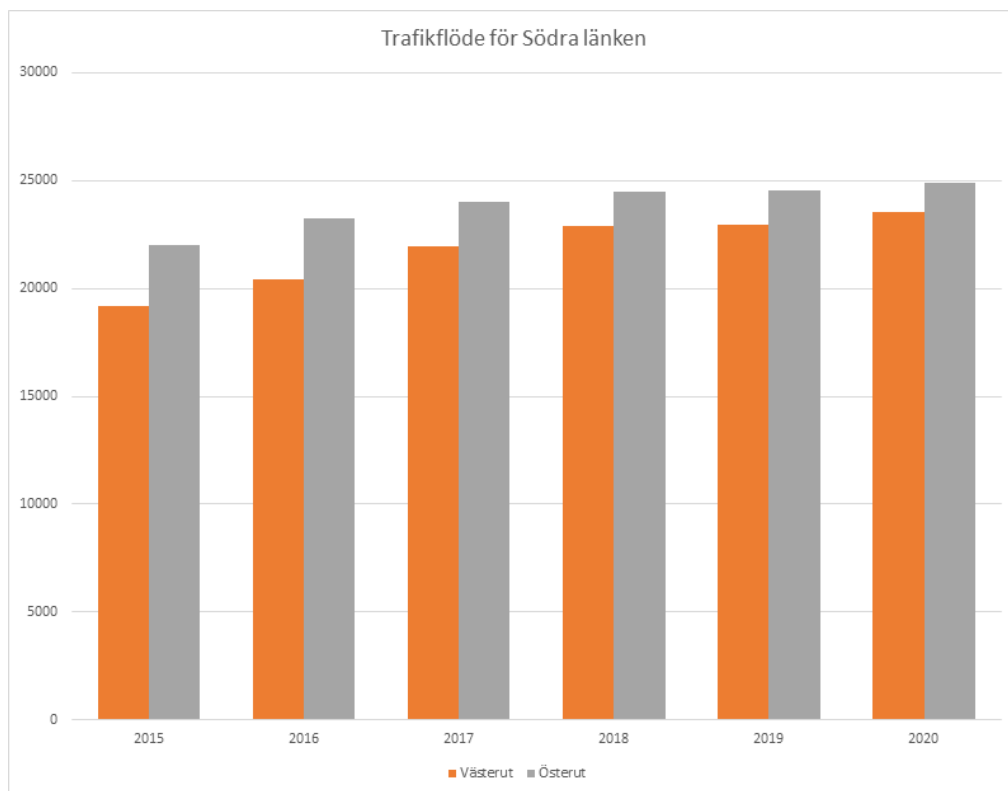
Vi kan se att infrastrukturella förändringar eller byggarbeten påverkar framkomligheten, särskilt under byggtid. Under de två senaste åren har det befintliga cykelvägnätet i Nacka kommun haft en del påverkan, främst på Sicklaön. Där har schaktarbeten längst med Vikdalsvägen och Värmdövägen bidragit till omledning av cykeltrafiken längst med vägens södra sida. Längst med Sickla industriväg har ombyggnationen av vägen, som startade i april 2018, fortsatt bidragit till omledningar av gång- och cykeltrafiken.

Vid Stockholms mätstation vid Danviksbron visar statistiken över antalet cykelpassager att relativt stor variation har förekommit. Statistiken varierar med cirka 3-4 000 passager/dygn under januari till april. Därefter skedde en ökning till cirka 5 600 passager i juni. I juli sjönk dock antalet till 2 500, och därefter skedde en ökning till återigen närmare 6 000 passager, som sjönk under årets slut ner till en nivå på 2 500 passager.<sup>26</sup> Denna statistik går i samma linje som statistiken för kommunens mätpunkt vid Sicklavägen.

## 3.5 Biltrafik

### 3.5.1 Södra länken

Södra länken fortsätter att vara en kapacitetsstark koppling för Nacka in mot city och resandet ökar. Men under 2020 har trafikflödet bara ökat marginellt jämfört med tidigare år. Det som kan observeras är att antalet fordon i den högst belastade kvarten under dygnet har varit relativt konstant sedan år 2016, men att de högst belastade perioderna (morgon- och eftermiddagsrusningarna) blivit längre sedan dess. Det gör att den totala trafikvolymen i tunneln blir högre.<sup>27</sup>



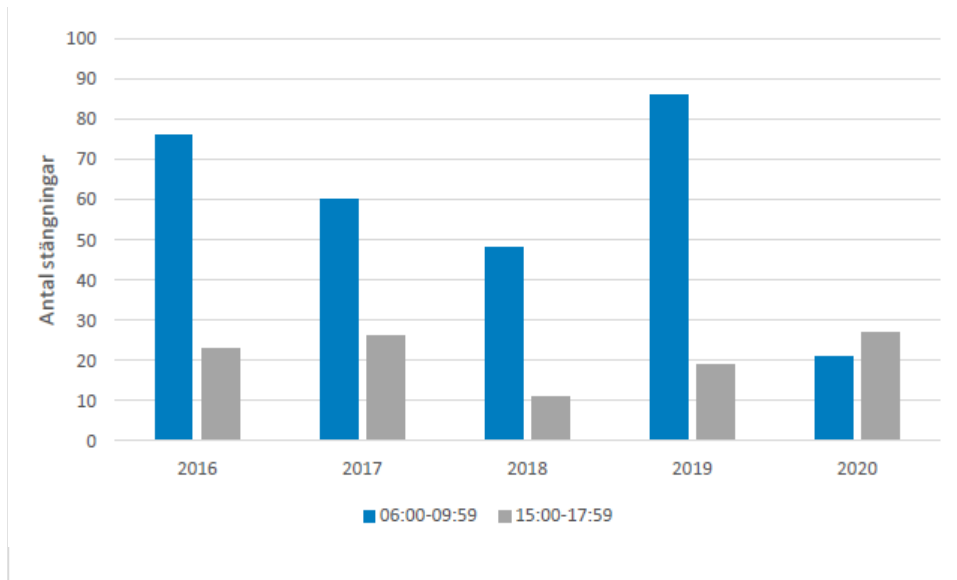
Figur 28. Trafikflöde genom Södra länken i båda riktningar, 2015–2020.

När Södra länken når sitt kapacitetstak eller när framkomligheten blir alltför dålig, stängs infarten till Årstatunneln. Detta sker oftast under rusningstrafik. Eftersom brandrisk föreligger vid stillastående trafik då det saknas sprinklersystem eller annat brandhanteringssystem, måste tunneln stängas. Antalet stängningar och kövarningar har ökat över tiden, men ett trendbrott kan noteras

<sup>26</sup> Cykelpassager per cykelmätstation, data hämtad 2021-04-27. [Cykelpassager per mätstation - månadsmedian - Stockholms miljöbarometer](#)

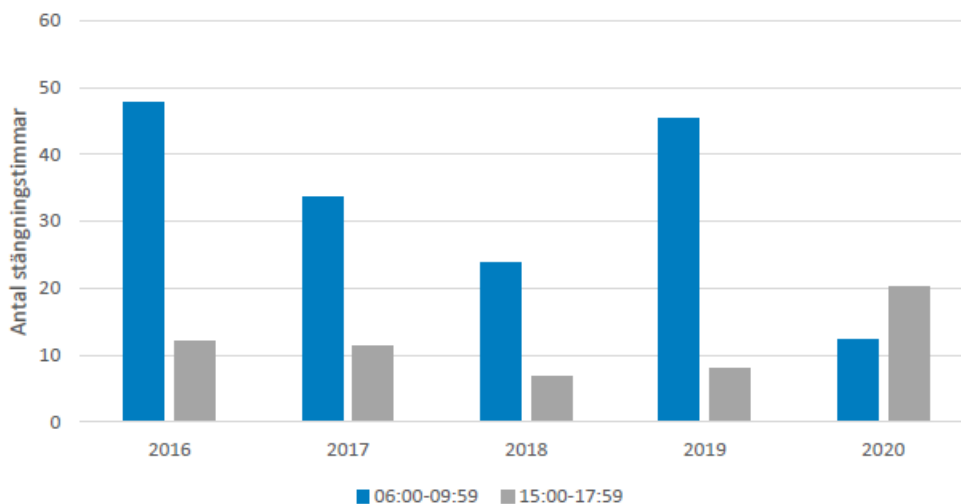
<sup>27</sup> Trafik Stockholm, e-post, 2020-04-29.

när trängselskatten förändrades i januari 2016. Under 2020 har antalet stängningar i Sicklatunneln stigit, men enbart i eftermiddagstrafiken. I morgonrusningen har antalet stängningar minskat med 75 procent, vilket kan kopplas till minskad trafikefterfrågan i tunneln under förmiddagens maxtimme. Eftermiddagens rusning ligger i linje med 2017 års mängd nedstängningar på grund av trängsel trots pandemiårets påverkan på resandet.



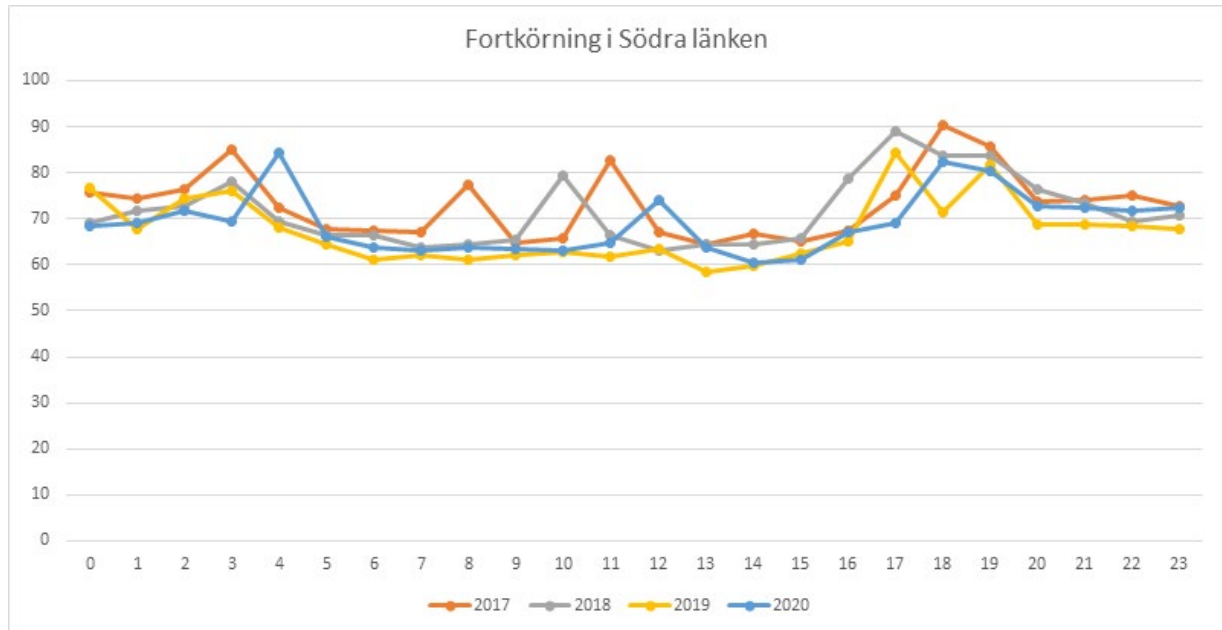
Figur 29. Antal stängningar i Sicklatunneln 2016–2020.

Tittar man på antalet timmar som länken stängts ser vi att antalet timmar och antalet stängningar av Sicklatunneln har haft en liknande utveckling. En minskning i morgonrusningen noteras, medan det på eftermiddagen har ökat markant sedan 2016.



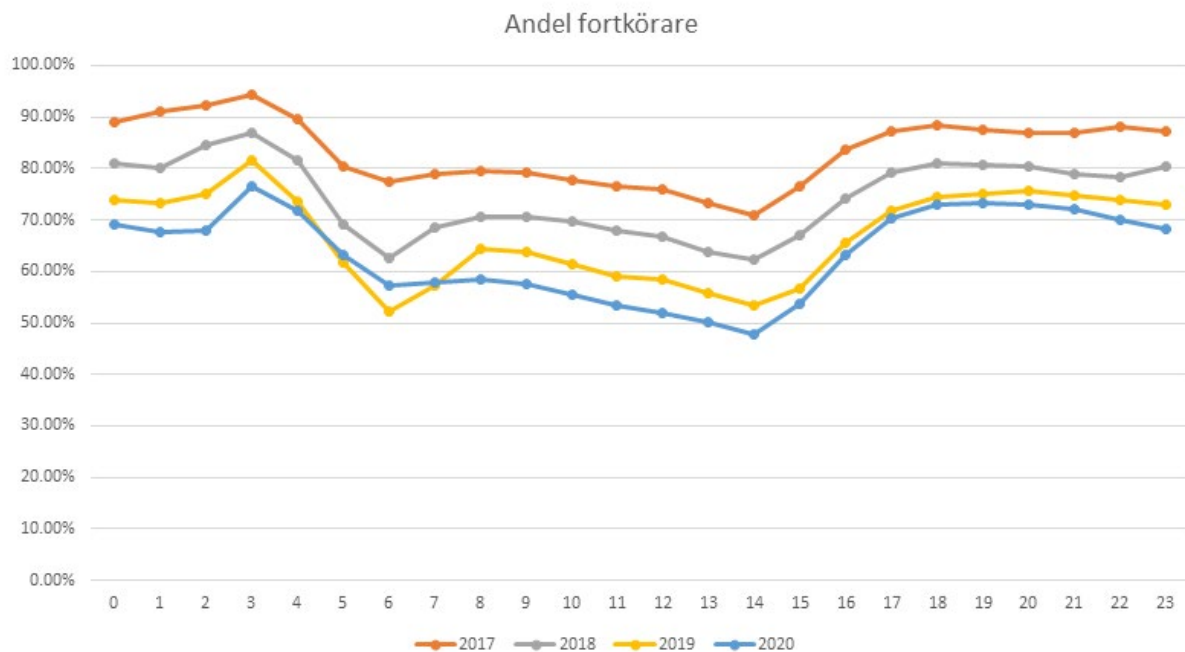
Figur 30. Antal timmar Sicklatunneln har stängts, 2016–2020.

Vad gäller hastighetsöverträdelser i Södra länken, ser statistiken ut enligt nedan:



Figur 31. Medelhastighet i Södra länken uppdelat per timme och år. Högsta tillåtna hastighet är 70 km/h.

Under år 2020 förändrades inte medelhastigheten signifikant under dygnets flesta timmar jämfört mot tidigare år. Det går att konstatera att ATK (automatiserad trafiksäkerhetskontroll) har gett en positiv effekt på hastighetsefterlevnaden i tunneln även om den inte som helhet följs under dygnets alla timmar.



Figur 32. Andel fortkörare per timme och år.

Vad gäller andel som kör för fort har de också sjunkit sedan föregående år. Den största minskningen av andelen fortkörare har skett under morgonrusningen. Under lågtrafikperioden var andelen fortkörare knappt 5 procent lägre under år 2020 än under år 2019. De trafiksäkerhetskameror som installerades i Södra länken under 2018 verkar alltså ha en fortsatt



effekt gällande att få ner snitthastigheten. Detta till trots har alltså antalet incidenter ökat, se mer i *kapitel 3.5.3*.

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

#### 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 länsväg 222. Tabellen nedan innehåller dygnsvärden samt restider för morgonrusningen kl. 07-09 för vecka 42–43 år 2015–2020.<sup>28</sup> 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 finns inte med i statistiken.

Sträckan Nacka trafikplats till Norrtull tog som medel över dygnet kortare tid att köra 2020 jämfört med samtliga av tidigare år under maxtimmen. Sett till dygnet så motsvarar 2020 år 2015 ganska väl. Den enskilt största faktorn som kan förklara detta är den under mätperioden rådande pandemin.

| Sträcka        | Medelrestid, dygn för vardagar v.42   |          |          |          |          |          |
|----------------|---------------------------------------|----------|----------|----------|----------|----------|
|                | 2015                                  | 2016     | 2017     | 2018     | 2019     | 2020     |
| Nacka-Norrtull | 15,6 min                              | 15,9 min | 17,2 min | 18,0 min | 17,5 min | 16,5 min |
| Nacka-Kista    | 21,2 min                              | 20,8 min | 22,3 min | 23,1 min | 22,6 min | 21,5 min |
|                | Morgonrusning kl. 07-09 vardagar v.42 |          |          |          |          |          |
|                | 2015                                  | 2016     | 2017     | 2018     | 2019     | 2020     |
| Nacka-Norrtull | 28,8 min                              | 26,0 min | 24,4 min | 29,7 min | 29,1 min | 21,1 min |
| Nacka-Kista    | 32,2 min                              | 29,6 min | 29,7 min | 35,0 min | 34,3 min | 26,2 min |

Tabell 2. Medelrestid per dygn med bil mellan åren 2015–2020 under vecka 42.

Den enskilt största faktorn i infrastrukturen för påverkan på trafikflödena över dessa år är Norra länkens färdigställande 2016. Det har gett bättre framkomlighet på Essingeleden, vilket i sin tur gett färre stillastående köer och generellt färre avstängningar i Södra länken. När tunneln fram till 2018 också stängts färre gånger, kan allt fler bilar passera genom och ett ökat trafikflöde betyder

<sup>28</sup> Data från Trafik Stockholm.

ofta högre restider. Att restiderna nu gått ner beror på den stora minskningen av antalet gånger som Södra länken stänger på grund av trängsel.

### 3.5.2.2 Nacka-Stockholm city

Vid granskning av samlade trafikdata för personbilstrafiken via GPS<sup>29</sup> har jämförelser gjorts på tre sträckor med olika startpunkter i kommunen, men med samma målpunkt i Stockholms innerstad (Norra Bantorget). Jämförelsen har gjorts för mätning under en vecka under oktober månad. Observera att det finns flera andra möjliga färdvägar mellan respektive startpunkt och slutpunkt, men i denna rapport har de i kartbilden illustrerade vägvalen legat till grund för analysen. Detta för att sprida analysen till en större del av vägnätet och fånga upp eventuell köproblematik längs vägen.

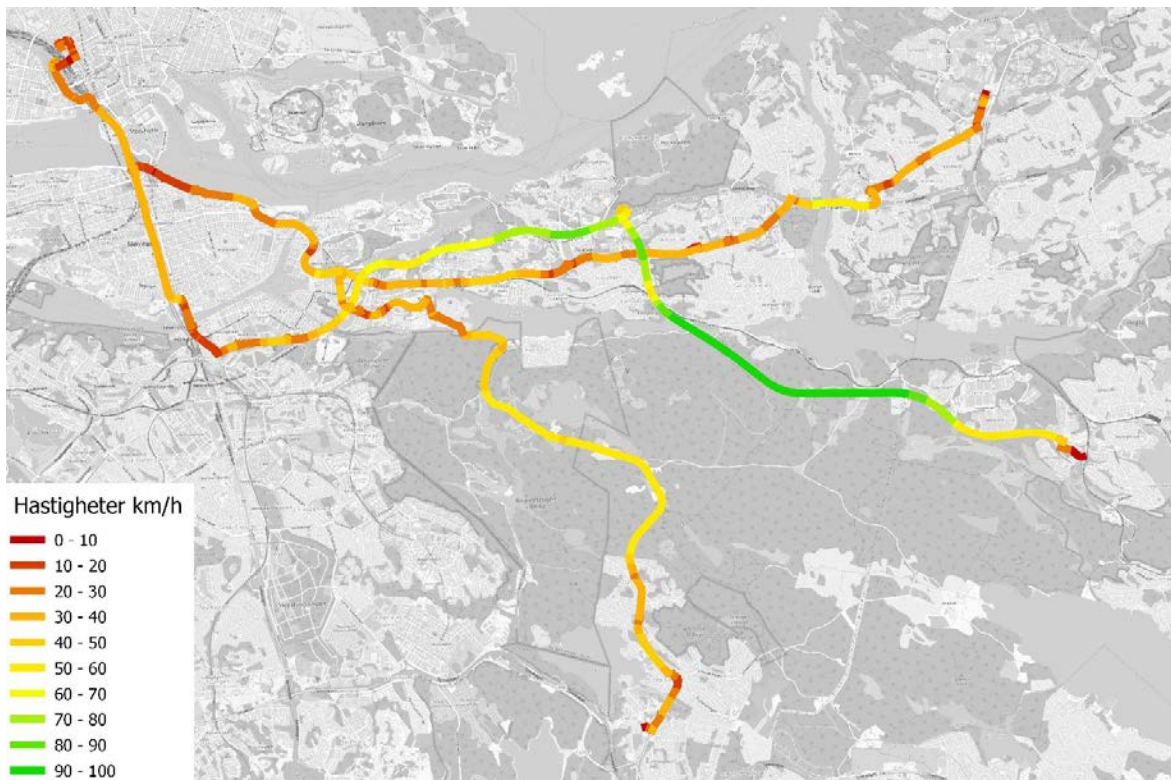
Startpunkterna för jämförelserna har utgått från tre av kommunens kommundelscentrum; Älta centrum, Orminge centrum samt Saltsjöbadens centrum (Tippens centrum). Målpunkten är Stockholm city, Norra Bantorget. Samtliga sträckor är relaterade till den tid det tar att köra samma sträcka utan någon trafik, ett så kallat "basvärde". Basvärdet är hämtat från faktiska restider under vardagsdygn kl. 00-02 för samma period som jämförelsen görs mot. Således kan exempelvis basvärdet för en specifik sträcka skifta mellan både månader och år. Eftersom rutterna varierar måste en jämförelse för varje år också göras med basvärdet för restiden i morgonrusning.

Nedan följer en redovisning över genomsnittlig hastighet i tre resanderelationerna under morgonrusningens allra värsta tid mellan kl. 8 och 8.30. Resvägen från Saltsjöbaden centrum inom kommunen går via Saltsjöbadsleden samt Värmdöleden, via Södra länken in till city. Resvägen från Orminge centrum inom kommunen går via Mensättravägen, Ormingeleden (för 2018 går ruten via Värmdövägen istället), Värmdöleden, Skurubron och Värmdövägen, via trafikplats Lugnet och Stadsgårdsleden in till city. Resvägen från Älta centrum inom kommunen går via Ältavägen, Järlaleden (väg 260), via trafikplats Lugnet och Stadsgårdsleden in till city.

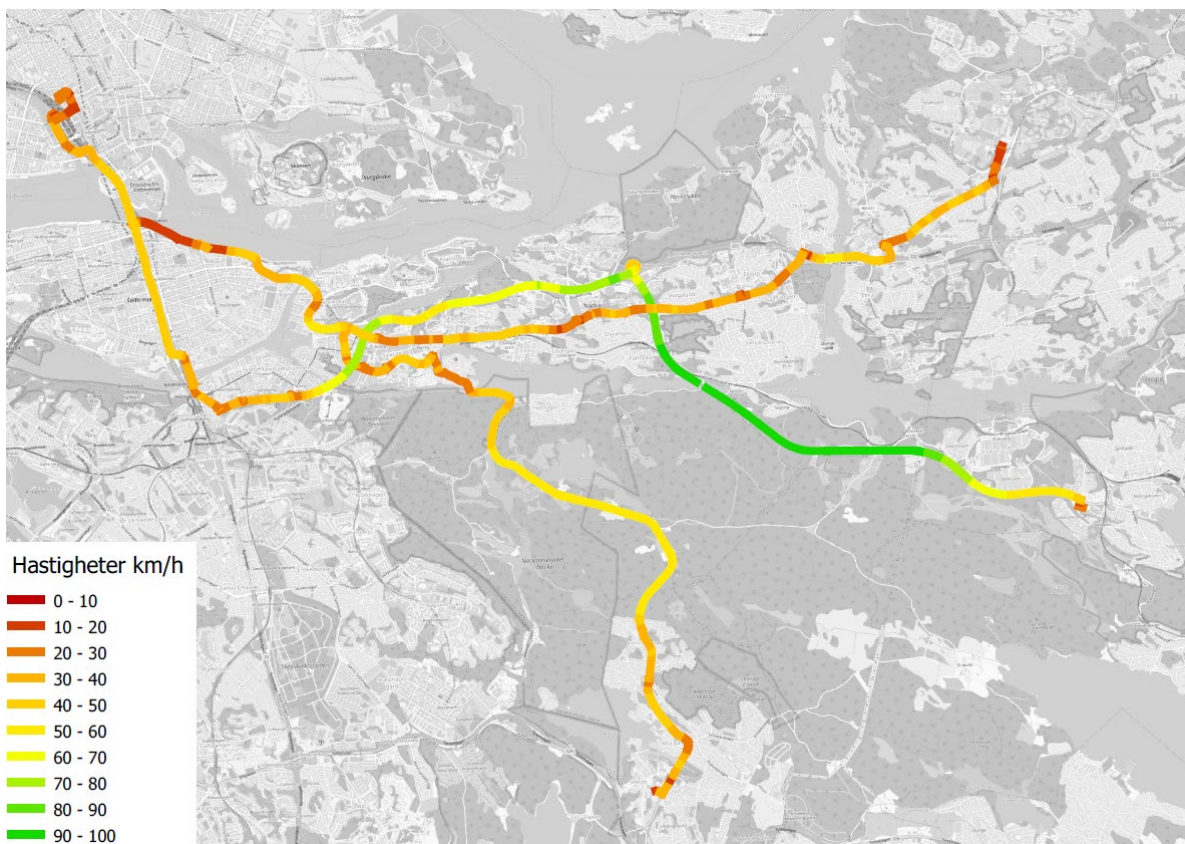
Vid en jämförelse mellan 2019 och 2020 har marginella förbättringar skett avseende de faktiska hastigheterna på länsväg 222. Utöver det syns inga tydliga större förbättringar.

---

<sup>29</sup> Data från trafikdataleverantören TomTom.



Figur 33. Faktiska hastigheter på utvalda rutter. Röda, orange och gula sträckor markerar lägre hastigheter, medan gröna sträckor markerar trafik som kör fortare. Vecka i oktober 2019 kl. 08-08.30.



Figur 34. Faktiska hastigheter på utvalda rutter. Röda, orange och gula sträckor markerar lägre hastigheter, medan gröna sträckor markerar trafik som kör fortare. Vecka i oktober 2020 kl. 08-08.30.

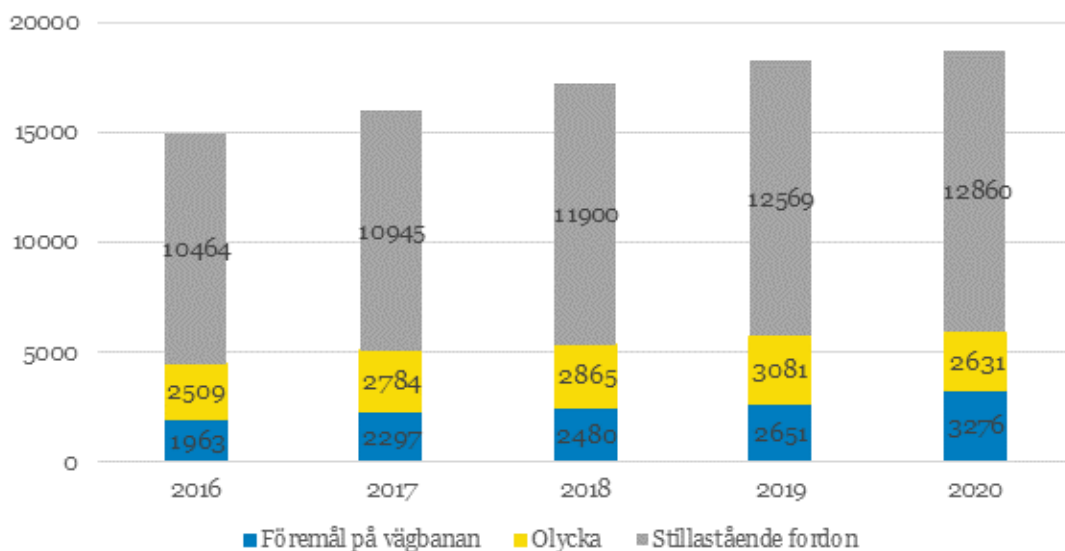
För alla tre rutter har basvärdet ökat, det vill säga att det går generellt aningen långsammare under den snabbaste perioden. Det påverkar även restiden under morgonrusningen. Vid en jämförelse mellan åren ligger restiderna relativt stabilt, men med en svag trend mot generellt ökade restider under morgonens värsta period. En liten förbättring under morgonen syns från Saltsjöbaden som har ruten via länsväg 222. Där påverkar troligen öppnandet av trafikplats Kvarnholmen som gett förbättrade restider jämfört med 2020. Restiden för Älta till city ligger stabilt. Troligt här är att det på sträckan som tidigare visats både skett försämringar i form av ombyggnationer i Slussen, Älta och Orminge samt på Värmdövägen vid Nacka forum, och förbättringar i form av färdigställandet av trafikplats Kvarnholmen och trafikplats Henriksdal, vilket gör att de totala restiderna inte skiljer sig så mycket åt från föregående år. Under förmiddagens maxtimme för resenärer från Saltsjöbadens Centrum har fått en signifikant förbättring jämfört mot tidigare år. Troligen beror detta på den minskade reseefterfrågan till följd av Covid-19. Det är troligen samma effekt som kan ses för resenärer från Älta.

| Sträcka   | Restid minuter basvärde kl. 00:00-02:00 |        |        |        |        |        |
|---|---|--------|--------|--------|--------|--------|
|   | 2015                                    | 2016   | 2017   | 2018   | 2019   | 2020   |
| Saltsjöbadens centrum – City (via Södra länken) | 20 min                                  | 18 min | 20 min | 20 min | 21 min | 20 min |
| Orminge centrum – City (via Värmdövägen)        | 19 min                                  | 21 min | 22 min | 22 min | 23 min | 24 min |
| Älta centrum - City                             | 27 min                                  | 22 min | 23 min | 22 min | 23 min | 24 min |
|   | Restid morgonrusning kl. 08:00-08.30    |        |        |        |        |        |
|   | 2015                                    | 2016   | 2017   | 2018   | 2019   | 2020   |
| Saltsjöbadens centrum – City (via Södra länken) | 36 min                                  | 34 min | 33 min | 36 min | 33 min | 26 min |
| Orminge centrum – City (via Värmdövägen)        | 38 min                                  | 39 min | 41 min | 42 min | 42 min | 41 min |
| Älta centrum - City                             | 38 min                                  | 37 min | 37 min | 40 min | 39 min | 35 min |

Tabell 3. Restiden för utvalda sträckor under oktober månad (endast vardagar) från 2015 fram till 2020. Det är betydligt mindre trängsel under 2020 vilket är under rådande pandemi.

### 3.5.3 Oplanerade störningar

Utöver ett högt trafikflöde och det ökande antalet vägarbeten så sker även oplanerade störningar på vägnätet som påverkar restiden. Det kan dels handla om olyckor eller incidenter invid eller på vägarna. Precis som tidigare år ökar antalet rapporterade händelser i Stockholms län. År 2019 handlar det om runt 18 500 händelser, en ökning med drygt 3 procent mot 2019.



Figur 35. Antal händelser som registrerats hos Trafik Stockholm. I händelser ingår "föremål på vägbanan", "olycka" och "stillastående fordon".

Antalet händelser, liksom händelsetyper, ökar också betydligt mer än trafiken. En ökning har skett för händelsetyperna "Föremål på vägbanan" och "Stillastående fordon", men en minskning har skett vad gäller olyckor. En förklaring kan vara att Trafik Stockholm får kännedom om fler händelser genom att ny teknik installerats som hjälper till att identifiera händelser eller att nya vägar byggs. Men vid en utvärdering av antalet händelser på vägnät utan denna nya teknik (det vill säga samma teknik idag som för fyra år sedan), är det tydligt att det även där sker en ökning av antalet händelser. Sammanfattningsvis kan alltså sägas att en del av ökningen faktiskt beror på att det är fler händelser på vägarna. Förklaringen till att antal olyckor har minskat är troligen på grund av trafikarbetet har minskat i länet. Att föremål på vägbanan eller att stillastående fordon ökar kan istället förklaras genom att det är fler ovana bilägare som nyttjar vägarna.

Under 2020 skedde fyra något större olyckor i Nackatrafiken. Dessa var följande:

- **27 januari 14:00, Länsväg 222, Skurubron.** En planerad sprängning bredvid länsväg 222 vid trafikplats Skuru gick inte som planerat. Hela bergväggen rasade ner. Trafikverkets entreprenör på plats bedömde efter 1-1,5h att det fanns en överhängande risk att en större bergbit skulle rulla ut på vägen. Fram till dess att vägen stängdes var det stundtals bara ett körfält öppet ut mot Värmdö, vilket drog på sig långa och kompakta köer. Effekterna av olyckan blev att infarter till Södra länken mot Nacka stängdes för att köerna från Skurubron blockerade även utfarten av tunneln mot Värmdöleden.<sup>30</sup>
- **11 mars 10:00, Länsväg 222, Värmdöleden.** En sprängning i samband med bygget av Nya Skurubron över Skurusundet går fel och resulterar i att vägen stängs av fram till kl 10.30. Mycket sprängsten hamnar i vägbanan.<sup>31</sup>

<sup>30</sup> Störningsrapport januari 2020, Trafik Stockholm.

<sup>31</sup> Störningsrapport mars 2020, Trafik Stockholm.

- **3 juni 07:47, Länsväg 222, Värmdöleden, Skurubron.** Kökrock med fem inblandade fordon. Fyra fordon till sidan i avfartsrampen i trafikplats Skuru, ett kvar i körfält precis i slutet av Skurubron. Vägassistans åker prio 1 till platsen för att skydda fordonet som står kvar på bron. På grund av kraftig köbildning är det svårt för både räddningstjänst och Vägassistansen att komma fram till olycksplatsen. Klock 08:03 var Vägassistans på plats, och fem minuter senare var bärgningen av fordonet klart och Vägassistansen placerade sig utanför de stillastående fordonen på rampen, dock utan att stå i vägen för fordonstrafik som kunde bruka avfarten.<sup>32</sup>
- **21 oktober 16:45, Södra länken.** Södra länken fick stänga en timme på grund av strömavbrott, vilket resulterade i en ansträngd situationen. En uppskattad restidsförlängning på min 30 minuter på omledningsvägarna. Cirka 4 miljoner kronor i samhällsekonomisk kostnad baserad på restidsförlängningen och hur mycket trafik som normalt åter in i tunnelsystemet under den tiden.<sup>33</sup>

## 4 Sammanfattning och slutsatser

### 4.1 Framkomlighet under kommande år

Under 2020 har de större infrastrukturprojekten, tunnelbanans utbyggnation och Nya Skurubron, påverkat framkomligheten på Nackas vägnät allra mest. Effekterna är främst trängre snitt/smälare körfält vilket påverkat alla trafikslag. Även Nackas egna projekt Nya gatan och Värmdövägen har bidragit till effekter på framkomligheten. Påverkan har även fortsatt skett i Orminge med stora omdaningar samt Älta där framförallt ledningsarbeten påverkat trafiken. Det som fortsatt skapat utmaning för framkomligheten är även Slussens ombyggnad och Stadsgårdsledens koppling till Guldbron. Däremot ser vi att den regionala framkomligheten har förbättrats i och med färdigställandet av delar av Slussenprojektet, till exempel öppnandet av Guldbron. Nämda trafikarbeten har även haft särskilt effekt på bussarnas framkomlighet. Tunnelbanans förberedande arbeten har exempelvis påverkat busstrafiken på Värmdövägen och Vikdalsvägen, och projektet kommer till dess att tunnelbanan är drift att ge stor påverkan. Den totala effekten av samtliga kommande projekt gör att riskerna för att få tillgänglighetsförsämringar och restidsförlängningar höjs, vilket i sin tur bidrar till att framkomligheten under kommande åren kan förväntas vara sämre än 2020 om inte åtgärder tas.

För kommunens del gäller det att fortsatt med god framförhållning samordna planerna med Trafikförvaltningen och bussoperatörerna så att det är möjligt att eventuellt lägga om rutter, flytta hållplatser till bästa möjliga läge utifrån förutsättningarna, informera resenärer osv. Alla trafikpåverkande projekt behöver också tänka på kollektivtrafik, gående och cyklister utifrån de förutsättningar som ges i kommunens dokument *Trafikföringsprinciper under byggtid*.<sup>34</sup> Kommunen ser därför att det finns ett stort behov att under kommande år arbeta i större utsträckning med

---

<sup>32</sup> Störningsrapport juni 2020, Trafik Stockholm.

<sup>33</sup> Störningsrapport oktober 2020, Trafik Stockholm.

<sup>34</sup> Nacka kommun, Trafikföringsprinciper under byggtid,

[https://www.nacka.se/49161e/globalassets/underwebbar/teknisk-handbok/dokument/trafik/trafikforingsprinciper-  
under-byggtid-version-20190212.pdf](https://www.nacka.se/49161e/globalassets/underwebbar/teknisk-handbok/dokument/trafik/trafikforingsprinciper-under-byggtid-version-20190212.pdf), hämtat 2021-04-28.

frågor som berör särskilt busstrafikens framkomlighet, både utifrån ett perspektiv där olika projekt påverkar framkomligheten men även för att lyckas återgå till samma andel resande med kollektivtrafiken som innan pandemin.

Vad gäller cykelsatsningar behöver fortsatt fokus ligga på att skapa förutsättningar för god vinterväghållning, bygga ut felande länkar i systemet, underlätta genom förbättrad skyltning, bygga cykelparkering och ökad tillgänglighet för cykel med mera.

Inför kommande år när byggnationerna blir alltmer påtagliga och inskränkande inom Nackas gränser när kommunen tillsammans med regionala aktörer bygger ut västra Sicklaön med nya bostäder, arbetsplatser, tunnelbana, överdäckning, trafikplatser, bussterminal med mera är det viktigt med fortsatt samordning. Inom ramen för kommunens genomförandeplanering kommer det bli allt mer betydelsefullt att fånga upp projektens påverkan på trafiken. Trafikanalys 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 planeringsskederna som i senare projektskederna och kan bli avgörande för framkomligheten på specifika platser. För att ytterligare förstärka kommunikationsarbetet har en gemensam budskapsplattform lanserats under 2021. Tillsammans med trafikanalyserna och den interna samordningen, kan nyheter och aktuell information publiceras än mer frekvent och sammanhållet, i olika informationskanaler till berörda under byggtiden.

## 4.2 Restider och flaskhalsar

Restiderna för 2020 med bil ligger i paritet med de för 2019 och för utvalda rutter har bilister liksom bussarna påverkats både av de förbättringar och tillfälliga försämringar för framkomligheten som skett. I Södra länken har också ett visst ökat trafikflöde noterats där trafiken i riktning mot Nacka ökar, med den ligger nästan still i riktning från Nacka. Antalet stängningar och antal stängningstimmar blir fler, men däremot inte antalet incidenter och olyckor. Bilinnehavet ökar dock i Nacka och fler människor flyttar hit eller vill resa hit, vilket ökar efterfrågan på bilresor. Fortsatt dialog med Trafikverket om möjligheter för att få ner antal stängningar av Södra länken behövs, liksom ett förebyggande arbete för att få till en omfördelning av bilresor till mer hållbara trafikslag. Ombyggnaden av Slussen är nödvändig, men visar också att människors förmåga att anpassa sig genom förändrat resebeteende genom att ta andra rutter, färdmedel eller avstår att resa gör att effekten av nedstängningen kan minimeras och vardagen kan fortsätta.

Sammanfattningsvis får det ökade trycket på trafiksystemet och påverkan från pågående ombyggnationer och vägarbeten genom stora inskränkningar i vägnätet konsekvenser för all trafik till och från Nacka vilket kan leda till betydligt sämre framkomlighet än idag. Detta påverkar kollektivtrafiken likväl som bil- och cykeltrafiken, men ännu inte båtresandet. Förhoppningsvis ser vi att den rådande restidstrenden för alla trafikslag fortsätter eller blir bättre. Däremot finns risk för att rådande och kommande stadsbyggnads- och infrastrukturprojekt påverkar trafiken till en

sådan grad att ökade köer föränleds, till exempel på kommunens huvudvägnät på Sicklaön och i de centrala delarna av Nacka.

### 4.3 Resandet post-Covid-19

Det senaste årets händelser kan fungera som katalysator för förändring i och av våra städer, särskilt i vårt sätt att arbeta. Handelskammarens har genomfört en undersökning för att ta reda på hur länets resvanor har förändrats av pandemin. Enligt deras undersökning uppger 80 procent av de tillfrågade att de före pandemin i princip aldrig arbetade hemifrån, vilket kan jämföras med att 55 procent av de tillfrågade nu arbetar hemifrån veckans samtliga dagar. Det visar sig finnas en stark längtan tillbaka till kontoret, dock med en efterfrågan på att kunna arbeta hemifrån då och då. Efter pandemin vill 70 procent arbeta på kontoret minst tre dagar i veckan, vilket landar i cirka 3,1 dagar i veckan. Samma medelvärde kan konstateras bland arbetsgivarna, även i Nacka kommun där mer än hälften av de anställda i Nacka kommun kan tänka sig jobba 2-3 dagar hemifrån efter pandemin.<sup>35</sup> Endast 15 procent av de tillfrågade stockholmarna tror att vi kan klara oss helt utan kontor, samtidigt som drygt hälften tror att kontoren kommer att användas på nya, annorlunda sätt efter pandemin. Det som saknas med att arbeta hemifrån är den personliga kontakten och dynamiken med arbetskamraterna, som går förlorad digitalt. Även tillhörighet är en viktig känsla, där företagskulturen är en aspekt som innan pandemin varit prioriterad, framförallt för de som är yngre eller nya på arbetsmarknaden. Trots att distansarbetet kan medföra känslor om isolering och ensamhet är produktiviteten däremot högre vid hemarbete, menad 60 procent av de tillfrågade i undersökningen. Sammantaget finns önskemål om ökad flexibilitet i arbetet, vilket kan få effekter på företeelser i staden som är kopplade till var och hur vi arbetar. Flexibiliteten kan få en viss effekt på arbetspendlingen i stort.

En liten förändring av beteendet hos en stor mängd individer kan ge stora utslag i den generella framkomligheten. Exempelvis om man ser till antalet stängningar av Södra länken på grund av trängsel under pandemiåret så har stängningarna minskat markant trots att mängden individer sett till dygnet har ökat och den totala restiden minskat. Så om trenden håller i sig eller till och med förstärks genom mer flexibla arbetstider så finns stora potentiella vinster för samhället att människor slutar att stå i kö på motorvägarna och istället kan använda sin tid till en mer givande fritid och även höja produktiviteten under arbetstid. Mindre köer ger i sin tur effekt på kollektivtrafiken som blir mer tillförlitlig och med det en ökad andel resande.

Före pandemin hade Stockholm en hög kollektivtrafikandel för resor till arbete, och kommer fortsatt vara en stark andel i vårt transportsystem. Undersökningen visar att nästan 8 av 10 av dem som reste kollektivt till jobbet före pandemin uppger att de också efter pandemin kommer att resa på detta sätt. Med de potentiellt nya vanorna behöver kollektivtrafiken utvecklas, för att så många som möjligt ska kunna och vilja resa kollektivt i vår stad. Sannolikt kommer en hög turtäthet under hela dagen behövas för att möjliggöra ett effektivt och bekvämt resande. Region Stockholm ser till exempel att resandet kommer att spridas mer över dygnet, jämfört med före pandemin vilket kan öka attraktiviteten av kollektivtrafiken där resenärerna får mer plats, bättre framkomlighet, snabbare resor och bättre service.<sup>36</sup>

---

<sup>35</sup> PULS-undersökning, Nacka kommun.

<sup>36</sup> Förändrade vanor efter pandemin – så påverkas arbetsplatserna och staden. Rapport från Stockholms handelskammare.



Trafikförvaltningens strategi för att vinna tillbaka kollektivtrafikresenärerna är att försöka stå redo med attraktiva erbjudanden anpassande efter förändrade förutsättningar, att till exempel fånga upp resenärer när de står i begrepp att skapa nya vanor. För att även locka de som efter pandemin är tveksamma till att återvända till kollektivtrafiken behövs nya, individanpassade tjänster. Utöver de aktiviteter som redan pågått under pandemin (anpassning av trafikutbudet, skyddsglas i bussar mm) så utforskar Regionen möjligheter att till exempel skapa ett anpassat biljettsortiment, utveckla mobilitetstjänster genom samverkan med externa aktörer, samarbeten med digitala återförsäljare och individualiserad kommunikation – allt för att möta den nya verkligheten.<sup>37</sup> Trafikförvaltningen i Region Stockholm menar dock att det är svårt att veta hur resvanorna kommer att ändras, men att ett möjligt utfall är att maxtimmen/-arna kan komma att spridas ut över tid eftersom många troligtvis inte kommer att arbeta mer flexibelt över tid.<sup>38</sup>

På längre sikt behöver en fortsatt utbyggnad ske av gång- och cykelvägar som ansluter till kollektivtrafik och stora målpunkter. En utbyggnad av cykelparkering vid kollektivtrafik behöver också ske, samt fortsatta satsningar på god vinterväghållning för cyklister och fotgängare. Vidare kan kommunen anpassa och se över parkeringsövervakning och avgifter, placera infartsparkeringar för bil på platser där de inte utarmar kollektivtrafiken utan snarare utgör ett komplement till denna, initiera mobilitetsprojekt och information till medborgare om möjlighet att resa hållbart. Fler exempel återfinns i framkomlighetsstrategin. Det finns inte en enskild åtgärd som löser alla problem, trafiksystemet är komplext, och likaså lösningarna. Men för att minimera effekterna av trafikpåverkan under byggtid, samt på längre sikt skapa en god framkomlighet och ett hållbart samhälle, är det viktigt att arbeta med alla olika delar ovan. Denna inriktning bör fortsätta likt tidigare, trots att fokus i den närmsta närtiden troligtvis ligger på att återhämta samhället efter pandemins effekter.

## ***Öppenhet och mångfald***

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

---

<sup>37</sup> Pandemins påverkan på trafiken idag och efter pandemin, Region Stockholm, 2021-04-21.

<sup>38</sup> Lena Hübsch, Trafikförvaltningen Region Stockholm, e-post, 2021-04-21.