

PM



Handläggare

Martin Pontén Röcklinger

E-post

martin.rocklinger@afconsult.com

Datum

2019-06-19

Projekt-ID

754112

Resandeprognos för Sicklaön 2040



Innehåll

1	Inledning.....	3
1.1	Syfte	3
2	Prognosmodell	4
2.1	Förutsättningar	4
2.2	Geografisk avgränsning.....	4
2.3	Områdesindelning och befolkningsdata	5
3	Kalibrerat nuläge.....	9
3.1	Resande med biltrafik	9
3.2	Resande med kollektivtrafik.....	11
4	Prognostiserat resande år 2040.....	12
4.1	Resande med biltrafik	12
4.2	Resande med kollektivtrafik.....	13
5	Koppling till tidigare arbete.....	16
5.1	Biltrafiktillväxt	16
5.2	Rimlighetsstyrning.....	18
	Bilaga 1: Befolkning och arbetsplatser.....	19



1 Inledning

Nackas befolkning kommer att öka kraftigt under de närmaste åren. Som en del av Stockholmsförhandlingen förlängs tunnelbanans blå linje till det blivande Mötesplats Nacka, som planeras bli huvudpunkt för en ny stadsdel samt en betydande bytespunkt för resande från Värmdö och östra Nacka.

De stora förändringar som planeras i området gör det nödvändigt med en samlad bild av framtidens resande i väg- och kollektivtrafiknäten. Denna utredning utgör en del av ett sådant underlag. Här beskrivs förutsättningar för och resultat av en prognos av det framtida resandet på Sicklaön med prognosår 2040. Resandet har prognostiserats med hjälp av Trafikverkets Sampers-system. Sampers är trafikslagsövergripande men har fokus på biltrafik och kollektivtrafik.

Prognosen har tagits fram av ÅF Infrastructure AB på uppdrag av Nacka kommun. Arbetet ersätter en tidigare framtagna trafikprognos för Sicklaön år 2030¹.

1.1 Syfte

Prognosens utgör ett uppdaterat underlag i Nackas planeringsarbete för Sicklaön, inte minst det pågående arbetet med Mötesplats Nacka. Den biltrafik som genereras i prognosen används som indata i en separat biltrafikmodell för Sicklaön², där ytterligare kalibrering och justering har utförts.

¹ Se PM *Rimlighetsstyrd resandeprognos och ej tillgodosedd reseefterfrågan Nacka 2030*, ÅF Infrastructure AB 2016

² Se PM *Förutsättningar mesosimulering trafikprognos 2040 Sicklaön*, M4Traffic AB 2019



2 Prognosmodell

2.1 Förutsättningar

Det framtida resandet har prognostiserats med hjälp av Trafikverkets Sampers-system. Sampers är trafikslagsövergripande och modellerar i princip allt personresande inom landet med hjälp av socioekonomiska data, transportutbud och liknande. Systemet har skapats utifrån nationella resvaneundersökningar i samarbete med forskare på bl.a. KTH:s centrum för transportstudier (CTS). Sampers har använts i den nationella infrastrukturplaneringen sedan tidigt 2000-tal.

Prognosen utgår från Trafikverkets s.k. basprognos publicerad i april 2018³. Basprognoserna uppdateras regelbundet och bygger dels på indata från etablerade källor (SCB, Regeringens långtidsutredning, Energimyndigheten, m.fl.), dels på liggande planer eller planförslag för transportsystemet, och dels på att nu beslutad trafikpåverkande politik genomförs. Det innebär bland annat att prognosen innehåller de investeringsåtgärder som ingår i nuvarande nationell plan för transportsystemet samt i Stockholms läns regionala transportplan, inklusive den blå tunnelbanelinjens förlängning till Nacka.

Efterfrågan på resande har beräknats med samma metoder och modeller som Trafikverket använder i 2018 års basprognos. Sampers version 3.4 har använts för alla efterfrågeberäkningar. Därefter har bilresandet runt Sicklaön kalibrerats med hänsyn till trafikräkningar.

2.2 Geografisk avgränsning

Sampers-systemet omfattar hela Sverige. I detta arbete används delmodellen för Stockholm och Mälardalen. Dessutom görs en avgränsning till Sicklaön för kalibreringen och för vidare arbete med trafiksimulering. Avgränsningen görs genom att skapa så kallade traversalmatriser med "portar" vid alla vägar ut från och in mot Sicklaön. Portarna är placerade vid Danviksbron, Södra länken, Lugnets Allé, Ältavägen, Saltsjöbadsleden, Saltsjöbadsvägen samt gamla och nya Skurubron (se figur 1).

³ Prognosen och dess förutsättningar beskrivs närmre i *Prognos för personresor 2040 – Trafikverkets basprognoser 2018*, Trafikverkets rapport 2018:089.



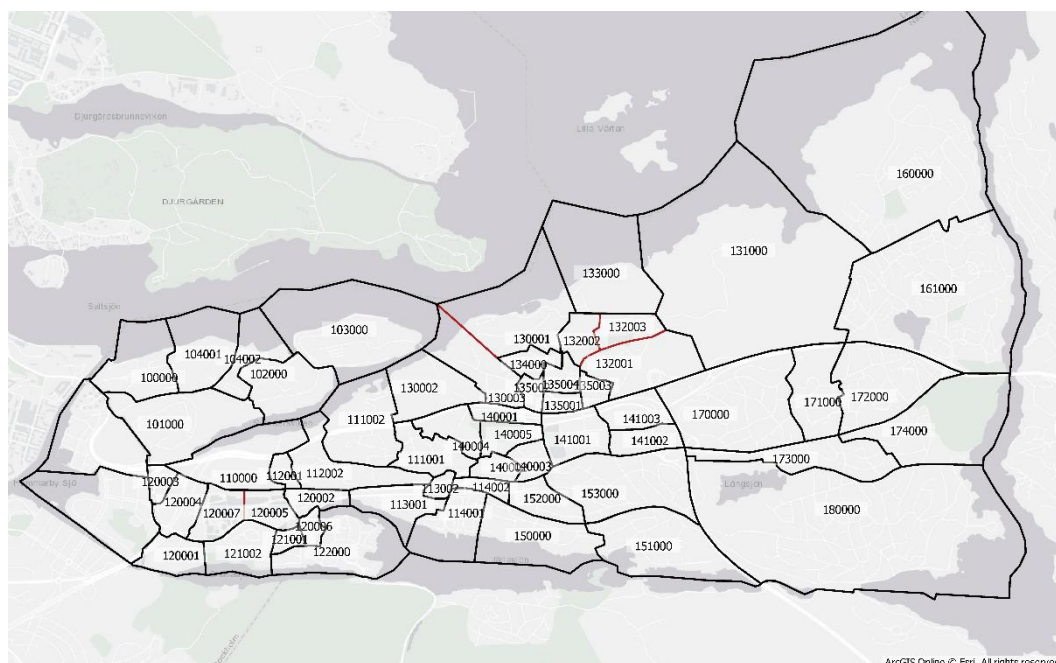
Figur 1: Översiktligt vägnät med portar för extern trafik markerade i rött.

2.3 Områdesindelning och befolkningsdata

Trafikverkets basprognos innehåller 25 områden inom Nacka kommun på Sicklaön, plus ytterligare två områden inom Stockholms stad. Denna indelning bedöms som alltför grov för att kunna ge en detaljerad bild av resandet och ruttvalet på lokal nivå. Syftet med att ha en detaljerad områdesindelning är att så rättvisande som möjligt koppla resandet till det lokala väg- och kollektivtrafiknätet.

I detta arbete har antalet områden på Sicklaön inom Nacka kommun ökats till 58 stycken (se figur 2). Den nya områdesindelningen består i huvudsak av Nacka kommuns nyckelkodsområden (Nyko-6). Kommunen har även tillhandahållit områdesuppdelat befolkningsdata för år 2018 och en befolkningsprognos för år 2040. Vissa områden har delats upp ytterligare. Kommunens befolkningsdata har då fördelats ut på de nya områdena med hänsyn till befintlig och framtida bebyggelse⁴.

⁴ De områden detta gäller är Jarlaberg (delad i Jarlaberg östra/västra/norra), Sickla (delad i Sickla östra/västra) samt Nacka Strand (delad i Nacka Strand och Vikdalen).



Figur 2: Områdesindelning med Nyko-nummer. Röda linjer representerar delade områden.

Befolkningsprognosen för 2040 baseras på ett högre bostadsbyggande än vad Trafikverkets basprognos innehåller (se tabell 1). Under den senaste tioårsperioden har den årliga befolkningstillväxten i Nacka kommun legat kring 1 700 personer. Framöver förväntas en betydligt högre tillväxttakt eftersom bostadsbyggandet kommer att vara mycket högt.

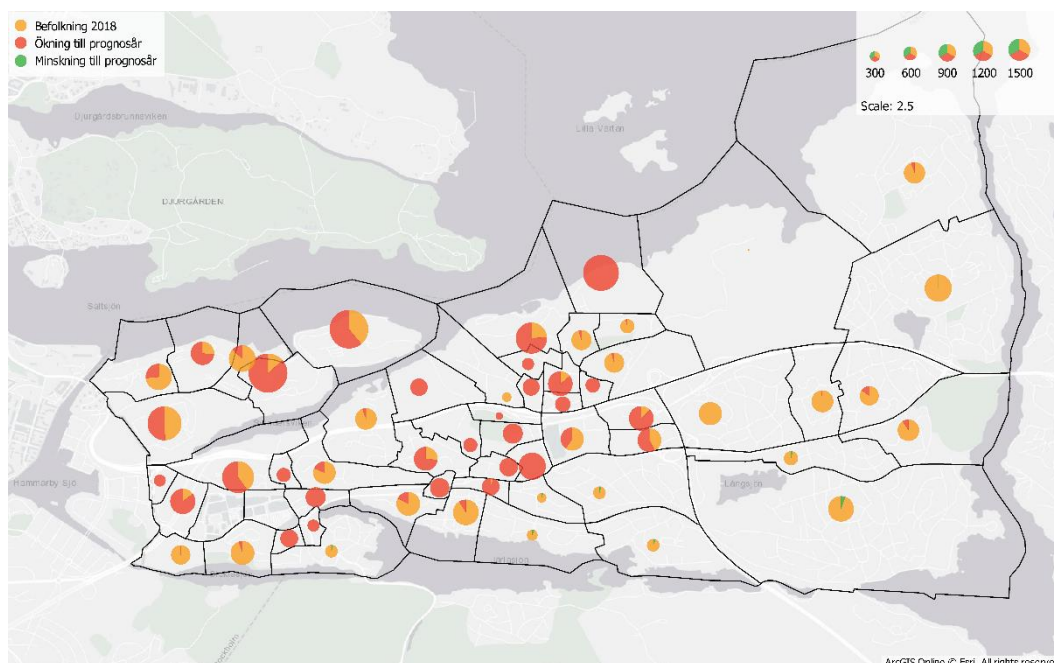
Prognosen för 2040 baserar på kommunens bostadsbyggnadsprognos från våren 2018. Bostadsbyggnadsprognosen sträcker sig dock endast till år 2035. Kommunen har därför gjort ett antagande om att ökningstakten 2035-2040 är densamma som år 2030-2035.

Befolkningsökningen är koncentrerad till västra halvan av Sicklaön (se figur 3). Indata för befolkning och arbetsplatser på områdesnivå redovisas i bilaga 1.

Antalet arbetsplatser per område baseras inte på en kommunal prognos, utan har beräknats utifrån arbetsplatserna i Trafikverkets basprognos med hänsyn till tillkommande befolkning samt områdets karaktär. Nyexploaterade områden har fått en arbetsplatsstruktur baserad på befintliga områden med liknande karakteristika.

Tabell 1: Antal invånare och arbetsplatser inom Nacka kommun på Sicklaön. Nulägesdata för 2018 jämfört med befolkning i Trafikverkets basprognos samt ny prognos för år 2040. Antalet arbetsplatser har beräknats utifrån kommunens befolkningsprognos.

	2018	Trafikverkets basprognos 2040	Ny prognos 2040
Befolkning	37 700	60 300	79 200
Arbetsplatser	21 600	29 900	44 800



Figur 3: Befolkningsförändring per område mellan 2018 och 2040.

Tabell 2 visar befolknings- och arbetsplatsdata på kommunnivå i Stockholms län. Totalt ökar befolkningen från nulägesmodellens 2,16 miljoner till 2,85 miljoner, en ökning på 32 %. Antalet arbetsplatser ökar med 37 % från 1,10 miljoner till 1,52 miljoner. Bilinnehavet per capita är detsamma för prognosåret som i nuläget.



Tabell 2: Befolkning, arbetsplatser och antal bilar per invånare⁵ enligt Trafikverkets basprognos 2040 (Nacka kommun uppdaterad med ökad befolkning på Sicklaön enligt ovan)

Kommun	Befolkning	Arbetsplatser	Bilnehav
Botkyrka	107 000	30 000	0,32
Danderyd	34 000	19 000	0,38
Ekerö	29 000	8 000	0,43
Haninge	109 000	34 000	0,36
Huddinge	131 000	54 000	0,32
Järfälla	116 000	39 000	0,36
Lidingö	47 000	15 000	0,35
Nacka	152 000	60 000	0,31
Norrtälje	75 000	28 000	0,50
Nykvarn	12 000	3 000	0,48
Nynäshamn	31 000	9 000	0,41
Salem	19 000	4 000	0,37
Sigtuna	59 000	36 000	0,38
Sollentuna	80 000	30 000	0,35
Solna	111 000	113 000	0,27
Stockholm	1 175 000	832 000	0,23
Sundbyberg	67 000	34 000	0,26
Södertälje	112 000	52 000	0,36
Tyresö	51 000	13 000	0,36
Täby	85 000	33 000	0,38
Upplands Väsby	54 000	21 000	0,36
Upplands-Bro	32 000	10 000	0,39
Vallentuna	40 000	10 000	0,43
Vaxholm	14 000	4 000	0,40
Värmdö	58 000	16 000	0,40
Österåker	49 000	12 000	0,43
Totalt	2 851 000	1 518 000	0,31

⁵ Personbilar i trafik exklusive bilar registrerade på privatperson och "privata företag" (t.ex. enskild firma och handelsbolag). Nacka, tillsammans med Solna och Stockholms kommun, har en särskilt hög andel fordon registrerade på aktiebolag och liknande bolagsformer. Dessa ingår inte i Sampers markanvändningsdata. Nackas bilnehav i denna tabell är därför lägre än i mycket annan statistik. För mer information, se PM Bilnehav i SAMS 2014, M4Traffic 2016.



3 Kalibrerat nuläge

En modell av nuläget med statistikår 2018 har tagits fram. Syftet med en nulägesmodell är att validera och kalibrera prognossystemets förmåga att beskriva resandet inom området samt att få kunskap om systemets styrkor och svagheter. Kalibreringen av nulägesmodellen lyfts sedan med till prognosåret.

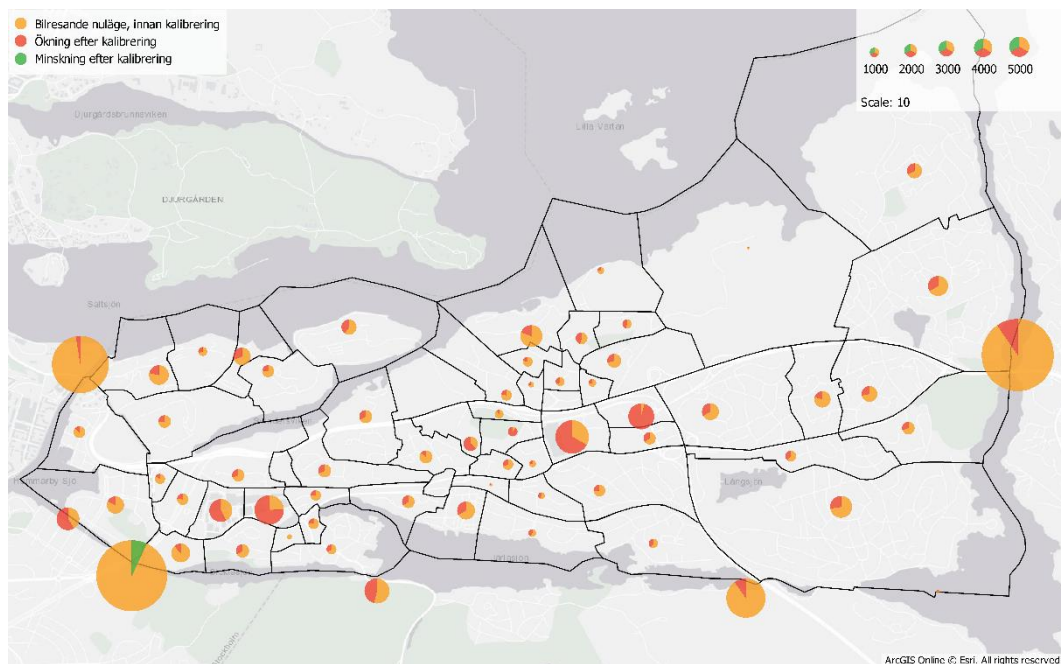
3.1 Resande med biltrafik

Vägtrafiken i modellen för nuläget har kalibrerats mot uppmätta trafikflöden. Nedan beskrivs de större justeringar som har gjorts av efterfrågematriserna i nulägesmodellen. Samtliga ändringar har gjorts med hänsyn till trafikräkningar och baserat på erfarenhet om modellens begränsningar. Justeringarna har gjorts genom en generell ökning av resandet i befintliga modellberäknade relationer⁶. Motsvarande justeringar har även gjorts i modellen för år 2040.

- *Ruttval Danvikstull/Södra länken:* Bilresor har flyttats från Södra länken till Danvikstull för att åtgärda felaktigt ruttval enligt uppmätta trafikflöden.
- *Södra Länken:* Trafikflödet via Södra länken har justerats ner efter avstämning mot uppmätta trafikflöden. De överskattade trafikflödena i modellen beror sannolikt på att modellen underskattar trängseln.
- *Korta resor:* Antalet korta resor inom Sicklaön har justerats upp. Detta eftersom Sampers enbart hanterar huvudresor och därmed underskattar de korta delresorna som exempelvis att hämta barn eller att göra inköp på vägen hem från jobbet.
- *Handelsresor:* Antalet resor till och från handelsplatsområdena Nacka Forum, Skvaltan och Sickla Köp kvarter har justerats upp eftersom Sampers underskattar denna typ av resor, särskilt för externa handelsplatser.
- *Nacka gymnasium och idrottsplats:* Eftersom Sampers inte modellerar hämta-/lämna-resor har trafik till och från Nacka gymnasium och den närliggande idrottsplatsen justerats upp efter trafikmätningar.

Resultatet av kalibreringen visas i figur 4. Totalt sett innebär kalibreringen en ökning av biltrafiken jämfört med det okalibrerade nuläget. Under morgonens och eftermiddagens högtrafikperioder minskar däremot trafiken på Södra länken och Danviksbron.

⁶ Till exempel har de korta resorna justerats upp genom att öka alla modellberäknade resor inom Sicklaön med 100 %. Handelsresorna och hämta-/lämna-resorna har behandlats på ett liknande sätt, men istället för en procentsats ökas varje område med samma antal resor både i nuläget och i prognosen.



Figur 4: Kalibrering av nuläget. Cirkelns area representerar totalt resande till och från området per dygn.

3.2 Resande med kollektivtrafik

Bussnätet på Sicklaön har uppdaterats för att på ett mer realistiskt sätt återspegla verkligheten än i basprognosen⁷. Det modellerade kollektivtrafikresandet visas i figur 5.



Figur 5: Modellerat kollektivtrafikresande år 2018. Antal resenärer per dygn, tusental.

⁷ Saltsjöbanans avstängning mellan Slussen och Henriksdal med tillhörande ersättningstrafik modellerades dock inte. Detta bedömdes ge en begränsad nytta för analysen i relation till arbetsinsatsen. Saltsjöbanan går därför hela vägen till Slussen med 2014 års trafikering i nulägesmodellen. Även Tvärbanans förlängning till Sickla saknas i nulägesmodellen.



4 Prognostiserat resande år 2040

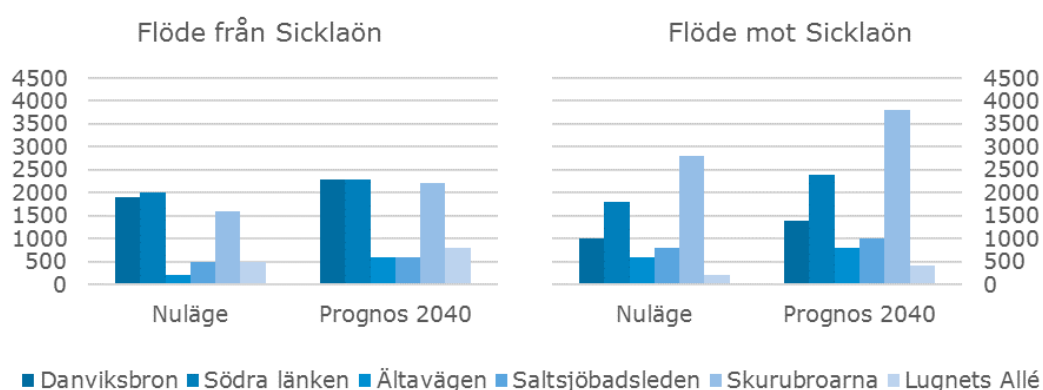
Som tabell 3 visar minskar den framtida biltrafikandelen på Sicklaön jämfört med det modellerade nuläget. Även biltrafikandelen i Värmdö kommun minskar till följd av den tillkommande tunnelbanan och kapacitetsrestriktionerna i biltrafiknätet. Däremot ökar inte kollektivtrafikandelen på Sicklaön, vilket beror på att en större andel av alla resor genomförs med gång eller cykel, till följd av den ökade förtätningen på ön. Sett i absoluta tal ökar antalet kollektivtrafikresor per person och dag något, medan biltrafikresandet per person minskar.

Tabell 3: Andelen bil-, kollektiv-, respektive gång- och cykeltrafik av allt privat resande i nulägesmodellen och prognosen för år 2040.

	Bil 2018	Koll 2018	GC 2018	Bil 2040	Koll 2040	GC 2040
Stockholms innerstad	12%	40%	48%	11%	41%	48%
Stockholms kommun	19%	45%	36%	17%	43%	40%
Solna	24%	43%	33%	23%	42%	35%
Sundbyberg	23%	42%	36%	21%	42%	37%
Lidingö	34%	36%	30%	33%	38%	29%
Värmdö	38%	29%	34%	35%	30%	35%
Nacka, Sicklaön	29%	43%	29%	27%	42%	31%
Nacka exkl. Sicklaön	36%	34%	30%	34%	37%	29%

4.1 Resande med biltrafik

Den kalibrering som utfördes för nulägesåret har förts över till prognosen för 2040. I samband med det har ruttvalet mellan Danviksbron och Södra länken justerats något. Biltrafiken över samtliga vägar in i och ut ur Sicklaön ökar jämfört med det kalibrerade nuläget (se figur 6).

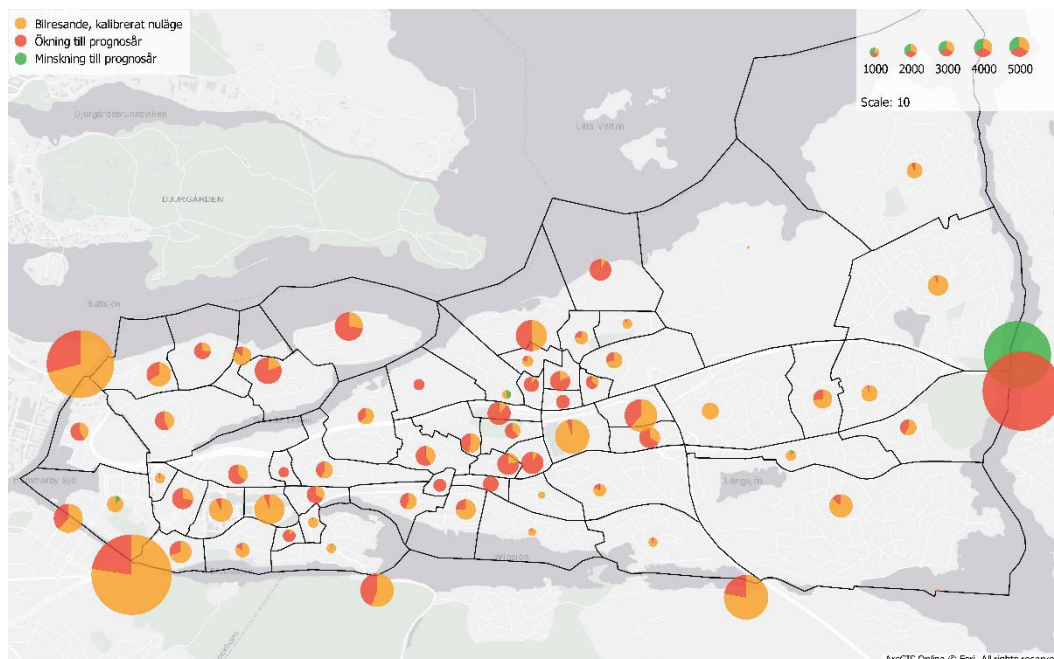


Figur 6: Vägtrafikflöde på lederna ut från respektive in mot Sicklaön. Antal fordon under morgonens maxtimme. Trafik i nulägesmodellen respektive prognos för 2040.

Under eftermiddagens högtrafiktimme överskrider Södra länkens praktiska kapacitet i östlig riktning. I prognosen har den ett flöde på 3 200 fordon per timme medan den i nuläget har ett kapacitetstak på 2 500-2 700 fordon per timme⁸. Tillåts en kapacitetsökning på 10 %, så som gjordes i västlig riktning i den rimlighetsstyrda prognosen för år 2030 (se avsnitt 5.1), landar det framtida kapacitetstaket på 2 800-

⁸ Enligt diskussion med Trafik Stockholm.

3 000 fordon per timme. Flödet per timme är alltså 200-400 fordon högre än vad som är rimligt att anta, vilket bör beaktas i analyser gjorda med prognosen som grund.



Figur 7: Ökning av bilresande mellan kalibrerat nuläge och 2040. Cirkelns area representerar totalt resande till och från varje område per dygn. Ändringen på Skurubroarna beror framför allt på ändrat ruttval från gamla till nya Skurubron.

4.2 Resande med kollektivtrafik

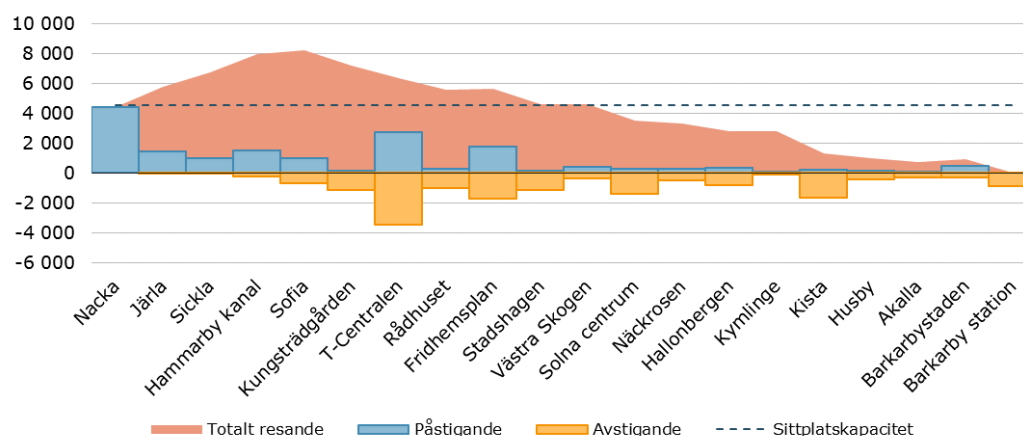
Det kollektiva resandet ökar kraftigt både till, från och genom Sicklaön. Den utbyggda Blå linjen mellan Nacka och Barkarby får ett mycket högt kapacitetsnyttjande i båda riktningar.

Med femminuterstrafik är den maximala belastningen, vid Sofia, i nivå med dagens resande på den starkast belastade delen av Röda linjen. Sittplatsanvändningen är då 180 %. Redan när tunnelbanevagnen lämnar station Nacka är sittplatsanvändningen under morgonens maxtimme 97 %.

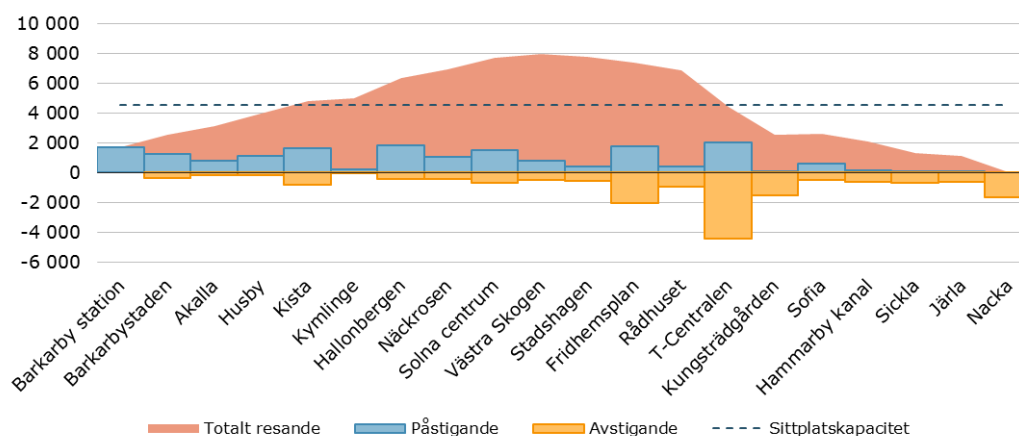
Tunnelbanans tekniska kapacitet är ungefär 300 % av sittplatskapaciteten per vagn. De siffror som redovisas här är ett snitt över alla vagnar, i alla tåg, under en timme – i verkligheten varierar trängseln kraftigt under en sådan period, varför den tekniska kapaciteten inte uppnås mer än under korta perioder.



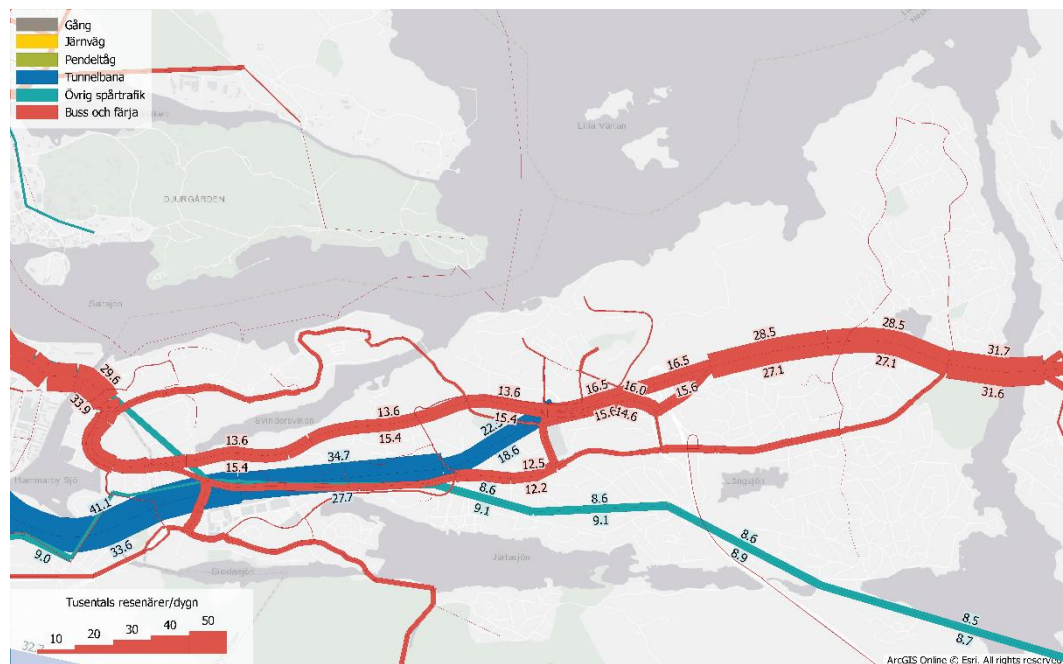
PM



Figur 8: Profil för tunnelbanelinjen i riktning från Nacka med femminuterstrafik på tunnelbanan. Resenärer under förmiddagens maxtimme.



Figur 9: Profil för tunnelbanelinjen i riktning mot Nacka med femminuterstrafik på tunnelbanan. Resenärer under förmiddagens maxtimme.



Figur 10: Modellerat kollektivtrafikresande år 2040. Antal resenärer per dygn, tusental.



5 Koppling till tidigare arbete

På uppdrag av Nacka kommun har ÅF tidigare tagit fram en prognos för Sicklaön med i princip samma metodik som används här. Det finns dock ett antal betydande skillnader mellan dessa prognoser.

Både för den tidigare framtagna prognosen och för detta arbete är grunden Trafikverkets Sampers-system. Sampers får med jämna mellanrum uppdateringar i form av buggfixar, ändrade metodiker, nya prognosförutsättningar och liknande. I samband med uppdateringarna släpper Trafikverket nya basprognoser som ska ligga till grund för allt planeringsarbete som påverkar det statliga transportnätet. Det tidigare arbetet baserades på Trafikverkets basprognos version 2014-04-01. Detta arbete baseras på basprognos version 2018-04-01.

Den mest uppenbara skillnaden mellan Trafikverkets dessa två versioner gäller vilka år som används för indata om befolkning, socioekonomi, trafiknät med mera. Tidigare användes prognosår 2030. Numera används prognosår 2040.

5.1 Biltrafiktillväxt

Den nyaste basprognosen uppvisar en lägre biltrafikökning än tidigare prognoser. Trafikverket redovisar prognostiserad trafiktillväxt (ökning av totalt trafikarbete med personbil) i Stockholms län som:

- Basprognos 2014-04-01: 1,9 % per år mellan 2010 och 2030
- Basprognos 2018-04-01: 1,4 % per år mellan 2014 och 2040

Den nedjusterade biltrafiken innebär att det modellberäknade nulägets trafikflöde har en bättre överensstämmelse mot verkligheten, framförallt i Saltsjö-Mälarsnittet och innerstadssnittet. Det får också till följd att prognosårets biltrafik ökar betydligt mindre i nyare basprognoser än innan justeringen gjordes, samtidigt som kollektivtrafikflödena ökar något mer än tidigare. Detta påverkar jämförbarheten mellan den traditionella prognos som tas fram i detta arbete och den som togs fram i samband med den rimlighetsstyrda prognosen för år 2030.

Den lägre tillväxten beror på en rad olika faktorer:

Ny beräkningsmetod för framtida bilinnehav

Tidigare räknades bilinnehavet upp i en separat prognosmodell. Enligt den modellen ökade bilinnehavet per capita med runt 40 % mellan nuläge och prognosår. Nu hålls istället bilinnehavet per capita oförändrat mellan nuläge och prognosår. Sampers gör en relativt stark koppling mellan tillgång till bil och användning av bil. Ett minskat bilinnehav per capita innebär därför minskat bilresande.⁹

Mer finmaskigt vägnät

Vägnätet har gjorts om från grunden med hjälp av uttag från den statliga Nationella vägdatabasen. På Sicklaön syns det framförallt på Lugnets Allé, som inte fanns i tidigare prognoser. Den vägen tar en del trafik som i 2030-vägnätet använde Södra länken.

Parkeringsfördröjning för Stockholm med omnejd

En fördröjning på bilresor med mål nära Stockholms innerstad infördes för att kalibrera flödet mot innerstaden. Tidigare har Sampers uppvisat ett för högt biltrafikflöde över innerstadssnittet jämfört med verkliga räkningar, och för lågt kollektivtrafikflöde. I basprognosen för 2040 har fördröjningen ökat till 12 min i innerstaden och 2 min i

⁹ Se PM *Känslighetsanalys med alternativa bilinnehavsprognoser 2030*, Trafikverket 2013

ytterområden, vilket inkluderar västra Sicklaön (se figur 11). Fördröjningen är menad att spegla ökad restid och/eller reskostnad till följd av begränsade parkeringsmöjligheter. Följden av åtgärden är att resor fördelas om från biltrafik till kollektivtrafik samt att bilresor flyttar från innerstaden till andra målpunkter.

Ändrade matriser för lastbilar och personbilar i yrkestrafik

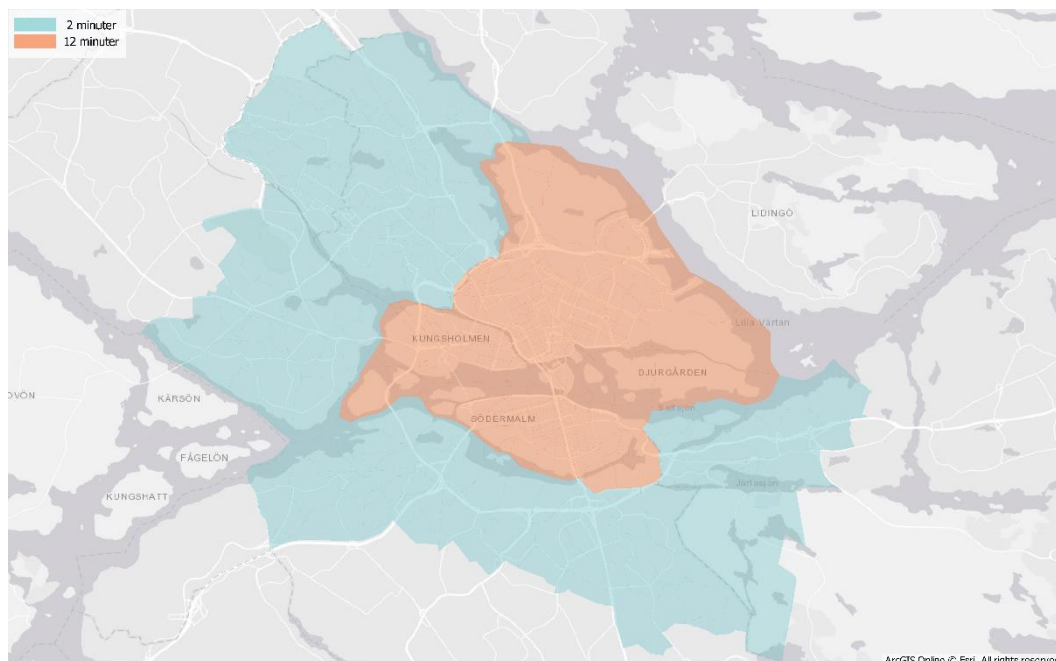
Sampers prognostiserar inte yrkestrafik, men tar hänsyn till den i form av fasta matriser som påverkar framkomligheten för persontrafiken. De matriserna har uppdaterats från mellan basprognos 2014-04-01 till 2018-04-01.

Resultatet av de nya godsmatriserna är ett ökat flöde av yrkestrafik på Södra Länken och Skanstullsbron. I basprognos 2014-04-01 var flödet cirka 22 000 fordon/dygn totalt på båda länkarna. I basprognos 2018-04-01 är samma flöde cirka 33 000 fordon/dygn.

Ny fördelning av trafiken över dygnet

I Sampers Stockholmsmodell delas biltrafiken upp på fyra perioder: förmiddagens maxtimme, eftermiddagens maxtimme, en timme under lågtrafik med trängselskatt samt en timme under trängselskattsfri period. Sampers prognostiserar dock bara den totala resefterfrågan per dygn. Fördelningen över dygnet sker genom fasta timandelar, det vill säga att en viss andel av biltrafiken fördelas till varje period. Fördelningen varierar beroende på bland annat resärende.

Mellan Trafikverkets basprognos 2014-04-01 och 2018-04-01 har denna fördelning över dygnet förändrats. Andelen dygnstrafik som fördelas ut på den trängselskattsfria perioden har ökat, medan de övriga tre perioderna har fått motsvarande minskning. Störst minskning har skett för förmiddagstimmarna, som är de med störst relevans för detta arbete. En del av den minskade förmiddagstrafik som redovisas i denna rapport beror alltså på att trafiken har fördelats om över tid.



Figur 11: Parkeringsfördröjning för biltrafik, prognosår 2040.



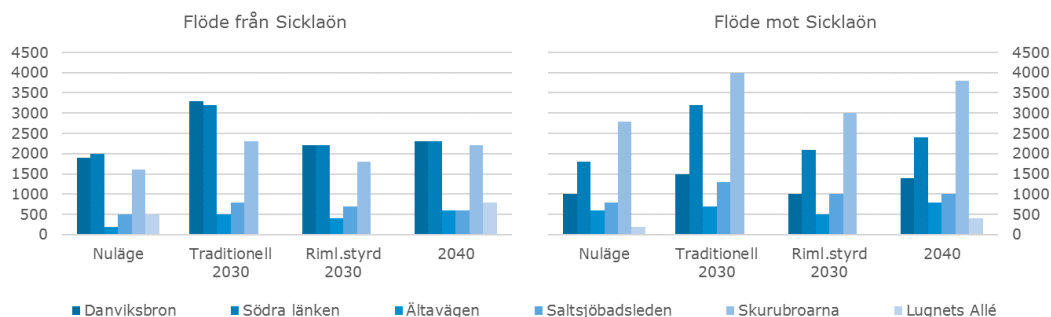
5.2 Rimlighetsstyrning

I det tidigare arbetet med Nackas prognos för år 2030 togs det först fram en "traditionell" prognos där Trafikverkets basprognos uppdaterades med nya förutsättningar vad gäller markanvändning, trafiknät o dyl. Denna uppvisade ett biltrafikflöde på Danviksbron och Södra länken som långt översteg vad som bedömdes vara praktiskt möjligt.

I den traditionella prognosen för år 2030 passerade 3 300 fordon Södra länken i riktning ut från Sicklaön under förmiddagens maxtimme. Realistiskt sett bedömdes det osannolikt med ett flöde över 2 000 fordon per timme på grund av begränsningar i Södra länkens kapacitet såväl som kapaciteten i omkringliggande vägnät, exempelvis Essingeleden¹⁰.

Med anledning av ovanstående togs det fram en kompletterande prognos, kallad "rimlighetsstyrd" eftersom det huvudsakliga målet var att hålla vägtrafiken på en nivå som inte var orealistiskt hög. För att ta höjd för eventuella kapacitetsförbättringar – till följd av framtida effektiviseringar i vägsystem och trafikstyrning, smartare fordon och liknande – tilläts flödet västerut på Södra länken öka till 2 200 fordon/h i den rimlighetsstyrda prognosen.

I och med de förändringar som har diskuterats i föregående avsnitt har Trafikverkets basprognos i princip fått motsvarande styrning. Särskilt den införda parkeringsfördröjningen och det mer verklighetsanpassade bilinnehavet leder till en mycket lägre prognostiserad ökning av biltrafiken runt Stockholm. Detta syns tydligt i figur 12 nedan.



Figur 12: Vägtrafikflöde på lederna ut från respektive in mot Sicklaön. Antal fordon under morgonens maxtimme. Trafik i nulägesmodellen, prognos för 2040 samt tidigare framtagna prognoser för 2030. Lugnets Allé finns med i detta arbete men ingick inte i det tidigare arbetet med prognos för år 2030.

¹⁰ Resonemanget beskrivs mer utförligt i PM Rimlighetsstyrd resandeprognos och ej tillgodosedd reseefterfrågan Nacka 2030, ÅF Infrastructure AB 2016



Bilaga 1: Befolkning och arbetsplatser

Namn	Nyko	Befolkning	Befolkning	Skillnad
		2018	2040	
Danviken	100 000	1 520	2 070	550
Henriksdalsberget	101 000	1 730	3 500	1 770
Finnberget	102 000	620	4 590	3 970
Kvarnholmen	103 000	1 750	4 500	2 750
Finnboda	104 001	440	1 650	1 210
Finnboda varv	104 002	1 830	2 100	270
Alphyddan	110 000	1 210	3 040	1 830
Birkaområdet	111 001	450	1 700	1 250
Talliden	111 002	1 300	1 380	80
Svindarsberg	112 001	0	590	590
Finntorp	112 002	1 240	1 530	290
Ekudden	113 001	1 380	1 670	290
Järla stationsområde	113 002	0	1 140	1 140
Järla sjö	114 001	1 780	1 960	180
Rotorfabriken	114 002	40	920	880
Sickla strand	120 001	1 100	1 110	10
Sodafabriken	120 002	20	1 200	1 180
Klinten	120 003	0	420	420
Nobelberget	120 004	280	1 900	1 620
Sickla östra	120 005	0	0	0
Planja sydost	120 006	0	420	420
Sickla västra	120 007	0	0	0
Planja sydväst	121 001	0	960	960
Tallbacken	121 002	1 600	1 690	90
Nysätra	122 000	490	470	-20
Nacka Strand	130 001	710	2 940	2 230
Ryssberget	130 002	0	880	880
Vikdalen	130 003	260	260	0
Nyckelviken	131 000	10	10	0
Jarlaberg östra	132 001	1 120	1 180	60
Jarlaberg västra	132 002	1 120	1 180	60
Jarlaberg norra	132 003	560	590	30
Bergs gård	133 000	0	3 840	3 840
Nacka Strand södra	134 000	0	440	440
Mötesplats Nacka	135 001	0	710	710
Östra Vikdalen	135 002	0	860	860
Jarlaberg södra	135 003	0	630	630
Enspännarvägen	135 004	250	1 800	1 550
Järlahöjden bildningskvarteren	140 001	0	160	160
Järla skola	140 002	0	1 000	1 000
Nya gatan	140 003	0	2 200	2 200
Järlahöjden idrottskvarteren	140 004	0	600	600



<i>Namn</i>	<i>Nyko</i>	<i>Befolkning 2018</i>	<i>Befolkning 2040</i>	<i>Skillnad</i>
<i>Järlahöjden parkkvarteren</i>	140 005	0	1 180	1 180
<i>Nacka Centrum</i>	141 001	960	1 600	640
<i>Skvaltán södra</i>	141 002	720	1 700	980
<i>Skvaltán norra</i>	141 003	230	1 800	1 570
<i>Södra Lillängen</i>	150 000	350	330	-20
<i>Södra Storängen</i>	151 000	490	460	-30
<i>Norra Lillängen</i>	152 000	270	260	-10
<i>Norra Storängen</i>	153 000	500	480	-20
<i>Duvnäs Utskog</i>	160 000	1 270	1 340	70
<i>Skuru</i>	161 000	2 210	2 200	-10
<i>Skogalund</i>	170 000	1 620	1 610	-10
<i>Nacka sjukhus</i>	171 000	1 410	1 430	20
<i>Ektorp</i>	172 000	940	1 100	160
<i>Ekängen</i>	173 000	610	590	-20
<i>Saltängarna</i>	174 000	1 250	1 370	120
<i>Saltsjö-Duvnäs</i>	180 000	2 090	1 990	-100
<i>Summa befolkning</i>		<i>37 720</i>	<i>79 180</i>	<i>41 460</i>



Namn	Nyko	Arbetsplatser	Arbetsplatser	Skillnad
		2018	2040	
Danviken	100 000	650	930	280
Henriksdalsberget	101 000	160	550	390
Finnberget	102 000	270	760	490
Kvarnholmen	103 000	40	2 060	2 020
Finnboda	104 001	190	760	570
Finnboda varv	104 002	780	960	180
Alphyddan	110 000	140	310	170
Birkaområdet	111 001	180	540	360
Talliden	111 002	510	630	120
Svindensberg	112 001	0	270	270
Finntorp	112 002	490	700	210
Ekudden	113 001	80	630	550
Järla stationsområde	113 002	0	430	430
Järla sjö	114 001	380	800	420
Rotorfabriken	114 002	20	770	750
Sickla strand	120 001	290	320	30
Sodafabriken	120 002	590	1 000	410
Klinten	120 003	590	350	-240
Nobelberget	120 004	590	1 590	1 000
Sickla östra	120 005	1 620	1 780	160
Plania sydost	120 006	590	350	-240
Sickla västra	120 007	1 620	1 780	160
Plania sydväst	121 001	0	180	180
Tallbacken	121 002	250	310	60
Nysätra	122 000	60	50	-10
Nacka Strand	130 001	1 610	2 690	1 080
Ryssberget	130 002	0	160	160
Vikdalen	130 003	490	90	-400
Nyckelviken	131 000	0	0	0
Jarlaberg östra	132 001	90	270	180
Jarlaberg västra	132 002	90	270	180
Jarlaberg norra	132 003	90	140	50
Bergs gård	133 000	250	700	450
Nacka Strand södra	134 000	620	400	-220
Mötesplats Nacka	135 001	0	560	560
Östra Vikdalen	135 002	140	680	540
Jarlaberg södra	135 003	280	500	220
Enspännarvägen	135 004	230	1 500	1 270
Järlahöjden bildningskvarteren	140 001	170	2 770	2 600
Järla skola	140 002	580	2 350	1 770
Nya gatan	140 003	250	1 840	1 590
Järlahöjden idrottskvarteren	140 004	580	1 410	830
Järlahöjden parkkvarteren	140 005	80	370	290
Nacka Centrum	141 001	1 450	1 590	140



<i>Namn</i>	<i>Nyko</i>	<i>Arbetsplatser 2018</i>	<i>Arbetsplatser 2040</i>	<i>Skillnad</i>
<i>Skvaltan södra</i>	141 002	390	1 340	950
<i>Skvaltan norra</i>	141 003	100	1 260	1 160
<i>Södra Lillängen</i>	150 000	70	100	30
<i>Södra Storängen</i>	151 000	100	130	30
<i>Norra Lillängen</i>	152 000	60	80	20
<i>Norra Storängen</i>	153 000	100	140	40
<i>Duvnäs Utskog</i>	160 000	280	260	-20
<i>Skuru</i>	161 000	310	290	-20
<i>Skogalund</i>	170 000	430	400	-30
<i>Nacka sjukhus</i>	171 000	1 090	1 560	470
<i>Ektorp</i>	172 000	700	620	-80
<i>Ekängen</i>	173 000	170	170	0
<i>Saltängarna</i>	174 000	160	670	510
<i>Saltsjö-Duvnäs</i>	180 000	570	680	110
<i>Summa arbetsplatser</i>		21 580	44 770	23 190