

2022-07-15

TJÄNSTESKRIVELSE
Dnr NTN 2016/405

Natur- och trafiknämnden

Uppföljning av framkomligheten i Nacka för år 2021

Förslag till beslut

Natur- och trafiknämnden noterar informationen till protokollet.

Sammanfattning av ärendet

Uppföljningen av restider och framkomligheten i Nacka och länet grundar sig i kommunens strategi Framkomlighet i Nacka från 2016 som beskriver strategi och verktyg för att skapa en pålitlig och förutsägbar framkomlighet i trafiksystemet med prioritet för gående, cyklister och kollektivtrafik. Sedan 2017 har Nacka kommun rapporterat årligen, och nu har en sjätte uppföljningsrapport sammanställts.

Användning och restider har följts upp för buss, pendelbåt och bil. Nackas resenärer har likt det föregående året påverkats till stor del av effekterna av Covid-19 även om påverkan sammantaget varit minde 2021 än 2020. Antalet arbetsresor och resor totalt har ökat jämfört med 2020.

Delar av resestatistiken för kollektivtrafiken ligger ett år efter i rapporteringen, därför är det först nu i uppföljningsrapport för 2021 som antalet påstigande i kollektivtrafiken under pandemins kan redovisas. Som väntat sjönk antalet resenärer rejält 2020. Men trenden för kollektivtrafiken 2021 och början av 2022 visar på en viss återhämtning och nivån under 2022 antyder att en återhämtning till nivåer innan pandemi tycks vara möjlig. Det är en fortsatt utmaning att andelar och ökningstakt som innan pandemin.

För vägtrafiken syns en generell ökning jämfört med 2020. Samtidigt ligger de flesta nivåerna lägre än 2019, d.v.s. innan pandemin. I stort kan de jämföras med siffrorna 2016. Med tiden är det väldigt troligt att vi kommer tillbaka till ett resmönster som det innan pandemin.

Kommunens ansvar för att tillförsäkra en god framkomlighet för medborgarna är fortsatt av stor vikt. För att minimera effekterna av trafikpåverkan under byggtid, samt på sikt skapa en god framkomlighet och ett hållbart samhälle, är det viktigt att arbeta förlöpande och parallellt med analyser, uppföljningar och trimningar av trafiksystemet. Denna inriktning bör fortsätta likt tidigare.

Ärendet

Uppföljningen av restider och framkomligheten i Nacka och länet grundar sig i kommunens strategi Framkomlighet i Nacka som beskriver strategi och verktyg för att skapa en pålitlig och förutsägbar framkomlighet i trafiksystemet med prioritet för



gående, cyklister och kollektivtrafik. Verktøygen kan kategoriserast under rubrikerna styra, kommunisera, trimma, bygga, samordna samt externa faktorer/externa aktörer. Strategin antogs av kommunfullmäktige i september 2016. I samband med antagandet av framkomlighetsstrategin oppdrog kommunstyrelsen att komplettera oppfølgingen av strategin med en årlig redovising av dels faktisk restid till viktiga målpunkter, dels de åtgärder som Nacka önskar att andra aktörer vidtar ved varje givet tillfälle for att öka framkomligheten for Nackaborna. En första rapport for att ta fram startmåtingar och peka ut sträckor togs fram under 2017 och nu har en sjunde oppfølging rapport sammanställt.

Delar av resestatistiken for kollektivtrafiken ligger ett år efter i rapporteringen, därför är det først i oppfølging rapport for 2021 som antalet påstigande i kollektivtrafiken under pandemien redovisas. Som ventat sjönk antalet resenärer rejält, antalet påstigande kollektivtrafikresenärer en vintervardag i Nacka sjönk med 32 procent jämfört med 2019.

Med data från folkhälsomyndigheten kan en trend for kollektivtrafiken for 2021 och början av 2022 utläsas. Den visar på en viss återhämtning och nivån under 2022 antyder att en fullständig återhämtning till nivåer likt innan pandemien tycks vara möjlig. For pendelbåttrafiken presenteras data for påstigande ved bryggor i Nacka under 2021 och det går att utläsa att det allt jämnt är ett populært färdmedel bland Nackaborna. For linje 80 ökade antalet påstigande på bryggor i Nacka med 10 procent, populärast är bryggan i Nacka strand med cirka en kvarts million påstigande totalt under 2021.

Den oppfølging av restider for buss som vanligvis gjennomføres for ett urval reserelationer utgår i framkomlighetsrapporten for 2021 på grund av problem med leverans av data. Restiderna kommer att føljas opp når det är möjligt och antingen inkluderas i form av en oppdatering av oppfølging rapporten for 2021 eller i oppfølging rapporten for 2022. For båt är restiderna stabila over tid, den største restidpåverkan är antal påstigande ved varje brygge.

For bil føljs restiderna årligen opp for resor mellom Nacka till Norrtull og Nacka till Kista. Sett till dygnet så är restiderna 2021 i dessa relationer ungefär mellom restiderna for 2016 og 2017. Sett till restid over dygnet är tiden snarlik 2020 medan tiden i morgonrusningen økat. Tiderna i morgonrusning liknar tiderna 2016 og är fortfarande lägre än restiderna 2019. For resor från Nacka till city går det jämført med 2019 fortsatt snabbare att resa i morgonrusningen från Saltsjöbaden, från Älta är restiden identisk medan den økat något från Orminge. Den enskilt største faktorn som kan forklara nedgangen i restider är den under måterioden rådande pandemien.

Nacka kommun är fortfarande starkt beroende av vad som hender i det regionala trafiksystemet for att kommunens egne trafikanter ska komma fram. Stora lettnader har märkts till följd av Norra länkens färdigstillande og i takt med att eksempelvis Slussen öppnat. Vidare har införandet av förändrad trängselskatt i januar 2016 fortsatt effekt. Trafikflødet i Södra länken økar og är ett av få snitt som har høgre fløden än innan



pandemin. Det leder till ett mer störningskänsligt system. Under 2021 har antalet stängningar och stängningsminuter i Södra länken legat i samma nivå som första pandemiåret 2020, då det sjönk markant jämfört med 2019. Av totalt 30 stängningar under 2021 gjordes 28 i samband med olycka eller annan incident nedströms i Årstatunneln, en på grund av "oförklarlig" kö och en till följd av ett kraftigt regn som sänkte trafiktempot.

Nackaborna har likt det föregående året till stor del påverkats av effekterna av Covid-19, även om påverkan sammantaget varit mindre 2021 än 2020. Antalet arbetsresor och resor totalt har ökat jämfört med 2020, och en generell ökning syns gällande vägtrafikmängderna. Samtidigt ligger de flesta nivåerna lägre än 2019, d.v.s. innan pandemin. I stort kan de jämföras med siffrorna 2016. För biltrafiken är det väldigt troligt att vi kommer tillbaka till ett resmönster som liknar det innan pandemin. Samtidigt kan andra påverkande faktorer än pandemin spela in som är svåra att förutse. Händelser under våren 2022 såsom inflation, krig och bränslekris ger en signal om andra aspekter som kan påverka hur ofta och på vilket sätt Nackaborna väljer att resa. Andelen kollektivtrafikresenärer tycks öka igen men det är en fortsatt utmaning att andelar och ökningstakt som innan pandemin.

En skillnad mot innan pandemin är den ökade flexibiliteten kopplat till arbetet, och till följd av det arbetsresorna. Även om en stor återgång skett till arbetsplatserna kommer flexibiliteten bestå för många Nackabor. Den har positiva följder på trafiksituationen i form av färre resor totalt och mindre toppar i maxtimmarna, d.v.s. färre bilar när det är som flest bilar i morgon- och eftermiddagsrusningen. Den kan också göra det enklare för Nackaborna att parera planerade eller oplanerade störningar i trafiken. Samtidigt blir det en större utmaning att förutse trafiken i takt med att resmönster förändras och det kan bli svårare att på förhand inse var flaskhalsar i vägnätet kan uppstå.

Utöver pandemin har projekt både utanför och inom kommunens gränser påverkat framkomligheten för samtliga trafikslag. Utbyggnationerna som pågått på västra Sicklaön har under 2021 orsakat framkomlighetsproblematik, vilket fortsatt kommer påverka framkomligheten under kommande år.

Kommunens ansvar för att tillförsäkra en god framkomlighet för medborgarna fortsätter. *Trafikföringsprinciper under byggtid* är en förutsättning för att klara detta. Principerna är utformade för att gynna kapacitetsstarka färdmedel och få med framkomlighetsperspektivet i ett tidigt skede inom varje stadsutvecklingsprojekt. 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 planeringsskedet som i senare projektskedet och kan bli avgörande för framkomligheten på specifika platser. Minst lika viktigt är dialogen och kommunikationen med Nackaborna.

Det finns inte en enskild åtgärd som löser alla problem, trafiksystemet är komplext, och likaså lösningarna. För att minimera effekterna av trafikpåverkan under byggtid, samt på



längre sikt skapa en god framkomlighet och ett hållbart samhälle, är det viktigt att fortsatt analysera, följa upp och hitta möjliga trimningar i systemet. Denna inriktning bör fortsätta likt tidigare.

Ekonomiska konsekvenser

Uppföljningen av framkomlighetsstrategin ger inga omedelbara ekonomiska konsekvenser. Allt eftersom byggandet inom kommunen fortskrider ökar behovet av att se hur framkomligheten påverkas. Ekonomiska medel har krävts och kan fortsatt komma att behövas för exempelvis kapacitetsstudier och utredningar. Samhällsekonomiskt är denna typ av analyser troligen ändå lönsamma, då kostnader för köer och trängsel kan minimeras. Merparten av kostnaderna ingår i stadsbyggnadsprojekten, men delar ingår i kommunens roll som huvudman för det egna vägnätet.

Konsekvenser för barn

Uppföljningen av framkomlighetsstrategin medför i sig inga konsekvenser för barn.

Handlingar i ärendet

Bilaga 1. Uppföljning av framkomligheten i Nacka för år 2021, 2022-07-15

Ulrika Haij
Bitr. trafik- och fastighetsdirektör
Trafikenheten

David Solvin
Trafikplanerare
Trafikenheten