

2023-05-31

TJÄNSTESKRIVELSE

Dnr: NTN-2016-00405

## Uppföljning av framkomligheten i Nacka

### Förslag till beslut

Natur- och trafiknämnden noterar informationen till protokollet.

### Sammanfattning av ärendet

År 2022 har delvis fortsatt präglats av följeffekterna av pandemin med förändrade resandenivåer och ändra resmönster. Samtidigt ser vi en återgång i trafikflöden till 2019 års-nivåer, innan pandemins start. Konsekvenserna av det ekonomiska världsläget påverkar primärt Regionen och kollektivtrafikens resurser och möjlighet till förbättringar.

Som väntat har antalet påstigande i kollektivtrafiken i länet sjunkit rejält, men i Nacka ser vi en marginell ökning mellan åren 2020 och 2021, och vi ser tendenser till ökning under 2022 och 2023 avseende antalet bussresenärer. För pendelbåttrafiken presenteras data för påstigande vid bryggor i Nacka under 2022 och det går att utläsa att det allt jämnt är ett populärt färdmedel bland Nackaborna. För linje 80 ökade antalet påstigande på bryggor i Nacka med 40 procent.

Restiderna för biltrafiken 2022 ökar totalt i Stockholms län och trafikbelastningen fortsätter att öka i snitt över tid. För Nacka fortsätter Södra länken vara en kapacitetsstark koppling för Nacka in mot City. Den allmänna belastning i Södra länken har totalt sett minskat sedan 2019, vilket kan bero på att resenärerna som tidigare nyttjat Södra länken tar andra vägar, det kan även bero på ett minskat bilåkande. Trots att det totala flödet har minskat ser vi att det under maxtimmen fortfarande är hög belastning, likt tidigare år. Under år 2022 har antalet stängningar under förmiddagen ökat och närmar sig antalet stängningar som innan pandemin.

Kommunen ser att det finns ett stort behov att under kommande år arbeta i större utsträckning med frågor som berör särskilt busstrafikens framkomlighet, både utifrån ett perspektiv där olika projekt påverkar framkomligheten och för att lyckas återgå till samma andel resande med kollektivtrafiken som innan pandemin. Med förändrade resandenivåer och ändra resmönster blir det dock en större utmaning att förutse trafiken och det kan bli svårare att på förhand inse var flaskhalsar i vägnätet kan uppstå.

## 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. Verktygen kan kategoriseras under rubrikerna styra, kommunicera, trimma, bygga, samordna samt externa faktorer/externa aktörer. Strategin antogs av kommunfullmäktige i september 2016. I samband med antagandet av framkomlighetsstrategin uppdrog kommunstyrelsen att komplettera uppföljningen av strategin med en årlig redovisning av dels faktisk restid till viktiga målpunkter, dels de åtgärder som Nacka önskar att andra aktörer vidtar vid varje givet tillfälle för att öka framkomligheten för Nackaborna. En första rapport för att ta fram startmätningar och peka ut sträckor togs fram under 2017 och nu har en sjunde uppföljningsrapport sammanställts.

År 2022 har delvis fortsatt präglats av följeffekterna av pandemin med förändrade resandenivåer och ändra resmönster. Samtidigt ser vi en återgång i trafikflöden till 2019 års-nivåer, innan pandemins start. Konsekvenserna av det ekonomiska världsläget påverkar primärt Regionen och kollektivtrafikens resurser och möjlighet till förbättringar.

Delar av resestatistiken för kollektivtrafiken ligger ett år efter i rapporteringen, därför är det först i uppföljningsrapport för 2021 som antalet påstigande i kollektivtrafiken under pandemin redovisas. Som väntat har antalet resenärer sjunkit rejält, från 3,1 miljoner påstigande kollektivtrafikresenärer 2019 till 1,9 miljoner år 2021. I Nacka har trafikmängderna mellan åren 2020 och 2021 ökat marginellt och vi ser tendenser till ökning under 2022 och 2023 avseende antalet bussresenärer.

För pendelbåttrafiken presenteras data för påstigande vid bryggor i Nacka under 2022 och det går att utläsa att det allt jämnt är ett populärt färdmedel bland Nackaborna. För linje 80 ökade antalet påstigande på bryggor i Nacka med 40 procent, populärast är bryggan i Nacka strand med över 300 000 påstigande totalt under 2022.

Uppföljning av restiden för buss som genomförs för ett urval reserelationer har i denna rapport kunnat tas fram. För år 2021 utgick denna uppföljning på grund av problem med leverans av data. Restiderna för 2021 och 2022 redovisas i årets rapport och där kan vi se få förändringar från tidigare år. Vi ser till exempel marginella förbättringar för tid i kö för till exempel alla avgångar på linje 471. För linjen har förmiddagens maxtimme fortsatt vara utbredd och effekterna av pandemin samt bättre framkomlighet i Slussen skapar lägre körtider.

Restiderna för bil år 2022 ökar totalt i Stockholms län och trafikbelastningen fortsätter att öka i snitt över tid. Sett till dygnet har restiderna varit densamma mellan Nacka och Norrtull respektive Kista sedan år 2020. Tiderna för morgonrusningen ökade däremot under 2021 för att sedan minska år 2022. För Nacka fortsätter Södra länken vara en kapacitetsstark koppling för Nacka in mot City. När Södra länken når sitt kapacitetstak eller när framkomligheten begränsas av andra anledningar, stängs infarten till Årstatunneln. Detta sker oftast under rusningstrafik. Den allmänna belastning i Södra länken har totalt sett minskat sedan 2019, vilket kan bero på att resenärerna som tidigare nyttjat Södra länken tar andra vägar, det kan även bero på ett minskat bilåkande. Trots att det totala flödet har minskat ser vi att det under maxtimmen fortfarande är hög belastning, likt tidigare år. Under 2021 hade antalet stängningar i Sicklatunneln legat på ungefär samma nivå som år 2020, men för år 2022 har antalet stängningar under förmiddagen ökat och närmar sig antalet stängningar som innan pandemin. Under eftermiddagen har antalet stängningar minskat något, vilket kan bero på att antalet resenärer under den tidsperioden är mer utspridd. Att stängningarna generellt ökar innebär att resenärerna återgår till tidigare normalbeteende och vill resa samtidigt. De oplanerade stängningarna beror primärt på långsam kö i tunneln.

Nackaborna har under 2022 inte i lika stor utsträckning påverkats av effekterna av Covid-19 som under tidigare år. 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 året 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.

För kommunens del gäller det att fortsätta omvärldsbevaka och med god framförhållning samordna planerna med Trafikförvaltningen och bussoperatörerna så att det är möjligt att genomföra justeringar avseende till exempel rutter och hållplatslägen. Alla trafikpåverkande projekt behöver också tänka på kollektivtrafik, gående och cyklister

utifrån de förutsättningar som ges i kommunens dokument *Trafikföringsprinciper under byggtid*. Kommunen ser därför att det finns ett stort behov att under kommande år arbeta i större utsträckning med frågor som berör särskilt busstrafikens framkomlighet, både utifrån ett perspektiv där olika projekt påverkar framkomligheten och för att lyckas återgå till samma andel resande med kollektivtrafiken som innan pandemin. Med förändrade resandenivåer och ändra resmönster blir det dock en större utmaning att förutse trafiken och det kan bli svårare att på förhand inse var flaskhalsar i vägnätet kan uppstå.

### **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**

Tjänsteskrivelse daterad den 31 maj 2023

Bilaga Uppföljning av framkomligheten i Nacka för år 2022, 2023-05-31.

Ulrika Hajj  
Enhetschef  
Trafikenheten

Emmatora Alfin  
Trafikplanerare  
Trafikenheten planering