

Kommunsamråd Nacka 2010



Avslutade och pågående studier

- Busstrafikutredning i ostsektorn
- Förstudie Bus Rapid Transit
- Spårvägs- och stamnätsstrategi





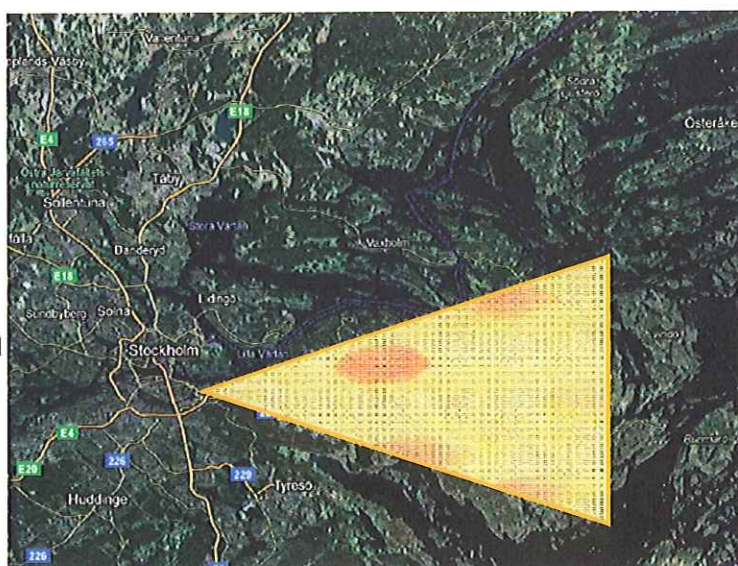
Busstrafikutredning i ostsektorn

Analys och åtgärdsbehov av busstrafiken i
ostsektorn fram till år 2030

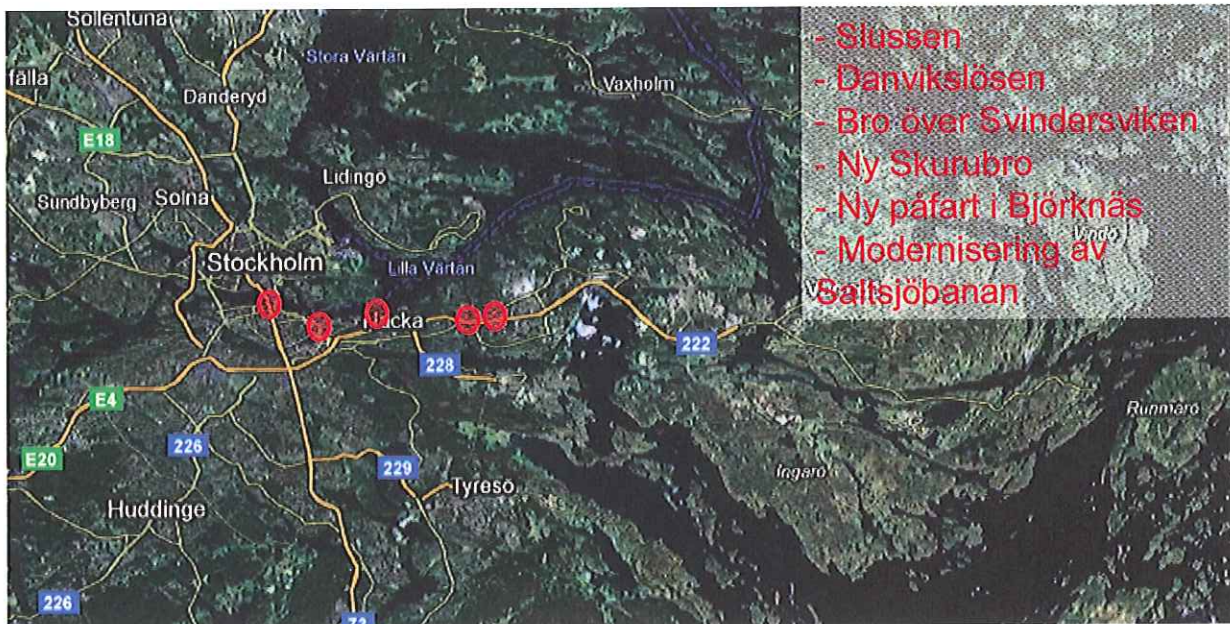


Ostsektorn

- Består av kommunerna Nacka och Värmdö och en mindre del av Stockholms stad
- Befolkningen växer kraftigt...
 - +10 % mellan 2003 – 2007
- ..och förväntas fortsätta att växa mellan år 2005 och 2030
 - Nacka + 50 %
 - Värmdö + 90 %



Flera stora byggprojekt är planerade de kommande åren vilka påverkar kollektivtrafiken



2010-12-07

5



Dagens kollektivtrafik i ostsektorn

- Under ett vardagsdygn görs ca 200 000 resor med start i ostsektorn
 - I Nacka sker 22 % av alla resor med kollektivtrafik och i Värmdö 19 %
 - Nacka har en av länets allra högsta restidskvoter för kollektivtrafik jämfört med bil
 - Ostsektorn har en hög kollektivtrafikandel jämfört med t ex nordost, (9 - 14% i Täby, Vallentuna, Vaxholm, Österåker)

2010-12-07

6



Problem i dagens busstrafik

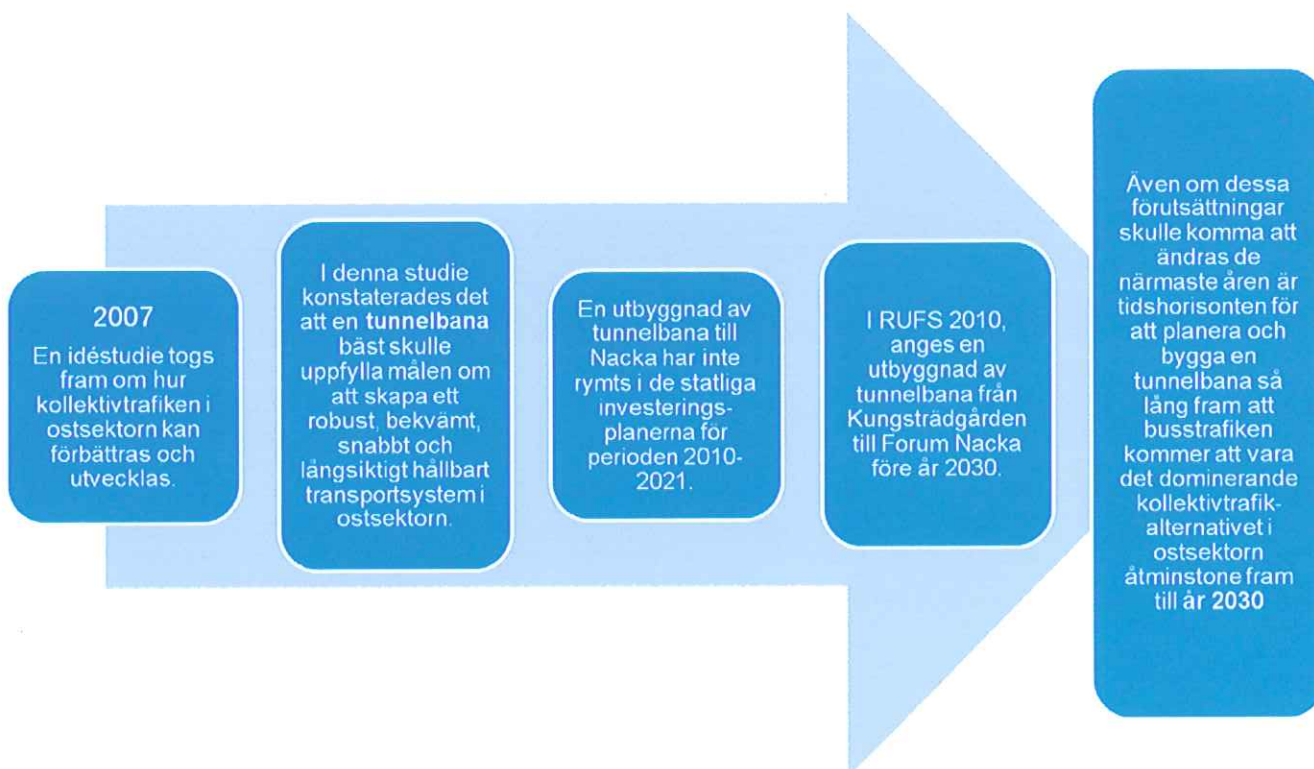
- Nacka och Värmdö har endast ett fåtal vägkopplingar till omgivande kommuner och på dessa samsas busstrafiken med övrig vägtrafik
 - Ostsektorn är därför extra känslig för störningar och stora trafikökningar
 - Blir det stopp eller försämrad framkomlighet får det stora konsekvenser för busstrafiken i form av ökade restider och försämrad regularitet.
- Problem finns idag med bristande kapacitet under högtrafik
 - För få sittplatser i bussarna (ojämn beläggning) och för trångt på hållplatserna i bytespunkterna

2010-12-07

7



Bakgrunden till Buss i ost



2010-12-07

8



Syfte med Buss i ost är därför att besvara:

- Hur befolkningsökningen påverkar framkomlighet och kapacitetsbehovet.
- Hur de stora ombyggnadsprojekten påverkar framkomlighet och kapacitetsbehov.
- Vilka åtgärder som behövs för att kunna öka busstrafikens framkomlighet och kapacitet till år 2030.
- Möjligheten att skapa direkta bussförbindelser för resenärer med målpunkt norr om Slussen.



Åtgärdsförslag för förbättrad tillgänglighet



Slussens bussterminal har idag inte kapacitet att ta emot fler bussar under rusningstid. Trängsel råder på tunnelbanans perronger och i trappor och det finns därför behov av att köra busslinjer till andra målpunkter. Under de år då Slussen byggs om, 2012 – 2018, kan behovet bli ännu större att nå andra målpunkter om bussterminalens kapacitet blir begränsad under byggtiden

→ Nya direktbusslinjer som följer stombuss 471 och 474 till

- Cityterminalen
- Kungliga Tekniska Högskolan
- Fridhemsplan
- Värtan / Frihamnen

→ Direktbussarna kan minska belastningen vid Slussen med 5%



Åtgärdsförslag för förbättrad tillgänglighet

→ Direktbuss Kvarnholmen

- Förlänga stombuss 2 eller konvertera buss 402 till stadsbuss efter år 2020

→ Nya platser för infartsparkeringar

→ Ny busskapacitet (fler sittplatser ombord)

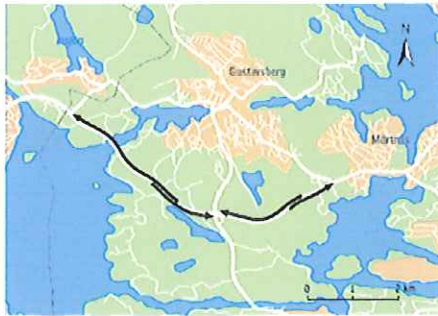
- Varken 24 m långa bussar eller dubbeldäckare kan trafikera nya Slussen

→ BRT- Bus Rapid Transit

- Förstudie pågår för korridoren Värmdö – Nacka - Stockholms City – Solna – Danderyd – Täby

Åtgärdsförslag för förbättrad framkomlighet

som inte redan finns med inom befintliga infrastrukturprojekt





2010-12-07

15



Slutsatser och rekommendationer

- Stor befolkningsökning i ost kräver rejäl satsning på busstrafiken för att kunna bibehålla dagens kollektivtrafikandel
 - Bättre framkomlighet med kollektivtrafikkörfält och signalprioritering ger högre pålitlighet och kortare restider
 - Skapa attraktiva och trygga bytespunkter med bra information till resenärerna
 - Trafikera nya målpunkter
 - Vidare undersöka potentialen för BRT
- Under byggtiden av Slussen, Skurubro, Danvikslösen etc måste kollektivtrafiken vara det prioriterade trafikslaget

2010-12-07

16

