

# Infartsparkeringsplan 2016-2030

## VÄRMDÖ KOMMUN

Antagen av tekniska nämnden 2016-10-27 § 100, 2016TEN/1577



VÄRMDÖ KOMMUN

# Innehåll

---

Inledning.....	s.3
Bakgrund.....	s.4
Markfrågor.....	s.6
Bil.....	s.7
Cykel.....	s.11
Drift och underhåll.....	s.12
Alternativa lösningar.....	s.13

## Infartsparkeringsplan 2016-2030

Diarienummer 2016TEN/1577

Samhällsbyggnads- och tillväxtsektorn

### Framtagen av:

Andreas Dahlberg, **projektledare**

Text: Marcus Finbom, **trafikassistent**

Research: Josefin Johansson, **trafikassistent**

Layout: Rick Hoogduyn, **planarkitekt**

Plan- och exploateringsenheten, **Värmdö kommun**

### Värmdö kommun

Skogsbovägen 9-11 134 81 Gustavsberg

varmdo.se

## Dokumenthistorik:

Version	Datum	Förändring	Distribution
0.1	2016-06-29	Justering och layout	Tekniska nämnden
0.2	2016-10-10	Justering och layout efter återremittering från tekniska nämnden	Tekniska nämnden
1.0	2016-12-14	Slutjustering av layout	SBA

# Inledning

---

Värmdö kommun har en hög andel invånare som arbetspendlar dagligen in till Stockholm. Sedan starten på Stockholmsförsöket med trängsel-skatter 2006 har infartsparkeringarna spelat en betydande roll för att underlätta för framförallt arbetspendlingen runt om Stockholmsområdet. Värmdö kommun är inget undantag och idag har kommunen cirka 1500 parkeringar runt om i kommunen. Kan fler välja att resa kollektivt istället för bil innebär det ett mer hållbart resande och ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen.

Arbetet med en utökning av antalet infartsparkeringar har pågått alljämt sedan det fastslogs i översiktsplanen 2011 och där Värmdö kommun också tog sikte mot att öka andelen cykel- och kollektivtrafikresenärer. 2014 antogs gång- och cykelplanen.

Infartsparkeringsplanens syfte är att lokalisera nya platser för infartsparkering och förbättra möjligheten för invånare som helt eller delvis saknar tillgång till kollektivtrafik i närhet av sin bostad och som är mer eller mindre beroende av att kunna ta bilen en del av resan när de pendlar till och från jobbet. Det är även av betydelse att integrera anläggandet av fler infartsparkeringar med kommande bostadsbebyggelse och utbyggnaden av gång- och cykelnätet för att arbeta mot ett långsiktig och hållbart resande.

Fram tills nu har fokus varit på de centralt belägna infartsparkeringarna, men med en snabbt ökande befolkning finns behov av att skapa fler infartsparkeringar längre ut i trafiksystemet för att undvika en hög trafikbelastning i de centrala delarna av kommunen. Utöver frågan om en högre trafikbelastning är infartsparkeringarna även sammankopplade med anspråkstagande av mark på bekostnad av natur- och jordbruksmark och bostadsbebyggelsen.

## Bakgrund

Värmdö kommun växer snabbt, och framförallt i de centrala delarna av kommunen och i tillsammans med Värmdö kommuns prioriterade förändringsområden kommer befolkningen öka från nuvarande 40 000 invånare till så mycket som 65 000 invånare om den högre prognosen från översiktsplanen 2011 infrias.

Följande prioriterade förändringsområden (PFO) har prioriterats i syfte att möjliggöra permanentboende, nyproduktion och förtätning. Det finns ett tjugotal PFO som redan idag har en hög grad av permanentboende men som vid en utbyggnad kommer leda till fler invånare och en ökad trafikallsträng. Planeringen av infartsparkeringar är därför viktig för att kunna säkerställa framkomlighet och ett effektivt utnyttjande av kommunens infrastruktur när Värmdö kommun växer.

Eftersom befolkningstillväxten sker till stora delar där kollektivtrafiknätet är relativt väl utbyggt, gör det att förändringar som införandet av enhetstaxa kan få konsekvenser på resvanorna. När enhetstaxan infördes i maj 2006 under en kortare period så skedde det strax innan införandet av trängselskatter samt nya expressbussar in till Stockholm. Eventuella effekter kunde därför inte mätas. Det kan dock antas att det lockade en del nya kollektivtrafikresenärer och framförallt sällanresenärer, dels för att zonsystemet skrotades och det blev enklare att veta kostnaden för sällanresenärer, dels för att biljettpriset i relation till kostnaden för en bilresa sjönk. I en kostnadsjämförelse gällande Värmdöbornas resor blir spontanresor billigare med kollektivtrafiken även om vi räknar med en lägre resekostnad med bilen, borträknat de fasta kostnaderna. 2012 så reste 43 % av kommunens invånare med förköpsremsa, så det är ett stort antal människor som påverkas av enhetstaxan<sup>1</sup>.

Under ombyggnationen av Slussen kommer framkomligheten i rusningstrafik vara begränsad och det upp till 10–15 minuter längre restid, bedöms det få ett genomslag i övergångar från bil till kollektivtrafik. I april 2016 beslutade kommunstyrelsen om fortsatt arbete gällande åtgärder inom Värmdö kommun för stombussen (buss 474) på sträckan mellan Slussen-Hemmesta<sup>2</sup>. Åtgärder som kan leda till restidsvinster på mellan 8–9 minuter i vardera riktningen. Det skulle innebära en reducering av restiden med cirka 25 %<sup>3</sup>.

Det största hindret enligt Värmdöborna är dock att trafiken idag går för sällan, främst på kvällar och helger. Fler direktresor, samt tätare och snabbare turer skulle få fler att resa kollektivt, 8 av 10 som reser kollektivt känner sig trygga och nöjda<sup>4</sup>.

Dagens infartsparkeringar är belägna antingen

centralt belägna runt Gustavsberg, eller i tätorter som Hemmesta och Brunn samt längst ut i trafiksystemet vid knutpunkter till båttrafiken. De föreslagna platserna lokaliseras utifrån tillgänglig mark i närheten av kollektivtrafik utanför de tätaste områdena i centrala Gustavsberg och längre ut i trafiksystemet för att dels anlägga parkeringar som kan förhindra längre resor med bil men också för att undvika att förvärra trafikflödet i centrala delar av Gustavsberg i rusningstrafik.

Utifrån resultatet i Ipsos undersökning från 2012 är det i huvudsak längre resor till arbete, fritidsaktiviteter, besök hos vänner och till nöjen som utgör den största potentialen för överflyttning från bil till kollektivtrafik. För att kunna uppnå det bör gång- och cykelbanor byggas ut, tillsammans med en utökning av skyddade cykelparkeringar. I gång- och cykelplanen från 2014 har en kartläggning av saknade länkar redan gjorts.

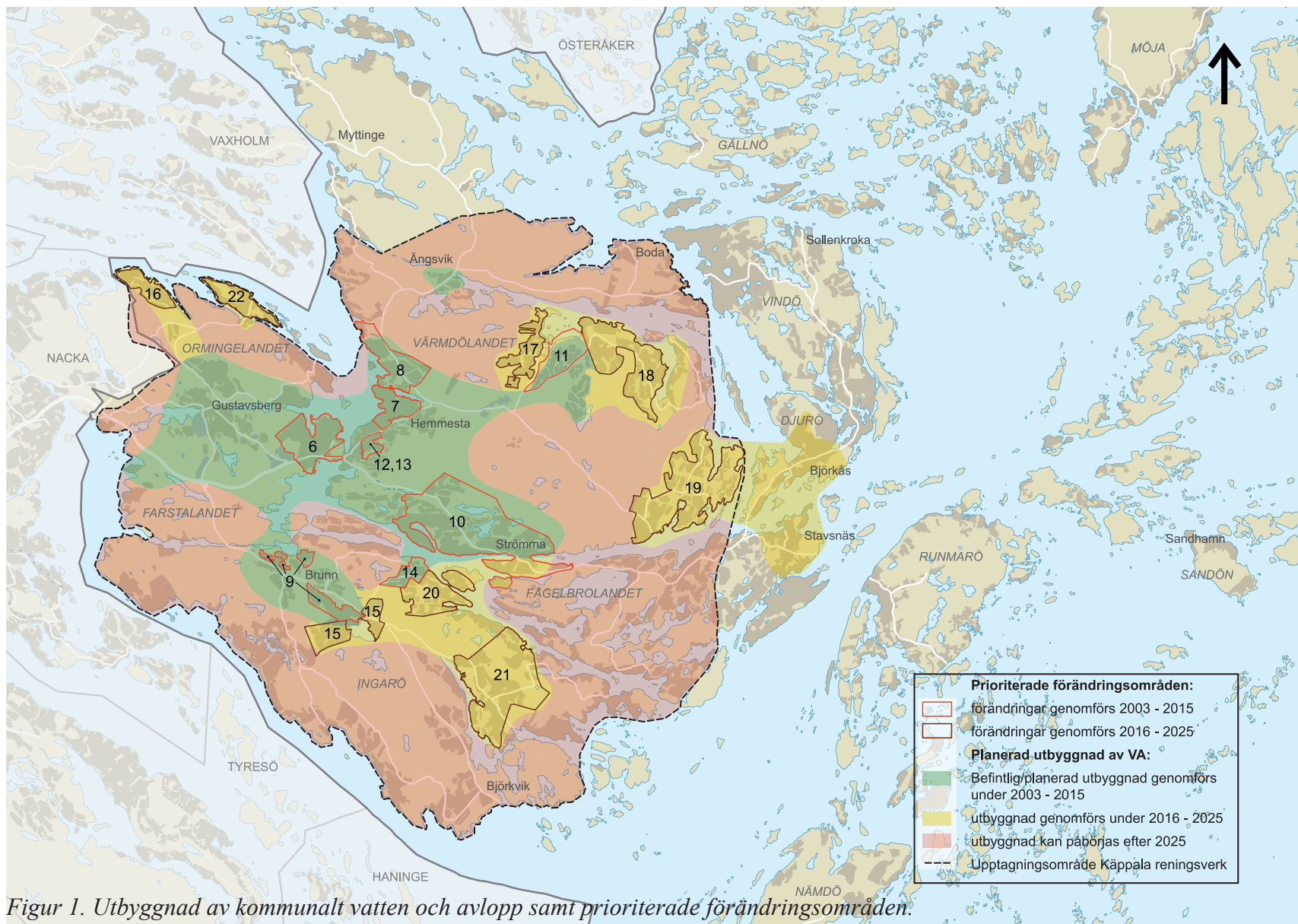
Hemmesta vägskaal är ett bra typexempel på en lyckad satsning med infartsparkering där flera faktorer samverkat. Den har ett stort upptagningsområde relativt långt ut i trafiksystemet. Infartsparkeringen har en smidig trafiklösning får både buss, cykel och bil. Cykelparkeringen är väderskyddad med möjlighet att tryggt låsa cykeln.

<sup>1</sup>Trafikförvaltningen, *sammanställning av resestatistik och kostnader*, 2016

<sup>2</sup>Kommunstyrelsen, *Sammanträdesprotokoll*, § 88, 2016-04-13

<sup>3</sup>Trafikverket/Trafikförvaltningen, *Grönt ljus stombuss*, [http://trafikverket.se/contentassets/5d53b-3386be04640bb44557fdbba17d0/stombuss\\_broschyr.pdf](http://trafikverket.se/contentassets/5d53b-3386be04640bb44557fdbba17d0/stombuss_broschyr.pdf), 2016

<sup>4</sup>Ipsos, *Opinionsundersökning av kollektivresvanor Värmdö kommun*, 2012.



Figur 1. Utbyggnad av kommunalt vatten och avlopp samt prioriterade förändringsområden.

# Markfrågor

De centralt belägna infartsparkeringarna har en hög beläggningsgrad med kollektivtrafikhäna lägen och en kollektivtrafik med hög turtäthet. Allteftersom befolkningstätheten i Gustavsberg ökar blir markfrågan än mer betydande för planeringen av infartsparkeringarna. Avvägningen mellan anläggningskostnaden för parkeringsytor, markpriset och efterfrågan på bostäder får stor betydelse. Efterfrågan av kollektivtrafik och bra turtäthet är en faktor som styr både placeringen av infartsparkeringar och bostäder.

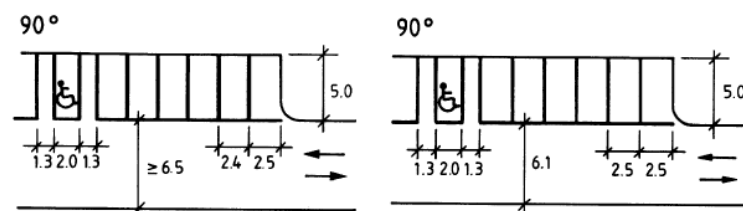
Frågan om nya infartsparkeringar är tätt sammanvävd med vem som äger marken och med efterföljande avtalsfrågor. För att få medfinansiering från landstinget och Trafikverket för infartsparkeringar gäller det i normala fall att kommunen som antingen markägare eller arrendator av marken kan garantera att markanvändningen inte ändras de närmaste 25 åren. En del av platserna som i planen pekas ut som potentiella platser för infartsparkering är på mark som inte ägs av Värmdö kommun.

När lokaliseringen av nya platser gjorts för infartsparkeringarna har det tagits extra hänsyn för att natur- och jordbruksmark inte ska tas i anspråk.

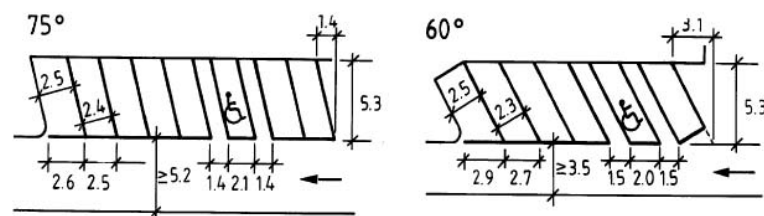
Infartsparkeringarna är ytkrävande. Ett exempel på en rektangulärformad parkering med 20

platser, 10 på vardera långsidan, utformas med måtten 18 x 35 meter. Detta motsvarar en bruttoarea på cirka 630 kvm. En snedställd parkering är lämplig om bredden är begränsad men krä-

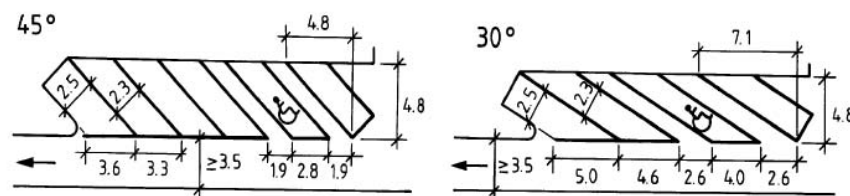
ver då enkelriktning samt en infart och en utfart. Bredden kan då minskas till 8,3 eller 13,1 meter beroende på om det är en eller två rader med parkeringsplatser.



Figur 2. Bilplatsbredd vid tväreställd parkering



Snedparkering 75 respektive 60 grader



Figur 3. Bilplatsbredd vid snedställd parkering

## Bil

En studie kopplad till infartsparkeringar och resvanor utförd våren 2015 visar att 76 % av de svarande, vilka idag parkerar vid Värmdö marknad, skulle kunna tänka sig att parkera närmre hemmet om faktorer såsom turtäthet och trygghet förbättrades<sup>5</sup>.

Med trygghet åsyftas både överblick och belysning men även frågor rörande drift- och underhåll. En annan faktor med viss påverkan på användningen av infartsparkeringar är avstånden mellan parkering och kollektivtrafik, där längre avstånd (mer än 250 m) minskar attraktiviteten och kortare avstånd (mindre än 150 m) gör att den blir mer attraktiv. Det är också av stor vikt att skyltning och information är tydlig så det underlättar för resenärerna<sup>6</sup>.

Vid nybyggnation av bostäder finns ett parkeringstal som reglerar ett minsta antal parkeringsplatser som måste byggas. Vid området Porslinsfabriken i Gustavsberg och i Brunn centrum ska det byggas bostadskvarter med ett parkeringstal på 0,8. Det innebär att när det byggs 100 lägenheter byggs det 80 parkeringsplatser. Det finns två viktiga faktorer som gör att parkeringstalen får relevans för infartsparkeringar, dels ger lägre parkeringstal möjlighet för en tätare bebyggelse eftersom det kräver mindre yta för parkering. Därmed uppstår ett större resandeunderlag för kollektivtrafiken. Forskningen

är enig om att än mer tillgänglig bilinfrastruktur genererar mer biltrafik – på bekostnad av cykel- och kollektivtrafik.

I översiktsplanen som togs fram 2011 slås det fast att infartsparkeringar ska placeras i närheten till skola och service, då mycket arbetspendling ofta kombineras med att lämna barn och handla mat. Resenärsenkäten som genomfördes 2015 visade inte på något samband mellan betydelsen av infartsparkeringar i närhet till skola och service. Inte heller beläggningsgraden på infartsparkeringarna visar något entydigt samband däremellan. Det är dock rimligt att anta att en del invånare som nyttjar infartsparkeringar uppskattar närhet till skola och service, men det kan inte ses som en förutsättning då en stor del av matvaruhandeln sker på helgerna, vilket trafikmätningar utförda av Värmdö kommun från 2016 visar.

De centralt belägna infartsparkeringarna från Värmdö marknad hela vägen till Hemmesta, är i stort sett alltid fullbelagda<sup>7</sup>. Det tillkommer tre stora parkeringar vid Värmdö marknad, men två av dem är endast tillfälliga. För att undersöka vilka områden som är bäst lämpliga att utveckla längre ut i trafiksystemet är det viktigt att anlägga nya och utvärdera dem innan de centralt belägna försvinner, så att inte resenärer försvinner över till bilpendling igen. De som idag gör

arbetsresor med bil är mest positiva till att byta till kollektivtrafik, jämfört med andra ärenden med bil, men det kräver en fortsatt utveckling av alternativ för att den positiva inställningen ska övergå till faktiska resultat.

Infartsparkeringarna på Ingarö har en relativt låg beläggningsgrad och de två vid Pilhamn och Brunn centrum planeras att avvecklas men ersätts av nya infartsparkering vid Näsuddsvägen och dessutom har en infartsparkering på Entreprenadvägen tillskapats. På Ingarö finns även en stor andel av kommunens prioriterade förändringsområden som får kommunalt vatten och avlopp, och området förväntas därmed få ett ökat antal permanentboende. Det blir då ett viktigt område för att få till en ökad försörjning med kollektivtrafiken.

När infartsparkeringen vid Brunn centrum flyttas lite österut tappar den kopplingen till busslinje 428/428X och får därmed minskad turtäthet. Genom att förstärka en av de två kvarvarande linjerna 429/429X och 430/430X med högre turtäthet både i rusningstrafik samt kvällstid, skulle det öka attraktiviteten för infartsparkeringar på Ingarö både vid Brunn centrum samt vid den föreslagna hållplatsen Karbyvägen. Det skulle även ge nyinflyttade ett fullgott resalternativ med kollektivtrafiken från första dagen, då resandemönster ofta är svåra att bryta när en rese-

<sup>5</sup> Johansson Josefin, *Infartsparkeringar – betydelsefulla egenskaper och potential att öka beläggningsgrader i perifera lägen i Värmdö kommun*, 2015

<sup>6</sup> Johansson Josefin, *Infartsparkeringar – betydelsefulla egenskaper och potential att öka beläggningsgrader i perifera lägen i Värmdö kommun*, 2015

<sup>7</sup> Trafikförvaltningen, *Statistik infartsparkeringar Värmdö*, 2016

när valt ett sätt att vardagspendla. Detta skulle även lätta på trycket vid Värmdö marknad då en stor andel av infartsparkeringarna kommer från Ingarö, eftersom Ingaröborna där får en mycket flexiblere resa med tätare kollektivtrafik som även går senare på kvällen.

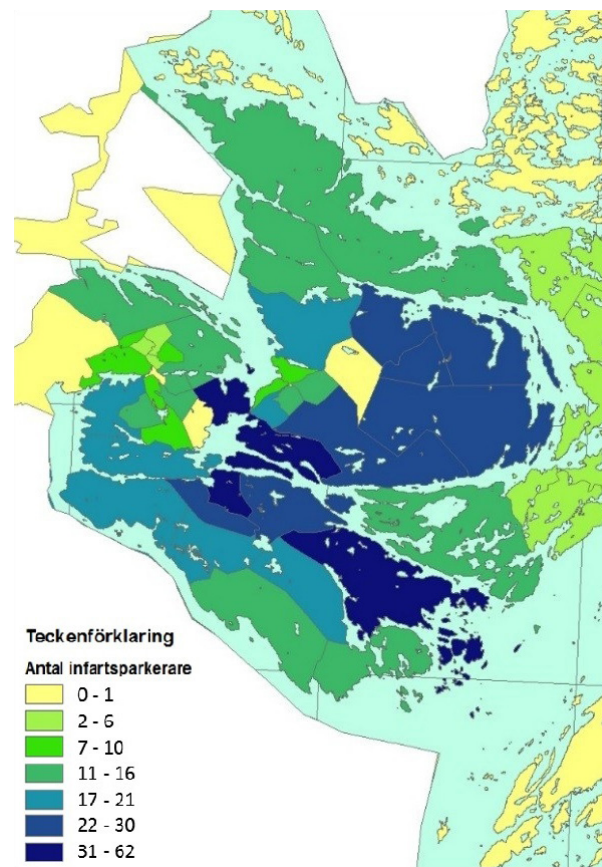
För resenärer från Skeppsvalsström och Fågelbrolandet är Ålstäket och vidare västerut en stor flaskhals, därför föreslås fler infartsparkeringar längre ut i trafiksystemet. Området har också en geografi som underlättar för en än mer utbyggd kollektivtrafik, då Stavnäsvägen samt Sollenkrokavägen ute på Djurö har ett väldigt stort upptagningsområde som lämpar sig väl för en ökad kollektivtrafik. Det är även viktigt för att infartsparkeringarna ska få önskad effekt.

Värmdölandet har idag en populär väl fungerande infartsparkering vid Hemmesta vägskäl, som har ett stort uppsamlingsområde. Eftersom det finns flera prioriterade förändringsområden där och därmed ett förväntat antal permanentboende behöver både Hemmesta vägskäl samt även längre ut i trafiksystemet utökas med fler infartsparkeringar. Behovet av fler infartsparkeringar i det området bör sen utvärderas ytterligare.

Så länge bilen är både snabbare och enklare kommer de flesta Värmdöbor att välja bilen och

därför viktigt att utveckla alternativ till bilen vid arbetspendling då det redan visat sig få stort genomslag för resvanorna. En ständig ökning av befolkningen ställer krav på ett fortsatt arbete för att säkerställa god framkomlighet även i framtiden.

Paradoxalt nog behöver inte bilköer endast vara en negativ faktor utan också ett incitament för resenärer att välja alternativt sätt att resa på istället.



Figur 4. Antal infartsparkeringar från olika postnummer i Värmdö kommun.





Figur 5. Befintliga och föreslagna infartsparkeringar

<b>Be-fintliga infartsparke ringar</b>	<b>Antal</b>	<b>Bortfallande</b>	<b>Markägande</b>
<b><i>Gustavsberg</i></b>			
Centrum	185	85	Kommunal
Bagarvägen	74	74	Kommunal
Östra Ekedal	20	0	Privat
Värmdö marknad	290	0	Privat/Kommunal
<b><i>Mölnvik</i></b>			
Vid Ica Mölnvik	103	0	Kommunal
Mölnvik södra	50	0	Privat
<b><i>Grisslinge</i></b>			
Grisslinge	142	0	Kommunal
Ålstäket	70	0	Privat
<b><i>Hemmesta</i></b>			
Hemmesta centrum	64	0	Kommunal
Hemmesta vägskäl	44	0	Kommunal
<b><i>Ingarö</i></b>			
Ingarö Pilhamn	90	90	Kommunal
Brunn centrum	97	97	Kommunal
Brunn Ingaröhallen	20	0	Kommunal
Brunn Entreprenadsvägen	50	0	Kommunal
Brunn Näsuddsvägen	80	0	Kommunal
<b><i>Fågelbrolandet/Stavsnäs</i></b>			
Fågelbro	35	0	Kommunal
Djuröbron	54	0	Kommunal
Styrsvik Runmarö	27	0	Kommunal
<b><i>Totalt</i></b>	<b><i>1495</i></b>	<b><i>346</i></b>	

<b>Föreslagna parke ringar</b>	<b>Antal</b>	<b>Markägande</b>
<b><i>Charlottendal</i></b>		
Blå bloms väg	100	Privat
Charlottendalsvägen	100	Kommunal
Ingarökryssset	250	Privat
Värmdö marknad	65	Privat
<b><i>Trafikplats Insjön</i></b>		
Kil	140	Kommunal
<b><i>Grisslinge/Skeppsdalström/Strömma</i></b>		
Östra Mörtånäs	70	Kommunal
Hagabergsvägen	50	Privat
Västerängen	20	Privat
Herrviks gård	10	Privat
Fågelbro (vid befintlig parkering)	45	Kommunal
<b><i>Ingarö</i></b>		
Eknäs-Lugnet	10	Privat
Karbyvägen	20	Privat
Skålsmara	15	Privat
Långvik	10	Privat
Enkärrsvägen	20	Privat
Idalens vändplats	10	Privat
<b><i>Värmdölandet</i></b>		
Ploglandet	55	Privat
Evlinge	20	Privat
Kopparmora	20	Privat
Värmdö klockargård	20	Privat
Österdal	20	Privat
<b><i>Djurö</i></b>		
Djurö kyrka	15	Kommunal
Djurö Byns gård	10	Privat
<b><i>Totalt</i></b>	<b><i>1095</i></b>	

# Cykel

I kommunens cykelplan finns som ett av de stora målen att cykelparkeringar ska finnas vid alla hållplatser med fler än 50 påstigande per dygn samt vid alla infartsparkeringar, idag är det något som saknas vid de flesta hållplatser. För att uppmuntra långtidscykelparkering för pendlare är det också viktigt att det är väderskyddade cykelparkeringar, idag finns sådana vid Hemmesta vägskäl och på den nybyggda infartsparkeringen vid Näsuddsvägen i Brunn samt vid bussterminalen i Brunn centrum.

En ytterligare viktig aspekt är att cykelparkeringar alltid ska vara närmre hållplatsen än bilparkeringar. Samma princip gäller övriga målpunkter i kommunen, som skolor, livsmedelsbutiker, fritidsanläggningar, bostadsområden och servicefunktioner, där cykeln ska vara det enklaste och närmaste alternativet.

Vid undersökningen 2012 fanns ett stort missnöje bland boende på Ingarö och Djurö/ Stavsnäs som främst bottnar i avsaknaden av gång- och cykelbanor. Sedan dess har de områdena utökats med en del gång- och cykelbanor, men fortfarande är det långt kvar till ett sammanhängande gång- och cykelnät.

På kartan över antalet invånare som infartsparkerar per postnummer ser vi att det är en stor andel i Mörtnäs, Skeppsvalsström och Ingarö.

En bättre tillgänglighet för cykel vid infartsparkeringarna runt Mörtnäs skulle potentiellt kunna frigöra fler bilparkeringar eftersom det råder korta avstånd mellan bostäderna och infartsparkeringen. Trygga och gena cykelbanor samtidigt som cykelparkeringen är skyddad och säker kan locka invånare att cykla istället. Det är aspekter som också gäller för parkeringen i Mölnvik.

Eftersom det är en stor andel infartsparkeringar från Skeppsvalsström vid både Ålstäket och Grisslinge bör även de samt den föreslagna infartsparkeringen vid Hagabergsvägen få god tillgänglighet och skyddade parkeringar, då avstånden är korta nog för att en cykel ska vara ett snabbare alternativ än bilen.

I centrala Gustavsberg är det korta avstånd till de infartsparkeringar som Gustavsbergsborna utnyttjar, här finns kanske den största potentialen i att flytta över trafik från bil till cykel, med trygga och prioriterade cykelstråk samt bra cykelparkeringsmöjligheter.

Med bättre gång- och cykelbanor samt väderskyddade cykelparkeringar kan många lockas till kollektivtrafiken utan att använda bilen överhuvudtaget, vilket leder till en mer yteffektiv markanvändning i kommunen. Det är också viktigt att cykelstråken ges hög prioritet när det gäller signaler samt placering av cykelparkeringar

vid hållplatserna, för så höga restidvinster som möjligt. Ett första fokus bör vara områden med korta avstånd till infartsparkeringar där mindre investeringar kan lätta på trycket på de redan existerande infartsparkeringarna om fler skiftar från bil till cykel.

I Cykelfrämjandets årliga utvärdering av landets kommuners arbete med cykling, Kommunvelometern, är Värmdö kommun med för första gången 2016. Det konstateras att gällande befintlig infrastruktur ligger kommunen efter snittet i landet, vilket dock vägs upp med höga betyg för infrastruktur och underhåll och trafikpolitik. Det konstateras att det finns högt uppsatta mål, men snittbetyget för kommunen dras ned av att uppföljning och mätning inte är tillräcklig<sup>8</sup>.

## Drift och underhåll

Det finns i dagsläget olika skyltning och tidsstyrning av infartsparkeringarna beroende på lokala förutsättningar. Oftast varierar det mellan 12–16 timmar, men på några platser upp till 24 timmar. För en del infartsparkerare är 12 timmar för kort tid då de ofta har andra ärenden utöver arbetstiden. En enhetligare skyltning om 16 timmar kommer eftersträvas för att öka tydligheten för den som vill parkera.

Infartsparkeringar nära bostäder kommer nattetid ha parkeringsförbud, för att undvika att infartsparkeringen förvandlas till boendeparkering och att parkeringen därmed riskerar att få lägre tillgänglighet för dem som vill infartsparkera. Det kan förekomma undantag från den regleringen eftersom Värmdö kommun även vill göra infartsparkeringar tillgängliga för invånare som jobbar skift eller jobbar natt.

Det är viktigt för drift- och underhållsarbetet att ytorna lätt kan plogas, och att det finns gott om plats för att samla ihop snön. Dock är plogningsarbetet inte det mest tidskrävande utan det är främst isfläckar som behöver sandas och saltas regelbundet. Därför är det viktigt med bra avrinning, så att det inte skapas is och risk för halka när snö tinar och fryser till.

En annan viktig aspekt som sammanfaller med den upplevda tryggheten på infartsparkeringen,

är att det inte ska finnas ytor utan översikt och att fasta installationer av väderskydd, skyltar eller dylikt ska tillämpas för att undvika dyrare driftkostnader.

Det är även viktigt med tydlig skyltning till och från infartsparkeringen. Främst till busshållplatsen om den är inte är precis bredvid, men även till lokal service och kommunal verksamhet, samt andra viktiga besöksmål. En ytterligare aspekt gällande utformningen och belysningen på infartsparkeringen är att den är har ett standardiserat utseende så att infartsparkeringarna är lätta upptäcka och känna igen.

## Alternativa lösningar

---

I vissa områden bör möjligheten med kommunalt förstärkta busslinjer i samband med att nya infartsparkeringar ses över. Anledningen är för att få ut största möjliga samhällsekonomiska nytta av investeringen. Eftersom en av de viktigaste faktorerna för infartsparkering är turtäthet, och framförallt på kvällar, så behövs ytterligare resurser till kollektivtrafiken om målet med ett skifte av infartsparkering från kommunens centrala delar till de yttre ska kunna göras utan att riskera ett större bilberoende och att många resenärer kommer fortsätta välja de centralt placerade infartsparkeringarna.

Infartsparkeringar kan bortsätt från att ha en avlastande funktion och underlätta för pendlare också säkerställa busslinjer och dragningen för dessa. Vanligtvis kan busslinjer och dragningar av linjer skifta emellanåt och skapa stora förändringar i sättet att resa, både till det bättre och det sämre. Sådan oförutsägbarhet i linjedragningar kan motverkas av att investera i infartsparkeringar. Det skapar en robustare infrastruktur och gör att invånare kan ha större tillit till att busstrafiken finns kvar.

Värmdö kommun har ett uttalat mål att kommunen ska försörjas med spårtrafik i framtiden. Den nya planerade pendeltågsstationen Vega i Haninge, som beräknas ha runt 10 000 invånare år 2025, kan jämföras med de tätbebyggda

områdena i Nacka och Värmdö. Invånarantalet i Gustavsberg beräknas öka med 50 % från nuvarande 15 000 med all planerad nybebyggelse. Resandeunderlaget finns således redan idag och sträckningar för dagens expressbussar kan ses som exempel på framtida spårdragningar, där den utspridda bebyggelsen försörjs av cykelvägar, nya och befintliga infartsparkeringar och kollektivtrafik vid viktiga knutpunkter.