

PM
2016-02-03

Ärende/Dok. id.
SL 2013-1569

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Regionala alternativ för bussterminal för Ostsektorn

Stockholms läns landsting
Trafikförvaltningen
105 73 Stockholm

Leveransadress:
Lindhagensgatan 100
Godsmottagningen
112 51 Stockholm

Telefon: 08-686 16 00
Fax: 08-686 16 06
E-post: registrator.tf@sll.se

Säte: Stockholm
Org.nr: 232100-0016
www.sll.se

Besök oss: Lindhagensgatan 100. Kommunikationer: Stadshagen/Thorildsplan

Innehåll

Sammanfattning.....	3
1 Syfte och bakgrund	5
1.1 Syfte	5
1.2 Stockholmsöverenskommelsen och beslut om Slussen.....	5
2 Planeringsförutsättningar för en kollektivtrafik i Ostsektorn	7
2.1 Trafikförsörjningsprogrammet, Stockholms läns landsting	7
2.2 RUFS 2010	7
2.3 Promenadstaden- Stockholm stads översiktsplan	7
2.4 Nacka kommuns översiktsplan.....	8
2.5 Värmdö kommuns översiktsplan.....	8
2.6 Utbyggnad av tunnelbanan mot Nacka och Söderort.....	8
2.7 Framkomlighetsstrategi för Stockholm 2030	8
2.8 Ostsektorn idag	8
2.9 Ostsektorn år 2050	12
2.10 Geografisk avgränsning	13
3 Funktionen för ny bussterminal	14
4 Regionala lokaliseringalternativ för en bussterminal till och från ostsektorn	15
5 Utvärderingskriterier.....	17
Utvärderingskriterier	17
6 Utvärdering av alternativ.....	19
6.1.1 Slussen	19
Utvärderingskriterier	19
6.1.2 Cityterminalen	21
6.1.3 Gullmarsplan	24
6.1.4 Sickla.....	27
6.1.5 Nacka C	29
7 Samlad bedömning	31
8 Källor.....	34

PM
2016-02-03

Ärende/Dok. id.

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Sammanfattning

Denna studie innehåller överväganden som trafikförvaltningen, Stockholm stad, Nacka kommun och Värmdö kommun har gjort för kollektivtrafikens utveckling i ostsektorn vid utbyggd tunnelbana samt vid ombyggnationen av Slussen. Syftet är att hitta en ersättning till bytespunkten vid Slussen som nu rivs och att möjliggöra en ny bussterminal med prognosår 2050, i anslutning till en kollektivtrafiknod för kommunikationer mellan Nacka - Värmdö och centrala Stockholm.

Ostsektorn, dvs. Nacka och Värmdö kommun, är ett av Stockholmsregionens mest expansiva områden med en hög kollektivtrafikandel. Idag reser ca 78 % kollektivt i högtrafiktid, när det gäller det radiella resandet mot innerstaden. Antalet påstigande i kollektivtrafiken från Nacka och Värmdö har ökat med ca 26 % mellan år 2003 och 2010¹. Ostsektorn delar idag kapacitet över Saltsjön-Mälaren med stora delar av söderort, på vad gäller väg- och spårnätet. Eftersom denna länk trafikmässigt är högt belastad, är möjligheten att bygga nya bostäder och arbetsplatser i söderort beroende av hur trafiken för ostsektorn löses, och tvärtom².

För att kunna möta det fortsatta behovet av busstrafik som bedöms behövas för ostsektorn, krävs att den bussterminal som rivs vid Slussen ersätts med en eller flera bussterminaler. För att åstadkomma en fortsatt attraktiv och kapacitetsstark kollektivtrafik för Ostsektorn med tillgång till olika kollektivtrafikslag har olika alternativ således studerats. Detta har gjorts med utgångspunkt från den geografiska avgränsningen ovan samt utifrån den funktion som Trafikförvaltningen ställer på en bussterminal.

Slussen, Cityterminalen, Gullmarsplan, Sickla och Nacka C bedöms vara de alternativ som bäst uppfyller Trafikförvaltningens krav och mål för en ny bussterminal för ostsektorn. För att jämföra de olika alternativa lägena för dessa bytespunkter används utvärderingskriterier med utgångspunkt från

¹ Åtgärdsvalsstudie -Kapacitetsstark kollektivtrafik till ostsektorn

² Förstudie tunnelbana till Nacka

PM
2016-02-03

Ärende/Dok. id.

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

trafikförvaltningens övergripande mål i trafikförsörjningsprogrammet samt övriga planeringsförutsättningar.

Funktionen för en ny bussterminal som försörjer ostsektorn utgår ifrån ett förändrat tunnelbanesystem där delar av resandet från ostsektorn, då främst från Nacka, tas om hand av blå linje medan resande från Värmdö tas om hand om röd och grön linje. Detta på grund av att blå linje till Nacka bör ha ett kapacitetsutrymme för framtida resandeökningar, vilket den inte får om all busstrafik från ostsektorn skulle ansluta till blå linje.

Detta betyder att en bussterminal i Gullmarsplan, Sickla eller Nacka C som försörjer hela ostsektorn inte är tänkbart. För att klara en växande befolkning och fler resenärer från ostsektorn, måste resandet spridas ut till flera tunnelbanelinjer. Slussen och Cityterminalen i kombination är inte heller troligt, då det bland annat skulle innebära en alltför omfattande parallellgående trafik med den nya tunnelbanan.

För merparten av Värmdös kollektivtrafikresenärer är en bytespunkt i Slussen att föredra ur ett systemperspektiv och ger kortast restid. I Slussen möts flertalet kollektivtrafikslag och resenärerna kan byta till tunnelbanans röda och gröna linje, befintliga innerstadsbussar, Saltsjöbana samt båttrafik.

För resenärer från Värmdö finns det dessutom möjlighet att byta till blå linje vid Nacka C, för de som har målpunkter längs med denna linje.

Med en bussterminal i Slussen skapas fortsatt bra restider från Värmdö till hela innerstaden. Om restiderna försämrats från Värmdö finns risken att fler kommer att åka bil, vilket innebär en försämring ur miljösynpunkt samt framkomlighetsproblem som följd, främst på Värmdöleden och Stadsgårdsleden, väg 222.

1 Syfte och bakgrund

1.1 Syfte

Denna utredning innehåller överväganden som trafikförvaltningen, Stockholm stad, Nacka kommun och Värmdö kommun har gjort för kollektivtrafikens utveckling i ostsektorn vid utbyggd tunnelbana samt vid ombyggnationen av Slussen. Syftet är att hitta en ersättning till bytespunkten vid Slussen som nu rivs och att möjliggöra en ny bussterminal med prognosår 2050, i anslutning till en kollektivtrafiknod för kommunikationer mellan Nacka - Värmdö och centrala Stockholm.

Studien ligger till grund för att visa hur sektorns behov av bytespunkter mellan busstrafik och spårtrafik kan tillgodoses med prognosår 2050. För att visa på detta behöver ett regionalt grepp tas där kollektivtrafiken och dess bytespunkter ses som ett system.

Stockholm har påbörjat ombyggnad av hela Slussen vilket innebär att dagens bussterminal kommer att rivas under 2018.

1.2 Stockholmsöverenskommelsen och beslut om Slussen

En överenskommelse träffades under 2013 års Stockholmsförhandling med Stockholms läns landsting, Stockholm stad, Nacka kommun, Solna stad och Järfälla kommun. Överenskommelsen innebär bland annat att tunnelbanan byggs ut till Nacka, och att blå linje kopplas samman med Hagsätralinjen för att

PM
2016-02-03

Ärende/Dok. id.

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

få en ökad kapacitet genom centrala Stockholm, se bild nedan.



Trafikanläggningen vid Slussen är tekniskt uttjänt och måste rivas och byggas upp från grunden. En ny detaljplan för Slussen är antagen. Den nya detaljplanen för Slussen möjliggör nya trafikanläggningar med mera i Slussenområdet. Den nya detaljplanen omfattar inte en bussterminal för ostsektorn. Befintlig bussterminal måste dock rivas om planen för nya Slussen ska kunna genomföras.

2 Planeringsförutsättningar för en kollektivtrafik i Ostsektorn

Nedan följer en rad planeringsförutsättningar som finns för att försörja ostsektorn med god kollektivtrafik.

2.1 Trafikförsörjningsprogrammet, Stockholms läns landsting

Trafikförsörjningsprogrammets vision är att en attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem ska bidra till att Stockholm är Europas mest attraktiva storstadsregion. För att arbeta mot visionen innehåller programmet målen attraktiva resor, tillgänglig och sammanhållen region samt effektiva resor med låg miljö- och hälsopåverkan. Målen är nedbrutna och tilldelade måltal finns för uppföljning samt åtgärder för genomförande.



Tabell 1 övergripande mål

2.2 RUFS 2010

Regionala utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUFS 2010, anger som grundläggande princip att transportsystemet ska byggas ut med kollektivtrafiken som bas. En ökad kollektivtrafikandel av de motoriserade resorna är både ett mål och ett medel för att minska trängseln i hela transportsystemet och även för att minska klimatpåverkan.

2.3 Promenadstaden- Stockholm stads översiktsplan

Kollektivtrafiken utpekas i översiktsplanen som stommen i framtidens transportsystem. Vikten av ett välfungerade och utbyggt gång- och cykelnät framhålls även i planen.

2.4 Nacka kommuns översiktsplan

Nacka kommuns översiktsplan syftar till att Nacka ska utvecklas till en attraktiv och långsiktigt hållbar kommun som bidrar till en positiv utveckling i Stockholmsregionen. I översiktsplanen anges att kollektivtrafik, gång-, och cykeltrafik behöver utvecklas för att klara den framtida efterfrågan på resor. Västra Sicklaön planeras att bli förtätad med ca 13 500 nya bostäder enligt Stockholmsöverenskommelsen.

2.5 Värmdö kommuns översiktsplan

Översiktsplanen anger att kollektivtrafiken ska vara attraktiv och robust, att andelen resenärer i kollektivtrafiken ska öka, och att Värmdö på sikt ska nås med spårburen trafik. Utveckling av bebyggelse ska främst ske i kollektivtrafiknära lägen i tätorter och i väl belägna förändringsområden.

2.6 Utbyggnad av tunnelbanan mot Nacka och Söderort

Förlängningen av blå linje från Kungsträdgården via Södermalm till Nacka C och en avgrening till Gullmarsplan beräknas stå färdig år 2025, se bild under 1.2. Den förlängda blå linjen kommer att ha nya stationer vid Sofia, Hammarby Kanal, Sickla, Järsla, Nacka C, Gullmarsplan samt Slakthusområdet.

2.7 Framkomlighetsstrategi för Stockholm 2030

Framkomlighetsstrategin visar hur Stockholm kan klara det ökade resandet genom att göra avvägningar och prioritera i det utrymme som finns. Bland annat anges att mer plats ska reserveras för bussar och cyklister. Gångtrafikanterna får bättre förutsättningar. Vidare ska trafiken bli mer pålitlig.

2.8 Ostsektorn idag

Ostsektorn är ett av stockholmsregionens mest expansiva områden. Sektorn har en stark koppling till centrala Stockholm och Södermalm. I ostsektorn bor sex procent av länets befolkning och fyra procent av länets arbetsplatser ligger här

Nacka kommun har ca 98 000 invånare och Värmdö kommun ca 41 000 i invånare, totalt ca 140 000 invånare tillsammans. Nästintill all kollektivtrafik från Nacka och Värmdö angör Slussen genom ett stort antal busslinjer och Saltsjöbanan. Slussen är därmed en central bytespunkt för att fördela Ostsektorns resenärer vidare ut i regionen.

PM
2016-02-03

Ärende/Dok. id.

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

En mindre andel bussar går till Cityterminalen. Ostsektorn har en hög kollektivtrafikandel, ca 78 % i högtrafiktid, för det radiella resandet mot innerstaden. Antalet påstigande i kollektivtrafiken i Nacka och Värmdö en vintervardag har ökat med ca 26 % mellan år 2003 och 2010³.

Slussen är idag länets näst största knutpunkt för kollektivtrafiken (efter T-centralen). Slussen är idag Sveriges största bussterminal. År 2013 gör ca 140 000 resenärer sina byten här, ca 48 000 åker med buss, 80 000 med tunnelbana och resterande är övriga trafikslag som Saltsjöbana och båttrafik⁴. Under morgonens maxtimma angör ca 220 bussar terminalen⁵.

Över Saltsjö-Mälarsnittet har röd och grön linje som flest resenärer. Under maxtimmen rör det sig om cirka 20 000 resenärer på grön linje, vilket i princip innebär att det inte finns någon ledig kapacitet för ytterligare resenärer söder om Slussen och begränsad kapacitet norr om Slussen. Röd linje har på sträckan ca 10 000 resenärer norr om Slussen, här finns fortfarande ledig kapacitet i tunnelbanesystemet⁶. Ett flertal innerstadsbussar, varav två stombusslinjer, trafikerar Slussen, samt båttrafik till Djurgården.

För kollektivtrafikresenärerna i ostsektorn utgör Stockholm innerstad den viktigaste målpunkten för såväl resenärerna från Nacka som Värmdö, se tabell nedan. Omkring en tredjedel av alla resor sker lokalt inom de egna kommunerna, med en lägre kollektivtrafikandel än för innerstadsresorna.

³ Åtgärdsvalsstudie -Kapacitetsstark kollektivtrafik till ostsektorn

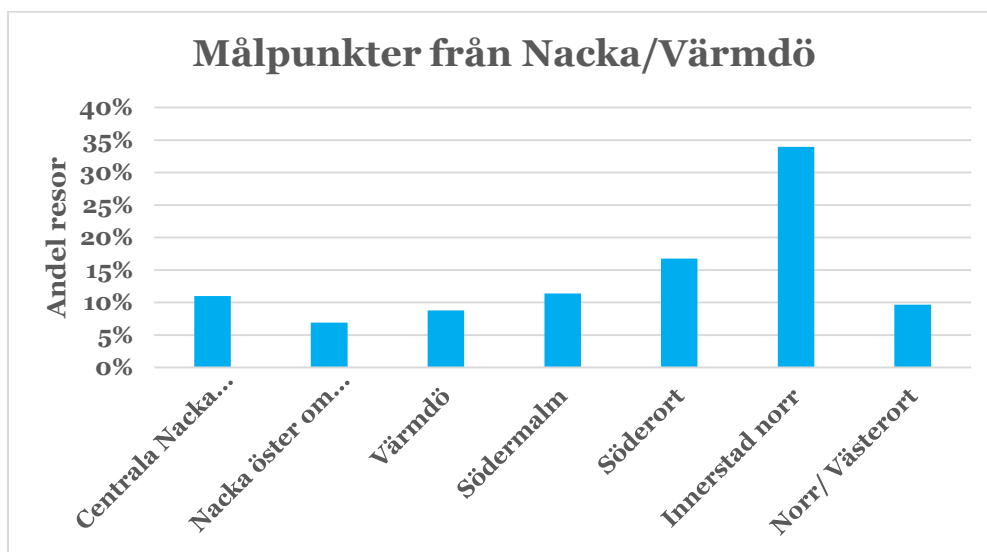
⁴ SL fakta 2014

⁵ Kapacitetsutredning- befintlig bussterminal.

⁶ Muntlig källa Per Ekberg, Trafikförvaltningen

PM
 2016-02-03

Ärende/Dok. id.

 Infosäk. klass
 K1 (Öppen)


Tabell 2 Målpunkter Nacka/Värmdö nuläge 2013

Till område från Nacka/Värmdö år 2013	Antal kollektiva resor kl 7:30-8:30	Andel resor
Centrala Nacka (exkl Älta)	978	11%
Nacka öster om Skuru	607	7%
Värmdö	768	9%
Södermalm	996	11%
Söderort ⁷	1467	17%
Innerstan norr om Slussen	2976	34%
Norrort /Västerort	848	10%
Totalt	8765	

Tabell 3 Kollektiva resor nuläge under maxtimma fm 2013 kl 7.30-8:30

Ostsektorn trafikförsörjs idag genom ett fåtal väg- och spårförbindelser via väg 222, Värmdöleden, som sedan förgrenas i Stadsgårdsleden och Södra länken, väg 75, samt Hammarbyvägen. Därutöver finns Ältavägen samt spårsystemen Saltsjöbanan och Tvärbanan (förlängd till Sicka år 2017), se bild nedan.

⁷ Söderort inkluderar även södra delarna av Nacka, bla Fisksätra och Saltsjöbaden. Tabell 2 och 3 är uttag från Swecos analyser 2015-12-14 i och med arbetet med utbyggnad av ny tunnelbana-FUT.

PM
2016-02-03

Ärende/Dok. id.

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

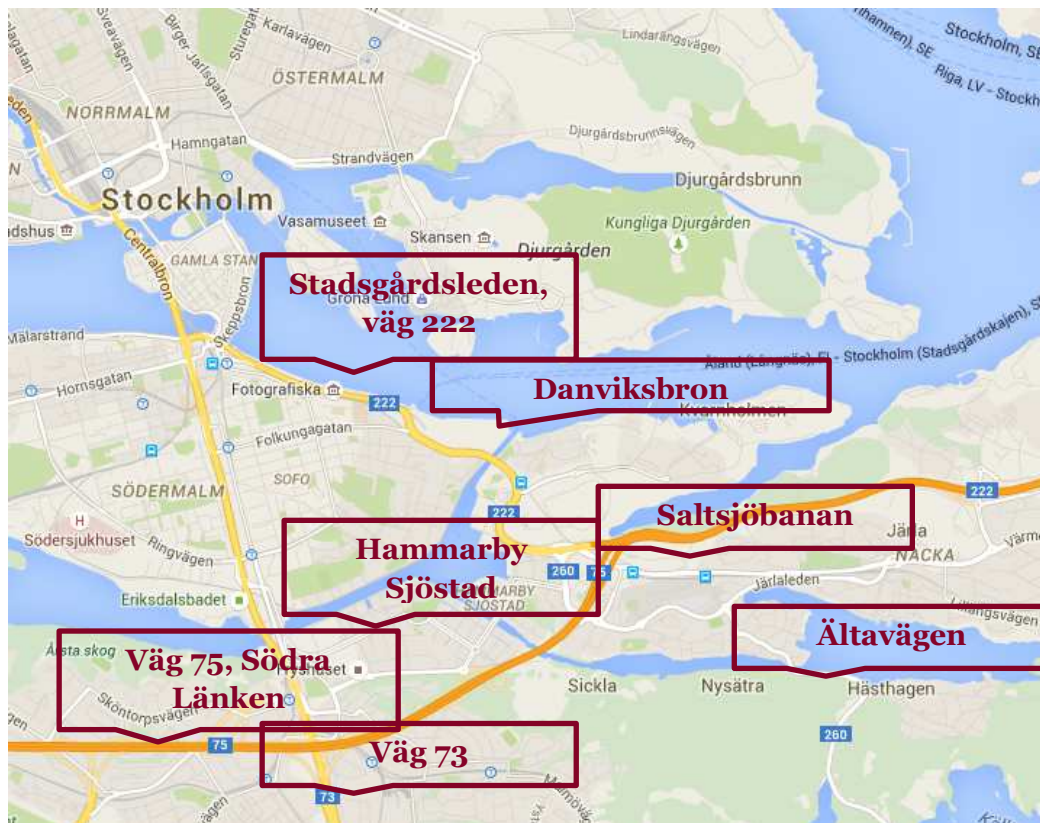


Bild 1 Dagens väg- och spårförbindelser från ostsektorn

Redan idag är kapacitetsutnyttjandet i vägtrafiksystemet högt och Slussen som bytespunkt är högt belastade under högtrafik. Idag råder framkomlighetsproblem på befintligt vägnät i högtrafik, som inte planeras att bli utbyggd i någon större utsträckning, förutom med en eventuell östlig förbindelse och en satsning på utökade busskörfält på väg 222⁸.

Ostsektorn delar idag kapacitet över Saltsjön-Mälaren med stora delar av Söderort, både vad gäller väg- och spårnätet. Eftersom denna länk trafikmässigt är högt belastad, är möjligheten att bygga nya bostäder och arbetsplatser i Söderort beroende av hur trafiken för ostsektorn löses, och tvärtom⁹.

⁸ Sträcka Hemmesta- Nacka C, ÅVS Framkomlighet i stomlinjenätet 2015,

⁹ Förstudie tunnelbana till Nacka

2.9 Ostsektorn år 2050

Stockholmsöverenskommelsen från 2013 om utbyggd tunnelbana innebär bland annat att Nacka ska bygga 13 500 nya bostäder på västra Sicklaön till år 2030, vilket innebär ca 30 000 nya invånare. Därtill kommer den planerade utbyggnaden i övriga Nacka och Värmdö. Fram till år 2030 planerar Nacka kommun bygga ca 15 800 bostäder, utöver utbyggnaden på västra Sicklaön, och Värmdö kommun ca 7 800 bostäder. Omkring år 2030 förväntas Nacka och Värmdö ha ca 200 000 invånare tillsammans och år 2050 240 000 invånare, se bild nedan¹⁰.



Bild 2 Planerade exploateringar i Nacka och Värmdö 2030-2050

För att kollektivtrafiken ska kunna möta kommande reseefterfrågan krävs en attraktiv och kapacitetsstark kollektivtrafik med tillgång till olika kollektiva färdmedel, i syfte att ha ett starkt kollektivtrafikstråk till och från ostsektorn till centrala Stockholm och vidare ut i regionen.

Som en följd av tunnelbanans utbyggnad till Nacka, och Nacka kommuns bebyggelseutveckling, har västra Sicklaön omvandlats till en innerstadsmiljö år 2050 som är ännu mer integrerad i den centrala regionkärnan. Snabbare resor skulle ge ökade möjligheter för företag att etablera sig i ostsektorn. Förutsatt ny kapacitetsstark kollektivtrafik till ostsektorn räknar Nacka kommun med att över 20 000 nya arbetsplatser kan tillkomma i kommunen¹¹. Stadsdelen är fram

¹⁰ Inlägga till Sverigeförhandlingen och Stockholmsöverenskommelsen

¹¹ Förstudie tunnelbana till Nacka

till Nacka C i huvudsak kollektivtrafikförsörd av spårbunden kollektivtrafik år 2050. Busstrafiken i ostsektorn förändras som en följd av tunnelbanans utbyggnad. År 2050 kan ytterligare infrastrukturutbyggnader vara genomförd, såsom tunnelbana till Orminge, östlig förbindelse och eventuellt fler utbyggnader av spårförbindelser.

2.10 Geografisk avgränsning

Utifrån beskrivningen av trafiksystemet ovan är det motiverat att studiens geografiska avgränsning utgörs av ostsektorns spår- och huvudvägnät som kopplar till Stockholm stad, eftersom kollektivtrafiknätet naturligt är radiellt utbyggt utifrån de förutsättningar som finns från befintlig infrastruktur över Saltsjö-Mälarsnittet till och från centrala Stockholm, se bild nedan. Den radiella strukturen för ostsektorn bryts idag av det nord-sydliga kollektivtrafikstråket i form av tunnelbanans gröna och röda linje. Längs detta stråk finns en rad bytespunkter där byte/omstigning mellan buss- och spårtrafik är möjlig.

Väg 222



Bild 3 Geografisk avgränsning, se blå markering

3 Funktionen för ny bussterminal

Nedan följer de krav som Trafikförvaltningen ställer på en framtida bussterminal.

- En framtida bussterminal ska ha ett ändamål i kollektivtrafiksystemet som fyller ett framtida resenärsbehov och kapacitetsbehov med prognosår 2050 för ostsektorn. En förutsättning är att antalet platser ska vara likvärdiga med de som fanns i tidigare kapacitetsutredning för bussterminal Slussen, dvs. 17+17+6 platser¹². Platsen för en ny bussterminal ska ha kapacitet att klara en långsiktig trafikökning från ostsektorn i kombination med kapaciteten för en utbyggd tunnelbana.
- Bussterminalen ska uppfylla Trafikförvaltningens mål, riktlinjer och kravställning vad gäller en terminal och bytespunkt.
- En bussterminal som försörjer ostsektorn ska förläggas intill en tunnelbanestation.
- Busstrafiken från Värmdö och Nacka ska ha en god framkomlighet till en bussterminal för att minska restiderna, vilket innebär kollektivtrafikkörfält och/eller signalprioritering för buss.
- Bussterminalen ska lokaliseras i nära anslutning till befintlig infrastruktur och huvudvägnät, dvs. väg 222 eller väg 75 för att på så sätt få en så kort resväg som möjligt mellan ostsektorn och innerstaden.

För att kunna möta det fortsatta behovet av busstrafik som bedöms behövas för ostsektorn, krävs att den bussterminal som rivs vid Slussen ersätts med en eller flera bussterminaler. För att åstadkomma en attraktiv och kapacitetsstark kollektivtrafik för ostsektorn, med tillgång till olika kollektivtrafikslag, har olika alternativ således studerats. Detta har gjorts med utgångspunkt från den geografiska avgränsningen ovan samt utifrån de krav som Trafikförvaltningen ställer på en bussterminal.

¹² Kollektivtrafik i Ostsektorn och behov av bussterminal i Slussen PM 2014-11-12

4 Regionala lokaliseringalternativ för en bussterminal till och från ostsektorn

Med ovan redovisad bakgrund, systembeskrivning för kollektivtrafiken och funktionsbeskrivning för en ny bussterminal för ostsektorn har nedanstående regionala alternativ för lägen för bussterminal bedömts vara alternativ som uppfyller kraven. Följande platser kommer att utvärderas i studien: Slussen, Cityterminalen, Gullmarsplan, Sickla och Nacka C, se bild nedan. Övriga alternativ inom den geografiska avgränsningen nedan avfärdas, då de inte uppfyller ovanstående krav, främst vad gäller kapaciteten att klara en långsiktig trafikökning och god framkomlighet för ostsektorn år 2050.



Bild 4 Regionala lokaliseringalternativ

En utvärdering av regionala alternativ behöver göras med försiktighet eftersom befintliga alternativ skiljer sig åt vad gäller flera olika aspekter. Gullmarsplan och Cityterminalen är befintliga bussterminaler. Bussterminalen i Nacka C finns inte, utan redovisas i förstudien för tunnelbana till Nacka. Terminalen har endast ett relativt bestämt läge med en översiktligt bedömd framtida funktion och kapacitet¹³. I Sickla finns ingen bussterminal i dagsläget, dock planeras för en bytespunkt mellan tunnelbana, Tvärbana och Saltsjöbana.

¹³ Förstudie Tunnelbana till Nacka, trafikförvaltningen, 2014-03-26

PM
2016-02-03

Ärende/Dok. id.

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Därmed är det viktigt att använda sig av ett systemperspektiv och ett regionalt perspektiv för en ny bussterminal för ostsektorn, eftersom faktiska lösningar inte är detaljstuderade. I ett systemperspektiv är det viktigt att beakta att en buss på motorväg har en medelhastighet om ca 50km/tim att jämföra med tunnelbanans tåg med en medelhastighet om ca 30-40 km/tim. Detta är en viktig förutsättning för de resenärer som har långa resor, dvs. att kollektivtrafiken är snabb och visar på ett behov av fortsatt trafikförsörjning med busstrafik till och från delar av ostsektorn.

Då olika resenärer har olika behov bedöms det även vara rimligt att utvärdera alternativen som föreslås som kombinationslösningar, d.v.s. att två terminaler kan behövas för att försörja ostsektorn i framtiden.

5 Utvärderingskriterier

För att jämföra de alternativa lägena för bytespunkter används utvärderingskriterier med utgångspunkt från trafikförvaltningens övergripande mål i Trafikförsörjningsprogrammet samt övriga planeringsförutsättningar enligt kapitel två i denna utredning.

För samtliga alternativen förutsätts att tunnelbanan till Nacka och Söderort är utbyggd. De utvärderingskriterier som används är följande:

Utvärderingskriterier	Motivering av utvärderingskriterier.
Attraktiva resor	<i>Kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna ska öka genom följande åtgärder.</i>
Bussterminalen ska kunna klara befolkningsökningen i ostsektorn med prognosår 2050.	Bussterminalen ska ha kapacitet för kommande befolkningsökning i ostsektorn. Kollektivtrafiksystemet ska kännetecknas av långsiktighet.
Samlad bytespunkt med tunnelbana och stomlinjebuss. Bytespunkten har kapacitet att ta emot bussar och Ostsektorns resenärer.	En samlad bytespunkt där kollektivtrafiksystemet kännetecknas av hög tillförlitlighet, trygghet, komfort, turtäthet, snabba resor och bekväma byten. Bytespunkten ska nå många trafikslag och då med möjlighet att nå flera linjer för samtliga kollektivtrafikslag för att möjliggöra en effektiv spridning av resenärer till målpunkter i innerstaden och vidare ut i regionen. Den praktiska kapaciteten i tunnelbanan i förmiddagens maxtimme ska inte överskridas. Praktisk kapacitet definieras som det totala antalet sittplatser och 40 % av ståplatserna, därefter uppstår önskad trängsel. Med 5-minuters trafik innebär det att den praktiska kapaciteten på tunnelbanan uppgår till maximalt cirka 8300 resenärer i maxtimme.
Antal byten för att nå centrala Stockholm.	Kollektivtrafiksystemet ska kännetecknas av bekväma byten och snabba resor. Antalet byten för att nå city ska vara så få som möjligt.
Total restid med kollektivtrafik mellan	Kollektivtrafiksystemet ska kännetecknas

PM
 2016-02-03

Ärende/Dok. id.

 Infosäk. klass
 K1 (Öppen)

Gustavsberg och centrala Stockholm i högtrafik år 2050.	av snabba resor. Annars minskar attraktiviteten för kollektiva resor. I dagsläget tar resan mellan Gustavsberg via Slussen till centrala Stockholm, i detta fall T-centralen ca 40 minuter ¹⁴ .
Lokala målpunkter, terminalens integration i staden.	Det ska finnas målpunkter, så som arbetsplatser och service i terminalens närhet.
Framkomlighet för kollektivtrafiken i befintlig väginfrastruktur.	För att öka kollektivtrafikens andel krävs att infrastrukturen är byggd för kollektivtrafiken med minsta möjliga störningar. Om inte den väginfrastrukturen finns behöver den byggas.
Tillgänglig och sammanhållen region	<i>En tillgänglig och sammanhållen region innebär att kollektivtrafiken ska bidra till ökad jämlikhet och jämställdhet i regionen.</i>
Betydelse för en sammanhållen region	Kollektivtrafiken ska erbjuda god tillgänglighet och rörlighet för alla som bor eller vistas i regionen och svara upp mot olika gruppers behov.
Effektiva resor med låg miljö- och hälsopåverkan.	<i>Kollektivtrafikens förbrukning av fossilt bränsle ska minska. Kollektivtrafikens energieffektivitet ska öka. Säkerheten i kollektivtrafiken ska förbättras.</i>
Miljöstörningar i form av utsläpp till luft och buller från busstrafiken till och från terminalen.	Genom att ha en så kort och effektiv resväg som möjligt mellan Ostsektorn och bussterminalen, kan miljöpåverkan från busstrafiken begränsas vad gäller utsläpp till luft och buller för omkringliggande bostäder mm.
Övriga aspekter	
Översiktsplaner	Finns bytespunkten nämnd i berörd översiktsplan som en viktig bytespunkt.

¹⁴ Siffran i utvärderingen är framräknad med dagens tidtabell i högtrafik och trafik i lågtrafik enligt trafiken.nu som ska motsvara ett framtida kollektivtrafikkörfält i högtrafik. Bytestiderna mellan trafikslag har beräknats till fem minuter. Siffran ska ses som ungefärlig.

Markägoförhållanden	Vem äger marken? Lättare planering om kommunen äger marken än om den är privatägd.
---------------------	--

Tabell 4 Utvärderingskriterier regionala alternativ

6 Utvärdering av alternativ

6.1.1 Slussen



Bild 5 Översikt Slussen

Utvärderingskriterier	Slussen
Attraktiva resor	
Bussterminalen ska klara befolkningsökningen i ostsektorn med prognosår 2050.	Bra förutsättningar för utbyggnad, då god väginfrastruktur finns för kollektivtrafik på hela sträckan utmed väg 222 och Stadsgårdsleden från ostsektorn.
Samlad bytespunkt med tunnelbana och stomlinjebuss. Bytespunkten har kapacitet att ta emot bussar och ostsektorns resenärer.	Ja. Slussen är idag den näst största bytespunkten i länet och är en samlad bytespunkt för röd och grön tunnelbana, innerstadsbussar, två stombusslinjer, Saltsjöbanan samt sjötrafik. Slussen är en välkänd kollektivtrafiknod för dagens resenärer.
Antal byten för att nå centrala Stockholm.	Ett byte från buss till t-bana vid Slussen.

PM
 2016-02-03

Ärende/Dok. id.

 Infosäk. klass
 K1 (Öppen)

Total restid med kollektivtrafik mellan Gustavsberg och centrala Stockholm i högtrafik år 2050.	Restiden beräknas bli ca 40 min år 2050 mellan Gustavsberg och T-centralen via Slussen.
Lokala målpunkter, terminalens integration i staden.	Bra, ca 11 % av ostsektorns befolkning har målpunkter på Södermalm, 34 % övrig innerstan och 17 % för övriga söderort.
Framkomlighet för kollektivtrafiken i befintlig väginfrastruktur.	Busstrafiken går till stora delar på eget kollektivtrafikkörfält och där en hög hastighet kan hållas. Åtgärder har genomförts för kollektivtrafiken på väg 222, bl a signalprioritering och kollektivkörfält för bussarna på Stadsgårdsleden.
Tillgänglig och sammanhållen region	
Betydelse för en sammanhållen region	Stor betydelse, utpekad både i RUFSS 2010 och Stockholms översiktsplan. Slussen anges i översiktsplanen vara en av den centrala stadens noder och där framkomligheten för alla trafikslag ska säkerställas, med moderna bytespunkter för kollektivtrafiken.
Effektiva resor med låg miljö- och hälsopåverkan.	
Miljöstörningar från busstrafiken. Utsläpp sker till luft och buller.	Ökar/minskar, beroende val av lokalt alternativ vid Slussen. Tillskottet på bussar på Stadsgårdsleden är störst under tiden för byggandet av nya Slussen, då Saltsjöbanan ersätts med buss från Henriksdal och innan tunnelbanan till Nacka är färdigställd.
Övriga aspekter	
Översiktsplaner	Utpekad i översiktsplan som viktig kollektivtrafiknod.
Markägoförhållanden	Stockholm stad och privata markägare.

Tabell 5 Utvärderingskriterier Slussen

PM
2016-02-03

Ärende/Dok. id.

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

6.1.2 Cityterminalen

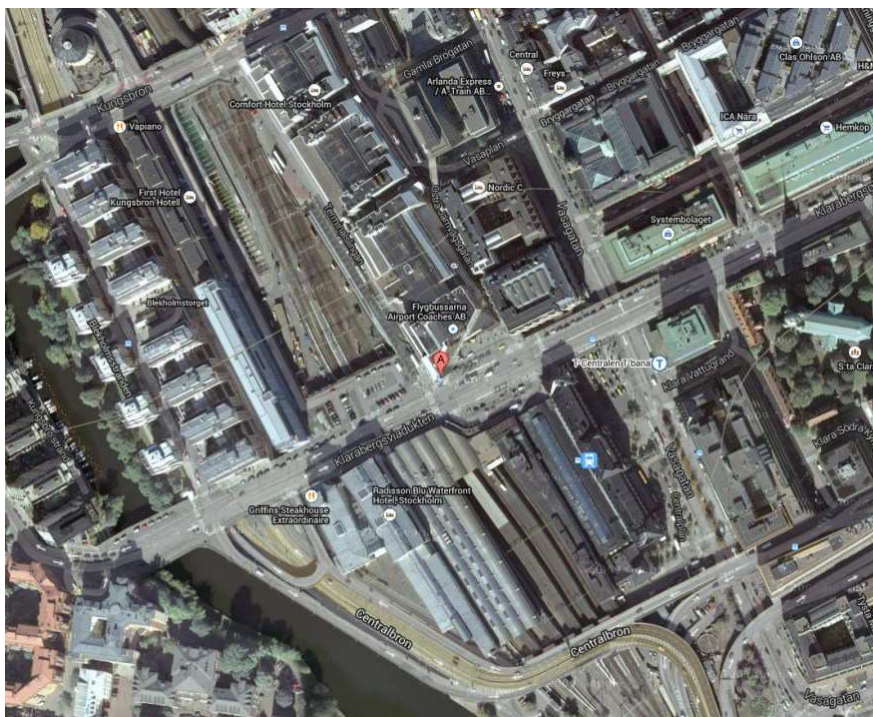


Bild 6 Översikt Cityterminalen

Utvärderingskriterier	Cityterminalen
Attraktiva resor	
Bussterminalen ska klara befolkningsökningen i ostsektorn med prognosår 2050.	Begränsade utbyggnadsmöjligheter. Full fri höjd saknas i delar av terminalen, vilket omöjliggör viss busstrafik.
Samlad bytespunkt med tunnelbana och stomlinjer. Bytespunkten har kapacitet att ta emot bussar och ostsektorns resenärer.	Ja. Alla tunnelbanelinjer, regionaltåg och pendeltåg passerar här samt vissa innerstadsbussar. Trängsel råder idag på T-centralen, i gångarna till och från plattformar på röd och grön linje. Bytespunkten har i dagsläget inte kapacitet att ta emot alla bussar från Värmdö.
Antal byten för att nå centrala Stockholm.	Inga byten då Cityterminalen ligger centralt i Stockholm. Om byte av trafikslag ska göras till annan kollektivtrafik är gångvägen mellan Cityterminalen och Centralstationen

PM
 2016-02-03

Ärende/Dok. id.

 Infosäk. klass
 K1 (Öppen)

	ca 600 meter.
Total restid med kollektivtrafik mellan Gustavsberg och centrala Stockholm i högtrafik år 2050.	Med framkomlighetsåtgärder på sträckan mellan Slussen och Cityterminalen kan restiden med buss bli ca 45 min år 2050, med buss från Gustavsberg direkt till T-centralen
Lokala målpunkter, terminalens integration i staden.	Cirka 34 % av Ostsektorns befolkning har målpunkter i innerstaden norr om Slussen.
Framkomlighet för kollektivtrafiken i befintlig väginfrastruktur.	Idag råder låg framkomlighet och trängsel på sträckan mellan Slussen och Cityterminalen. Befintlig busstrafik från Tyresö och Haninge kommer att påverkas om ökad trafik tillkommer på sträckan. Busskörfält eller andra framkomlighetsåtgärder krävs på sträckan vilket kan komma i konflikt med kollektivtrafiken från Södertörn som använder Centralbron. Beräknat antal bussar från ostsektorn som behöver anlända en bussterminal år 2050 är ca 170 bussar under morgonens maxtimma.
Tillgänglig och sammanhållen region	
Betydelse för en sammanhållen region	Ja. Alla tunnelbanelinjer, regionaltåg och pendeltåg passerar här samt vissa innerstadsbussar.
Effektiva resor med låg miljö- och hälsopåverkan.	
Miljöstörningar från busstrafiken. Utsläpp sker till luft, buller.	Buller och luftföroreningarna ökar i innerstaden, då antalet bussar på sträckan mellan Slussen och Cityterminalen ökar kraftigt. Beräknat antal bussar från ostsektorn som behöver anlända en bussterminal år 2050 är ca 170 bussar under morgonens maxtimma.
Övriga aspekter	

PM
2016-02-03

Ärende/Dok. id.

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Översiktsplaner	Cityterminalen är inte utpekad i Stockholms Översiktsplan som bytespunkt. Centralstationen är utpekad som riksintresse för kommunikationer.
Markägoförhållanden	Centralstationen är privatägd.

Tabell 6 Utvärderingskriterier Cityterminalen

6.1.3 Gullmarsplan



Bild 6 Översikt Gullmarsplan

Utvärderingskriterier	Gullmarsplan
Attraktiva resor	
Bussterminalen ska klara befolkningsökningen i ostsektorn med prognosår 2050.	Goda förutsättningar för utbyggnad, dock oklart i relation till annan, kommande planering i Söderort, Tyresö och Haninge. Stockholm stad har planer för 40 000 nya bostäder i närområdet enligt Stockholmsöverenskommelsen. Tyresö och Haninges befolkning ökar också, ca 17 respektive 13 % fram till år 2023 ¹⁵ . Gullmarsplan är främst planerad som en kollektivtrafiknod för Söderort, Tyresö och Haninge och för att möta den befolkningsökningen som tillkommer söder om innerstaden.
Samlad bytespunkt med tunnelbana och	Ligger i anslutning till t-bana,

¹⁵ SL fakta 2014

PM
 2016-02-03

Ärende/Dok. id.

 Infosäk. klass
 K1 (Öppen)

stomlinjer. Bytespunkten har kapacitet att ta emot bussar och ostsektorns resenärer.	Tvärbanan och stomlinjerna till Tyresö samt stomlinje 4. Bussterminalen har inte kapacitet att ta emot busstrafik från Ostsektorn utan att omfattande ombyggnation krävs av terminalen och dess tillfartsvägar. Ytterligare resenärer vid Gullmarsplan kommer att påverka kapacitetsvinsten över Saltsjö-Mälarsnittet och sträckan Gullmarsplan-Slussen negativt vid den planerade utbyggnaden av tunnelbanan och de nya sträckningarna.
Antal byten för att nå centrala Stockholm.	Ett byte från buss till t-bana.
Total restid med kollektivtrafik mellan Gustavsberg och centrala Stockholm i högtrafik år 2015 och år 2050.	År 2050 beräknas restiden bli ca 48 minuter mellan Gustavsberg och T-centralen via Gullmarsplan.
Lokala målpunkter, terminalens integration i staden.	Cirka 17 % av ostsektorns befolkning har målpunkter ¹⁶ nära Gullmarsplan.
Framkomlighet för kollektivtrafiken i befintlig väginfrastruktur.	Framkomligheten från Lugnets trafikplats till Gullmarsplan är begränsad. Kollektivtrafikkörfält och andra åtgärder för att säkerställa kollektivtrafikens framkomlighet, kommer att behövas på sträckan. Att trafikera med buss i ytnätet genom Hammarby sjöstad är inte ett alternativ. Stora åtgärder krävs således för att åstadkomma god framkomlighet för ev kommande busstrafik från Ostsektorn. Beräknat antal bussar från ostsektorn som behöver anlända en bussterminal år 2050 är ca 170 bussar under morgonens maxtimma
Tillgänglig och sammanhållen region	
Betydelse för en sammanhållen region	Utbyggnaden som sker i Söderort samt

¹⁶ Dock ingår även målpunkter i södra Nacka i denna procentsats.

PM
 2016-02-03

Ärende/Dok. id.

 Infosäk. klass
 K1 (Öppen)

	Tyresö och Haninge bör prioriteras för denna regionala bytespunkt , då dessa kommuner ökar stadigt befolkningsmässigt och behöver en kollektivtrafiknod då många arbetar i innerstaden, för att bibehålla en sammanhållen region.
Effektiva resor med låg miljö- och hälsopåverkan.	
Miljöstörningar från busstrafiken. Utsläpp sker till luft, buller.	Lokalt ökar miljöstörningen, då antalet bussar kraftigt ökar till terminalen. Beräknat antal bussar från ostsektorn som behöver anlända en bussterminal år 2050 är ca 170 bussar under morgonens maxtimma
Övriga aspekter	
Översiktsplaner	Utpekad som bytespunkt i översiktsplan.
Markägoförhållanden	Stockholm stad

Tabell 6 Utvärderingskriterier Gullmarsplan

PM
2016-02-03

Ärende/Dok. id.

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

6.1.4 Sickla

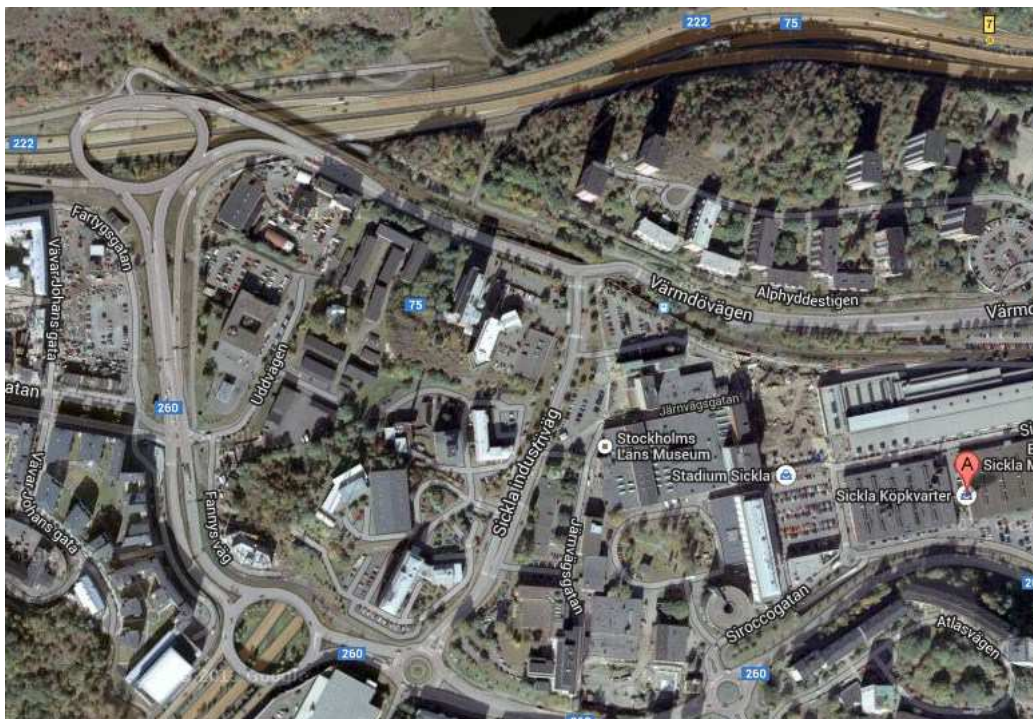


Bild 7 Översikt Sickla

Utvärderingskriterier	Sickla
Attraktiva resor	
<p>Bussterminalen ska klara befolkningsökningen i ostsektorn med prognosår 2050.</p>	<p>Oklara fysiska förutsättningar för att anlägga en bussterminal och för att åstadkomma ett fungerande, anslutande vägsystem då bussarna från Värmdö går på väg 222 som motorvägsbussar och inte på den lokala gatan Värmdövägen med skyltad hastighet 50 km/h. Värmdövägens gaturum kommer även att förändras och blir en stadsgata. Detta innebär oklarheter om en terminal här kan klara kommande befolkningsökning i ostsektorn.</p>
<p>Samlad bytespunkt med tunnelbana och stomlinjer. Bytespunkten har kapacitet att ta emot bussar och ostsektorns resenärer.</p>	<p>Om all kollektivtrafik från ostsektorn matas till Sickla uppstår kapacitetsproblem i kommande</p>

PM
 2016-02-03

Ärende/Dok. id.

 Infosäk. klass
 K1 (Öppen)

	tunnelbana till Nacka C. Analyser gjorde i samband med förstudie tunnelbana till Nacka gav 9000 resenärer i förmiddagens maxtimme innan ankomst Sofia vilket betyder att den praktiska kapaciteten överskrids och en önskad trängsel uppstår redan vid tunnelbanans öppnande cirka år 2025. Attraktiviteten för kollektivtrafiken kommer att minska. Beräknat antal bussar från ostsektorn som behöver anlända en bussterminal år 2050 är ca 170 bussar under morgonens maxtimma
Antal byten för att nå centrala Stockholm.	Ett byte, går att byta i framtiden till blå linje, Saltsjöbana.
Total restid med kollektivtrafik mellan Gustavsberg och centrala Stockholm i högtrafik år 2050.	Restiden beräknas bli ca xx min.
Lokala målpunkter, terminalens integration i staden.	Lokal målpunkt är Sickla, inga övriga målpunkter i närheten. Sickla är ett utvecklingsområde med arbetsplatser och handel. Oklar integration beroende på infrastrukturlösning. Planer finns för Lugnets trafikplats där bl a utrymme krävs för framtida Östlig förbindelse.
Framkomlighet för kollektivtrafiken i befintlig väginfrastruktur.	Kollektivtrafikkörfält och framkomlighetsåtgärder behövs på sträckan mellan Lugnets trafikplats och Sickla. En underjordisk terminal med tunnelanslutning till väg 222 får god framkomlighet. En terminal ovan jord får dåliga förutsättningar, såvida inte en tunnelanslutning till väg 222 går att få till.
Tillgänglig och sammanhållen region	
Betydelse för en sammanhållen region	Ej prioriterad som regional bytespunkt.
Effektiva resor med låg miljö- och hälsopåverkan.	
Miljöstörningar från busstrafiken. Utsläpp sker till luft, buller.	Ökar lokalt på sträckan mellan Lugnets trafikplats och Sickla, då antalet bussar till terminalen ökar kraftigt.

PM
2016-02-03

Ärende/Dok. id.

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Övriga aspekter	
Översiktsplaner	Ej utpekad i Nacka kommuns översiktsplan.
Markägoförhållanden	Till stora delar privatägd, ej i kommunens regi.

Tabell 7 Utvärderingskriterier Sickla

6.1.5 Nacka C



Bild 8 Översikt Nacka C

Utvärderingskriterier	Nacka C
Attraktiva resor	
Bussterminalen ska klara befolkningsökningen i ostsektorn med prognosår 2050.	Terminalens kapacitet är avsedd för Nackas busstrafik inte Värmdös busstrafik, enligt förstudie tunnelbana till Nacka.
Samlad bytespunkt med tunnelbana och stomlinjer. Bytespunkten har kapacitet att ta emot bussar och ostsektorns resenärer.	Goda vad gäller lokalt för Nackas busstrafik och invånare. Om all kollektivtrafik från ostsektorn matas till Nacka C uppstår kapacitetsproblem i kommande tunnelbana till Nacka C.

PM
 2016-02-03

Ärende/Dok. id.

 Infosäk. klass
 K1 (Öppen)

	<p>Analysen gjordes i samband med förstudie tunnelbana till Nacka gav 9000 resenärer i förmiddagens maxtimme innan ankomst Sofia vilket betyder att den praktiska kapaciteten överskrids och en oönskad trängsel uppstår redan vid tunnelbanans öppnande cirka år 2025. Attraktiviteten för kollektivtrafiken kommer att minska. Restiden för resenärer från Värmdö kommun försämras då.</p>
Antal byten för att nå centrala Stockholm.	Ett byte, genom blå linje i framtiden.
Total restid med kollektivtrafik mellan Gustavsberg och centrala Stockholm i högtrafik år 2050.	Restiden beräknas bli ca xx min- avvaktar siffror från FUT
Lokala målpunkter, terminalens integration i staden.	Cirka 11 % av befolkningen i Nacka och Värmdö har målpunkter i Nacka C.
Framkomlighet för kollektivtrafiken i befintlig väginfrastruktur.	Framkomlighetsåtgärder krävs och ny bussterminal behöver anläggas, den saknas i dagsläget. Beräknat antal bussar från ostsektorn som behöver anlända en bussterminal år 2050 är ca 170 bussar under morgonens maxtimma. I detta ingår inte den lokala busstrafiken från Nacka.
Tillgänglig och sammanhållen region	
Betydelse för en sammanhållen region	Stor betydelse, utpekad både i RUFSS 2010 och Nacka kommuns översiktsplan
Effektiva resor med låg miljö- och hälsopåverkan.	
Miljöstörningar från busstrafiken. Utsläpp sker till luft, buller.	Minskar regionalt, då antalet bussar minskar på sträckan mellan Nacka och Slussen.
Övriga aspekter	
Översiktsplaner	Utpekad i Nacka kommuns översiktsplan
Markägoförhållanden	Nacka kommun och Trafikverket

Tabell 8 Utvärderingskriterier Nacka C

PM
2016-02-03

Ärende/Dok. id.

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

7 Samlad bedömning

För att upprätthålla kollektivtrafikens andel i ostsektorn krävs en god kollektivtrafikknutpunkt med kopplingar mellan olika trafikslag, med korta restider och som ligger utmed befintligt vägnät från Nacka och Värmdö enligt de fasta planeringsförutsättningarna.

Funktionen för en ny bussterminal som försörjer ostsektorn behöver utgå ifrån ett förändrat kollektivtrafiksystem där Nackabornas kollektiva resande huvudsakligen tas om hand av blå linje, medan resande från Värmdö sprids ut till det övriga tunnelbanesystemet. Den nya tunnelbanans Nackagren behöver ha ett kapacitetsutrymme för framtida resandeökningar, vilket den inte får om busstrafiken från hela ostsektorn skulle ansluta till blå linje.

Detta betyder att en bussterminal i Gullmarsplan, Sickla eller Nacka C som försörjer hela ostsektorn inte är möjlig, eftersom ambitionen är att sprida ut resandet på de olika tunnelbanelinjerna från denna sektor. Slussen och Cityterminalen som egna alternativ är inte heller tänkbara, då det skulle innebära en alltför omfattande parallellgående trafik med den nya tunnelbanan till Nacka. Det är heller inte kostnadseffektivt att bygga en ny tunnelbana för att möta befolkningsökningen i Nacka och samtidigt ha busstrafikering från hela ostsektorn till Slussen eller Cityterminalen. Det vill säga att dessa två alternativ enskilt inte tar hänsyn till en utbyggd tunnelbana.

Med en ny tunnelbana till Nacka så bör istället stora delar av busstrafiken i Nacka matas till Nacka C och planerad blå linje. För merparten av kollektivresenärer i Nacka är en bytespunkt vid Nacka C det naturliga alternativet, med vissa undantag, exempelvis busstrafikering från Älta, Kvarnholmen samt Saltsjöbanan. I Nacka C kan byten till tunnelbanans blå linje och till vissa busslinjer genomföras. Men varken Nacka C eller en bussterminal vid Sickla klarar att ta emot samtliga resenärer från ostsektorn, då den praktiska kapaciteten redan vid trafikstart är nådd för den nya tunnelbanan.

Gullmarsplan planeras i framtiden bli bytespunkt för både grön och blå linje. Ambitionen är att öka kapaciteten på den gröna linjen mellan Gullmarsplan och T-centralen när Hagsätralinjen konverteras till blå linje, till förmån för planerad bostadsutbyggnad i Söderort, Tyresö samt Haninge. Att bussterminalen vid Gullmarsplan även skulle ta emot delar av ostsektorn skulle motverka dessa planer. Detta tillsammans med det faktum att majoriteten av ostsektorns resenärer får en längre resväg, då deras målpunkter är norr om Saltsjö-

PM
2016-02-03

Ärende/Dok. id.

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Mälarsnittet, gör att Gullmarsplan i kombination med Nacka C inte är ett bra alternativ. Gullmarsplan faller också på kapaciteten i tunnelbanan, då den praktiska kapaciteten blir långt överskriden vid ett scenario där samtliga Värmdös och Orminges busstrafik matas till Gullmarsplan .

Det mest troliga regionala alternativet blir sammantaget ett kombinationsalternativ med en bussterminal i Nacka C och en terminal placerad vid grön eller röd linje, vilket då skulle vara vid Slussen eller Cityterminalen.

Dagens reseströmmar från Nacka och Värmdö har sin målpunkt i innerstaden eller Södermalm, vilket gör Slussen eller Cityterminalen och en framtida knutpunkt till tunnelbanan i Nacka C till de mest lämpliga ankomstpunkterna för kollektivtrafiken från ostsektorn.

En terminal i Cityterminalen är mindre konkurrenskraftig än en terminal vid Slussen, då det råder framkomlighetsproblem och trängsel på sträckan mellan Slussen och Cityterminalen. Omfattande åtgärder i form av påfartsreglering och kollektivtrafikkörfält skulle behövas för att säkerställa framkomligheten för kollektivtrafiken från ostsektorn till och från Cityterminalen. Den befintliga bussterminalen vid Cityterminalen kräver även omfattande åtgärder för att kunna ta emot all ytterligare busstrafik. Cityterminalen är samtidigt privatägd, vilket begränsar rådigheten för trafikförvaltningen. En bussterminal i city skulle också betyda ökade driftskostnader för trafikförvaltningen, eftersom körsträckan blir längre än de redan existerande. Miljöstörningar i form av buller och luftföroreningar i innerstaden skulle också öka kraftigt.

För merparten av Värmdös kollektivtrafikresenärer är en lokalisering av en bussterminal vid kollektivtrafiknoden Slussen att föredra ur ett systemperspektiv. Slussen är det mest lämpliga alternativet och har den kortaste restiden av samtliga redovisade alternativ. Busstrafiken kan hålla en hög hastighet på hela sträckan då finns kollektivkörfält genom Nacka. Detta bidrar till god framkomlighet för kollektivtrafiken från Värmdö till Slussen, vilket gör detta alternativ mest lämpligt. I Slussen möts också flertalet kollektivtrafikslag och resenärerna kan byta till tunnelbanans röda och gröna linje, befintliga innerstadsbussar, Saltsjöbana samt båttrafik.

Med en bussterminal i Slussen skapas en fortsatt bra restid för resenärerna från Värmdö och vissa delar av Nacka till målpunkter i innerstaden. Om restiderna försämras från Värmdö finns risken att fler väljer att åka bil, vilket innebär en försämring ur miljösynpunkt samt ökade framkomlighetsproblem som följd i ostsektorn, främst på Värmdöleden, väg 222.

PM
2016-02-03

Ärende/Dok. id.

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Trafikförvaltningen gör därför bedömningen att det är ett mycket angeläget allmänt intresse att den bussterminal som rivs i Slussen ersätts med en bussterminal vid den samma.

Sammantaget är ett kombinationsalternativ, det vill säga en lokalisering med en bussterminal vid Slussen och en vid Nacka C, den lösning som bäst uppfyller de kriterier som trafikförvaltningen ställer för att kunna uppfylla syftet och de mål som finns enligt landstingets Trafikförsörjningsprogram, se kap 2.1.

Bussterminalen vid Slussen tar främst hand om resenärerna från Värmdö och vissa delar av Nacka som kan åka vidare med grön och röd linje samt övriga trafikslag vid Slussen till centrala målpunkter i Stockholms innerstad. Bussterminalen vid Nacka C tar främst hand om lokal trafik från Nacka som kan åka vidare med blå linje. Trafikförvaltningen gör därför bedömningen att den bussterminal som rivs i Slussen måste ersättas med en ny bussterminal vid Slussen och Nacka C, då detta är den regionalt bästa lösningen för att möjliggöra att resenärerna från ost fortsättningsvist ska kunna resa med kollektiva färdmedel mellan Nacka-Värmdö och centrala Stockholm.

PM
2016-02-03

Ärende/Dok. id.

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

8 Källor

Förstudie tunnelbana till Nacka TN 2013-0479

Idéstudie - Förlängning av tunnelbanan från Nacka centrum till Orminge centrum”, Trafikförvaltningen och Nacka kommun 2014.

Kapacitetsutredning- befintlig bussterminal, ÅF Project ID 702749

Kollektivtrafik i Ostsektorn och behov av bussterminal i Slussen PM 2014-11-12

Kollektivtrafiklösning för ostsektorn- idéstudie SL-2012-00400-1

PM Busstrafik, Trafikförvaltningen 2015-11-24

Underlagsrapport Förstudie tunnelbana till Nacka . Trafikanalyser och samhällsekonomi TN 20013-0479

Stockholms stads framkomlighetsstrategi 2012 Dnr : T2008-310-02378

Stockholms stads översiktsplan: Promenadstaden

Stockholmsöverenskommelsen 2013

SL fakta 2013 Åtgärdsvalsstudie- kapacitetsstark kollektivtrafik till ostsektorn., SL 2012-04729

Uttag målpunkter enligt modell för utbyggnaden av tunnelbana till Nacka , Sweco 2015-12-14

Östlig förbindelse, Underlag till Sverigeförhandlingen, Sammanfattande rapport. www.trafikverket.se