



TRAFIKKONTORET EXPLOATERINGSKONTORET

2011-10-28
TJÄNSTEUTLÅTANDE
DNR T2011-400-03148
DNR E2011-400-01138

Kontaktperson trafikkontoret
Andreas Burghauser
Anläggning
Telefon: 08-508 266 29
andreas.burghauser@stockholm.se

Till
Trafik- och renhållningsnämnden
2011-11-24
Exploateringsnämnden
2011-11-24

Kontaktperson exploateringskontoret
Mårten Frumerie
Stora Projekt
Telefon: 08-508 262 39
marten.frumerie@stockholm.se

Anpassa nya Slussen efter minskade trafikmängder. Skrivelse till kommunstyrelsen. Svar på remiss.

Förslag till beslut

1. Trafik- och renhållningsnämnden överlämnar och återopar kontorens utlåtande som svar på remissen.
2. Exploateringsnämnden överlämnar och återopar kontorens utlåtande som svar på remissen.
3. Beslutet justeras omedelbart.

Lars Jolerus
Tf Förvaltningschef, Trafikkontoret

Krister Schultz
Förvaltningschef, Exploateringskontoret

Sammanfattning

Trafikkontoret och exploateringskontoret har från kommunstyrelsen Rotel II fått en remiss angående Slussen. Remissen härrör från en skrivelse som lyfter frågan om att anpassa nya Slussen till minskade trafikmängder. Skrivelsen är ställd till kommunstyrelsen från Emilia Hagberg (MP), dat. 2011-06-22.

I den detaljplan som godkändes av stadsbyggnadsnämnden 29 september 2011 redovisas en huvudbro med alla trafikslag som kopplar Gamla stan med Södermalm och utgör en förlängning av Skeppsbron. Bron redovisas med åtta körfält som fördelas på ett körfält i vardera riktning enbart för kollektivtrafik, två körfält i vardera riktning mellan Hornsgatan/Katarinavägen till Gamla stan för biltrafik samt ett körfält i vardera riktning i den s.k. slitsen som kopplar vägnätet i Gamla stan med Stadsgårdsleden som passerar i tunnel genom Slussenområdet på Södermalmssidan. På vardera sida om vägområdena på bron finns också breda gång- och cykelbanor. Dessa kompletteras med ytterligare gång- och cykelvägar på de låga broarna som förbinder kajnivåerna i de båda stadsdelarna samt en ny gång- och cykelbro parallellt med tunnelbanebron mellan Munkbron och Södermalmstorg.

I samband med stadsbyggnadsnämndens beslut att godkänna detaljplanen för Slussen gavs ett uppdrag från allianspartierna att studera möjligheten till sex körfält på huvudbron. Detta utredningsuppdrag har genomförts under oktober 2011 i samarbete med trafikkontoret och deras konsulter samt i samråd med stadsledningskontoret. Utredningen redovisar tre olika alternativ med sex körfält. Resultatet av denna utredning presenteras i tjänsteutlåtande till ärende Dnr 2011-17124-32, och som hanterats på stadsbyggnadsnämndens sammanträde 2011-11-10.

En minskning av antalet körfält på bron mellan Gamla stan och Södermalm vid Slussen ger också en minskning av kapaciteten vid Slussen. I och med detta kommer trafikmängderna att öka på omgivande gatunät och därmed belasta detta med ökad köbildning och förlängda restider för all typ av trafik, även kollektivtrafik. Tre olika alternativ har studerats med sex körfält. För att erhålla samma framkomlighet i dessa alternativ som detaljplaneförslaget anger med dess åtta körfält måste den totala kapaciteten genom anläggningen minska med mellan 18-33 % beroende på hur de sex körfälten fördelas och vilka korrelationer som bibehålls eller tas bort.

Det utredningsuppdrag som genomförts avseende minskat antal körfält vid Slussen har inte haft möjlighet att studera hur minskad trafik påverkar övriga miljöfrågor så som kulturvärden, bullernivåer och luftkvalitetsnormer.

Kontoren överlämnar svar på remissen utan eget ställningstagande.

Remissen

Ärendet

Ärendet avser svar på skrivelse om att anpassa nya Slussen efter minskade trafikmängder. Skrivelsen är ställd till kommunstyrelsen från Emilia Hagberg (MP), dat. 2011-06-22.

Skrivelsen önskar att man utreder hur Slussens trafikapparat i framtiden kan justeras utifrån minskad biltrafik och ökad framkomlighet för kollektiv-, gång- och cykeltrafik. Trafiklösningarna för nya Slussen ska revideras för att anpassas till en volym som omkringliggande områden klarare av. Vidare ska nya Slussen också utformas så att miljö kvalitetsnormerna för luft inte överskrids. Skrivelsen bifogas tjänsteutlåtandet.

Ärendets beredning

Ärendet har remitterats från kommunstyrelsen genom Rotel II, dat. 2011-07-11, till trafik- och renhållningsnämnden och exploateringsnämnden för svar senast 2011-10-20. Ärendet har också remitterats till stadsbyggnadsnämnden samt stadsledningskontoret. Kontoren har begärt och erhållit förlängd remisstid till 2011-11-24.

Kontorens synpunkter

En utredning har gjorts av stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret samt deras trafik konsulter för att studera möjligheten att minska antalet körfält på bron över Slussen mellan Gamla stan och Södermalm. Utredningen har gjorts i och med det uppdrag som lämnades av allianspartierna på stadsbyggnadsnämndens sammanträde 2011-09-29 då detaljplanen för Slussen godkändes. Utredningen har studerat tre olika alternativ med sex körfält och konsekvenserna av detta. Detaljplaneförslaget som godkändes av stadsbyggnadsnämnden redovisar åtta körfält med en kapacitet att rymma de 30 000 fordon/dygn som passerar idag på platsen.

Utredningsuppdraget har varit begränsat i tid varför frågor som exempelvis påverkan på kulturmiljö, bullersituation och luftkvalitet inte kunnat hanteras. Resultatet av utredningen presenteras utförligare i det tjänsteutlåtande som hör till svar på skrivelsen om sex körfält på bron, Dnr 2011-17124-32, och som hanterats på stadsbyggnadsnämndens sammanträde 2011-11-10.

De tre studerade alternativen, alla med separata körfält för kollektivtrafiken i båda riktningar, omfattar följande:

1. Alternativ 1: sex körfält med slitsen som kopplar till Stadsgårdsleden kvar. Vänstersväng från norrgående körfält in till Munkbron från Skeppsbron samt vänstersväng från södergående körfält från Hornsgatan in till Katarinavägen. Alternativet bibehåller alla de relationer som finns i detaljplaneförslaget men ordnar dessa inom sex körfält istället för som i detaljplaneförslaget inom åtta körfält.
2. Alternativ 2: sex körfält med slitsen kvar men utan vänstersvängar till Munkbron respektive Katarinavägen.
3. Alternativ 3: sex körfält utan slitsen, med vänstersvängar till Munkbron respektive Katarinavägen.

Sammanfattningsvis kan sägas att det går att minska antalet körfält på bron till sex, men att det självklart ger konsekvenser både för framkomligheten vid Slussen samt i ett större perspektiv på omgivande vägnät i innerstaden och även utanför innerstaden. De tre studerade alternativen jämförs med en referens avseende framkomlighet som utgörs av detaljplaneförslagets åtta körfält på bron. Alternativen redovisar med hur många procent trafikkapaciteten mellan Södermalm och Gamla Stan minskar jämfört med detaljplaneförslaget.

Alternativ 1 ger en stor nedsättning av kapaciteten. Kapaciteten är 33 % lägre än i detaljplaneförslaget om man ser till det totala trafikflödet och 47 % lägre än i detaljplaneförslaget om man ser till trafikflödet mellan Hornsgatan/Katarinavägen och Gamla stan. Det innebär att efterfrågan, dvs. hur många som vill resa, måste minska med totalt 33 % för att körlängder och restider ska vara jämförbara med detaljplaneförslaget. Om antalet fordon inte minskas i denna omfattning blir risken att förslaget medför så stora framkomlighetsproblem att trafiken i de olika korsningarna inom Slussenområdet stannar upp och skapar en mer eller mindre permanent blockering. Det i sin tur skapar mycket långa restider mellan Södermalm och Gamla stan över Slussen, inte minst för kollektivtrafiken.

Alternativ 2 innebär att kapaciteten är 18 % lägre än i detaljplaneförslaget om man ser till det totala trafikflödet och 31 % lägre än i detaljplaneförslaget om man ser till trafikflödet mellan Hornsgatan/Katarinavägen och Gamla stan. Det innebär att efterfrågan, dvs. hur många som vill resa, måste minska med totalt 18 % för att körlängder och restider ska vara jämförbara med detaljplaneförslaget. Trafikbelastningen på omgivande vägnät ökar, med ökad köbildning och restidsförlängningar där som följd. I och med den borttagna vänstersvängen vid korsningen Skeppsbron/Munkbron måste trafik till Munkbron från Södermalm passera via Skeppsbron förbi Slottet och Riddarhuset. Södergående trafik från Gamla stan till Katarinavägen måste nyttja slitsen och via Stadsgårdsleden-

Londonviadukten-Folkungagatan eller via Söder Mälarstrand-Torkel Knutssonsgatan-Hornsgatan nå sin målpunkt.

Alternativ 3 innebär att kapaciteten är 28 % lägre än i detaljplaneförslaget om man ser till det totala trafikflödet och 12 % högre än i detaljplaneförslaget om man ser till trafikflödet mellan Hornsgatan/Katarinavägen och Gamla stan. Det innebär att efterfrågan, dvs. hur många som vill resa, måste minska med totalt 28 % för att körlängder och restider ska vara jämförbara med detaljplaneförslaget. Alternativet innebär att de mer trafiktåliga gatorna Stadsgårdsleden och Söder Mälarstrand avlastas. Istället får Hornsgatan, Folkungagatan och Katarinavägen ökad belastning. Detta eftersom en del av trafiken som annars skulle valt Stadsgårdsleden/Söder Mälarstrand och slitsen nu istället använder sig av dessa gator via exempelvis Londonviadukten för att nå Skeppsbron. Alternativ 3 innebär således längre köbildningar på Hornsgatan och Katarinavägen vilket ger ökad miljöbelastning avseende luftföroreningar på den idag redan hårt ansträngda Hornsgatan. På Katarinavägen innebär köbildningen framkomlighetsproblem för kollektivtrafiken.

Kontoren kan konstatera att en fråga om sex eller åtta körfält på bron över Slussen är en fråga om framkomlighet för trafik vid Slussen och på andra platser i innerstaden i relation till hur mycket utrymme man är villig att ge trafiken just vid Slussen för att lösa framkomligheten i innerstaden. Framkomligheten på omgivande vägnät blir försämrad i och med alla de tre studerade alternativen i relation till detaljplaneförslaget med längre restider som följd, vilket gäller både kollektivtrafik och nyttotrafik eftersom ökad belastning på omgivande vägnät drabbar alla trafikslag.

Vidare kan kontoren konstatera att olika intressen ställs mot varandra i ett val mellan åtta eller sex körfält, där det handlar om vilka frågor man önskar att prioritera samt var man önskar att inskränka den framkomlighet som detaljplaneförslaget anger för Slussen i framtiden respektive på omgivande vägnät i staden. Samtidigt ska också noteras att detaljplaneförslaget innebär en kraftig minskning av trafikytor i relation till dagens anläggning – från tolv körfält till åtta.

Stadsbyggnadskontoret har upprättat i princip likalydande svar på skrivelsen som hanterats av stadsbyggnadsnämnden vid sammanträde 2011-11-10.

Kontorens förslag till beslut

Kontoren överlämnar svar på remissen utan eget ställningstagande.

2011-10-28
TJÄNSTEUTLÅTANDE
DNR T2011-400-03148
DNR E2011-400-01138



Slut