



PM 2013: RII (Dnr 314-1408/2011)

Anpassa nya Slussen efter minskade trafikmängder

Skrivelse av Emilia Hagberg (MP)

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.
Skrivelse av Emilia Hagberg (MP) om att ”Anpassa nya Slussen efter minskade trafikmängder” anses besvarad med hänvisning till vad som sägs i promemorian.

Föredragande borgarrådet Ulla Hamilton anför följande.

Ärendet

Emilia Hagberg (MP) framhåller i en skrivelse 22 juni 2011 att förslaget till nya Slussen är dimensionerat utifrån att dagens biltrafik på 30 000 bilar per dygn består över Saltsjö-Mälarsnittet. För att skapa hållbar trafik i innerstaden måste det enligt skrivelsen planeras för minskad biltrafik generellt och det bör därför utredas hur förslaget till nya Slussen ska justeras utifrån en minskad mängd biltrafik och ökad framkomlighet för till exempel buss och cykel.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden och stadsbyggnadsnämnden för yttrande. Exploateringskontoret och trafikkontoret har svarat med ett gemensamt tjänsteutlåtande.

Stadsledningskontoret anser att det i samband med stadsbyggnadsnämndens beslut om detaljplan för nya Slussen anfördes att Skeppsbrons förlängning utgör huvudbron där alla trafikslag finns och att bron rymmer upp till åtta körfält samt ytor för gående och cyklister. Detaljplanen låser inte brons bredd, utan anger endast dess maximala utbredning. Beroende på hur trafiksituationen utvecklas under Slussens livslängd kan ett stort antal tänkbara omdisponeringar ske, med till exempel fler körfält för kollektivtrafik, färre antal körfält totalt och mer plats för gångtrafikanter och cyklister.

Exploateringsnämnden anser 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 försämrade 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.

Stadsbyggnadsnämnden anser 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.

Trafik- och renhållningsnämnden anser 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.

Mina synpunkter

Nya Slussen utgår ifrån stockholmarnas framkomlighetsbehov idag och i framtiden. När trafikströmmarna genom Slussen var som störst på 1960-talet passerade 90 000 fordon per dygn. I den beslutade och antagna detaljplanen för nya Slussen reduceras antalet körfält från 12 i dagens trafiklösning till 8. Den nya lösningen erbjuder en bättre och mer attraktiv trafikmiljö för framför allt gående, cyklister och kollektivtrafikresenärer. Trots att Stockholm idag växer i hög takt visar prognoserna på att antalet fordonspassager kommer att kvarstå vid cirka 30 000 per dygn. Detta tack vare en effektivare användning av transportinfrastrukturen i enlighet med Framkomlighetsstrategin samt ny infrastruktur som leder om trafik från innerstaden.

Emilia Hagberg vill utreda om huruvida trafikytorna vid nya Slussen kan reduceras ytterligare i en förväntan om ytterligare minskade trafikmängder. Nya Slussens detaljplan fastslår endast den maximala bredden på brokonstruktionen och det står staden fritt att omdisponera trafikytorna efter behov. Därmed är önskemålet om en utredning överflödigt eftersom nya Slussens utformning är anpassad till gällande aktuell trafikprognos och kan anpassas till förändrade trafikmängder.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

Skrivelse av Emilia Hagberg (MP) om att ”Anpassa nya Slussen efter minskade trafikmängder” anses besvarad med hänvisning till vad som sägs i promemorian.

.

Stockholm den 28 augusti 2013

ULLA HAMILTON

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Skrivelse (22/6) av Emilia Hagberg (MP) om att anpassa nya Slussen efter minskade trafikmängder.

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarråden Karin Wanngård och Roger Mogert (båda S) enligt följande.

Vi föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta

1. Delvis bifalla borgarrådets förslag till beslut
2. Utöver detta anföras

Det framgår av kontorets yttrande att den planerade konstruktionen av Slussen inte medför några möjligheter att minska brons omfång utan att skapa trafikchaos. Det förslag på nya Slussen som nu diskuteras är ett förslag som konstruerats med bilen som enda utgångspunkt och utifrån tanken om en åttafilig bilväg in i kulturarvet i Gamla stan. Därför är det inte möjligt att göra om bron utan att ta ett rejält omtag i frågan om Slussen.

För oss socialdemokrater är svaret givet. Staden ska inte år 2011 planera för en åttafilig bilväg in i Gamla stan. Slussen är en viktig trafikplats, och nya Slussen måste planeras utifrån hur vi tror och vill att trafiken i Stockholm ska utvecklas framöver. Därför säger vi nej till det nuvarande förslaget på nya Slussen.

Särskilt uttalande gjordes av borgarrådet Daniel Helldén (MP) enligt följande.

Vår utgångspunkt är att biltrafiken i innerstaden måste minskas generellt till förmån för gång-, cykel- och kollektivtrafik. Därför anser vi att det är nödvändigt att trafiklösningarna revideras och anpassas till en minskad trafikvolym och för att klara miljö kvalitetsnormer för luft. Naturligtvis borde utredningsuppdraget om Slussen ha omfattat en undersökning om biltrafikens start- och målpunkter samt analyser av hur stora delar av trafiken kan överföras till andra reseslag.

Förslaget till nya Slussen har dimensionerats utifrån dagens biltrafik på 30000 bilar per dygn med i genomsnitt 1,3 resande per bil. Det är anmärkningsvärt att det helt saknas uppgifter om start- och målpunkter för biltrafiken över Slussen, sådana data brukar ligga till grund för trafikprognoser. Trafiken i innerstaden och runt Slussen i synnerhet utgörs av lokal trafik över korta distanser och det är orimligt att utgå från att en del av denna trafik inte kan föras över till gång-, cykel- eller kollektivtrafik. Den otillräckliga utredningstiden har gjort att frågor om luftkvalitet, kulturmiljö och buller överhuvudtaget inte kunnat hanteras.

ÄRENDET

I en skrivelse av Emilia Hagberg (MP) framgår att förslaget till det nya Slussen är dimensionerat utifrån att dagens biltrafik på 30 000 bilar per dygn består över Saltsjö-Mälarsnittet. För att skapa hållbar trafik i innerstaden måste det enligt skrivelsen planeras för minskad biltrafik generellt och det bör därför utredas hur förslaget till nya Slussen ska justeras utifrån en minskad mängd biltrafik och ökad framkomlighet för till exempel buss och cykel. I skrivelsen föreslås därför att kommunstyrelsen beslutar att det genomförs en utredning om hur förslaget till nya Slussen ska justeras utifrån minskad mängd biltrafik och ökad andel kollektivtrafik samt gång- och cykeltrafik.

BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden och stadsbyggnadsnämnden för yttrande. Exploateringskontoret och trafikkontoret har svarat med ett gemensamt tjänsteutlåtande.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 18 oktober 2011 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsbyggnadsnämnden beslutade den 29 september 2011 att godkänna förslag till detaljplan för Slussen samt överlämnade förslaget till kommunfullmäktige för godkännande.

I samband med stadsbyggnadsnämndens beslut om detaljplan för nya Slussen anfördes att Skeppsbrons förlängning utgör huvudbron där alla trafikslag finns och att bron rymmer upp till åtta körfält samt ytor för gående och cyklister. Detaljplanen låser inte brons bredd, utan anger endast dess maximala utbredning. Beroende på hur trafiksituationen utvecklas under Slussens livslängd kan ett stort antal tänkbara omDispositioneringar ske, med till exempel fler körfält för kollektivtrafik, färre antal körfält totalt och mer plats för gångtrafikanter och cyklister.

I en skrivelse till stadsbyggnadsnämnden från Regina Kevius (M), Christer Mellstrand (C), Erik Slottnér (KD) och Sahar Almashta (FP) framförs att stadsbyggnadsnämnden i det fortsatta arbetet ser behov av en djupare analys av de olika alternativen för utformningen av trafiklösningen. I skrivelsen föreslås därför att stadsbyggnadsnämnden ger stadsbyggnadskontoret i uppdrag att i samarbete med stadsledningskontoret och trafikkontoret analysera olika trafiklösningar avseende antal körfält för huvudbron samt att redovisa resultaten av analysen i stadsbyggnadsnämnden i november 2011.

Stadsbyggnadsnämnden beslutade den 29 september 2011 att låta skrivelsen gå in till stadsbyggnadskontoret för beredning med uppdraget att utreda förutsättningarna för sex körfält över Slussen.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen beslutar att skrivelse (22/6) om att anpassa nya Slussen efter minskade trafikmängder anses besvarad med vad som sagts i stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

Exploateringsnämnden

Exploateringsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 24 november 2011 att

överlämna och åberopa exploateringskontorets och trafikkontorets gemensamma tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Reservation anfördes av Lars Arell m.fl. (S), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av Gabrielle Gjerswold m.fl. (MP) och Clara Lindblom (V), *bilaga 1*.

Exploateringskontorets och trafikkontorets gemensamma tjänsteutlåtande daterat den 28 oktober 2011 har i huvudsak följande lydelse.

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 vänstersvägar till Munkbron respektive Katarinavägen.
3. Alternativ 3: sex körfält utan slitsen, med vänstersvägar 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 minskar 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 kölängder 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 kölängder 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.

Trafik- och renhållningsnämnden

Trafik- och renhållningsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 24 november 2011 att överlämna och åberopa exploateringskontorets och trafikkontorets gemensamma tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Reservation anfördes av vice ordföranden Emilia Hagberg m fl. (MP), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av Malte Sigemalm m fl. (S), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av Kajsa Stenfelt (V), *bilaga 1*.

Trafikkontorets och exploateringskontorets gemensamma tjänsteutlåtande daterat den 28 oktober 2011 är gemensamt med exploateringskontoret (redovisas ovan).

Stadsbyggnadsnämnden

Stadsbyggnadsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 10 november 2011 att överlämna kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.

Reservation anfördes av vice ordföranden Tomas Rudin m.fl. (S), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av Mats Lindqvist m.fl. (MP) och Maria Hannäs (V), *bilaga 1*.

Stadsbyggnadsförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 3 november 2011 har i huvudsak följande lydelse.

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 hanteras parallellt med detta ärende 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 vänstervägen 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 trafikåldiga 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.

Kontoret 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 försämrade 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 kontoret 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.

Exploateringskontoret och trafikkontoret upprättar i princip likalydande svar på skrivelsen som kommer att hanteras av deras respektive nämnder, exploateringsnämnden 2011-11-24 samt trafik- och renhållningsnämnden 2011-11-24.

Stadsbyggnadskontoret svarar på remissen i form av detta tjänsteutlåtande utan eget ställningstagande.

RESERVATIONER M.M.

Exploateringsnämnden

Reservation anfördes av Lars Arell m.fl. (S) enligt följande.

Exploateringsnämnden beslutar att

- Delvis godkänna kontorets förslag till yttrande
- Utöver detta anföra

Det framgår av kontorets yttrande att den planerade konstruktionen av Slussen inte medför några möjligheter att minska brons omfång utan att skapa trafikchaos. Det förslag på nya Slussen som nu diskuteras är ett förslag som konstruerats med bilen som enda utgångspunkt och utifrån tanken om en åttafilig bilväg in i kulturarvet i Gamla stan. Därför är det inte möjligt att göra om bron utan att ta ett rejält omtag i frågan om Slussen.

För oss socialdemokrater är svaret givet. Staden ska inte år 2011 planera för en åttafilig bilväg in i Gamla stan. Det är omodernt och det är oansvarigt. Därför säger vi nej till det nuvarande förslaget på nya Slussen.

Reservation anfördes av Gabrielle Gjerswold m.fl. (MP) och Clara Lindblom (V) enligt följande.

Exploateringsnämnden överlämnar och återoppar skrivelsen nedan som svar på remissen.

Vår utgångspunkt är att biltrafiken i innerstaden måste minskas generellt till förmån för gång-, cykel- och kollektivtrafik. Därför anser vi att det är nödvändigt att trafiklösningarna revideras och anpassas till en minskad trafikvolym och för att klara miljö kvalitetsnormer för luft.

Naturligtvis borde utredningsuppdraget om Slussen ha omfattat en undersökning om biltrafikens start- och målpunkter samt analyser av hur stora delar av trafiken kan överföras till andra resslag.

Förslaget till nya Slussen har dimensionerats utifrån dagens biltrafik på 30 000 bilar per dygn med i genomsnitt 1,3 resande per bil. Det är anmärkningsvärt att det helt saknas uppgifter om start- och målpunkter för biltrafiken över Slussen, sådana data brukar ligga till grund för trafikprognoser. Trafiken i innerstaden och runt Slussen i synnerhet utgörs av lokal trafik över korta distanser och det är orimligt att utgå från att en del av denna trafik inte kan föras över till gång-, cykel- eller kollektivtrafik. Den otillräckliga utredningstiden har gjort att frågor om luftkvalitet, kulturmiljö och buller överhuvudtaget inte kunnat hanteras.

Trafik- och renhållningsnämnden

Reservation anfördes av vice ordföranden Emilia Hagberg m fl. (MP) enligt följande.

Nämnden beslutar att som svar på remissen anföra följande:

Vår utgångspunkt är att biltrafiken i innerstaden måste minskas generellt till förmån för gång-, cykel- och kollektivtrafik. Därför anser vi att det är nödvändigt att trafiklösningarna revideras och anpassas till en minskad trafikvolym och för att klara miljö kvalitetsnormer för luft. Naturligtvis borde utredningsuppdraget om Slussen ha omfattat en undersökning om biltrafikens start- och målpunkter samt analyser av hur stora delar av trafiken kan överföras till andra resslag.

Förslaget till nya Slussen har dimensionerats utifrån dagens biltrafik på 30000 bilar per dygn med i genomsnitt 1,3 resande per bil. Det är anmärkningsvärt att det helt saknas uppgifter om start- och målpunkter för biltrafiken över Slussen, sådana data brukar ligga till grund för trafikprognoser. Trafiken i innerstaden och runt Slussen i synnerhet utgörs av lokal trafik över korta distanser och det är orimligt att utgå från att en del av denna trafik inte kan föras över till gång-, cykel- eller kollektivtrafik. Den otillräckliga utredningstiden har gjort att frågor om luftkvalitet, kulturmiljö och buller överhuvudtaget inte kunnat hanteras.

Reservation anfördes av Malte Sigemalm m fl. (S) enligt följande.

1. Delvis godkänna kontorets förslag till yttrande,
2. Utöver detta anföras:

Det framgår av det gemensamma yttrandet från Trafik samt Exploateringskontoret att den planerade konstruktionen av Slussen inte medför några möjligheter att minska brons omfång utan att skapa trafikchaos.

Det förslag på nya Slussen som nu diskuteras är ett förslag som konstruerats med bilen som enda utgångspunkt och utifrån tanken om en åttafilig bilväg in i kulturarvet i Gamla stan. Därför är det ingen möjlighet att göra om bron utan att ta ett rejält omtag i frågan om Slussen.

För oss socialdemokrater är svaret givet. Staden ska inte år 2011 planera för en åttafilig bilväg in i Gamla stan. Det är omodernt och oansvarigt.

Därför säger vi nej till det nuvarande förslaget på nya Slussen.

Reservation anfördes av Kajsa Stenfelt (V) enligt följande.

1. Att som svar på remissen anföras följande:

Förslaget till nya Slussen har dimensionerats utifrån dagens biltrafik på 30000 bilar per dygn. Vår utgångspunkt är att biltrafiken i innerstaden måste minskas generellt till förmån för gång-, cykel och kollektivtrafik. Det är oansvarigt att försöka stressa igenom ett förslag för att det dragit ut på tiden. Stockholmarna kommer att få leva med konsekvenserna av detta långt efter att den nuvarande majoriteten försvunnit. Därför anser vi att det är nödvändigt att trafiklösningarna utreds ordentligt och anpassas till en minskad trafikvolym och för att klara miljökvalitetsnormer för luft.

Stadsbyggnadsnämnden

Reservation anfördes av vice ordföranden Tomas Rudin m.fl. (S) enligt följande.

att stadsbyggnadsnämnden beslutar att delvis godkänna kontorets förslag till yttrande, samt att utöver detta anföras:

Det framgår av kontorets yttrande att den planerade konstruktionen av Slussen inte medför några möjligheter att minska brons omfång utan att skapa trafikchaos. Det förslag på nya Slussen som nu diskuteras är ett förslag som konstruerats med bilen som enda utgångspunkt och utifrån tanken om en åttafilig bilväg in i kulturarvet i Gamla stan. Därför är det inte möjligt att göra om bron utan att ta ett rejält omtag i frågan om Slussen.

För oss socialdemokrater är svaret givet. Staden ska inte år 2011 planera för en åttafilig bilväg in i Gamla stan. Det är omodernt och det är oansvarigt. Därför säger vi nej till det nuvarande förslaget på nya Slussen.

Reservation anfördes av Mats Lindqvist m.fl. (MP) och Maria Hannäs (V) enligt följande.

att stadsbyggnadsnämnden beslutar att som svar på remissen anför följande:

Vår utgångspunkt är att biltrafiken i innerstaden måste minskas generellt till förmån för gång-, cykel- och kollektivtrafik. Därför anser vi att det är nödvändigt att trafiklösningarna revideras och anpassas till en minskad trafikvolym och för att klara miljökvalitetsnormer för luft. Naturligtvis borde utredningsuppdraget om Slussen ha omfattat en undersökning om biltrafikens start- och målpunkter samt analyser av hur stora delar av trafiken kan överföras till andra resslag. Naturligtvis bör det i en sån här utredning göras en analys av hur koldioxidutsläppen kan tänkas minska.

Förslaget till nya Slussen har dimensionerats utifrån dagens biltrafik på 30 000 bilar per dygn med i genomsnitt 1,3 resande per bil. Det är anmärkningsvärt att det helt saknas uppgifter om start- och målpunkter för biltrafiken över Slussen, sådana data brukar ligga till grund för trafikprognoser. Trafiken i innerstaden och runt Slussen i synnerhet utgörs av lokal trafik över korta distanser och det är orimligt att utgå från att en del av denna trafik inte kan föras över till gång-, cykel- eller kollektivtrafik. Den otillräckliga utredningstiden har gjort att frågor om luftkvalitet, kulturmiljö och buller överhuvudtaget inte kunnat hanteras.