

Handläggare

Lucas Glasare

TillTrafiknämnden
2024-02-15**Försämring av gång- och cykelbro. Svar på
skrivelse från Markus Berensson m.fl. (C)****Förslag till beslut**

1. Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på skrivelsen.

Gunilla Glantz
FörvaltningschefSara Bergendorff
AvdelningschefEmil Hagman
Enhetschef**Sammanfattning**

Trafikkontoret har mottagit en skrivelse om försämring av gång- och cykelbron inom projekt Slussen av Markus Bernesson m.fl (C) vid trafiknämndens sammanträde 19 oktober 2023.

Skrivelsen tar upp konsekvenser och möjliga kompensationsåtgärder till följd av förändrade förutsättningar för den planerad gång- och cykelbron.

Skrivelsen innehåller fem frågor som besvaras i tjänsteutlåtandet. Kontoret hänvisar frågan om en ny mer ostlig ramp till Slussenprojektet. Vidare är kontorets medskick att frågan om konsekvenser, kompensationsåtgärder och justeringar i Slussens slutlösning utreds, men att cykeltrafik i slitsen inte bedöms som ett rimligt alternativ sett till dess konsekvenser för anslutande infrastruktur.

Bakgrund

Trafikkontoret mottog skrivelsen om försämring av gång- och cykelbron av Markus Bernesson m.fl (C) vid trafiknämndens sammanträde 19 oktober 2023.

I skrivelsen hänvisar författarna till den överenskommelse som hösten 2023 slöts mellan staden och Region Stockholm angående gång- och cykelbron i Slussen.

Överenskommelsen innebär ett nytt läge för gång- och cykelbron samt att den sedan tidigare planerade rampen mellan bron och marknivån vid Söder Mälarstrand uteblir. Författarna till skrivelsen ställer ett antal frågor till trafikkontoret och exploateringskontoret angående gång- och cykelrampen och påverkan på gång- och cykeltrafiken i slutlösningen för Slussenprojektet.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret i samråd med Slussens projektorganisation inom exploateringskontoret.

Trafikkontorets synpunkter

Författarna till skrivelsen tar upp att det borde gå att bygga en ramp även till en gång- och cykelbro i nytt läge, genom en mer östlig anslutning på Söder Mälarstrand. Trafikkontoret bedömer detta som en projektfråga för Slussenprojektet och hänvisar därför frågan till exploateringskontoret.

Författarna konstaterar vidare att många tusen cyklister enligt tidigare prognoser skulle använt rampen och frågar hur man ska öka kapaciteten för cyklister på andra platser till följd av rampens borttagande. Denna fråga ses över av trafikkontoret i samråd med exploateringskontoret. Kontoren bedömer inte att rampens funktion helt kan ersättas, men ser att kompensationsåtgärder kan skapa en god helhet för alla trafikslag i Slussens slutlösning även med denna förändrade förutsättning.

Författarnas nästa fråga gäller hur man kan förbättra separeringen mellan fotgängare och cyklister på Slussens lågbroar för att förbättra attraktiviteten för både fotgängare och cyklister.

Trafikkontoret bedömer inte att separeringen mellan gång- och cykeltrafik på lågbroarna behöver omarbetas, däremot kan de förväntat ökade flödena av cyklister föranleda att detaljer behöver justeras, särskilt i anslutningar och korsningspunkter. Detta är en del av de kompensationsåtgärder som kontoret nu utreder.

Författarna frågar vidare vilka anpassningar som skulle behöva göras för att möjliggöra cykeltrafik i slitsen på Slussbron i Slussens slutlösning samt vilka konsekvenser detta skulle medföra.

Trafikkontoret bedömer inte att det är en lämplig permanent lösning att tillåta cykeltrafik i slitsen av flera skäl. Huvudanledningen är att Slussens slutlösning är anpassad för slitsen som koppling för motortrafik, ej cykel. Det innebär att slitsen inte ansluter till cykelstråket på marknivån på södra sidan, utan till den överdäckade bilkopplingen Stadsgårdsleden. Om slitsen skulle möjliggöra cykel skulle hela cykellösningen på Stadsgårdssidan behöva projekteras om med tillägget att man bör kunna cykla genom biltunneln. Omfattande åtgärder skulle också krävas på norra sidan. Det kan finnas anledning att se över vissa ytor i Slussens slutlösning, men slitsens nuvarande funktion för enbart motortrafik bör bestå.

Nästa fråga gäller hur stor överflyttningen av cykeltrafik blir till Hornsgatan med de förändrade förutsättningarna för gång- och cykelbron samt vilka anpassningar som behöver göras vid korsningspunkten Götgatan/Hornsgatan till följd av detta.

Trafikkontoret instämmer i bedömningen att rampens uteblivande kommer bidra till en viss överflyttning av cyklister från Söder Mälarstrand till Hornsgatan. Hur stor överflyttning det blir är ännu inte modellerat, men det är värt att anmärka att överflyttningen förväntas bli liten till måttlig. Eftersom framkomligheten i de starka relationerna från Söder Mälarstrand kommer bli oförändrade (mot Stadsgårdsleden, Skeppsbron) eller fortsatt goda (mot Munkbroleden via västra lågbron). Relationen mellan Söder Mälarstrand och Slussens övre plan, exempelvis med målpunkter vid Götgatan eller Katarinavägen, försämras betänkligt utan rampen. Där förväntas en viss överflyttning från Söder Mälarstrand till Hornsgatan, men med måttliga flöden eftersom denna relation har ett lågt resande. Förväntade framtida cykelflöden kommer att ses över igen i samband med utredning av kompensationsåtgärder.

Slut

Bilagor

1. Skrivelse till trafiknämnden och exploateringsnämnden från Markus Berensson m.fl (C)