

Svar på Interpellation från Gabriel Kroon (SD) till finansborgarrådet Karin Wanngård (S) om cykelbron över Söderström vid Slussen är värd investeringen?

Dnr KS 2023/1024

Slussen är en av de mest trafikerade cykelkopplingarna i norra Europa. I ett regionalt perspektiv sammanstrålar flera cykelströmmar just vid Slussen och den knutpunkten är naturlig till följd av att Stockholm är en stad som är byggd på öar med broar som knyter ihop passagerna.

Den planerade gång- och cykelbron mellan Södermalm och Gamla stan är av mycket stor betydelse för nya Slussens utformning och stadsbild. Bron är en väsentlig del av det regionala cykelstråket och den lokala trafikinfrastrukturen. Idag passerar cirka 26 000 cyklister området dagligen. Lösningen prioriterar i hög grad invånarnas behov av säkra hållbara transportlösningar långt fram i tiden, särskilt för de som bor i regionens södra och östliga delar. Prognoser visar att 56 000 cyklister dagligen beräknas passera mellan Gamla stan och Södermalm år 2040. Kapaciteten som gång- och cykelbron tillför är helt nödvändig för att möta medborgarnas behov redan idag, men särskilt i framtiden.

Samhällsekonomiska analyser finns framtagna för projekt Slussen som helhet och de värden som projektet har i uppdrag att skapa kopplat till en effektiv trafikknutpunkt, minskad risk för översvämning i Mälaren och säkrad dricksvattentäkt för Mälarenregionen samt skapandet av en attraktiv, trygg och säker stadsmiljö. Beslut kring gång- och cykelbron baseras på behovsanalyser där nyttor för samhället har tydliggjorts. Cykeltrafiken i Stockholm har fördubblats de senaste 15 åren och prognosen är att den trenden håller i sig. Cykling ger stora tidsvinster i den täta staden, betydande hälsovinster och lösningar som bidrar till förbättrad säkerhet vilket får samhällsekonomiska vinster för trafiksäkerheten.

Stadens förutsättning för bygget av en ny bro är att arbetet inte ska påverka tunnelbanans trafik. Både den tekniska lösningen och genomförandeplanen som staden arbetat fram påverkar inte tunnelbanans trafik. Det föreligger inget behov av att stänga trafiken under byggtiden, utöver möjligen enstaka korta tillfällen. Staden har dessutom föreslagit försvarsåtgärder på tunnelbanebron för att ytterligare öka marginalerna i projektet.

Även om staden har ambitiösa mål kring hållbara transportslag både för att effektivisera transportsystemet, bygga en attraktiv stad och som svar på klimatutmaningen finns det utmaningar särskilt på vissa platser. Trängseln för cykel i vissa punkter ökar med minskad framkomlighet och otrygghet som följd. Det finns en utmaning i att fortsätta öka cyklingen särskilt i trånga snitt och samtidigt minska det totala antalet olyckor så att alla människor känner sig trygga att ta cykeln året om. I detta arbete är vissa länkar av särskild vikt.

Gång- och cykelbron vid Slussen är en viktig länk i den planering- och utbyggnad av cykelinfrastruktur som pågått de senaste 10 åren, inte minst i den nord-sydliga axel som sträcker sig från Gullmarsplan i söder via Centralstationen till Hagastaden. Här har staden investerat i cykelinfrastruktur längsmed Skanstullsbron, längs Vasagatan och Torsgatan, och har beslutat om investeringar längs bland annat Riddarholmskanalen och på Tegelbacken. Dessutom utreds förslag på investeringar för förbättrad cykelinfrastruktur längs Götgatan och Vasabron. Andra kopplingar för cykeltrafik som förstärkts de senaste åren är exempelvis Danviksbron-Londonviadukten och Stadsgårdsleden.

Sammantaget har dessa investeringar bidragit till ökad kapacitet för den regionala cykeltrafiken. En utebliven gång- och cykelbro ger betydande negativa konsekvenser för cykeltrafiken i det trånga Saltsjö-Mälarsnittet. Dessutom skulle flera långt gångna projekt behöva planeras om och justeras till stora kostnader och förlängda tidplaner, och i värsta fall behöva skrivas av som förgävesinvesteringar.

I dagsläget finns ingen alternativ lösning som referens för eventuella tidsvinster. Om stråket enbart förläggs över Slussbron ökar avståndet Hornsgatan/Götgatan till Munkbron med mer än 200 meter. Antalet korsningspunkter ökar på sträckan vilket också bidrar till ökad restid. Ett viktigt behov är att kunna hantera det flöde som passerar Slussen på ett effektivt sätt utan att köbildning uppstår.

En eventuell utebliven gång- och cykelbro skulle betyda att all cykeltrafik skulle behöva ledas via Slussbron med lågbroar. Det kan komma att innebära upp till en fördubbling av cykelflödena i dessa delar vilket systemet inte är anpassat eller dimensionerat för. Bedömda konsekvenser på Slussbron är kraftigt ökad trängsel och stor risk för allvarliga olyckor. Lågbroarna har dessutom nedsatt kapacitet i samband med slussning, och här bedöms även en effekt kunna bli fler konflikter mellan fotgängare och cyklister med ökad otrygghet och olycksrisk som följd. Utan större ombyggnadsåtgärder behöver ytor planeras om. Där kommer köbildningen vid rusningtid öka snabbare än genomfarten i korsningen är

under rusningstrafik. En tidig bedömning är att köer på mellan 100-130 m behöver kunna hanteras i korsningen.

Stockholm den 11 oktober 2023

Karin Wanngård