

Handläggare
Johanna Salén
08-508 260 32

Bilaga 1- Utbyggnad av pendlingsstråk innerstaden

Utredningar inför inriktningsbeslutet har påbörjats för åtta projekt i eller i direkt anslutning till innerstaden. De aktuella projekten är Strömbron (1), Skeppsbron (2), Långholmsgatan (3), Götgatan (4), Skanstullsbron (5), Odengatan (6) och Danviksklippan (7). Gemensamt för dessa projekt är att de har mycket höga flöden av cyklister och dagens cykellösningar innebär inte tillräckligt god standard med tanke på flödenas nivå. På delar av Långholmsgatan, Odengatan och Stallgatan saknas cykelinfrastruktur helt. Samtliga gator är viktiga delar av cykelvägnätet, både för lokal cykling i innerstaden och som genomfartsgator för mer långväga regional cykling.



Projekten som ingår i inredningsbeslut 2 är svartmarkerade på kartan ovan.

Övergripande om konsekvenser

Syftet med den nya utformningen av de utpekade gatorna är att förbättra framkomligheten. I samband med det ses gatans funktion och omkringliggande gatunät och omgivning över. Det innebär att kapacitetsstarka färdvägar prioriteras samtidigt som gestaltningen ses över. För att uppnå bra lösningar kommer olika avvägningar att behöva göras i samtliga projekt utifrån de förutsättningar som råder lokalt på platsen. Det är många intressen som ska tillgodoses på de begränsade befintliga ytorna. De avvägningar som kan komma ifråga handlar om olika anspråk på kapacitet, angoringsbehov, gestaltning med mera. Avvägningarna för varje enskilt projekt kommer att utredas och detaljstuderas i arbetet inför genomförandebeslutet där det kommer att tydliggöras exakt vilka avvägningar som gjorts, varför och vad det får för konsekvenser.

1. Strömbron

Befintlig situation

Utredningen avser Strömbron och Strömgatan. Strömbron knyter ihop Skeppsbron ihop med Strömgatan och Kungsträdgårdsgatan. Som en fortsättning på Skeppsbron utgör Strömbron en viktig genomfartsled mellan Gamla Stan och de centrala delarna av Stockholms innerstad.

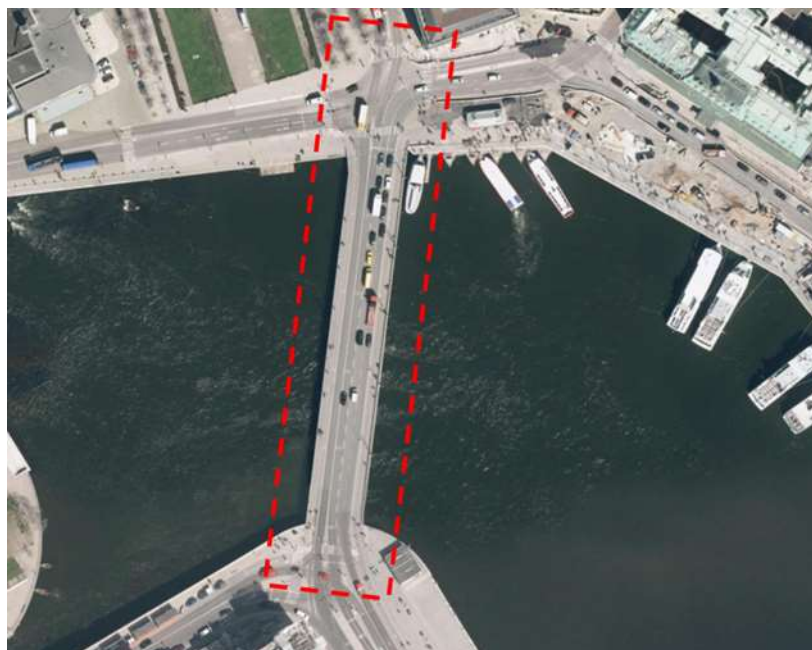


Bild 1. Strömbron och korsningen med Strömgatan, Kungsträdgårdsgatan och Stallgatan.

Bron är cirka 160 meter lång och cirka 19,50 meter bred. I norrgående riktning finns tre körfält (8,90 meter) varav ett busskörfält längst till vänster (mittplacerat på bron). Till höger om körfälten finns en målad cykelbana som har ett mått på 1,50 meter. Denna avgränsas mot trottoaren med väggkant. Gångbanan på brons östra sida har en bredd på 2,20 meter. Södergående finns ett körfält för bil- och busstrafiken som är 3,00 meter brett. Till höger om körfältet finns ett smalt cykelfält som har en bredd på 1,50 meter samt en gångbana med en bredd på 2,40 meter.

Trafikflödesdata för Strömbron redovisas nedan i Tabell 1. Strömbron är svårt att nå norrifrån för biltrafiken eftersom Stallgatan är enkelriktad.

Tabell 1. Trafikflödesdata för Strömbron¹.

Antal fordon	Dygnstrafik		FM-maxtimme		EM-maxtimme	
	Norrgående	Södergående	Norrgående	Södergående	Norrgående	Södergående
Cykel	8 300	6 500	1 850	310	330	1 400
Buss	405	380	35	25	30	30
Bil/övr. trafik	12 600	5 620	1 210	390	720	390
Total	21 305	12 500	3 095	725	1 080	1 820

Antalet resenärer under FM och EM-maxtimmarna uppdelade enligt färdmedelsval redovisas nedan i Bild 2. Siffrorna är ungefärliga och har beräknats med hjälp av olika nyckeltal för få fram antalet resenärer med cykel, kollektivtrafik och bil.

¹ Trafikflödena för denna och övriga gator i bilagan kommer från olika källor. Siffrorna för biltrafiken är "vardagsmedeldygn" och bygger på mätningar på aktuell gata eller närliggande platser. Buss är beräknat utifrån antalet avgångar enligt nuvarande tidtabell (vinter). Avgångarna från en lämplig utvald hållplats har sedan multiplicerats med ett genomsnittligt antal resenärer per buss, uppdelat på stomlinjebussar (blå), vanliga linjebussar (röda) och ledbussar, i högtrafik resp per dygn. Observera att det ofta är stor skillnad på beläggningen i olika riktningar. Cykelsiffrorna representerar ett ungefärligt vardagsmedeldygn under cykelsäsongen. Det saknas räkningar för en del platser (främst ytterstaden). I dessa fall har uppskattningar gjorts utifrån bland annat kringliggande mätningar.

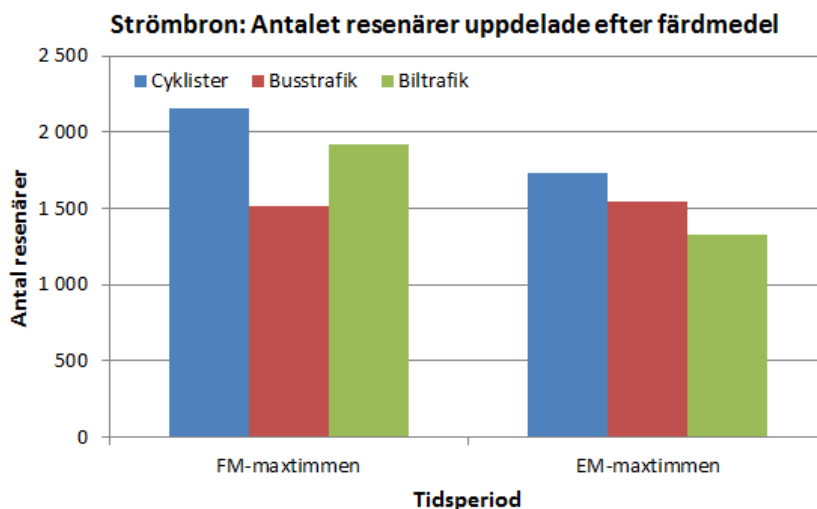


Bild 2. Antal resenärer på Strömbron uppdelade efter färdmedel för FM och EM-maxtimmarna.

Längst söderut på Strömbron finns en signalreglerad trevägskorsning vid Slottskajen. Norrut kopplas Strömbron, Strömgatan, Kungsträdgårdsgatan och Stallgatan vid en signalreglerad fyrvägskorsning. Kungsträdgårdsgatan är avstängd för genomfartstrafik (den är endast tillgänglig för buss, taxi och transporter till fastigheter längs gatan). Av denna anledning svänger båda de norrgående körfälten för biltrafiken höger från Strömbron mot Stallgatan. Bussar och taxi får däremot köra rakt fram och vänster mot Kungsträdgårdsgatan och Strömgatan. Ett flertal busslinjer trafikerar Strömbron, bl.a. stombusslinje 2.

Cyklister hänvisas till cykelöverfarten på den östra sidan för att ta sig rakt fram mot Kungsträdgårdsgatan. Fram till cykelöverfarten leds cyklister genom ett trångt område där fotgängare ofta står och väntar för att ta sig över det södra övergångsstället. Eftersom gående använder ytan avsedd för cyklister vid överfarten väljer många cyklister busskörfältet för att nå Kungsträdgårdsgatan från Strömbron. Detta innebär att cyklister måste växla över två körfält för motorfordon på Strömbron.



Bild 3. Närbild på korsningen: Strömbron, Strömgatan, Kungsträdgårdsgatan och Stallgatan.

Kungsträdgårdsgatan begränsas till ett körfält vid in- och utfarten. I södergående riktning finns ett cykelfält som leder cyklister genom korsningen mot Strömbron. Inga cykelfält finns på Kungsträdgårdsgatan i norrgående riktning trots det stora cykelflödet till och från Arsenalsgatan som utgör en koppling till Nybroplan.

Infarten till Stallgatan har idag två körfält som fortsätter mot Nybrokajen. Utfarten är egentligen avsedd som ett körfält men är annars tillräckligt bred för att klara två personbilar (t.ex. rakt fram och höger). Utfarten nås endast från Blasieholmshamnen. Inga trafiksiffror finns för utfarten, men i norrgående riktning har Stallgatan cirka 12 000 fordon/medeldygn. Strömgatan har två körfält vid utfarten. Det vänstra körfältet leder trafiken rakt fram medan det högra är avsett för högersvängande eller trafik som ska rakt fram. Infarten till Strömgatan har endast ett körfält. Enligt den senaste mätningen från 2006 finns det cirka 3 000 fordon i västergående riktning och 6 000 östgående. Till och från Gustaf Adolfs torg finns det inga cykelfaciliteter längs Strömgatan. För övrigt finns det signalreglerade övergångsställen med mittrefug i korsningens alla ben. På östra sidan finns en cykelöverfart vid övergångsstället, dessa får grönt ljus samtidigt.

Nya Slussen

Under perioden 2014 till cirka 2020 kommer Slussen att byggas om. Under denna tid kommer Skeppsbron och Strömbron att vara avstängd för genomfartstrafiken. Trafiken kommer att vända vid

en tillfällig cirkulationsplats längre bort på Skeppsbron. Förbättringar på Skeppsbron och Strömbron bör lämpligen genomföras under Slussens byggtid då det finns kraftigt minskad trafik på sträckan. Det är fördelaktigt att inte förlänga trafikstörningsperioden efter Slussens ombyggnad.

Problembeskrivning

Strömbron och Stallgatan har varit föremål för en konsultutredning under 2013. Dessa sträckor inventerades för att få fram ett underlag till åtgärdsplaneringen i dialog med Trafikkontoret. Strömbron har även inventerats nyligen av Trafikkontoret för att hitta en genomgående bra lösning som stämmer väl överens med Skeppsbron.

Konsultens utredning identifierade ett flertal trafiksäkerhetsproblem som sammanfattas i följande punkter:

Cyklister väljer att byta till busskörfältet tidigt på Strömbron för att slippa den besvärliga cykelöverfarten i korsningen längre fram. Detta innebär att cyklister växlar över till busskörfältet via de två bilkörfälten. Många cyklister cyklar mot rött både från busskörfältet och via cykelöverfarten, detta orsakar konflikter med motorfordonstrafiken, speciellt mellan högersvängande bilar från Strömbron och cyklister på överfarten.

Det finns dåligt med utrymme intill cykelöverfarten och besvärliga interaktioner med fotgängare i samma område

Den norrgående cykelbanan är ganska trång i förhållande till cykelflödet. Det södergående cykelfältet är mycket trångt i förhållande till cykelflödet.



Bild 4. Cyklister i busskörfältet.



Bild 5. Svåra interaktioner mellan gående och cyklister, samt dåligt utrymme vid cykelöverfarten.

Olycksstatistiken visar ett 20-tal gång/cykelolyckor sedan 2010. Alla utom en av dessa fanns vid korsningspunkterna i anknypning till Strömbron. Bland dessa 20 olyckor fanns två allvarliga olyckor mellan cyklister och fotgängare.

Den norrgående cykelbanan och det södergående cykelfältet är långt under de rekommenderade måtten för god standard. Detta innebär att det kan bli svårt att tillgodose den förväntade tillväxten i cykeltrafiken framöver.

En ny helhetslösning är alltså angelägen på Strömbron samt i korsningen med Strömgatan, Kungsträdgårdsgatan och Stallgatan. Denna lösning ska överensstämma med de nya lösningar som föreslås för Skeppsbron och Stallgatan. Problemen för cyklister är både av framkomlighets- och trafiksäkerhetskaraktär.

Åtgärdsförslag

Ett av de åtgärdsförslag som staden länge har övervägt, och som även framgick i konsultutredningen, är att ta bort ett av de norrgående bilkörfälten för att skapa ytor till gående och cyklister på båda sidor om bron. De drygt 3 meter som sedan finns disponibla bör fördelas någorlunda jämt mellan gående och cyklister. Ett förslag är att ha en något större bredd på den norrgående cykelbanan eftersom efterfrågan är störst i denna riktning.

Ett exempel på hur brons bredd kan fördelas mellan trafikslagen finns nedan. En närmare undersökning behöver genomföras för att ta reda på de riktningvisa cykel- och gångflödena så att lösningen kan dimensioneras på bästa sätt. Konsultutredningen förvarnar om att schaktning behövs för att bygga om Strömbron vilket kan medföra ökade kostnader. Vid en ny lösning kommer i princip hela brons ytan att behöva byggas om.

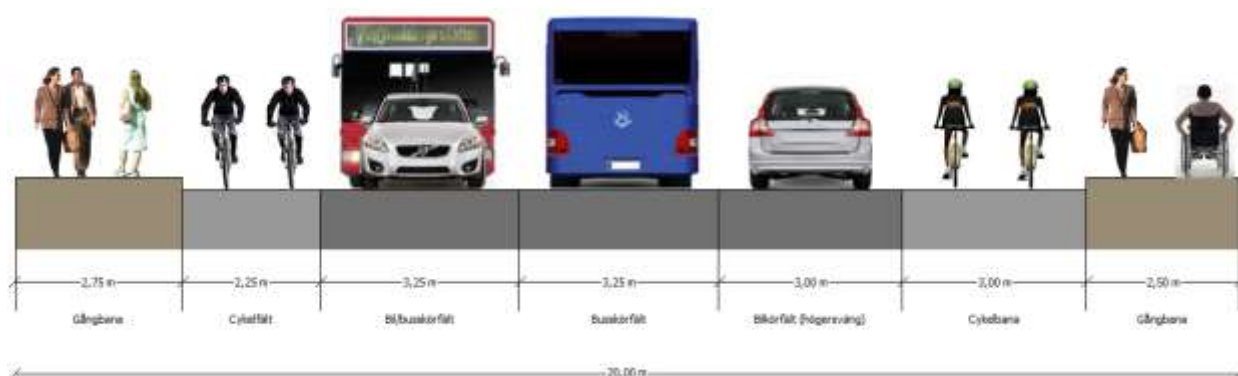


Bild 6. En möjlig framtidslösning för Strömbron.

Lösningförslagen för korsningen Strömbron, Strömgatan, Kungsträdgårdsgatan och Stallgatan är många. Korsningen behandlades inte explicit i konsultutredningen. En kompletterande utredning behövs för att dimensionera korsningen efter trafikefterfrågan och alla trafikanters krav på trafiksäkerhet och framkomlighet. Genom att ta bort ett norrgående körfält på Strömbron kan t.ex. cykeltrafiken och busstrafiken i riktning rakt fram synkroniseras i signalregleringen för att undvika den trånga och besvärliga cykelöverfarten på korsningens östra sida. Detta skulle skapa mindre konflikter mellan gående och cyklister, samt eliminera problemet med cyklister som växlar över bilkörfälten för att (felaktigt) använda busskörvälet.

Konsekvenser

Strömbron samt korsningen vid Strömgatan, Kungsträdgårdsgatan och Stallgatan behöver en ny helhetslösning som inrymmer goda lösningar för gående och cyklister samtidigt som framkomligheten behålls för busstrafiken. Lösningen måste dimensioneras så att cyklister inte kommer i svåra interaktioner med fotgängare, eller den övriga trafiken. Samtidigt måste dessa trafikantgrupper erbjudas tillräckligt med ytor för att säkra en långsiktig och hållbar lösning. Genom att ta bort ett högersvängskörväg för den norrgående riktningen på Strömbron kan ytor frigöras för att förbättra framkomlighet och trafiksäkerhet för gående och cyklister. I samband med detta måste korsningsutformningen anpassas och förses med en signallösning som prioriterar kollektivtrafiken samt gång och cykel.

Biltrafikens framkomlighet försämras eftersom ett körfält tas bort i nordlig riktning. I dag klarar korsningen cirka 12 500 fordon/timme från Strömbron med två körfält. Med ett körfält

beräknas den maximala genomströmningen minska till cirka 7 000–8 000. Genomströmningen beror dock på hur den framtida korsningsutformningen och signalregleringen konfigureras. Genom en bättre lösning kan kapaciteten öka generellt samtidigt som trafiksäkerheten förbättras. Under hösten 2013 har ett körfält i nordlig riktning tagits bort i samband med ett vägarbete utan att det resulterat i svåra trafikkonsekvenser. Under Slussens byggtid kommer trafiken att behöva hitta alternativa rutter eftersom hela Skeppsbron stängs av för genomfartstrafiken. Det bör därför finnas goda möjligheter att begränsa trafiken även i framtiden utan att det orsakar svåra trafiksituationer.

Den nya lösningen bör med fördel införas i takt med nya Slussen, eftersom Skeppsbron kommer vara stängd för genomfartstrafik under flera år.

2. Skeppsbron

Befintlig situation

Skeppsbron utgör en viktig genomfartsled mellan Södermalm, Gamla Stan och City. Den 900 meter långa sträckan mellan Slussen och Strömbron trafikeras av cirka 8 500 cyklister och 17 500 fordon dagligen.



Bild 7. Skeppsbron.

Trafikflödesdata för Skeppsbron redovisas nedan i Tabell 2.

Tabell 2. Trafikflödesdata för Skeppsbron.

Antal fordon	Dygnstrafik		FM-maxtimme		EM-maxtimme	
	Norrgående	Södergående	Norrgående	Södergående	Norrgående	Södergående
Cykel	7 000	6 000	1 800	300	290	1 450
Buss	405	380	35	25	30	30
Bil/övr. trafik	11 600	6 620	1 210	370	720	570
Total	19 005	13 000	3 045	695	1 040	2 050

Antalet resenärer under FM och EM-maxtimmarna uppdelade enligt färdmedelsval redovisas nedan i Bild 8. Siffrorna är ungefärliga och har beräknats med hjälp av olika nyckeltal för få fram antalet resenärer med cykel, kollektivtrafik och bil.

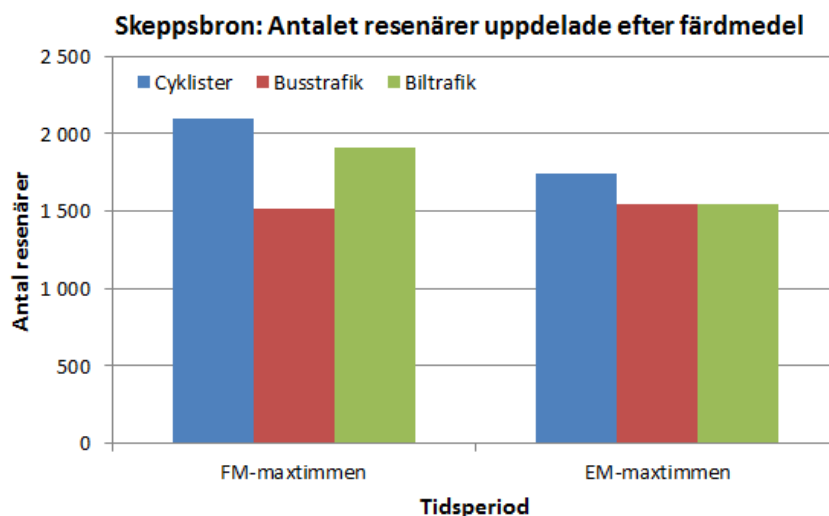


Bild 8. Antal resenärer på Skeppsbron uppdelade efter färdmedel för FM och EM-maxtimmarna.

Sträckan har en varierande gatubredd. Den smalaste sektionen, drygt 24 meter, återfinns vid Tullhus 2 och 3. Vid busshållplatsen strax söder om Slottsbacken uppnår gatubreddens 32 meter. Gatuutformningen karaktäriseras av ett bil- och ett busskörfält i vardera riktningen. Busskörfälten är placerade i mitten av sektionen och separeras av en refug. I den södergående riktningen efter Slottsbacken finns ett stort antal lastplatser samt en plats för beskickningsfordon. Utanför slottet finns det dessutom parkeringsplatser för turistbussar som övergår till ett högersvängskörfält vid Slottsbacken. I den norrgående riktningen finns ingen angöring i gatan.

För cyklister finns det olika lösningar för den norrgående och södergående riktningen. Södergående finns ett cykelfält innanför angöringen vilket har en varierande bredd på 0,9 och 1,4 meter. Norrgående finns en separerad cykelbana som har en bredd på cirka 1,8 meter. För gående är gångytan sällan mer än 3 meter på den östra sidan där det finns bostäder och verksamheter såsom affärer, kontor, hotell, konferensanläggningar, restauranger och krogar. På den östra sidan närmaste hamnområdet är gångytan mycket varierande. Gångbanans bredd är endast 1,20 meter förbi Tullhusen men annars cirka 2 till 2,5 meter. I hamnområdet på Skeppsbrokajen finns ytterligare ett gångstråk som erbjuder en god standard.

Det finns signalreglade vägkorsningar vid Saltsjörampen och Slussplan längst söderut, samt vid Slottsbacken och Slottskajen längre norrut. Dessa är försedda med övergångsställen för gående. En cykelöverfart finns vid Slussplan. Mellan Tullhus 1 och 2 finns ett signalreglerat övergångsställe. För övrigt finns två väjningspliktreglerade övergångsställen vid busshållplatsen strax

söder om Slottsbacken. Skeppsbron trafikeras av stombusslinje 2, samt busslinjerna 43, 55 och 76.

Hamnområdet öster om Skeppsbron ägs och förvaltas av Stockholms hamnar. I området finns ett antal parkeringsplatser som även används för boendeparkering. Söder om Tullhus 2 och 3 finns cirka 70 p-platser. Norr om Tullhus 1 finns det cirka 90 p-platser. Boendeparkering utgör cirka 70 procent av beläggning bortsett från sommarperioden. Hamnområdet angörs via fyra in/utfarter placerade kring Tullhusen. Endast högersvängar in och ut tillåts. Hamnen används aktivt av stora liksom små fartyg. Längre söderut finns en brygga avsedd för Djurgårdsfärjan.

Nya Slussen

Under perioden 2014 till cirka 2020 kommer Slussen att byggas om. Under denna tid kommer Skeppsbron att vara avstängd för genomfartstrafik. Trafiken kommer att vända vid en tillfällig cirkulationsplats strax söder om Tullhus 3. Endast bussar i linjetrafik samt gång och cykel kommer att kunna ta sig mellan Slussen och Skeppsbron. Samtidigt kommer den södra delen av hamnområdet att utgöra en byggarbetsplats. Detta innebär även att Djurgårdsfärjan flyttas cirka 100 meter längre norrut, samt att vissa parkeringsplatser i hamnområdet tas bort.

Förbättringar på Skeppsbron bör lämpligen genomföras under Slussens byggtid då det finns ett läge med kraftigt minskad trafik på sträckan. Det är också önskvärt att inte förlänga trafikstörningsperioden efter Slussens ombyggnad.

Förnyelse av Skeppsbrokajen

Trafikkontoret har haft inledande diskussioner med Stockholms Hamnar kring deras framtidsplaner för Skeppsbrokajen. Stockholms Hamnar har sedan länge haft idéer på förbättringar eftersom de befintliga Tullhusen är i mycket dåligt skick. De nya planeringskoncepten förväntas bli klara under december 2013. Stockholms Hamnar har gett en indikation på att nya byggnader i hamnområdet kommer att placeras längre bort från vägområdet. Detta innebär att ytor kan frigöras för att åstadkomma en bra helhetslösning på Skeppsbron. I detta samarbete har staden levererat några tänkbara gatusektioner. Stockholms Hamnar ser positivt på ett nytt gemensamt hamnprojekt efter det framgångsrika samarbetet med Blasieholmshamnen.

I det inledande samarbetet har staden och Stockholms Hamnar lämnat ett tävlingsförslag för att göra hamnområdet till en marknads- och evenemangsområde under Slussens byggtid för att bevara och förstärka Stockholms kulturella och kommersiella intressen under Slussens byggtid.

Problembeskrivning

I oktober genomfördes en inventering av Skeppsbron och Strömbron. Denna inventering identifierade ett antal problempunkter för cyklister och fotgängare. Inventeringen visade framförallt att ytan för gående och cyklister på den östra sidan är alldeles för smal i höjd med Tullhusen. Det mycket smala utrymmet för fotgängare leder till att det ofta finns gående i cykelbanan. Förbi Tullhusen är det oftast omöjligt för fotgängare att gå två i bredd. In/utfarterna kring Tullhusen lämnar dessutom relativt dåligt sikt för bilförare vilket skapar konfliktsituationer och leder till trafikolyckor med cyklister. Den starka cykelströmmen skapar vissa svårigheter för gångtrafikanter att ta sig till och från övergångsställen.

För den norrgående cykeltrafiken är bredden på cykelbanan otillräcklig i förhållande till flödet. Enligt flera källor inklusive stadens egen cykelhandbok ska en enkelriktad cykelbana som anses vara pendlingsstråk helst ha en bredd på 2,25 meter (3,25 meter vid höga flöden). I dag är måttet 1,8 meter. Gångbanan (även förbi Tullhusen) bör rimligtvis vara något bredare än cykelbanan.



Bild 9. Underdimensionerad gång- och cykelbana på den östra sidan Skeppsbron.

I den södergående riktningen finns det flera problem med dagens cykellösning. Cykelfältet har en varierande bredd mellan cirka 90 cm och 1,4 meter samt ett ojämnt ytskikt och linjeföringen är inte heller optimal. Bredden på cykelfältet försvårar omkörning. Vid passage av vissa lastplatser finns det otillräckligt med yta för att ge skydd mot öppnande bildörrar. Detta gör cykelfältet till en otrygg, osäker och mindre attraktiv lösning.

Precis söder om busshållplatsen i närheten av Slottsbacken finns det ofta felparkerade leveransfordon och stannade taxibilar vid hotellet. Cyklister tvingas då ut i vägbanan där den är som smalast. Cykelfältets bredd bör enligt referenskällorna helst vara 1,75 meter (3 meter vid stora cykelflöden). Vidare kan gångbanan på den västra sidan Skeppsbron upplevas som trång under vissa tider, särskilt under turistsäsongen.



Bild 10. Västra sidan Skeppsbron: Bredden mellan cykelbanan och lastplatserna är otillräcklig för att skydda mot öppnande bildörrar (till vänster); felparkerade taxifordon tvingar ut cyklister i vägbanan (till höger).

Olycksdrabbat

Det har inträffat ett stort antal trafikolyckor med cyklister längs Skeppsbron. Det polisrapporterade datat visar att 42 cyklister har skadats sedan 2008, varav 12 allvarligt. Dessutom har 8 fotgängare skadats, en av dessa allvarligt. Sjukhusdata visar en liknande bild. Olyckorna är sprida längs hela Skeppsbron i båda riktningar, dock sker de flesta kring korsningspunkter och in/utfarterna. Olyckstypen är också varierande och inkluderar allt från singelolyckor till cykel-fotgängare, cykel-cykel, cykel-personbil olyckor, samt cykelolyckor som har orsakats av öppnade bildörrar.

Åtgärdsförslag

Inventeringen och trafiksäkerhetsstatistiken visar att det finns ett tydligt behov av åtgärder för att förbättra situationen för cyklister. Det är dock nödvändigt att se över hela utformningen och alla trafikanters behov vad gäller framkomlighet och trafiksäkerhet.

I dagens läge bör åtgärdsförslagen invänta utvecklingen på hamnområdet där ett nytt förslag tas fram av Stockholms hamnar under december. Eventuellt kan nya ytor vara disponibla för att

åstadkomma en väldimensionerad och framtidssäkrad lösning som överensstämmer med framkomlighetsstrategin och gällande regelverk för hög utformningsstandard.

Två nya och förhållandevis preliminära förslag har tagits fram. Det ena behåller dagens gatubredd vid de smala sektionerna kring Tullhusen medan den andra tar nya ytor till anspråk under förutsättning att detta tillåts av ett nytt hamnkoncept i ett samarbete med Stockholms Hamnar.

En ny cykelbana föreslås i båda lösningarna för den södergående riktningen. Om den befintliga gatubredden återstår måste ytor tas från vägbanan. Flera möjliga lösningar finns att tillgå. Bland annat kan angöringen tidsbegränsas så att ytan kan användas som ett körfält under högbelastningsperioder på morgonen och eftermiddagen. Under den övriga tiden kan buss- och biltrafiken samsas om ett gemensamt körfält mellan Slottsbacken och Slussplan. Detta innebär bland annat att hållplatsområdet strax söder om Slottsbacken måste få en ny utformning. Andra lösningar innebär att antalet angöringsplatser begränsas till en minimumnivå och dras in i gång/cykelbanan på strategiska utvalda platser där de ger minst möjliga störningar. Den frigjorda ytan ska användas för att bredda gång- och cykelbanorna på gatans båda sidor. En annan fördel med detta är att sikten förbättras för fordon som kör ut från hamnområdet.

Under 2014 planeras flera kompletterande utredningar kring Skeppsbron. Bland annat för att ta reda på behovet av antalet lastplatser och boendeparkeringar på hamnområdet. Därefter kommer nya utformningar på olika delsträckor att kunna genomföras först internt och sedan i ett samarbete med Stockholms Hamnar. Åtgärdsförslagen förutsätter även en bra lösning längre bort vid Strömbron och korsningen vid Stallgatan/Strömgatan.

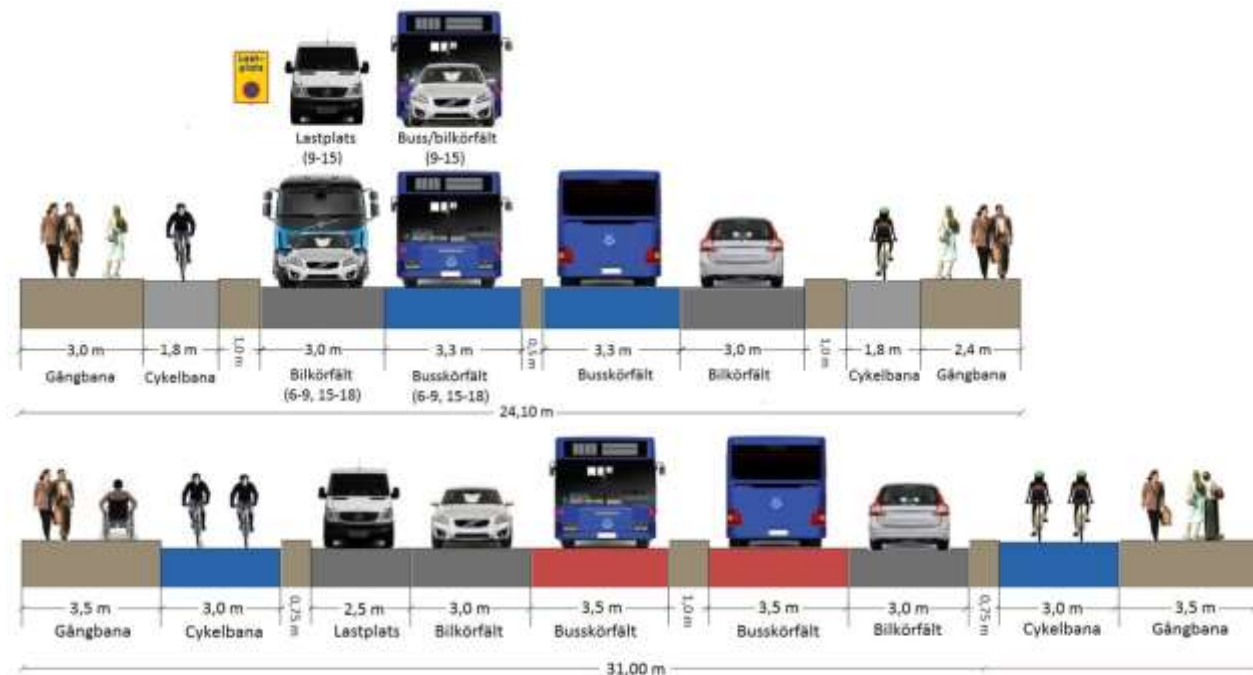


Bild 11. Exempel på möjliga gatusektioner med befintlig gatubredd (överst), samt med en utökad gatubredd (underst).

Konsekvenser

Skeppsbron behöver få en helhetslösning som inrymmer goda lösningar för gående och cyklister samtidigt som framkomligheten för busstrafiken inte försämras. Olycksstatistiken visar att dagens cykellösning inte är acceptabel. Införandet av en cykelbana i södergående riktning anses nödvändigt för att uppfylla en god standard i dagsläget och på sikt blir det ännu mer angeläget då en fördubbling av cykeltrafiken förväntas ske. De nya lösningsförslagen bedöms förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten totalt sett. Vilken lösning som väljs beror i stor utsträckning på utvecklingen kring hamnområdet där nya ytor kan komma att vara disponibla.

3. Långholmsgatan

Befintlig situation och problembeskrivning



Bild 12. Översikt Långholmsgatan

Långholmsgatan utgör en viktig länk för cyklister i nord-sydlig riktning och binder samman de västliga delarna av söderort med innerstaden genom kopplingen till Västerbron och Liljeholmsbron. Gatan är utpekad som ett pendlingscykelstråk i cykelplanen och är ett av stadens mest frekventerade cykelstråk. Trots detta saknas idag lösningar för cykel helt på en stor del av sträckan. Här hänvisas cyklister till kollektivtrafikkörfältet. När fordon angör kantstenen tvingas cyklister ut i bilkörfälten. Befintliga cykelbanor och cykelfält är enkelriktade och möter dubbelriktade cykelbanor vid Liljeholmsbron. Cykelbanan på Långholmsgatans västra sida är för smal (ca 1,5 m bred) för att hantera det stora flödet vilket begränsar framkomligheten. Vidare är cykellösningen otydlig i vissa korsningspunkter vilket skapar förvirring och inverkar negativt på trafiksäkerheten.

Långholmsgatan är inte bara ett viktigt cykelstråk. Den utgör även en huvudgata i bilgatunätet med ca 28 000 fordonspassager per dygn och utgör en omledningsväg för Essingeleden (se Tabell 3). Längs Långholmsgatan går biltrafiken i dubbla körfält i vardera riktningen med en hastighetsbegränsning på 50 km/h. Korsningarna är till övervägande del signalreglerade. Gatan trafikeras även av stombusslinje 4, några lokalbussar samt ett antal förortslinjer. Dessa har ett eget kollektivtrafikkörfält i bägge

riktningarna. Gatan kännetecknas av många små verksamhetslokaler och har ett antal bostadsentréer. Angöring är tillåten i merparten av busskörfälten utanför rusningstid då parkeringsförbud råder.

Tabell 3. Trafikflödesdata för Långholmsgatan.

Antal fordon	Dygnstrafik		FM-maxtimme		EM-maxtimme	
	Norrgående	Södergående	Norrgående	Södergående	Norrgående	Södergående
Cykel	5 500	5 000	1 000	450	420	850
Buss	350	360	25	25	25	25
Bil/övr. trafik	14 650	12 640	1 170	870	1 170	990
Total	20 500	18 000	2 195	1 345	1 615	1 865

Antalet resenärer under FM och EM-maxtimmarna uppdelade enligt färdmedelsval redovisas nedan i Bild 13. Siffrorna är ungefärliga och har beräknats med hjälp av olika nyckeltal för få fram antalet resenärer med cykel, kollektivtrafik och bil.

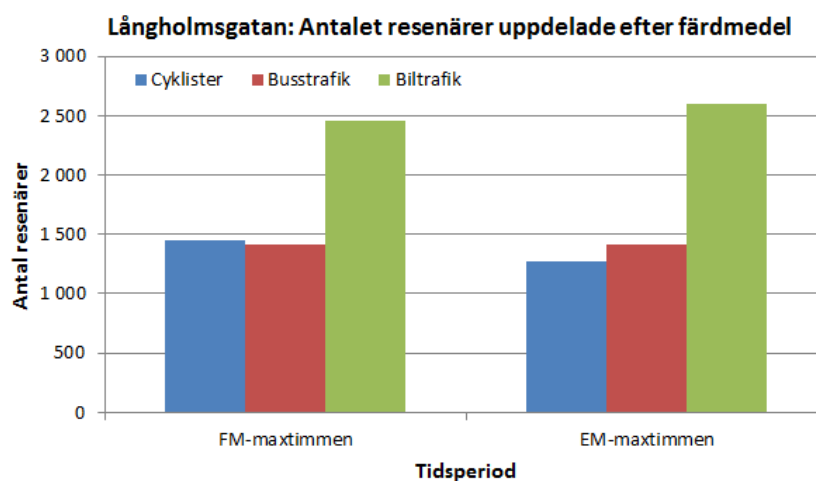


Bild 13. Antal resenärer på Långholmsgatan uppdelade efter färdmedel för FM och EM-maxtimmarna.

Gatan har en totalbredd på ca 25 m från fasad till fasad för att breddas upp vid de större korsningspunkterna. Vägbanan är cirka 20 m bred och gångbanorna ca 3 m.

Kapaciteten på Långholmsgatan för biltrafiken norrut bedöms vara relativt god. Signalerna i korsningen Långholmsgatan-Hornsgatan släpper inte på mer trafik än vad innerstadens gatunät klarar av och Liljeholmsbron kan fungera som kömagasin.

Trafiken söderut kommer från innerstaden och är mer svårreglerad varför trycket på sträckan blir större.

Gångbanorna på Långholmsgatan är tillräckligt breda för att hantera flödet av fotgängare men framkomligheten begränsas delvis av gatmöblering vid exempelvis busshållplatser. Vidare är gångstråkets attraktivitet låg på grund av närheten till det tunga fordonsflödet vilket sannolikt leder till att många fotgängare väljer andra vägar. Standarden på sträckan förbi det nyligen ombyggda Hornstull är dock hög.

Potentialen att öka attraktiviteten i området är hög. Gångflödet över Västerbron samt längs med Bergssunds strand är omfattande. Den nya etableringen vid Hornstulls tunnelbanestation har också ökat stadslivet i området. Långholmsgatan utgör ändå en barriär i dagsläget.

Åtgärdsförslag

Det åtgärdsförslag som har tagits fram ska ses som ett tidigt utkast och kan komma att förändras under projektets gång då lösningen ännu inte har detaljstuderats.

I den pågående utredningen föreslås en lösning med en ny 3,25 m bred enkelriktad cykelbana på Långholmsgatans östra sida där cykling idag sker i kollektivtrafikkörfältet (se bild 14 och 15 nedan). Detta sker genom att bil och buss får samsas i två körfält, istället för i två bilkörfält och ett kollektivtrafikkörfält, vilket bedöms vara gångbart kapacitetsmässigt. Gångbanans kantsten flyttas ut för att kunna inrymma den nya cykelbanan.

Befintliga cykelfält på gatans västra sida breddas upp för att uppfylla cykelplanens standardkrav och nytt cykelfält målas ut på del av sträckan. Det nyanlagda cykelfältet förbi Hornstull bedöms dock ha tillräcklig bredd.

Busskörfältet på den västra sidan av gatan breddas upp från 3 till 4 m för att kunna inrymma både buss och cykel och tillåta passage utanför stillastående fordon (se bild 15). Att ta utrymme från körbanan på denna sida har inte bedömts möjligt utan att kraftigt inskränka på bilars och bussars framkomlighet. Befintlig cykelbana på denna sida av gatan breddas upp genom kantstensflytt för att kunna tillåta omcykling (se bild 16).

Möjligheten att anlägga genomgående gång- och cykelbana i Långholmsgatans sträckning undersöks i tre korsningspunkter. I

övriga korsningspunkter ses refugplacering och bredder för gång- och cykelpassager över för att förbättra framkomligheten för dessa trafikantgrupper.

Cykelbanorna söder om korsningen med Hornsgatan mot Liljeholmsbron är relativt nyanlagda och bedöms ha tillräckligt god standard (ca 3 m breda). Projektet föreslås därför avgränsas till sträckan mellan Västerbron och Hornsgatan.



Bild 14. Lösningförslag sträckan Västerbron - Högalidsgatan

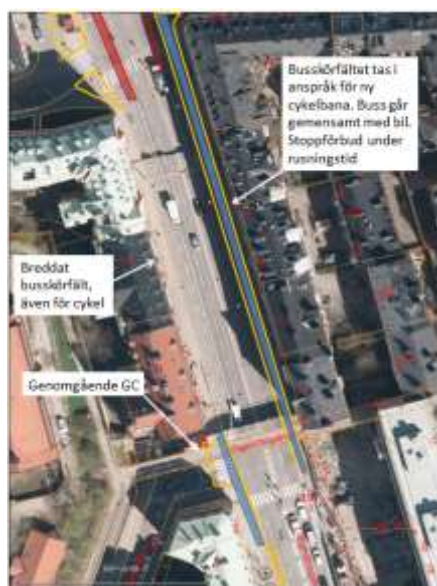


Bild 15. Lösningförslag sträckan Högalidsgatan - Folkskolegatan



Bild 16. Lösningförslag sträckan Folkskolegatan - Hornsgatan

Konsekvenser

Projektet väntas bidra till en ökad framkomlighet samt förbättrad trafiksäkerhet för cyklister genom att ett dedikerat utrymme i gatan frigörs och en förbättrad separering mellan cyklister och övrig fordonstrafik tillskapas. En saknad länk i pendlingscykelstråket byggs ihop vilket skapar en ökad nytta för ett stort antal cyklister. Om korsningspunkterna längs Långholmsgatans cykelstråk kan hastighetssäkras genom exempelvis genomgående gång- och cykelbanor bedöms trafiksäkerhetseffekterna bli ännu högre. Genom att korsningspunkternas utformning ses över för att göra cyklisternas passage mer logisk kan även framkomligheten öka.

Kapaciteten för biltrafiken i nordlig riktning kommer minska då bil och kollektivtrafik delar körfält. Smalare körfält på sträckan kan inverka på bilarnas framkomlighet men ger även lägre hastigheter vilken bidrar till mindre utsläpp, partiklar och skapar en mer trafiksäker miljö för de oskyddade trafikanterna. Det borttagna kollektivtrafikkörfältet i nordlig riktning bedöms få små negativa effekter på busstrafikens framkomlighet då angöring och felparkerade bilar under rusningstid gör att många bussar redan idag nyttjar bilkörfälten. Minskade barriäreffekter längs med Långholmsgatan ger en bättre sammanhållning mellan Hornstulls olika delar vilket bidrar till en förbättrad stadsmiljö och uppfyllandet av promenadstaden.

Genomförande

Pågående projekt finns för cykelstråket längs Söder Mälarstrand och Pårsundsbacken med koppling till Långholmsgatan (genomförande tidigast 2016) samt Hornsgatans omdaning väster om korsningen med Långholmsgatan (planerat genomförande 2014). Hänsyn till dessa projekt måste tas under planeringen av cykelstråket längs Långholmsgatan.

4. Götgatan

Befintlig situation och problembeskrivning



Bild 17. Utredningsområde för Götgatan.

Götgatan mellan Medborgarplatsen och Skanstull är ungefär en kilometer lång och utgör ett viktigt huvudstråk för cykeltrafiken. Gatans bredd varierar mellan ca 24 och ca 34 meter.



Bild 18. Götgatan, nuläge ca 33 meter

Trots ett relativt brett gaturum upplevs Götgatan av många cyklister och fotgängare inte så. På stora delar av sträckan skiljer en trädrad cyklister och fotgängare åt. Det är inte ovanligt att fotgängare använder sig av cykelbanan när det upplevs trångt på gångbanan. Biltrafiken har på stora delar av sträckan två körfält per riktning samt angöring på vardera sidan.

Trafikflödesdata för Götgatan redovisas nedan i Tabell 4.

Tabell 4. Trafikflödesdata för Götgatan.

Antal fordon	Dygnstrafik		FM-maxtimme		EM-maxtimme	
	Norrgående	Södergående	Norrgående	Södergående	Norrgående	Södergående
Cykel	5 000	4 000	1 090	150	200	900
Buss	70	75	5	5	5	5
Bil/övr. trafik	7 930	6 930	560	430	490	480
Total	13 000	11 005	1 655	585	695	1 385

Antalet fotgängare beräknas uppgår till mellan 1 000 och 3 000, den högsta nivån uppnås under butikstider på lördag.

Antalet resenärer under FM och EM-maxtimmerna uppdelade enligt färdmedelsval redovisas nedan i Bild 2. Siffrorna är ungefärliga och har beräknats med hjälp av olika nyckeltal för få fram antalet resenärer med cykel, kollektivtrafik och bil.

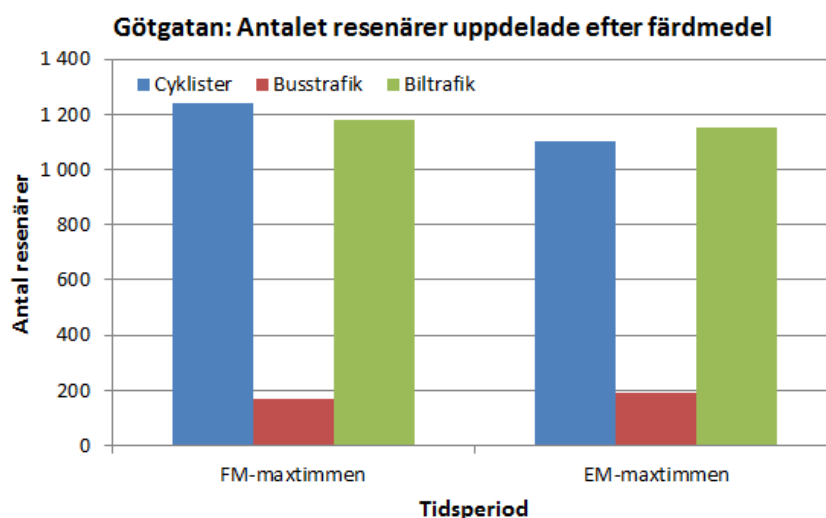


Bild 19. Antal resenärer på Långholmsgatan uppdelade efter färdmedel för FM och EM-maxtimmerna.

Försök med omstrukturering av gatan 2014

Kontoret har i budget 2014 fått i uppdrag att genomföra ett försök med att omstrukturera Götgatan genom mindre förändringar i gaturummet. Gatutrymmet ska omfördelas mellan trafikslagen genom att flytta ut gatuparkeringen till ett av två bilkörfält i varje riktning och ordna ett brett cykelfält på det tidigare parkeringsutrymmet. På detta sätt ges mer utrymme åt cyklister och fotgängare. Ombyggnaden ska vara genomförd under första halvåret 2014.

Åtgärdsförslag

Förslaget till permanent lösning innebär att ett bilkörfält i varje riktning omvandlas till angöring/bilparkering och närmast befintlig kantsten anläggs breda cykelfält. Cykling sker i samma nivå som biltrafiken. Befintliga cykelbanor görs om till gångbanor/möbleringsytor. På detta sätt fås ett attraktivare gaturum för fotgängare samt en bättre separering mot cykeltrafiken.



Bild 20. Götgatan, nuläge



Bild 21. Götgatan, inriktningsförslag till ny utformning

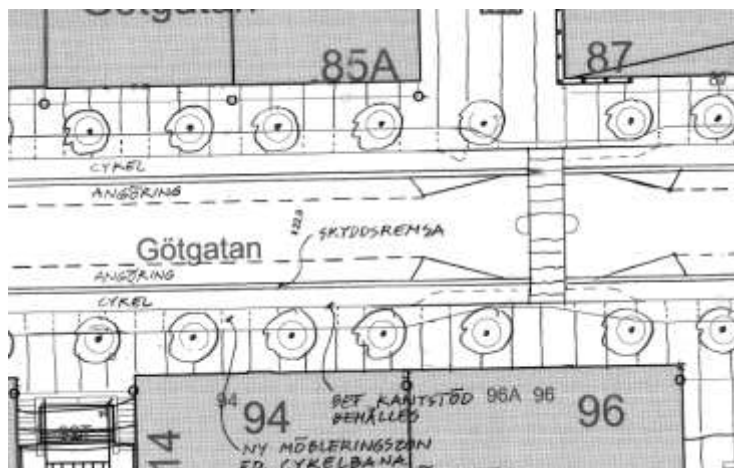


Bild 22. Tidig utredningskiss, bef. Cykelbanor omvandlas till gångytor/möblering. Raka kantstenslinjer skapas.

Gatan har idag på flera avsnitt, i korsningspunkter och vid bilparkering, utformats med ”refugöron”. Dessa föreslås tas bort för att få en rakare utformning, se figur nedan.

Genom att gatuutrymmet minskar för biltrafiken bör det övervägas om en hastighetsgräns på 30 km/tim bättre motsvarar den framtida utformningen. Detta då angöring och parkering hamnar närmare den rörliga trafiken.

Det försök som planeras för 2014 kommer ge möjlighet att utvärdera diverse effekter. En stor del av utvärderingen genomförs inom ramen för det Vinnovafinansierade forskningsprojektet Pilotplats cykel. Kontoret avser också att utvärdera principen om cykelfält närmast kantsten. En farhåga är att angörande bilar kan komma att inkräkta på cykelns yta. Om utvärderingen visar att så är fallet behöver en fysisk avskiljare mellan angöring och cykelbana tillskapas.



Bild 23. Refugöron som föreslås tas bort enl. skiss ovan

Konsekvenser

Åtgärderna kommer ge fotgängare mer utrymme genom att befintliga cykelbanor delvis omvandlas till gångytor. Cyklister får en rakare geometri då kantstensjusteringar görs. Det bör övervägas om en fysisk barriär mellan cykelbana och angörande bilar ska anläggas. Kapaciteten för biltrafiken bedöms vara tillräcklig för att motsvara efterfrågan. En översyn behöver göras av lastplatser och boendeparkering. En hastighetsgräns om 30 km/tim påverkar kapaciteten något men medelhastigheten är redan idag förhållandevis låg.

5. Skanstullsbron

Befintlig situation och problembeskrivning



Bild 24. Utredningsområde för Skanstullsbron.

Skanstullsbron förbinder Södermalm med Gullmarsplan och Globenområdet samt Söderort. Bron är idag uppdelad i två bilkörfält och ett busskörfält i bägge riktningar. Gående och cyklister får dela på ett mycket litet utrymme. Separering sker i dagsläget med en målad linje och gående använder ofta cykelbanan då ytan för gående knappt tillåter två i bredd. Detta medför ökade konflikter mellan gående och cyklister och det blir ytterligare inskränkningar på ytan för cyklister som redan idag är underdimensionerad för cykelflödena.



Bild 25. Skanstullsbron, nuläge



Bild 26. Skanstullsbron, vy mot Södermalm (Foto: Google Maps)

Trafikflödesdata för Skanstullsbron redovisas nedan i Tabell 5.

Tabell 5. Trafikflödesdata för Skanstullsbron.

Antal fordon	Dygnstrafik		FM-maxtimme		EM-maxtimme	
	Norrgående	Södergående	Norrgående	Södergående	Norrgående	Södergående
Cykel	5 000	4 000	1 090	150	200	900
Buss	200	205	10	10	10	10
Bil/övr. trafik	11 300	12 300	940	640	690	940
Total	16 500	16 505	2 040	800	900	1 850

Antalet resenärer under FM och EM-maxtimmarna uppdelade enligt färdmedelsval redovisas nedan i Bild 27. Siffrorna är ungefärliga och har beräknats med hjälp av olika nyckeltal för få fram antalet resenärer med cykel, kollektivtrafik och bil.

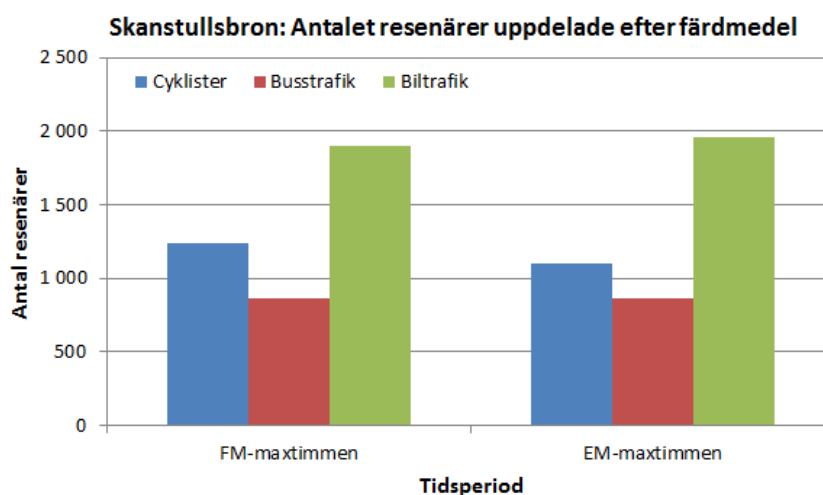


Bild 27. Antal resenärer på Skanstullsbron uppdelade efter färdmedel för FM och EM-maxtimmarna.

Brokonstruktionen

Brons skick är normalgott, tätskikt byttes 1997 och kvarvarande livslängd bedöms vara mellan 30-40 år.



Bild 28. Skanstullsbron, vy mot Gullmarsplan

Åtgärdsförslag

Förslaget innebär att ett bilkörfält i varje riktning omvandlas till breda gång- och cykelytor. Kvarvarande körfält blir ett bilkörfält och ett busskörfält på bägge sidor. Detta åstadkoms genom att befintligt räcke mellan gång- och cykelbanan och bilkörbanan kapas av en decimeter ner i betongen och hålet gjuts igen. Som avskiljare mellan gång- och cykelbanan och bilkörbanan föreslås någon typ av barriärelement av betong.

Vid korsningen med Ringvägen är utrymmesbehovet för bil- och busstrafiken större än över bron. Därför är förbättringar för gång- och cykeltrafiken svårare att åstadkomma här. Detta behöver nog utvärderas under det fortsatta arbetet.



Bild 29. Skanstullsbron, nuläge



Bild 30. Skanstullsbron, inriktningsförslag

Konsekvenser

För gång- och cykeltrafiken innebär förslaget en betydande standardförbättring mot nuläget. Idag är biltrafikflödet ca 900 fordon per maxtimme. För denna trafikmängd bedöms ett bilkörfält per riktning vara tillräckligt på Skanstullsbron. Anslutningarna vid tillfarten mot Ringvägen samt mot Gullmarsplan behöver ses över.

6. Odengatan

Befintlig situation och problembeskrivning

Odengatan knyter ihop St Eriksplan med Valhallavägen via Odenplan. Från St Eriksplan finns cykelbana/fält fram till Odenplan i västlig riktning. Under 2013 uppfördes cykelfält längs med hela sträckan mellan Odenplan och Valhallavägen i båda riktningar i och med projektet ”Pilotprojekt på stombusslinje 4”. Större delen av Odengatan har tidigare haft parkeringsförbud med stoppförbud under högrafiktimmarna. Trots detta står det ofta bilar parkerade utmed vissa kvarter. Bilkörfälten är för smala för att rymma både stannade bilar och rörlig trafik, detta gör att biltrafiken på stora delar av gatan tvingas köra i busskörfälten.



Bild 31. Utredningsområde längs med Odengatan.

Trafikflödesdata för Odengatan redovisas nedan i Tabell 6.

Tabell 6. Trafikflödesdata för Odengatan.

Antal fordon	Dygnstrafik		FM-maxtimme		EM-maxtimme	
	Norrgående	Södergående	Norrgående	Södergående	Norrgående	Södergående
Cykel	1 300	1 500	110	240	200	140
Buss	670	690	55	55	50	50
Bil/övr. trafik	7 530	7 410	480	450	450	490
Total	9 500	9 600	645	745	700	680

Antalet resenärer under FM och EM-maxtimmarna uppdelade enligt färdmedelsval redovisas nedan i Bild 32. Siffrorna är ungefärliga och har beräknats med hjälp av olika nyckeltal för få fram antalet resenärer med cykel, kollektivtrafik och bil.

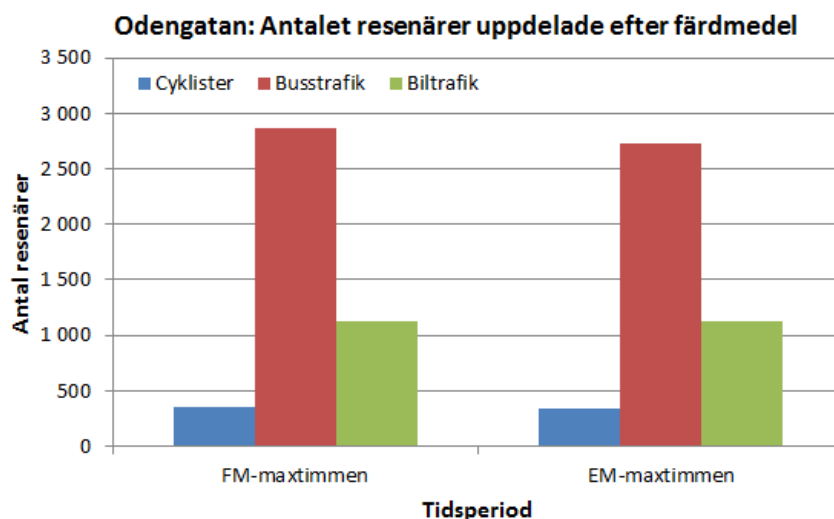


Bild 32. Antal resenärer på Odengatan uppdelade efter färdmedel för FM och EM-maxtimmarna.

Inom projektet ”Pilotprojekt på stombusslinje 4” gavs cykeltrafiken ett eget utrymme, och biltrafiken fick möjlighet att rymmas i eget körfält utan att behöva köra i bussfälten. Angöring till entréer utmed gatan försämrades, men genom att förbättra angöringsmöjligheterna på tvärgatorna bedömde kontoret att påverkan för boende var acceptabel.

Då genomförandetiden för Pilotprojektet inte medgav några större gatuombyggnader såsom anordnade av angöringsfickor eller breddning av körbanan, blev cykelfälten inte sammanhängande på hela sträckan. Ett antal platser är i behov av åtgärder för att en sammanhängande cykellösning ska åstadkommas.

Åtgärdsförslag

Träden längs Odengatan mellan Sveavägen och Roslagsgatan är i dåligt skick. Träden är i behov av att bytas ut och förses med skelettjordsuppbyggda trädgruppar. Ett utbyte av träden ger möjlighet till att få ett sammanhängande och bredare cykelstråk mellan Odenplan och Valhallavägen.

Inledningsvis behöver åtgärder på ett antal platser utredas med utgångspunkt att befintliga träd kommer bytas ut, för att möjliggöra en sammanhängande cykellösning.

Exempel på utredningsområden.

- Angöringsficka vid Odengatan 60 behöver anläggas då dagens lastplats i gatan medför att cykelfält upphör förbi lastplatsen. Anläggandet av ficka kommer påverka befintlig trädplacering.
- Angöringsbehovet utmed Odengatan 40-50 behöver utredas, en till två angöringsfickor tillsammans med breddning av körbana skulle kunna tillskapa utrymme för ett cykelfält på denna sträcka.
- Angöringsficka vid Odengatan 37-39 behöver anläggas då dagens lastplats i gatan medför att cykelfält upphör förbi lastplatsen.
- Mellan Odengatan 28-32 behöver körbanan breddas ca 0,5 m för att tillskapa bredd för ett cykelfält.
- Angöringsficka vid Odengatan 22-24 behöver anläggas för att klara angöringsbehov till fastigheter och möjliggöra tillskapandet av ett cykelfält på sträckan. Anläggandet av ficka kommer påverka befintlig trädplacering

Konsekvenser

Projektet medför att det kan skapas en sammanhängande cykelinfrastruktur med breda cykelbanor eller -fält längs med Odengatan från Odenplan till Valhallavägen. Det är en stor standardförbättring från dagens situation.

I pilotprojektet togs bilparkering och angöring bort från huvudgatan. Det medförde en förbättrad situation för cykeltrafiken och stombusstrafiken men en liten försämring för de boendes angöringsmöjligheter. Kontoret bedömer att projektet medförde fler fördelar för de flesta. Steg två i projektet innebär en ännu bättre lösning för cykeltrafiken.

7. Värmdövägen vid Danviksklippan

Befintlig situation

På Värmdövägen går en viktig gång- och cykelbana intill Danviksklippan som knyter ihop Södermalm och de östra förorterna. Cykelstråket samlar ihop pendlingscyklister från Henriksdal, Hammarby Sjöstad, Sickla, Älta, samt andra kommundelar i Nacka och Värmdö. Cyklister och gående leds mot de centrala delarna av Stockholm via Stadsgårdsleden och Folkungagatan. Cykelbanan utgör således en viktig länk i det regionala cykelnätet för pendlingstrafiken.



Bild 33. Gång- och cykelbanan på Värmdövägen intill Danviksklippan.

Trafikflödesdata för Danviksklippan/Värmdövägen redovisas nedan i Tabell 7.

Tabell 7. Trafikflödesdata för Danviksklippan/Värmdövägen.

Antal fordon	Dygnstrafik		FM-maxtimme		EM-maxtimme	
	Norrgående	Södergående	Norrgående	Södergående	Norrgående	Södergående
Cykel	2 600	3 300	100	750	600	130
Buss	675	690	220	90	90	220
Bil/övr. trafik	16 830	18 810	700	2 110	1 610	980
Total	20 105	22 800	1 020	2 950	2 300	1 330

Staden förvaltar en mätstation på denna sträcka som visade ett dygnsflöde på cirka 4 000 cyklister samt 2 000 fotgängare som högst. Mätstationen är dock inte fullt pålitligt då det fanns skillnader på timnivå mellan de observerade och uppmätta flödena. Staden bedömer att det kan passera cirka 5 000 till 6 000 cyklister per dag under cykelsäsongen, samt cirka 700-800 fotgängare.

Antalet resenärer under FM och EM-maxtimmarna uppdelade enligt färdmedelsval redovisas nedan i Bild 34. Siffrorna är ungefärliga och har beräknats med hjälp av olika nyckeltal för få fram antalet resenärer med cykel, kollektivtrafik och bil.

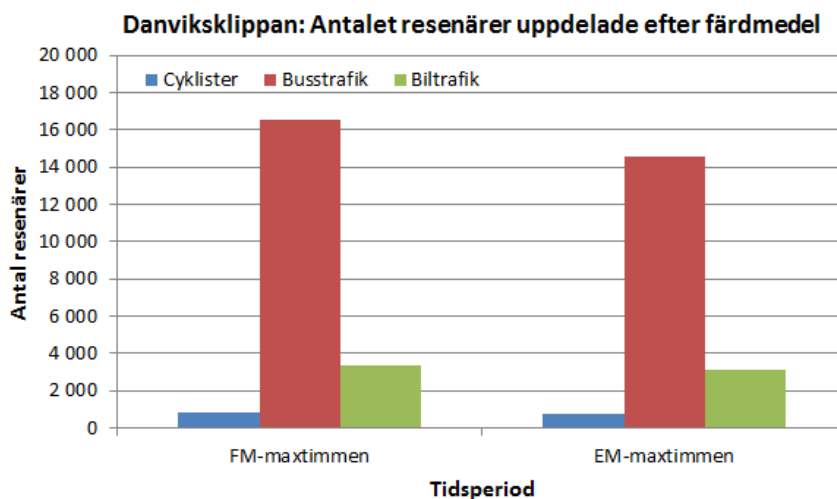


Bild 34. Antal resenärer på Danviksklippan/Värmdövägen uppdelade efter färdmedel för FM och EM-maxtimmarna.

Gång- och cykelbanan har en varierande bredd. Fram till cirka 15 meter söder om Hästholmsvägens bro är cykelbanans cirka 2 meter bredd för dubbelriktad cykeltrafik. Gångbanan är cirka 1,4 meter. Samma mått återfinns även cirka 8 meter norr om bron. Förbi bropelarna smalnar gång- och cykelbanan av till strax under 2,5 meter totalt. Detta gör det mycket svårt för samtidiga passager av fotgängare och cyklister i båda riktningar samt förhindrar omkörningar mellan cyklister.

Problembeskrivning

Under Danviksbrons renovering har den smala passagen förbi bropelarna pekats ut som ett problem för regional framkomlighet då det förväntas en kraftig ökning av cykeltrafik från närförort under Slussens byggtid. Den smala passagen skapar en stark känsla av otrygghet och incidenter har rapporterats även om det inte finns några polis- eller sjukhusrapporterande trafikolyckor

under senare år. Passagen skapar konflikter mellan motriktade cyklister och mellan cyklister och fotgängare med ibland snabba inbromsningar. Sikten förbi bropelarna är också begränsad. Passagen är en flasktratt som utgör ett lokalt hinder och är extra viktig att åtgärda med tanke på strävan efter en fördubbling av cykeltrafiken fram till år 2030.



Bild 35. Den underdimensionerade gång- och cykelbana vid bropelarna.

Åtgärdsförslag

I samråd med stadens konstbyggnadstekniker har olika lösningsförslag övervägts. Flera preliminära undersökningar och analyser har också genomförts efter platsbesök. Det har konstaterats att bropelarna inte kan flyttas utan att behöva konstruera om stora delen av bron vilket också skulle leda till orimliga kostnader såväl som trafikstörningar på Värmdövägen. Den lösning som är aktuell är bergsågning. Detta innebär att bergmassa sågs bort med hjälp av maskiner för att skapa mer utrymme till gång- och cykeltrafiken. På så sätt kan en rakare linjeföring åstadkommas som erbjuder bättre framkomlighet, trafiksäkerhet och trygghet.

Då kostanden för bergsågning är relativt dyr kommer en sträcka på cirka 30-40 meter att bearbetas. Detta innebär att bredden på gång- och cykelbanan fortfarande kommer att bli undermålig i förhållande till gång- och cykelflödena. En önskad bredd skulle vara närmare 6 meter vilket finns längre bort vid Danviksbron.

För att bredda ytterligare skulle ett körfält behöva tas från Värmdövägen vilket anses inte aktuellt i dagens läge då vägen idag högt belastad.

Konsekvenser

Gång- och cykelbana vid Värmdövägen intill Danviksklippan är idag grovt underdimensionerat i förhållande till flödena. För cyklister från närförort utgör denna sträcka ett viktigt pendlingsstråk.

Det finns ett behov av att såga bort en del av bergmassan vid den smala passagen förbi bropelarna för att åstadkomma bättre framkomlighet, trafiksäkerhet och trygghet för gående och cyklister. På sikt kan det även vara aktuellt att bredda hela sträckan för att uppnå en god standard. Detta kan bli aktuellt när kostnaden för bergssågning minskar i takt med att tekniken blir mer etablerad.