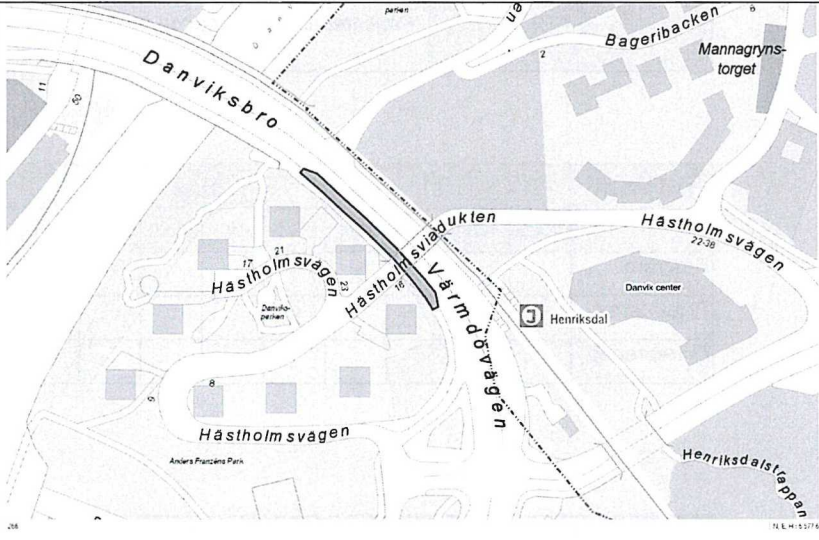




Genomförandebeslut

Upprättad av	Kristofer Tengliden
Datum	2021-09-08
Projektnamn	Breddning av gång- och cykelbana Danvikstull
Huvudprojekt	H8000506
Projektnummer	8005137

Adress	Värmdövägen
Stadsdel	Södermalm
Kartbild	

Projektets mål och syfte	<p>Värmdövägen mellan Danviksbro och Henriksdalskorset avgränsas på västra sidan av en upp till 12 meter hög bergvägg och på östra sidan av Saltjöbanan. Vägen har totalt sex körfält (ca 3,2 m breda) varav två kollektivtrafikkörfält. Mitt i vägen finns en ca 1,4 m bred refug där bland annat Håstholmsviaduktens bropelare står. Det finns också bropelare på vägens östra och västra sida. Längs bergväggen ligger en gång- och cykelbana.</p> <p>Gång- och cykelbanan är mycket smal på en sträcka om ca 120 m. Gångbanan är som smalast 0,6 m. Gångbanan rymmer därmed varken en rullstol eller två personer som möts, utan man måste då använda cykelbanan. Cykeltrafiken använder också ofta gångbanan vid möten och omkörningar för att få bättre avstånd. På båda sidorna finns fasta hinder i form av bergvägg, vägräcke och bropelare.</p> <p>Detta är en av stadens värsta flaskhalsar för gång- och cykeltrafiken. Cykeltrafikflödet är upp till ca 8000/dygn (tredje största in- och utfarten till innerstaden efter Liljeholmsbron och Skanstullsbron), och gångtrafikflödet är upp till ca 2500/dygn. För gång- och cykeltrafik mellan innerstaden och Värmdö och stora delar av Nacka och Hammarby sjöstad finns det ingen annan alternativ väg.</p>
--------------------------	---



	<p>inom rimligt avstånd. Den närmaste alternativa kopplingen är via Skansbron som ligger ca 2,5 km därifrån enkel väg.</p> <p>Förslaget är att med enkla medel få rimliga gång- och cykelbanebredder på sträckan genom att ta i anspråk ett av de tre sydgående körfälten på en sträcka om ca 120 m. Det sydgående kollektivtrafikkörfältet utgår på denna sträcka och bussarna väver in i det intilliggande körfältet. Ca 80 m innan Henriksdalskorsningen återkommer körfältet. Cykeltrafiken använder det tidigare körfältet och avgränsas mot biltrafiken med en tung avstängning. Utspetsningar görs med asfalt för att leda ut och tillbaka cykeltrafiken och delar av det befintliga räcket monteras bort. Cykelbanan blir ca 2,6 m bred och gångbanan ca 2,7 m.</p> <p>Målet med projektet är att göra det enklare att gå och cykla och att skapa en trygg trafiksituation. Syftet är att bidra till stadens mål om att öka andelen resor med gång och cykel.</p> <p>Åtgärden är relativt enkel att genomföra och även enkel att ta bort om man vill. Om det fungerar bra kan åtgärden behållas tills vidare. På längre sikt finns det idéer om att byta Håstholmsviadukten mot en bro utan pelare samt att ta bort berg och/eller justera läget för Saltsjöbanan för att kunna bredda gång- och cykelbanan utan att behöva ta bort körfält.</p> <p>Projektet är inte beroende av andra projekt.</p>
--	--

Tidplan	2021				2022				2023				2024			
	Kv1	Kv2	Kv3	Kv4	Kv1	Kv2	Kv3	Kv4	Kv1	Kv2	Kv3	Kv4	Kv1	Kv2	Kv3	Kv4
Program				X												
Projektering					X											
Entreprenad						X										

Budget (tkr)	2021	2022	2023	2024	Summa
Utgifter	100	1900			2000
Inkomster (ev.)					
Total budget	2000				

Ansvar/ Organisation	Programskede	Projekteringskede	Entreprenadskede
Ansvarig projektledare	Kristofer Tengliden	Kristofer Tengliden	Per Eklöf
Medverkande (namn)	Per Eklöf Kristofer Tengliden, Emil Hagman Triin Reimal	Per Eklöf Kristofer Tengliden, Emil Hagman Triin Reimal	Per Eklöf Kristofer Tengliden, Emil Hagman Triin Reimal
Trafiksignal		Ola Eriksson	Ola Eriksson
Tillstånd			
Kommunikation			
SDF			
Trafikförvaltningen		Johan Nordgren	Johan Nordgren
Privat aktör		Keolis	Keolis



Konsekvensbeskrivning	
Driftkonsekvenser	Gång- och cykelytorna blir större vilket ökar driftkostnaden något, uppskattningsvis ca 3000 kr/år.
Trafikkonsekvenser	Betydligt bättre trafiksituation för gång- och cykeltrafiken. Liten påverkan på bussar söderut, uppskattningsvis 3 sekunder fördröjning per buss söderut under högtrafik. Detta kommer att följas upp med trafikkontorets och trafikförvaltningens restidsdata.
Framkomlighetsstrategin	Stor förbättring för gång och cykel, fördröjning för bussar under högtrafik bedöms till 3 sekunder per buss. Sammantaget bedöms åtgärdens positiva konsekvenser överväga de negativa.
Miljökonsekvenser	Positiva om det får fler att gå och cykla men detta är svårt att bedöma och följa upp för en enskild åtgärd. Sammantaget så gör alla förbättringar i gång- och cykelnäten att det blir enklare att gå och cykla.
Sociala konsekvenser	Tryggheten ökar för gående och cyklister.
Jämställdhetskonsekvenser	Åtgärden förbättrar tryggheten för gående och cyklister. Ökad trygghet innebär att kvinnor och män kan resa på mer lika villkor.
Tillgänglighetskonsekvenser	Det blir betydligt lättare att ta sig fram på platsen som gående.
Risikonsekvenser	Om köerna mot Henriksdals trafikplats ofta sträcker sig bak till avstängningen ca 80 meter från stopplinjen kan bussarna få en något större fördröjning än beräknat. Detta kommer att följas upp.
Andra konsekvenser	

Genomförandebeslut (enligt delegationsordning)			
Namn	Mattias Lundberg	Datum	24-10-22
Investeringsutgift (brutto, mnkr)	2,0		

Reviderat Genomförandebeslut (enligt delegationsordning)			
Namn		Datum	
Investeringsutgift (brutto, mnkr)			
Ändringen avser (budget, projektets resultat, annat?)			

Slutredovisning

Bilder
före



Juni 2021



November 2021



Bilder efter	
-------------------------	--

Beskrivning av eventuella avvikelser i projektets genomförande	
Beskrivning av ekonomiskt utfall: varför avvikelse mot kalkylerade utgifter	



Slutredovisat (enligt delegationsordning)			
Namn		Datum	