



*Politikerinitiativ till Natur- och trafiknämnden 2015  
Per Chrisander  
Miljöpartiet de gröna*

## **Henriksdalskorsningen**

I takt med att utbyggnaden sker av Finnboda och Kvarnholmen blir trafiksituationen i Henriksdalskorsningen allt mer kaotisk. Den planerade utbyggnaden av Henriksdal kommer att utöka trafiken både under byggtiden och permanent när upp till 2.000 lägenheter för 4.000-5.000 invånare skapas. Svindersviksbron kommer sannolikt att innebära viss avlastning när den blir klar. Men med den befolkningsökning och trafikökning som därmed följer, kommer situationen i Henriksdalskorsningen ändå med stor sannolikhet att bli ännu sämre.

Förutom fordonstrafiken i korsningen är det många gående och cyklister som ska korsa gatorna, vilket hindrar kollektivtrafiken som har grönt (svängande trafik) samtidigt som gående och cyklister har grönt. Dessutom uppstår ofta farliga situationer för de oskyddade trafikanterna. Antal gående och trafikanter som korsar gatan har också ökat på grund av att hållplatsen för buss 53 vid infarten från Kanalvägen till Värmdövägen har tagits bort. Det gör att trafikanter från Finnboda, Finnberget, Henriksdalsberget och Saltsjöqvarn som ska söderut måste gå av vid Henriksdals station och därefter korsa vägen till busshållplatserna för Nacka Värmdö bussarna. Ett speciellt problem är att ljussignalerna påfallande ofta inte fungerar, vilket leder till att djungelns lag råder i korsningen vid dessa tillfällen.

Kapaciteten i korsningen skapar problem redan idag. Fordon som kommer från Kvarnholmshållet på Kvarnholmsvägen kan få vänta upp till fyra ljussignalomslag innan de kommer igenom korsningen. Detta försenar inte minst kollektivtrafiken. Avfarten från Nackahållet på Värmdövägen in mot Kvarnholmsvägen ligger i förlängningen av busskörfältet, där detta upphör ett kort stycke före ljussignalerna. Med den busstrafik och den fordonstrafik som är redan idag måste privatbilister olagligt köra in i busskörfältet för att kunna svänga in på Kvarnholmsvägen. Förutom att det hindrar kollektivtrafiken har det även lett till att bilister fått böta för att de har kört i busskörfältet. Alternativet är att de tränger sig in i avfartsfickan där busskörfältet upphör, vilket stoppar upp trafik såväl för dem som ska vidare på Värmdövägen som för bussar och andra fordon som ligger i avfartsfickan.

Under ombyggnaden av Slussen ska dessutom Saltsjöbanan stanna i Henriksdal och passagerarna på tågen bussas till och från Slussen. Detta innebär att ett antal bussar ska svänga in på Kvarnholmsvägen, vilket bl.a. kommer att leda till att bussarna kommer att blockera ett körfält i väntan på grönt ljus för att svänga in. Avkörningsfilen på Värmdövägen från city mot Kvarnholmsvägen rymmer endast ett fåtal bussar.

Korsningen är i sin helhet inte konstruerad för de omfattande trafikrörelser som sker där idag och den blandning av trafikantslag som gäller. På sikt behöver därför en permanent lösning tas fram och genomföras. Dock kan ett antal åtgärder vidtas som kommer att förbättra



situationen, inte minst för kollektivtrafiken och de oskyddade trafikanterna. Vissa åtgärder kan dessutom genomföras i stort sett omedelbart.

Miljöpartiet föreslår därför att Nacka kommun i samverkan med Stockholms stad – Värmdövägen ligger här inom Stockholms stad - genomför följande åtgärder:

1. Att en förlängning görs snarast av avkörningsfickan på Värmdövägen från Nackahållet in mot Kvarnholmsvägen, så att tillräckligt många fordon ryms där. Samtidigt läggs busshållplatsen vid Henriksdal längre fram, så att fler bussar kan stanna där utan att blockera Kvarnholmsvägen.
2. Att parallellt med dessa åtgärder projekteras en gång- och cykelbro över Värmdövägen och Kvarnholmsvägen. Bron byggs så snart det är möjligt.
3. Att möjligheterna tas upp med Stockholms stad att minska på frekvensen då Danviksbron öppnas.
4. Att en separat avkörningsfil skapas på Värmdövägen innanför bussfilen, så svängande in mot Kvarnholmsvägen inte behöver stanna vid ljusen. Skulle även underlätta mycket för kollektivtrafiken.
5. Att en permanent lösning tas fram för korsningen och som genomförs när förutsättningar finns för detta.

Per Chrisander, MP