



Åsa Larsson  
Anläggning  
08-508 266 31  
[asa.larsson@tk.stockholm.se](mailto:asa.larsson@tk.stockholm.se)

Till  
Trafik- och renhållningsnämnden  
2007-06-12

Jessica Fellers  
Trafikplanering  
08-508 263 76  
[jessica.fellers@tk.stockholm.se](mailto:jessica.fellers@tk.stockholm.se)

## **Bättre framkomlighet vid Tegelbacken. Genomförandebeslut**

### **Förslag till beslut**

1. Trafik- och renhållningsnämnden ger kontoret i uppdrag att bygga om Tegelbacken enligt redovisat förslag.

Magdalena Bosson  
Förvaltningschef

Lars Jolérus  
Avdelningschef

Anette Scheibe  
Avdelningschef

### **Sammanfattning**

I samband med att Norrbro stängs för trafik under dess tvååriga reparationstid har kontoret fått i uppdrag att inrätta ett temporärt extra södergående körfält på Vasabron. Kontoret föreslår att den östra delen av bron tas i anspråk för detta ändamål. Åtgärden innebär att körfältsyta tas i anspråk på Tegelbacken på bekostnad av utrymmet för gång- och cykeltrafik.

För att kompensera för den försämrade situation som kommer att råda under de år som Norrbro repareras och för att få till stånd en tryggare och säkrare trafikmiljö för det stora antal människor som inom området rör sig till fots och cykel föreslår kontoret ett antal åtgärder. Avsikten är att förbättra framkomligheten totalt.

---

Bilaga 1. Illustrationsplan,

Bilaga 2. Detaljerad problembeskrivning för cyklistar

Tegelbacken är en av Stockholms mer trafikintensiva innerstadsmiljöer och är sedan tidigare känt som ett problemområde vad gäller framkomlighet, säkerhet och trygghet för gående och cyklister. Gång- och cykelbanorna här kan på intet sätt sägas uppfylla kraven på att vara trygga och säkra miljöer för vare sig medborgare eller det stora antal turister som rör sig i området.

Kostnaderna för att utföra de trafiksäkerhetshöjande åtgärderna är beräknade till 10 Mkr (se kommentar under ekonomi) och tillskapandet av ett extra körfält över Vasabron är grovt beräknat till 7 Mkr.

Arbetena planeras att utföras under hösten 2007 (extra körfält och gång- och cykelåtgärder), våren 2008 (gång- och cykelåtgärder) samt avslutas våren 2010 (återställning av Vasabron och färdigställande gång- och cykelåtgärder). Samordning kommer ske med andra planerade arbeten i staden, t.ex. Nordsydaxelprojektet, förläggning av sjöledning samt arbeten på Strömbron.

Då allt är färdigbyggt får gång- och cykelåtgärderna inga konsekvenser för biltrafiken vad gäller antal körfält och bilarnas framkomlighet.

## **Bakgrund**

Norrbro skall repareras under tiden hösten 2007 till hösten 2009. Under den perioden är bron avstängd för trafik. I samband med att beslut fattades i trafiknämnden 2006-12-13 om reparationen fick kontoret i uppdrag att tillskapa ytterligare ett körfält över Vasabron i syfte att kompensera för den försämrade kapaciteten i nord-sydlig riktning.

I området vid Tegelbacken passerar dagligen ett mycket stort antal bilar, bussar, gående och cyklister. Tegelbacken är sedan tidigare känt som ett område med säkerhets-, trygghets- och framkomlighetsproblem. För att undersöka detta närmare har kontoret låtit genomföra en konfliktstudie och ett examensarbete, vilka visar på stora brister och problem som råder på platsen. Tegelbacken är också en av de platser som genom Cykelfrämjandets cykelvägsanalys 2006 fick omfattande kritik och anmärkningar ur säkerhets- och framkomlighetssynpunkt. Vid framtagandet av Cykelplan 2006, som antogs av nämnden 2006, fick platsen högsta prioritet för att åtgärdas.

Det har stått alltmer klart att det är angeläget att se över den totala framkomligheten vid Tegelbacken. Dels med tanke på att få en så stor kompensation som möjligt för den försämrade situation som kommer att råda för gång- och cykeltrafiken under Norrbros avstängning och dels för att bygga bort den otrygga miljö som idag råder.

## Tegelbacken idag

Sträckan mellan Stadshusbron och Vasabron är en viktig förbindelse för bil- och busstrafiken. Idag har gatan två körfält i vardera riktningen och flödet av bilar och bussar är 19 000 per dygn<sup>1</sup>.



Bild 1 Tegelbacken

Den dubbelriktade cykelbanan vid Tegelbacken mellan Stadshusbron och Vasabron utgör en viktig huvudled för cyklister och är hårt belastad. På avsnittet Stadshusbron-Vasagatan cyklar ca 6 500 cyklister/dygn och på sträckan Vasabron-Vasagatan ca 10 000 cyklister/dygn.

Många gående rör sig i området. Det är dels människor som rör sig till och från sina arbeten men Tegelbacken är även ett välnyttjat turiststråk med Stadshuset, turbåtar, Gamla Stan och Centralstationen som målpunkter. På grund av en otydlig och smalt utformad gångbana använder sig gående av cykelbanan. Detta försvårar framkomligheten för cyklisterna och innebär dessutom en stor kollisionsrisk med gående.

## Framkomlighet under Norrbros avstängning

Det faktum att Norrbro måste stängas för trafik under dess reparationstid innebär en kapacitetsförlust i framkomligheten mellan Norrmalm och Gamla Stan. Detta är på inget sätt en önskvärd situation men dessvärre nödvändigt för Norrbros bevarande.

## Problem för gående och cyklister

Trafikkontoret har under de senaste åren uppmärksammat konflikter i samspelet mellan gående och cyklister längs Tegelbacken mellan Stadshusbron och Vasabron. Nedan beskrivs identifierade problem för gång- och cykeltrafiken på sträckan mellan Stadshusbron och Vasabron kortfattat. En mer detaljerad problembeskrivning för sträckan med illustrerande bilder bifogas, se bilaga 2.

---

<sup>1</sup> 1997 års mätningar



**Bild 2** Smal gångbana och otydlig yta för gående gör att många använder cykelbanan och refugen som gångyta.



**Bild 3** Vid Vasabron under högrafiken på morgonen, finns det inte tillräckligt med utrymme för de väntande cyklisterna vid gång- och cykelöverfarten.



**Bild 4** Smal gång- och cykelbana vid Stadshusbron



**Bild 5** Cyklister kör upp vid cykelöverfarten vilket skapar dålig framkomlighet på cykelbanan.

- Under vissa tider är det stora mängder gående och cyklister i båda riktningar vid Stadshusbron. Utformningen är idag trång och ytan till Tegelbackenområdet räcker inte till, vilket utgör ett problem för framkomlighet, trygghet och säkerhet.
- Gångbanan på sträckan vid Tegelbacken är mycket smal och klarar inte av den stora mängd gående som finns i området. Otydlig utformning och den smala gångbanan leder till att gående ofta går i cykelbanan, vilket är ett framkomlighets- och ökar risken för olyckor. Gående använder även refugen norr om cykelbanan.
- I rusningstid finns det inte tillräckligt med plats för cyklister att vänta vid övergångsstället när det är rött ljus. Cyklisterna blockerar då för andra cyklister, vilket leder till framkomlighetsproblem och incidenter.
- Ett trafiksäkerhetsproblem vid Vasabrons norra landfäste är att gående och cyklister korsar gatan på "icke-avsedda" platser för att komma till och från hållplatsen och för att korsa Fredsgatan. Övergångsställe saknas på platsen.

- Vid Vasabrons norra landfäste finns det inte tillräckligt med utrymme för de väntande cyklisterna vid gång- och cykelöverfarten. Cyklisterna står i rad vid trafikljuset och det blir konflikter med både gående och cyklisterna då vävningar och blockeringar sker. De uppradade cyklisterna blockerar för de cyklisterna som inte ska genom signalen.
- Under Centralbron är cykelbanan för smal för det flöde av cyklisterna som cyklar här. Belysningen är bristfällig och räcket utgör en fara vid eventuell påcykling på grund av dess utformning.
- Anslutning via plattor saknas för gående (speciellt funktionshindrade) mellan kajen och övergångsstället vid Tegelbacken.
- Mellan Fredsgatan och Stadshuset är det trångt om utrymme för gående och cyklisterna. Då Vasabron får ett till körfält på östra sidan medan Norrbro byggs om kommer utrymmet för gående och cyklisterna minska ytterligare under denna tid.

## Åtgärdsförslag och konsekvenser

### Åtgärder på Vasabron

Kontoret föreslår att Vasabron förses med ett extra temporärt körfält under Norrbrös avstängning. Kontoret föreslår att den östra gångbanan nyttjas för personbilstrafik och stängs för gående. På så sätt skapas ett fjärde körfält genom att anslutningarna byggs om (refuger och trafiksignaler). För att den utökade trafikkapaciteten skall kunna nyttjas optimalt så kommer del av Tegelbacken att anpassas till bron med ett extra högersvängskörfält.

Vasabrons västra sida utgör del i ett mycket nyttjat gång- och cykelstråk. På bron färdas cirka 10 000 cyklisterna dagligen under sommarperioden. Ambitionen har varit att bibehålla gång- och cykelströmmen på brons västra sida för att undvika dubbla passager över den fyrfältiga körbanan.

Alternativet att förlägga en temporär bro vid sidan av Vasabron skulle kunna frigöra befintlig cykelbana för fordonstrafik. Erfarenheterna visar att en sådan temporär bro blir mycket kostsam då den inte kan hängas upp på Vasabron som är ”för svag” utan måste förankras med en komplicerad grundläggning på brons befintliga stöd alternativt grundläggas i vattnet. Dessa omständigheter gör att kontoret har valt att inte gå vidare med detta alternativ.

Vasabron är en gammal stålbro byggd 1875, som har en begränsad bärighet med 12 ton som maximal bruttovikt. SL's linjer kör över bron på dispens. Kontoret kommer under den temporära tid som gångbanan trafikeras utföra mätningar för att kontrollera spänningssituationen i balkarna.

För att kompensera för det minskade utrymmet för fotgängare och cyklister, särskilt vid Vasabrons anslutning mot Tegelbacken, så är det ytterst angeläget att erbjuda alternativ såsom att möjligheten att enkelt både cykla och gå *under* Vasabron på kajplanen.

### **Åtgärder för gång och cykeltrafik mellan Vasabron och Stadshuset**

Kontoret föreslår följande åtgärder för att förbättra situationen för gående och cyklister, se bilaga 1 Illustrationsplan.

Åtgärder i samband med anläggandet av ett fjärde körfält på Vasabron

- Vid Stadshusbron breddas gång- och cykelbanan och görs rakare genom att landfästet på bron mot kajsidan breddas. Detta leder till ökad framkomlighet. Refugen mellan körbanor byggs om för att bättre ansluta till ny utformning på kajsidan.
- Vid Tegelbacken rätas nålsögat och sidoförskjutningen på cykelbanan ut genom att stödmuren flyttas ut. Cykelbanan breddas. Utformningen för gående tydliggörs genom att höjdskillnaden mellan cykelbanan och kajen justeras. Ny plattbeläggning leder gående bort mot övergångsstället istället för att de leds ner i cykelbanan.
- Under Centralbron breddas cykelbanan ut mot stödmuren på sträckan. Räcket utmed cykelbanan byts ut mot ett ”påkörningsvänligt” och monteras på utsidan av stödmuren vilket då möjliggör breddning av cykelbanan. Belysningen under bron förbättras bland annat för att öka tryggheten.
- Gångstråket med plattor utmed kajen kompletteras vid Centralbrons nya gång- och cykelramp samt vid anslutningen till övergångsstället vid Tegelbacken. De släta gångbanaplattorna på kajen ansluter till övergångsstället. Ökad tydlighet och framkomlighet bör leda till att gående använder sig av gångytan istället för cykelbanan. Detta gör platsen säkrare för både gående och cyklister.
- Breddningen av gångbanan och borttagandet av nivåskillnaden/muren vid Tegelbacken sträckan Centralbron-Vasabron-Strömgatan innebär ökad framkomlighet och tydlighet för gående.
- Befintligt cykelfält på norra sidan av Tegelbacken tydliggörs med målning. Ingen förändring av antalet körfält för biltrafiken.
- Vid Fredsgatan föreslås att trappan görs om till ramp dels för att underlätta för de cyklister som väljer att cykla längs kajen i öst-västlig riktning mellan Strömbro och Stadshusbron samt att avlasta gång- och cykelbanan utmed körbanan. Då Vasabron ska få ett till körfält på östra sidan medan Norrebro byggs om kommer detta att påverka framkomligheten för gång- och

cykeltrafik på gång- och cykelbanan i anslutning till Vasabrons landfäste. Åtgärden med ramp och tillåten cykling utmed kajen är då en alternativ väg för cyklister och gående att ta sig fram i området. Kontoret anser att åtgärden kommer leda till ökad framkomlighet och säkerhet för cyklister eftersom de passerar en planskild korsning under bron. Då höjden på bron vid landfästet är ganska låg kommer skyddsåtgärder vidtas. Åtgärden att tillåta cykling på kajen kan leda till konflikter med gående. Kontoret kommer att försöka minimera detta med tydlig skyltning. Kontoret avser följa upp ovanstående åtgärd efter Vasabrons återställande i samband med en utvärdering av hela projektet.

### Åtgärder i samband med återställandet av Vasabron

Nedanstående åtgärder föreslås anläggas i samband med återställandet av Vasabron 2010, se figur 6 och 7. Detta eftersom sträckan används för det fjärde körfältet för bilar.

- Vid Vasabrons norra landfäste breddas cykelbanan för att på så sätt skapa ett bättre utrymme för cyklisterna att ställa upp sig vid rött ljus.
- Gångbanan breddas på södra sidan och refugen på norra sidan tas bort. Detta tydliggör för gående att det är ytan söder om cykelbanan som är gångbanan. Breddning av cykelbanan skapar större utrymme för väntande cyklister vid signalen och de cyklister som kör på cykelbanan.
- Förbättring för kollektivresenärer sker i och med anläggandet av ett övergångsställe mellan hållplats och gångbana.

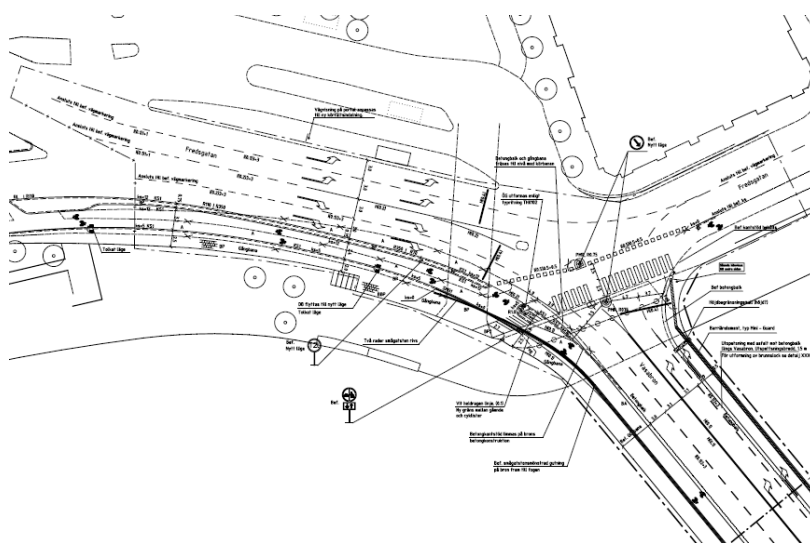
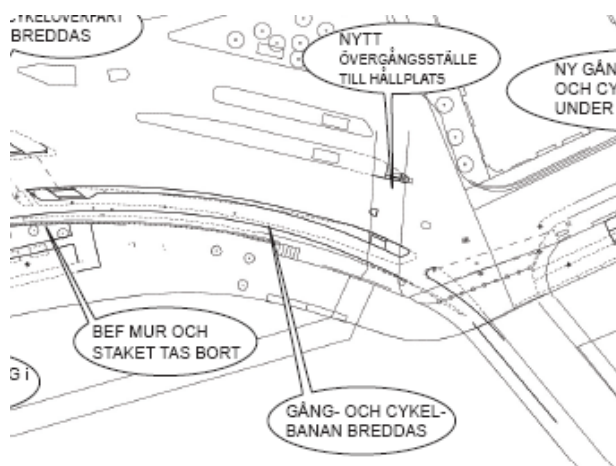


Bild 6 Del av Tegelbacken som anpassas för Vasabrons extra körfält.



*Bild 7 Delen mellan Vasabron och Vasagatan färdigställs i samband med Vasabrons återställande.*

## **Framkomlighet**

### **Under genomförandetiden**

Då Vasabron förses med ett extra körfält kommer anslutningsarbeten mot Tegelbacken att vara särskilt påfrestande för framkomligheten varför så stor del av de trafikstörande arbetsmomenten som möjligt planeras att utföras under nattetid.

Arbetet med de åtgärder som föreslås för gång- och cykeltrafik sker till stor del från kajsidan. Åtgärderna får därmed begränsad påverkan på biltrafiken. Endast vid ett fåtal platser tas en bit av körbanan i anspråk under byggtiden, detta i samband med ombyggnad av refuger samt vid målning av cykelfältet på norra sidan. Då allt är färdigbyggt får gång- och cykelåtgärderna inga konsekvenser för biltrafiken vad gäller antal körfält och bilarnas framkomlighet.

Under ombyggnaden kommer det bli störningar utmed sträckan för både gång- och cykeltrafiken. Den föreslagna rampen bedöms kontoret som helt nödvändig för att gående och cyklister ska kunna passera Vasabron, genom att de kan cykla och gå under bron och vidare utmed kajen.

### **Samordning med andra projekt**

Nordsydaxelprojektet

I enlighet med kontorets föresats att inte utföra andra trafikstörande arbeten under tiden som projektet Nordsydaxeln (reparation av Centralbron och Söderledstunneln) pågår kommer samtliga åtgärder enligt detta tjänsteutlåtande att påbörjas först då Nordsydaxeln är avslutat för året.



Förläggning av sjöledning

Enligt Fortum Värme ska pågående arbete med att förlägga en sjöledning vara klart i september/oktober 2007 och inte påverka åtgärder i enlighet med detta tjänsteutlåtande.

Strömbron

Trafikstörande arbeten på Strömbron skall vara helt avslutade innan åtgärder vid Tegelbacken påbörjas.

## **Genomförande, tidplan, samordning och kostnader**

### **Genomförande och tidplan**

Förslag till åtgärder för gång- och cykeltrafik mellan Vasabron och Stadshuset enligt Trafikkontorets förslag föreslås planeras att genomföras hösten 2007 – våren 2008. Delen i förslaget som sammanfaller med återställandet av Vasabron åtgärdas år 2010, möjligen hösten 2009.

En stor del av åtgärderna sker från kajsidan och får därmed begränsad påverkan på biltrafiken. Endast vid ett fåtal platser tas en bit av körbanan i anspråk under byggtiden, detta i samband med ombyggnad av refuger samt vid målning av cykelfältet på norra sidan. Antal körfält för bilar påverkas inte vid färdig anläggning. Arbetet inleds med anläggandet av rampen vid Fredsgatan.

### **Samordning**

SL och Norrmalms stadsdelsförvaltning har inbjudits att lämna synpunkter på projektet.

### **Ekonomi**

Nedan redovisade kostnader är resultat från översiktlig kalkylering, där projektering, byggledning och trafikanordningar ingår:

År 2007	10 Mkr
År 2008	4 Mkr
År 2009	
År 2010	3 Mkr
<b>Totalt</b>	<b>17 Mkr</b>

Pengar finns avsatta i budget för gång- och cykelåtgärderna. För att genomföra det fjärde körfältet kommer omprioriteringar i kontorets budget att göras.

Renhållnings, drift- och underhållskostnaderna torde inte öka. Det blir lättare att vinterväghålla gång- och cykelbanan då bredden ökas. Att trappan mot Fredsgatan görs om till ramp torde minska kostnaderna. Driftkostnaderna ökar dock något för den nya belysningen under Centralbron.



### **Risakanalys**

Det finns alltid en risk att inkomna anbud har högre prisnivå än vad som är budgeterat. Marknaden för entreprenadföretag är just nu mycket god, vilket kan leda till höjda prisnivåer. Om anbuden når sådana nivåer att det inte är ekonomiskt försvarbart att genomföra projektet omprövas genomförandebeslutet.

### **Trafikkontorets förslag**

Då ett extra körfält över Vasabron ytterligare försämrar en redan dålig situation för gående och cyklister, anser kontoret att det är av största vikt att i möjligaste mån kompensera för detta. Kapacitetshöjningen över Vasabron är en temporär åtgärd under tiden för reparationen av Norrbro, men den långa tidsperioden motiverar att resurser läggs på förbättringar för gång- och cykeltrafikanter.

Föreslagna åtgärder för gång- och cykeltrafik innebär stora förbättringar både ur säkerhets- och framkomlighetssynpunkt, vilket är i linje med Cykelplan 2006 och vårt uppdrag att förbättra trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter. Avsikten är att förbättra framkomligheten totalt.

Nämnden föreslås ge kontoret i uppdrag att bygga om Tegelbacken enligt redovisat förslag. Genomförandet skall ske under perioden 2007-2008 med avslutning 2010 då Vasabron återställs. Uppskattad totalkostnad är 17 Mkr.

**SLUT**