

**Handläggare**  
**Trafikkontoret**  
Cecilia Sjödin  
Trafikplanering  
Telefon: 08-508 262 40**Till**  
Trafiknämnden  
2016-09-22  
Exploateringsnämnden  
2016-09-22**Exploateringskontoret**  
Martin Weber  
Stora Projekt  
Norra Djurgårdsstaden  
Telefon: 08-508 26 581

## **Gång- och cykelbana längs med tunnelbanebron över Norra länken. Avrapporering**

### **Förslag till beslut**

1. Trafiknämnden och exploateringsnämnden godkänner kontorens avrapportering om en planskild förbindelse över Norra länken.
2. Trafiknämnden och exploateringsnämnden överlämnar tjänsteutlåtandet till Östermalms stadsdelsnämnd för kännedom.

Jonas Eliasson  
Förvaltningschef  
TrafikkontoretHåkan Falk  
Förvaltningschef  
Exploateringskontoret

### **Sammanfattning**

År 2011 överlämnade Östermalms stadsdelsnämnd ett ärende till trafik- och renhållningsnämnden och exploateringsnämnden med ett medborgarförslag om en gång- och cykelbana längs med tunnelbanebron över Norra länken. I samband med programarbetet för kvarteret Starkströmmen har behovet av nya gång- och cykelbanor i området utretts.

**Trafikkontoret**  
TrafikplaneringFleminggatan 4  
Box 8311  
104 20 Stockholm  
Telefon 08-508 262 40  
Växel 08-508 272 00  
cecilia.sjodin@stockholm.se  
trafikkontoret@stockholm.se  
Org nr 212000-0142  
stockholm.se

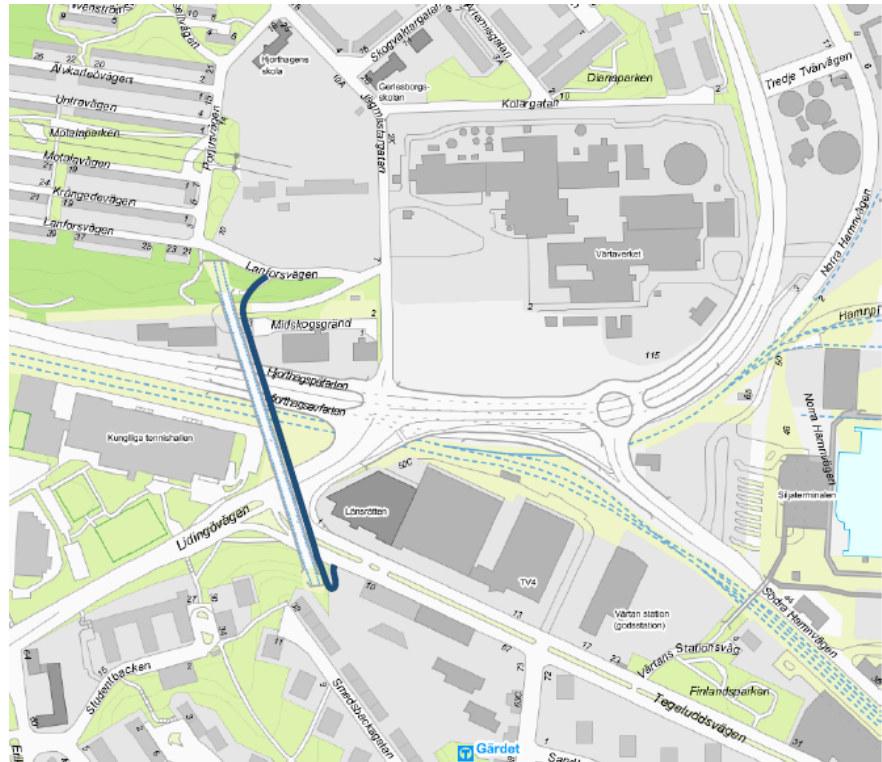
Kontoren delar stadsdelsnämndens åsikt att det är viktigt att arbeta för att minska Norra länkens barriäreffekt och knyta samman staden. Kontoren har undersökt efterfrågan och nyttan av en bro för gång- och cykeltrafikanter med hänsyn till framkomlighet, trafiksäkerhet, trygghet och tillgänglighet samt kostnader och finansiering.

Nyttan av den utredda gång- och cykelbron bedöms som låg i förhållande till omfattningen av investeringen. Kontorens gemensamma ställningstagande är att en gång- och cykelbro i detta läge inte är en motiverad satsning för området.

### **Bakgrund**

År 2011 överlämnade Östermalms stadsdelsnämnd ett ärende till trafik- och renhållningsnämnden och exploateringsnämnden (se bilaga 1) med ett medborgarförslag om en gång- och cykelbana längs med tunnelbanebron över Norra länken. Trafikkontoret och exploateringskontoret svarade att kontoren behandlar frågan om en planskild förbindelse över Norra länken i samband med detaljplanarbeten i kommande exploateringar.

I samband med programarbetet för kvarteret Starkströmmen har behovet av nya gång- och cykelbanor i området utretts. I utredningen har en gång- och cykelbro mellan Hjorthagen och Gärdet studerats och kostnadsbedömts. Läget för den utredda gång- och cykelbron är, i likhet med medborgarförslaget, utmed tunnelbanebrons östra sida mellan Lanforsvägen i norr och Tegeluddsvägen i söder.



*Bild: Gång- och cykelbro längs med östra sidan av befintlig tunnelbanebro.*



*Bild: Fotomontage, studerad GC-bro, från Midskogsgränd sett västerut.*



Bild: Fotomontage, studerad GC-bro, sett från Lanforsvägen.

### Kontorens synpunkter

Kontoren delar stadsdelsnämndens åsikt att det är viktigt att arbeta för att minska Norra länkens barriäreffekt och knyta samman staden. En planskild gång- och cykelförbindelse i rätt läge kan öka framkomligheten och säkerheten för gående och cyklister genom att bidra till en snabbare och mer trafiksäker passage. Idag är gående och cyklister hänvisade till en signalreglerad passage över Norra länken.

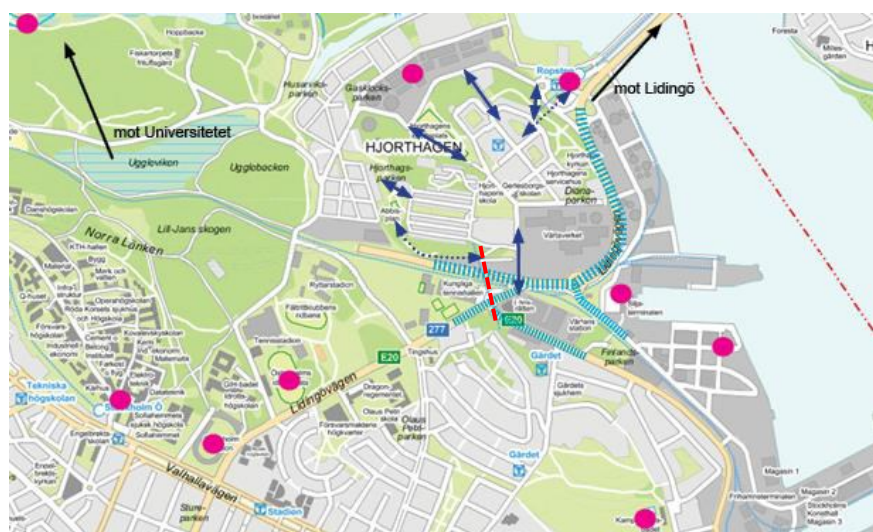


Bild: Målpunkter och barriärer och utredd bro (röd streckad).

### Efterfrågan och antal trafikanter

De som idag passerar korsningen är boende och de som besöker arbetsplatserna på Hjorthagsberget och i viss utsträckning även till de lägre liggande delarna av Hjorthagen. Cykelpendlarna från Lidingö passerar inte och bedöms inte heller göra det ifall en gång- och cykelbro anläggs eftersom det inte är en naturlig länk i det regionala stråket, utan en länk av mer lokal karaktär.

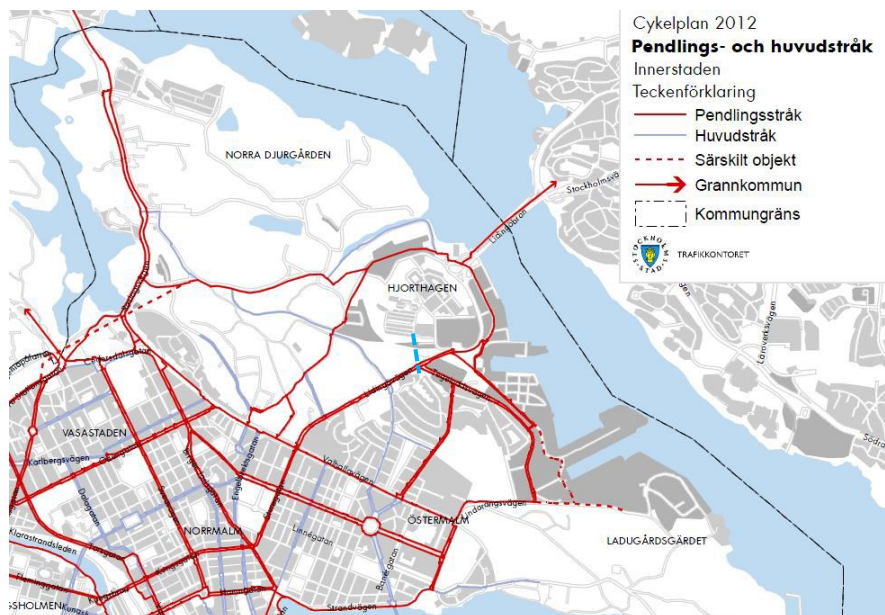


Bild. Gång- och cykelstråk från cykelplanen och utredd bro (blå streckad).

Vid fyra olika mättillfällen vid fint väder räknades cirka 170 gång- och cykeltrafikanter under maxtimmen. Det största flödet var fotgängare mot Hjorthagen på morgonen och från Hjorthagen på eftermiddagen, vilket till största delen beror på arbetsplatserna för Fortum. Efterfrågan och antal trafikanter bedöms som låg.

På Hjorthagsberget bor cirka 2000 personer i nuläget. Den planerade utvecklingen av kvarteren Starkströmmen, Elektriciteten och Jackproppen innebär en framtida utökning av antalet boende med cirka 30 procent. Några arbetsplatser tillkommer också i nära anslutning till den befintliga signalreglerade korsningen. Ökningen av antalet gång- och cykeltrafikanter som behöver korsa Norra Länken bedöms bli relativt låg, med ytterligare cirka 50 gång- och cykeltrafikanter under maxtimmen. Det innebär att totalt ca 220 gång- och cykeltrafikanter beräknas korsa Norra Länken under maxtimmen när området är utbyggt.

### **Framkomlighet**

Avstånden för gång- och cykeltrafikanter har jämförts mellan föreslagen gång- och cykelbro och befintlig passage. Restidsmässigt bedöms gång- och cykelbron innebära en marginell förbättring för trafikanter till Lanforsvägen/Porjusvägen, men en viss försämring för resande till Kolargatan/Jägmästargatan jämfört med dagens passage.

En övervägande del av de befintliga och planerade arbetsplatserna ligger närmare befintlig signalreglerad korsning i förhållande till föreslagen gång- och cykelbro. Framkomligheten för fotgängare och cyklister till och från arbetsplatserna bedöms därför inte bli bättre av en bro.

Framkomligheten förbättras för framför allt boende i Abessinien. För boende i gamla Hjorthagen är utgångsläget inte entydigt. De kan antingen välja att använda sig av den befintliga signalreglerade korsningen eller välja vägen över bron, som dock på grund av topografin medför att man måste gå uppåt för att sedan gå ner igen.

En stor andel fotgängare och cyklister bedöms fortsätta att använda befintlig signalreglerad korsning även om det byggs en ny bro. Totalt beräknas en ny bro trafikeras av cirka 30 gång- och cykeltrafikanter under maxtimmen med dagens trafikantmängder och 40 gång- och cykeltrafikanter under maxtimmen när området är utbyggt. Som jämförelse kan nämnas att det över Skansbron (huvudcykelstråk) är cirka 650 cyklister under förmiddagens maxtimme.

### **Trafiksäkerhet och trygghet**

Dagtid skulle gång- och cykelbron bli ett trafiksäkert alternativ till den signalreglerade passagen över Norra länken, framförallt för barn på väg till och från skolan. Nattetid bedöms den långa bron kunna upplevas som otrygg trots belysning, då det blir en isolerad plats.

### **Tillgänglighet**

Utredningen visar att den södra anslutningen av gång- och cykelbron mot Tegelluddsvägen får kraftiga lutningar på grund av topografiska förhållanden och utrymmesbrist och inte klarar tillgänglighetskravet (max 5 procents lutning).

Den norra anslutningen till Lanforsvägen kan uppfylla tillgänglighetskravet, men lutningen på Lanforsvägen är idag drygt 8 procent, vilket innebär att den föreslagna gång- och cykellösningen inte blir tillgänglig enligt stadens normer.

### **Kostnader och finansiering**

Kostnaden för bron har uppskattats till cirka 70-100 miljoner kr. För att finansiera bron har förhandlingar förts med ledningsägarna för att få till en kombinerad lednings- och gång- och cykelbro, vilket blir mer kostnadseffektivt för staden. Ellevio, som behöver korsa Norra länken med sina kablar, föredrar brolösningen före en borring under vägområdet och kan med cirka 15 miljoner kr finansiera en del av kostnaderna. Resterande och övervägande delen av finansieringen behöver trafikkontoret stå för genom medel för gång- och cykelfinansieringen. Jämfört med andra planerade investeringar har bron låg prioritet eftersom den kostar mycket i förhållande till de nyttor som den ger.

### **Samlad bedömning**

Nyttan av den utredda gång- och cykelbron är låg i förhållande till omfattningen av investeringen. Den största nyttan, ökad framkomlighet, gynnar endast delar av boende på Hjorthagsberget. Investeringar av den här digniteten görs vid stora trafikmängder och när alternativa färdvägar saknas. I det här fallet finns en alternativ rutt med ungefär samma restider och mindre lutning. Nyttan av en planskild passage motsvarar inte den höga anläggningskostnaden. Jämfört med andra gång- och cykelåtgärder har en gång- och cykelbro i detta läge en låg kostnadseffektivitet.

Kontorens gemensamma ställningstagande är att visserligen är det värdefullt att knyta samman staden, men en gång- och cykelbro i detta läge kan ändå inte anses som en motiverad satsning för området.

### **Kontorens förslag**

Trafikkontoret och exploateringskontoret föreslår att trafiknämnden och exploateringsnämnden godkänner kontorens avrapportering om en planskild förbindelse över Norra länken och överlämnar tjänsteutlåtandet till Östermalms stadsdelsnämnd för kännedom.

### **Slut**



## **Bilaga**

1. Skrivelse från Östermalms stadsdelsnämnd