

# Gång- och cykelbro Henriksdal - Sickla

Utvärdering trafik

Februari 2026

**RAMBOLL**

---

Februari 2026

Titel: Gång - och cykelbro Henriksdal - Sickla

Framtaget av: Lovisa Strandlund

Beställare: Nacka kommun



# INNEHÅLLSFÖRTECKNING

---

INLEDNING	4
Bakgrund	4
Utredningens syfte	4
NULÄGE	5
Gång och cykel	6
Kollektivtrafik	8
Målpunktsanalys	9
BROFÖRSLAGEN	10
Västliga alternativet	10
Östliga alternativet	12
UTVÄRDERING	14
Framkomlighet	14
Restid	16
Trafiksäkerhet	18
Trygghet	19
Tillgänglighet	20
Sammanfattande figur	21
SLUTSATS	22

# INLEDNING

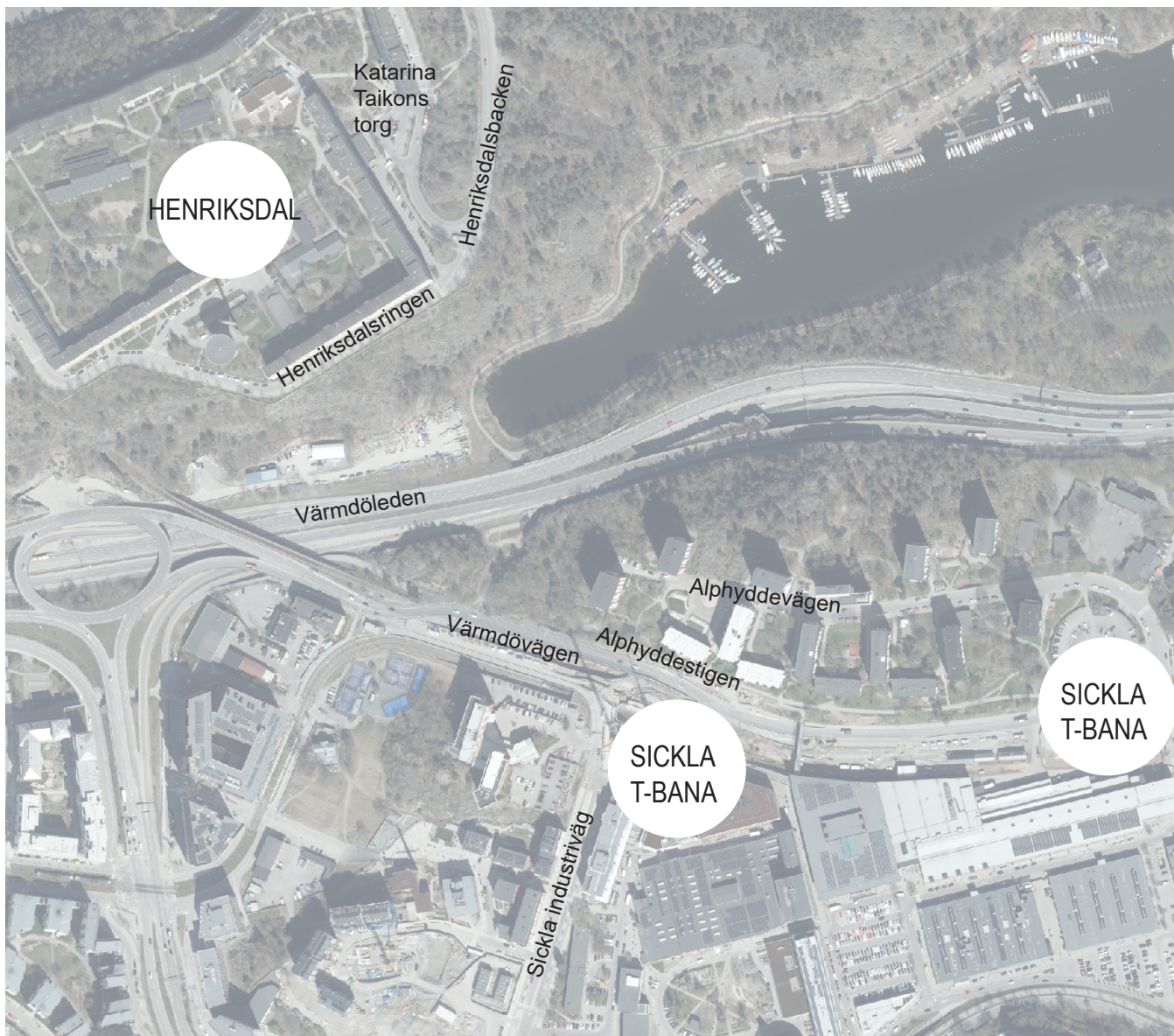
## Bakgrund

Nacka kommun utreder en ny broförbindelse mellan Henriksdal och Sickla med målet att skapa en ny koppling mellan Henriksdal och den nya tunnelbanestationen som planeras i Sickla (se figur 1). Flera olika broalternativ har utretts varav två bedöms som lämpliga att studera vidare. Dessa två alternativ analyseras i detta PM.

## Utredningens syfte

Syftet med utredningen är att beskriva och utvärdera de två broalternativen utifrån flera trafikperspektiv. En kvalitativ utvärdering har gjorts av alternativen där de parametrar som har utvärderats är:

- Framkomlighet
- Restid (längd)
- Trafiksäkerhet
- Trygghet
- Tillgänglighet
- Anslutningar i Sickla/Henriksdal



Figur 1. Ortofoto över utredningsområdet

# NULÄGE

Henriksdal ligger på en höjd med stora nivåskillnader till omkringliggande områden. Områdets topografi skapar naturliga barriärer mot omgivningarna. Det finns endast en bilväg till Henriksdal, Henriksdalsbacken, vilken även har en gemensam gång- och cykelbana.

Tunnelbaneentréer till den planerade tunnelbanestationen i Sickla planeras intill Värmdövägen, en vid korsningen med Sickla industriväg och en vid korsningen med Alphydevägen (se figur 1). I Sickla finns även många andra målpunkter så som handel, arbetsplatser, övrig kollektivtrafik och kultur. Fågelvägen mellan den västra tunnelbaneentrén i Sickla och Katarina Taikons torg i Henriksdal är ca 400 meter.



Figur 2. GC-bana intill Skinnarviken



Figur 2. Utblick mot Henriksdal från Alphydevägen



Figur 3. Trappa mellan Alphydevägen och Alphydestigen



Figur 4. Utblick mot Henriksdal och Värmdöleden från Alphyddan



Figur 5. Trappa till Henriksdalsringen



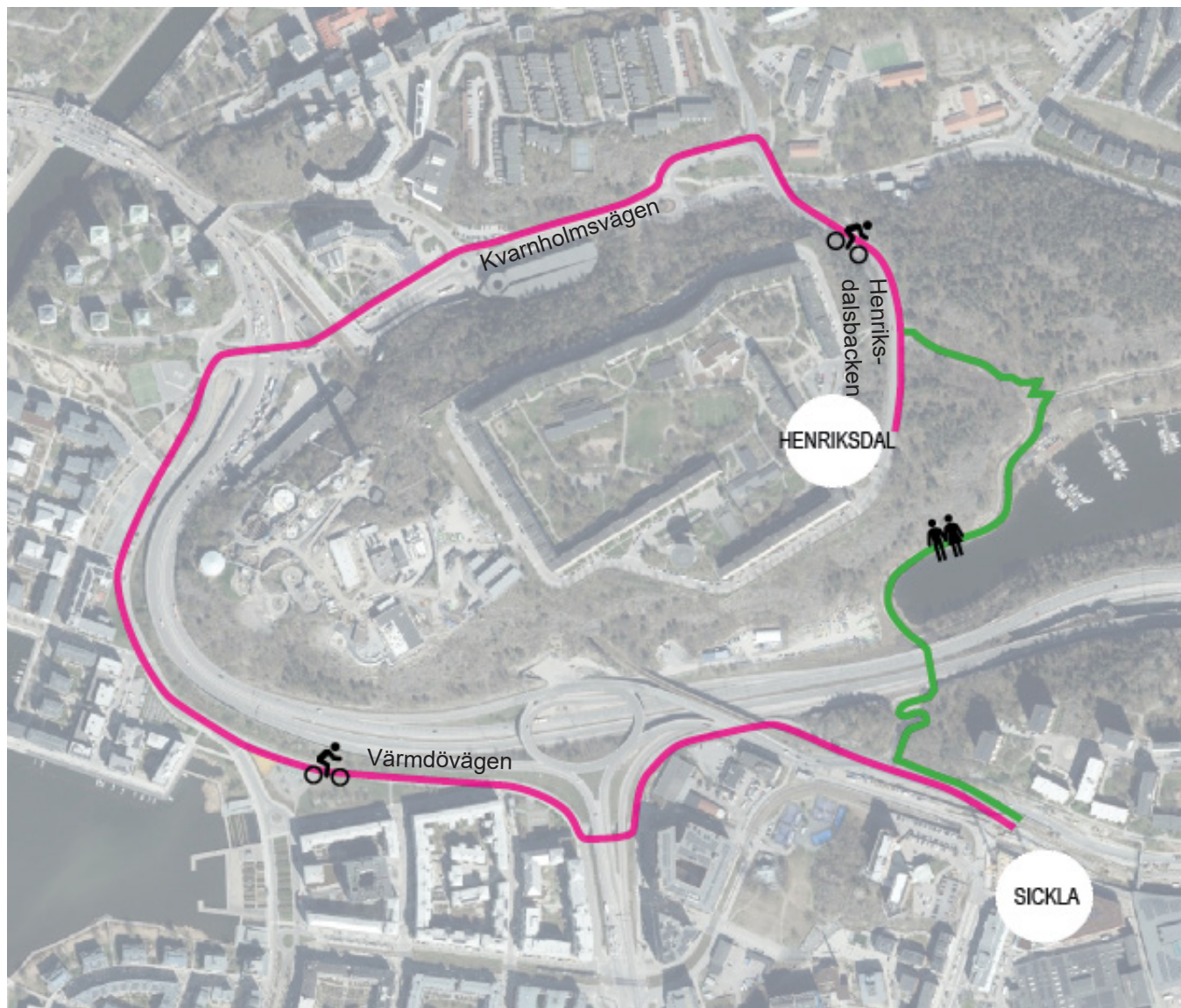
Figur 6. Skinnarviken och GC-tunnel under Värmdöleden

## Gång och cykel

Dagens cykelkoppling mellan Henriksdal och Sickla station är ca 2,4 km lång och går via Henriksdalsbacken, Kvarnholmsvägen och Henriksdalsvägen (se figur 7), vilka är utpekade huvudstråk för cykel. Separering mellan gående och cyklister saknas längs delar av sträckan. Större delen av sträckan har breddmått som uppfyller Nacka kommuns standard enligt teknisk handbok. På Värmdövägen förbi den planerade västra tunnelbaneentrén i Sickla går ett regionalt cykelstråk (se figur 8).

Närmsta gångvägen mellan Henriksdal och Sickla station går via en trappkoppling intill Svindersviken samt en gångtunnel under Värmdöleden. Kopplingen har brister vad gäller tillgänglighet och trygghet.

Framkomligheten för cyklister mellan Henriksdal och Sickla är idag begränsad på grund av topografin och bristen på gena kopplingar. Cykelkopplingen har flera korsningspunkter med biltrafik och stora nivåskillnader. Separering mellan gående och cyklister saknas längs delar av sträckan. Större delen av sträckan har breddmått som uppfyller Nacka kommuns standard enligt teknisk handbok.



Figur 7. Genaste vägen för cyklister respektive gående (som kan ta trappor) mellan Henriksdal och Sickla

För gående är framkomligheten något bättre än för cyklister då det finns en trappa mellan Henriksdalsbacken och Svindersviken som skapar en genare koppling (se figur 7). Sträckan mellan Henriksdal och Sickla är ca 850 meter för gående som kan använda trappor. Framkomligheten försämras i och med de stora nivåskillnaderna vilket medför branta lutningar och långa trappor. Närmsta trappfria väg för gående är samma som den för cyklister.



Figur 8. Utpekade cykelstråk intill utredningsområdet. Röda linjer är regionala cykelstråk och gröna linjer är huvudstråk för cykel

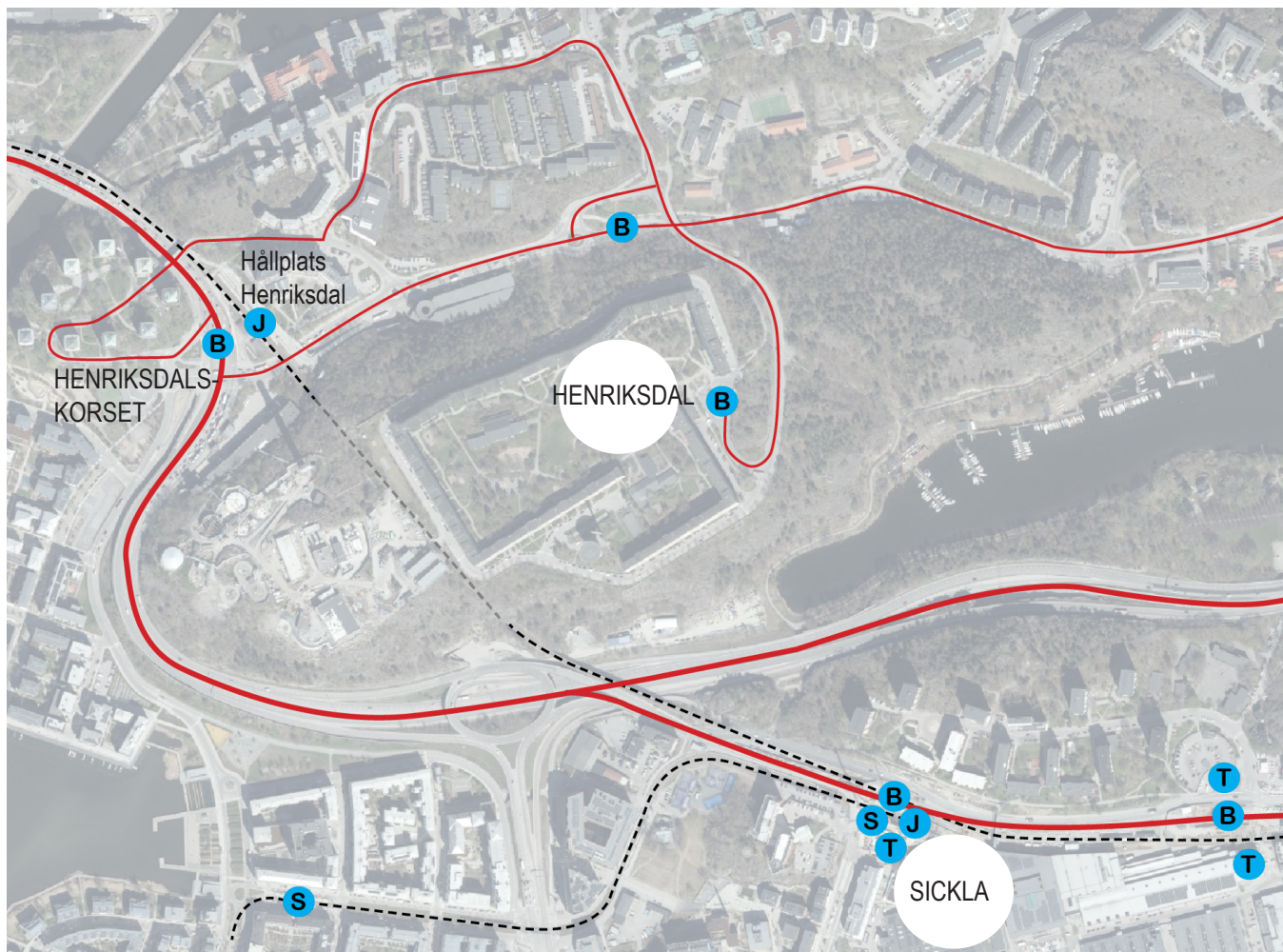
## Kollektivtrafik

Henriksdal trafikeras av busslinjerna 53 och 55 som går med 15 respektive 20-minuterstrafik till Karolinska Institutet respektive Finnberget via Slussen. Därutöver finns nattbuss 93 samt närtrafiklinjen 469 till Nacka Sjukhus. Henriksdalskorset nedanför Henriksdalsberget har omfattande busstrafik med över 20 busslinjer med slutdestination Slussen samt olika delar av Nacka och Värmdö. Här har även Saltsjöbanan en hållplats. Gångavståndet till Henriksdalskorset är relativt långt, ca 0,6 km till 1 km mellan Katarina Taikons torg och hållplats Henriksdal beroende på färdval. Tillgängligheten är bristfällig med branta lutningar, de genaste kopplingarna har trappor.

På Värmdövägen i Sickla går ett flertal busslinjer. I Sickla finns även tvärbanans station Sickla till Solna station via bland annat Gullmarsplan, Årstaberget, Liljeholmen, Alvik och Sundbyberg.

Saltsjöbanan, mellan Slussen och Solsidan, har en station i Sickla. Under ombyggnaden av Slussen kör dock inte tågen till Slussen, Henriksdal, Sickla och Nacka, i stället kör ersättningsbussar till och från dessa hållplatser.

När den nya tunnelbanan öppnar år 2030 blir Sickla en viktig knutpunkt för byte mellan tunnelbana, bussar, Saltsjöbanan och Tvärbanan.



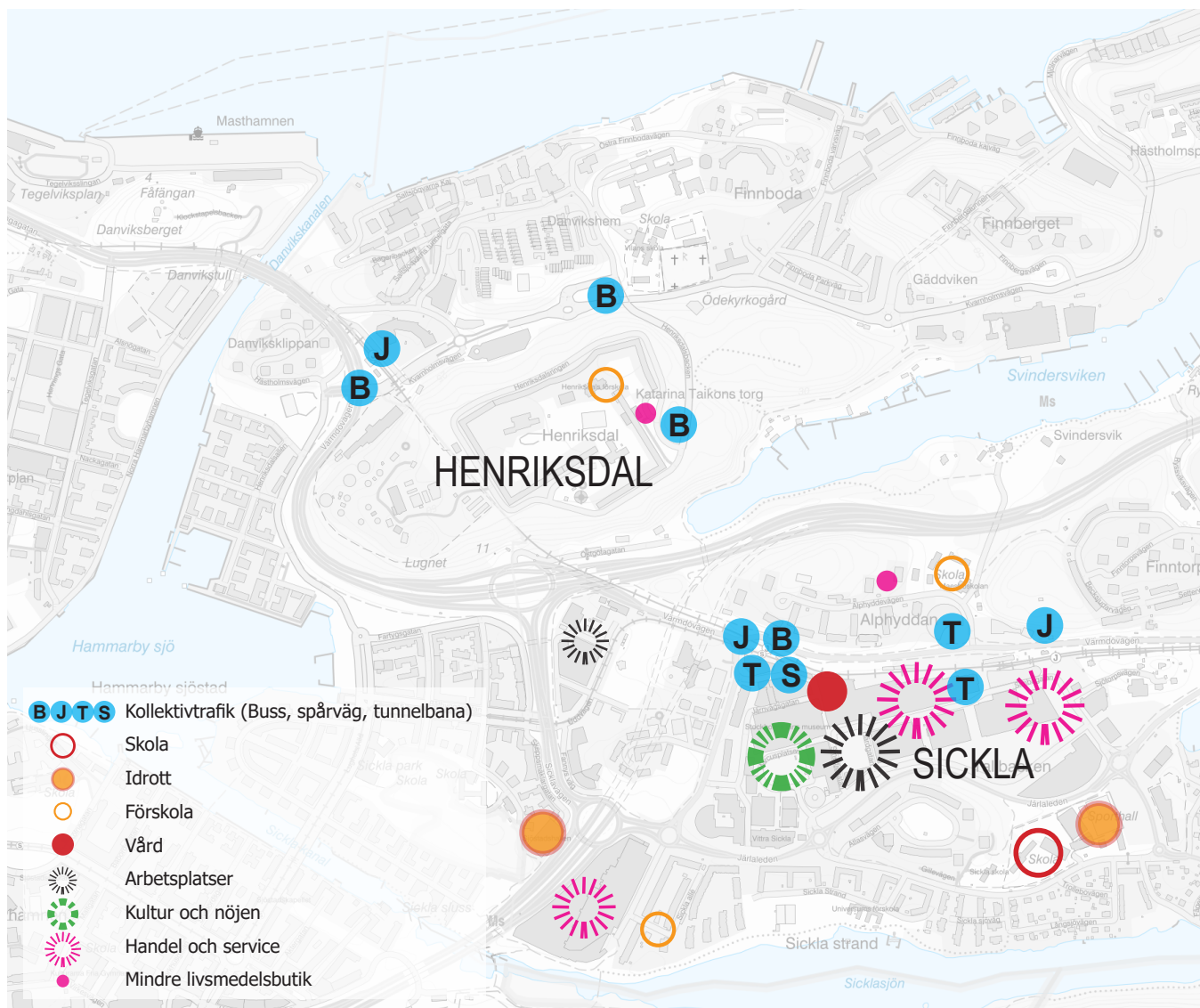
Figur 9. Karta över hållplatslägen för buss- och spårtrafik inom utredningsområdet

## Målpunktsanalys

I Henriksdal finns endast ett fåtal målpunkter, en mindre livsmedelsbutik, busshållplats och en förskola.

I Sickla finns flera stora målpunkter så som service, handel, spårbunden kollektivtrafik, kultur och arbetsplatser (se figur 10). När tunnelbanan är utbyggd till Sickla blir Sickla en viktig nod för kollektivtrafik. Området utvecklas med allt mer service i takt med den omfattande stadsutveckling som pågår i området.

Målpunktsanalysen visar att det finns ett brett utbud av service, handel och kapacitetsstark kollektivtrafik inom ett nära avstånd från Henriksdal. Idag är det utbud som finns i Sickla dock svårtillgängligt för Henriksdalsborna på grund av avsaknaden av gena och tillgängliga kopplingar.



Figur 10. Målpunkter i utredningsområdet. Tunnelbanans entréer finns med i målpunktsanalysen, men denna öppnar först år 2030

# BROFÖRSLAGEN

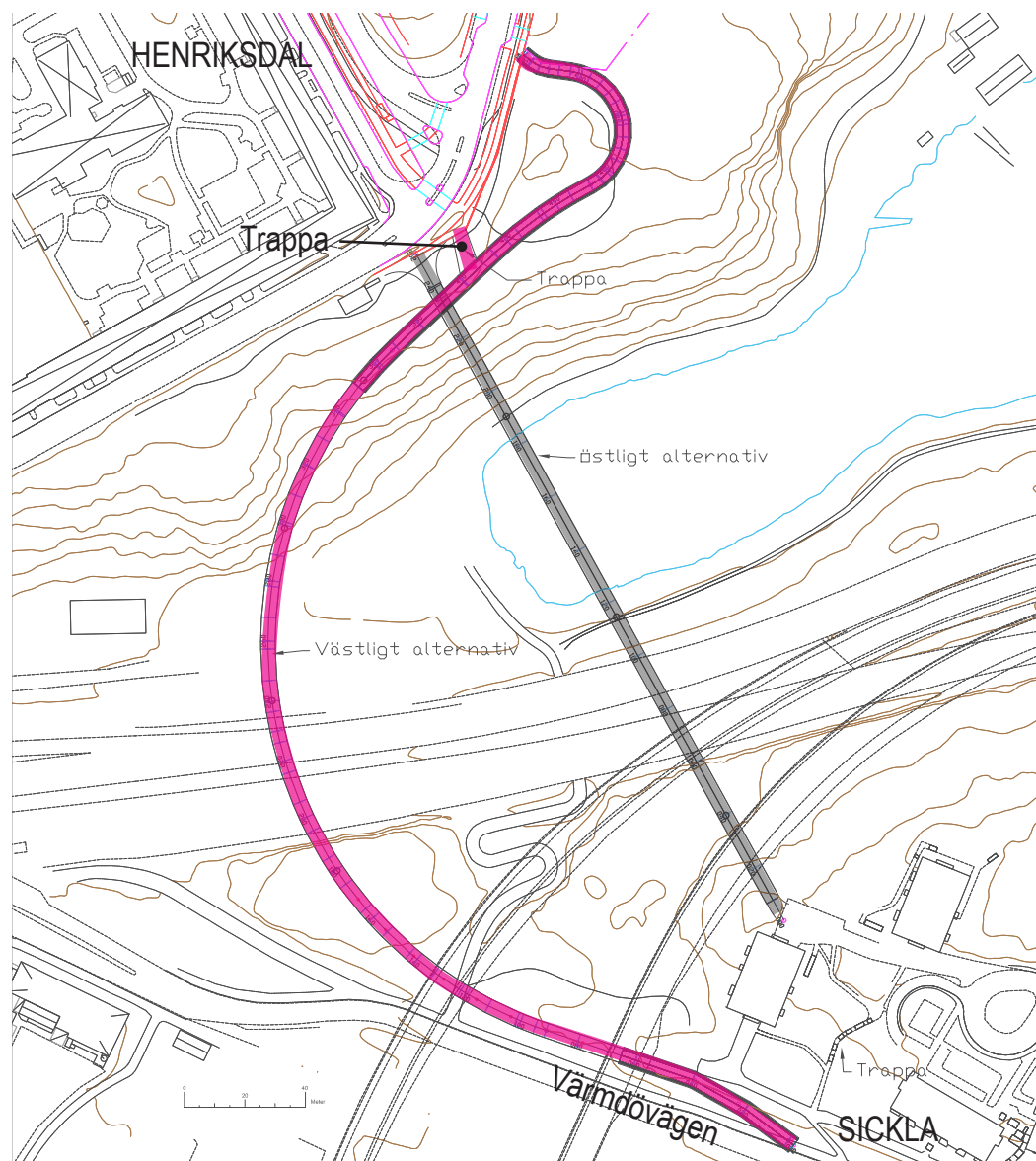
Två förslag på brokoppling mellan Henriksdal och Sickla har studerats närmre utifrån den initiala utredningen. En rakare och kortare bro som landar på Alphyddevägen på Sicklasidan (östliga alternativet) och en längre bro som landar på Värmdövägen (västliga alternativet). Broanslutningarna har inte studerats i detalj.

## Västliga alternativet – svängd bro

Det västliga broalternativet innebär en ca 520 meter lång och 4 meter bred bro med en lutning som varierar mellan ca 2 och 5 procent (se figur 12 och 15). På Henriksdalssidan finns en trappa mellan Henriksdalsringen och bron vilket ger en genare koppling, totalt 420 meter.

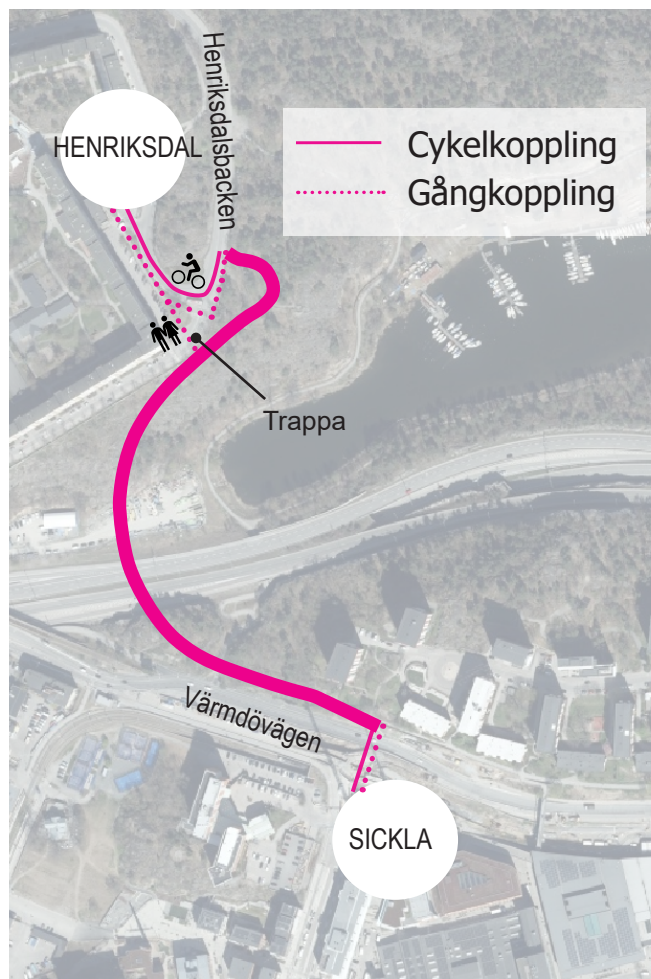


Figur 11. Passage över Värmdövägen intill den planerade tunnelbaneentrén i Sickla där det västliga broalternativet föreslås landa



Figur 12. Illustration som visar de två broalternativen. Det västliga alternativet är markerat med rosa

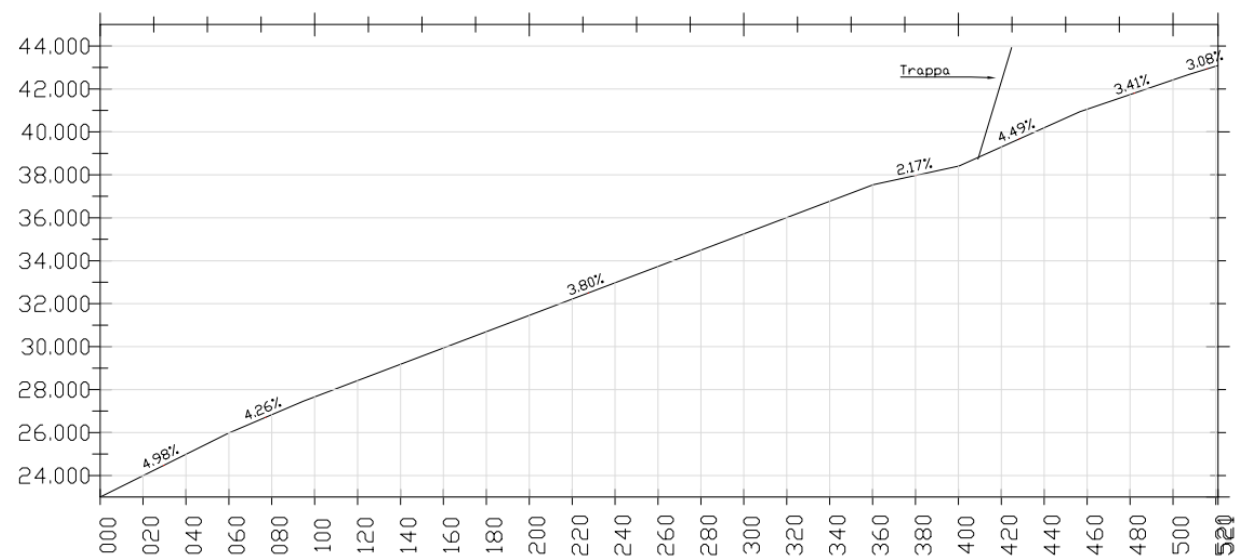
I Henriksdal ansluter bron till Henriksdalsbacken. I Sickla ansluter bron till Värmdövägen och det regionala cykelstråket som går där.



Figur 13. Illustration på det västliga broalternativet samt gång- och cykelanslutningar till målpunkt i Henriksdal (Katarina Taikons torg) och Sickla (tunnelbaneentrén på Sickla industriväg)



Figur 14. Fotomontage på västliga broalternativet (Källa: Knight Architects)



Figur 15. Höjdprofil som visar lutningarna på det västliga broalternativet (Källa: Knight Architects)

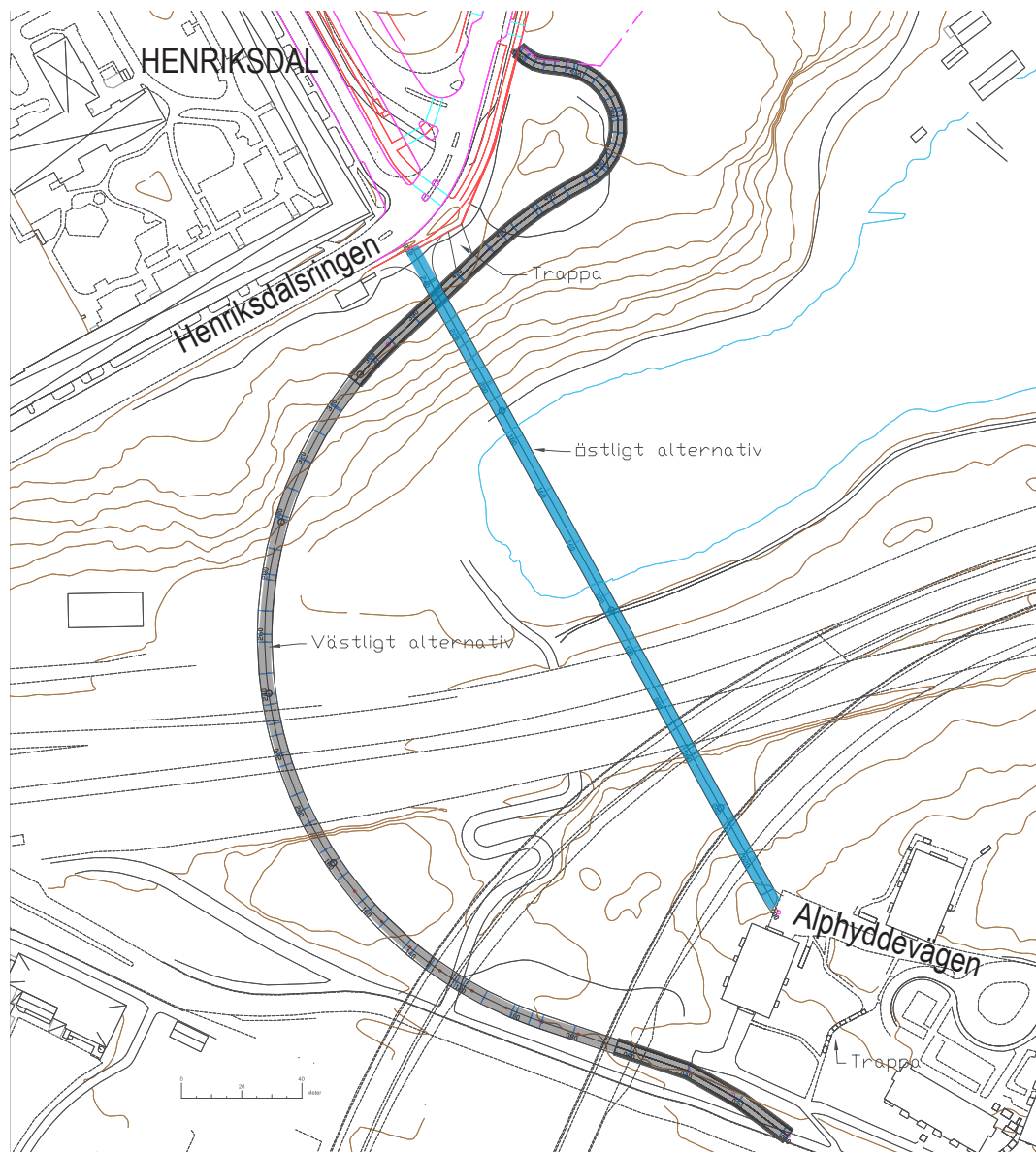
## Östliga alternativet – rak bro

Det östliga broalternativet innebär en ca 250 meter lång och 4 meter bred bro med en jämn lutning på 4 procent.

På Henriksdalsidan ansluter bron till Henriksdalsringen. I Sickla ansluter bron till Alphyddevägen intill ett befintligt flerbostadshus (se figur 17). Alphyddevägen ligger på en höjd med ca 20 meters nivåskillnad till Värmdövägen där den västra tunnelbanestationen får sin entré. Bron ansluter till en grönyta med utsiktsplats intill en kvartersgata. Kvartersgatan har idag flera parkeringsplatser och gångbanor saknas (se figur 16).



Figur 16. Alphyddevägen där det östliga broalternativet föreslås

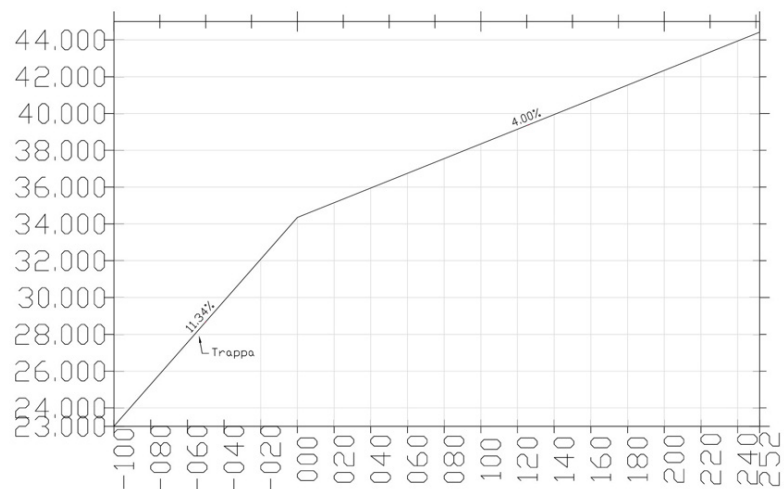


Figur 17. Illustration som visar de två broalternativen. Det östliga alternativet är markerat med blått

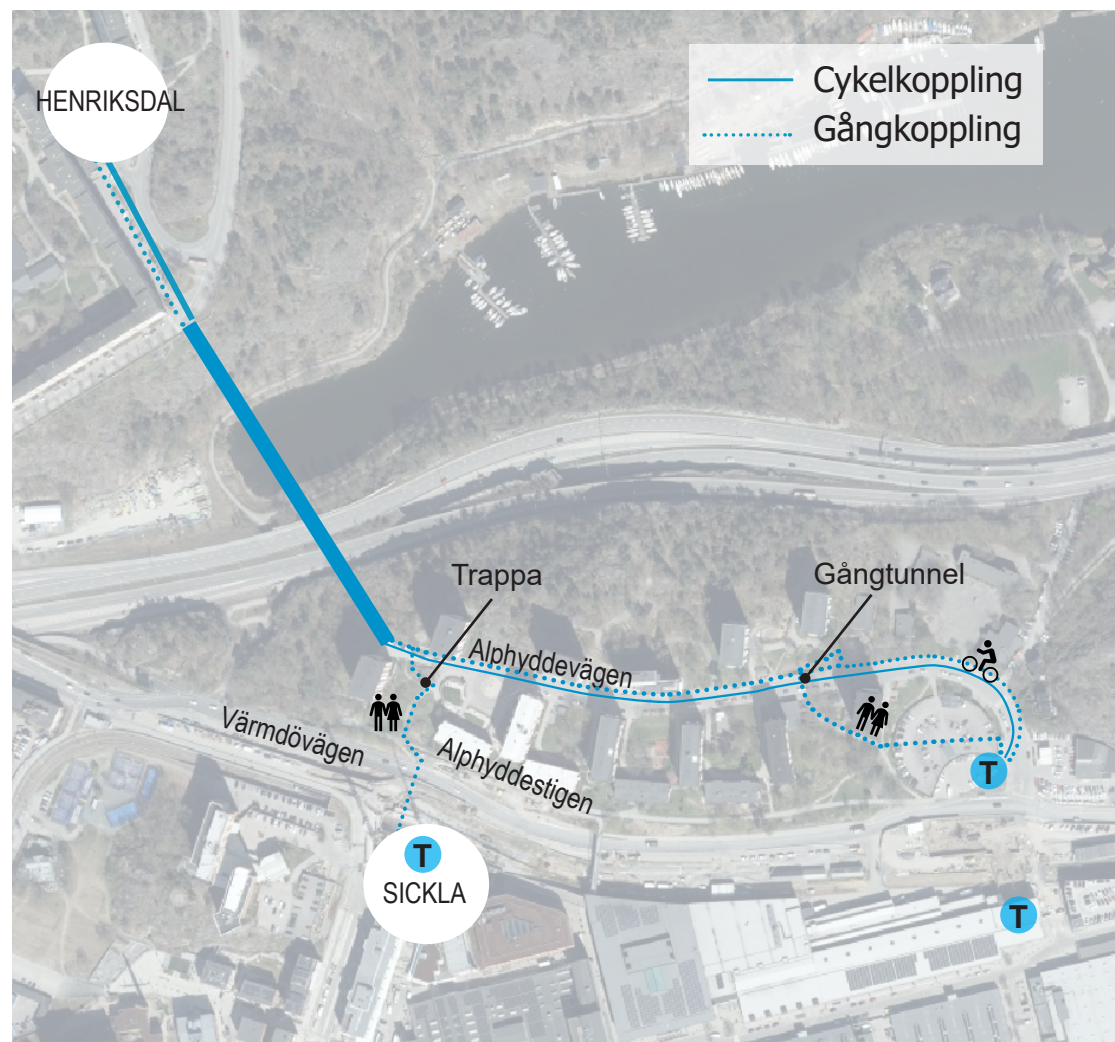
För gående finns flera alternativa vägar för att ta sig mellan brofästet på Alphyddevägen och de planerade tunnelbaneentréerna i Sickla (de olika kopplingarna redovisas i figur 19). Den genaste vägen är via en trappa på kvartersmark som kopplar samman Alphyddevägen med Alphyddestigen. Från Alphyddestigen nås Sickla station via en ramp till Värmdövägen. Avståndet mellan brofästet och Sickla station (västra tunnelbaneentrén) är ca 180 meter via denna koppling.

För cyklister och gående som inte kan använda trappor nås den östra tunnelbaneentrén via Alphyddevägen. Avståndet mellan brofästet och Sickla station är ca 450 meter via denna koppling.

Det finns även en koppling för gående via en gångtunnel under Alphyddevägen som leder vidare till Alphyddestigen. Avståndet mellan brofästet och Sickla station via gångtunneln är ca 450 meter. Kopplingen via tunneln är smal med skarpa svängar och branta ramper och är därför mindre lämplig för cyklister.



Figur 18. Höjprofil som visar lutningarna på det östliga broalternativet inklusive trappkopplingen mellan Alphyddevägen och Alphyddestigen (Källa: Knight Architects)



Figur 19. Illustration på det östliga broalternativet samt gång- och cykelanslutningar till målpunkt i Henriksdal (Katarina Taikons torg) och Sickla (tunnelbaneentréer)

# UTVÄRDERING

I detta kapitel har en kvalitativ utvärdering gjorts av de två broalternativen utifrån sex parametrar som beskrivs på följande sidor. Parametrarna är:

- framkomlighet
- restid
- trafiksäkerhet
- trygghet
- tillgänglighet
- anslutningar i Sickla/Henriksdal

## Framkomlighet

För att gående och cyklister ska ha god framkomlighet krävs tillräckliga breddmått, ett sammanhängande nät, separering mellan trafikslagen samt möjlighet till snöröjning och halkbekämpning. För cyklister är även generösa kurvradier viktiga för framkomligheten samt även för trafiksäkerheten, tryggheten och tillgängligheten.

För att skapa god framkomlighet och trygghet för gående och cyklister är det viktigt med ett breddmått som medger separering av trafikslagen. Den föreslagna GC-bron kan jämföras med ett huvudcykelstråk. Enligt Nacka kommuns riktlinjer ska en dubbelriktad GC-bana med god standard ha ett breddmått på 4,3 meter (2,5 cykel+1,8 gång) på huvudcykelstråken. Därutöver ska en skyddszon på 0,5 meter finnas mellan cykelbana och fast hinder (broräcke). Detta ger en totalbredd på 4,8 meter.

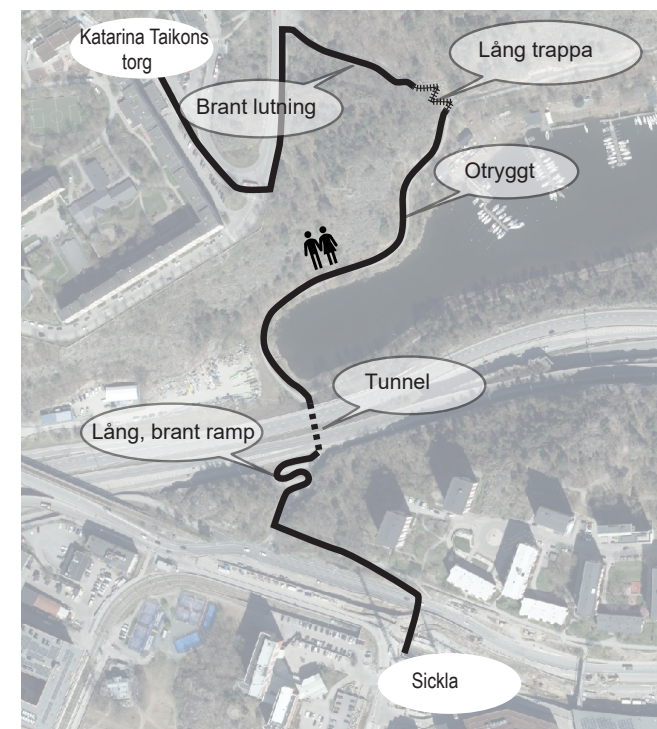
Breddmättet på bron påverkar cyklisters möjlighet att ta sig fram i olika hastigheter och minskar risken att cyklister nyttjar gåendes utrymme. Brons breddmått påverkar även möjligheterna att lägga snövallar på bron i samband med drift vintertid utan att försämra framkomligheten och tillgängligheten för gående och cyklister.

## Idag

Framkomligheten för cyklister mellan Henriksdal och Sickla är idag begränsad på grund av topografin och bristen på gena kopplingar. Cykelkopplingen går via Henriksdalsbacken, Kvarnholmsvägen och Henriksdalsvägen och är nästan ca 2,4 km lång (se figur 7 på sid 6). Sträckan har flera korsningspunkter med biltrafik och stora nivåskillnader. Separering mellan gående och cyklister saknas längs delar av sträckan. Större delen av sträckan har breddmått som uppfyller Nacka kommuns standard enligt teknisk handbok.

För gående är framkomligheten något bättre än för cyklister då det finns en trappa mellan Henriksdalsbacken och Svindersviken som skapar en genare koppling. Sträckan mellan Katarina Taikons torg i Henriksdal och den planerade västra tunnelbaneentrén i Sickla är ca 1,2 meter för gående som kan använda trappor. Framkomligheten försämras i och med de stora nivåskillnaderna vilket medför branta lutningar och långa trappor.

Den gångkoppling som finns utan trappor är densamma som vägen för cyklister (se figur 7 på sid 6). Den är ca 2,4 km lång och har delvis branta lutningar, vilket innebär att en tillgänglig gångkoppling saknas idag.



Figur 20. Dagens gångkoppling mellan Henriksdal och Sickla

### Västliga alternativet (svängd bro)

Med en ny gång- och cykelbro förbättras cyklisters framkomlighet avsevärt jämfört med idag till följd av den betydligt genare kopplingen. Med det västliga broalternativet blir kopplingen mellan Katarina Taikons torg i Henriksdal och Sickla station (västra tunnelbaneentrén) genare än i det östliga. Avståndet mellan Henriksdal och Sickla minskar från ca 2,5 km till ca 0,7 km. Även gåendes framkomlighet förbättras avsevärt avseende genhet och lutningar.

Det föreslagna breddmättet på bron (4 meter) uppfyller inte Nacka kommuns standard för huvudcykelstråk, vilket påverkar cyklisters möjlighet att ta sig fram i olika hastigheter. I och med att cykelströmmarna kommer gå mest i samma riktning på morgon och eftermiddag och då cykelflödet förväntas bli relativt lågt kan cyklister dock nyttja mötande cykelfält för omkörning. En GC-bana på 4 meter bedöms som för smal för att separera gående och cyklister, vilket medför konflikter mellan trafikslagen. Brons breddmätt försvårar även möjligheten att lägga snövallar på bron, i samband med drift vintertid, utan att försämra framkomligheten och tillgängligheten för gående och cyklister.



Figur 21. Trappor som leder till Henrikssdalsbacken

### Östliga alternativet (rak bro)

Avståndet mellan Katarina Taikons torg i Henriksdal och Sickla station (östra tunnelbaneentrén) minskar från ca 2,4 km till ca 0,9 km med det östliga alternativet. Bron ansluter till Alphyddevägen på Sicklasidan. Avståndet från anslutningspunkten till Sickla tunnelbanestation är långt för cyklister och för gående som inte kan ta trappor, ca 450 meter. För gående som kan gå i trappor blir avståndet mellan bronns anslutningspunkt på Alphyddevägen och Sickla station ca 180 meter (se figur 19).

För gående som inte kan gå i trappor finns ytterligare en koppling via en gångtunnel under Alphyddevägen, denna koppling utgör dock ingen genare väg. Tunneln är mindre lämplig för cyklister på grund av breddmättet, lutningarna och tvära svängar.



Figur 22. Gång- och cykelbana längs Henrikssdalsbacken

Då tunnelbanans östra uppgången får en entré på Alphyddevägen medför det östra broalternativet att gående och cyklister kan ta sig mellan Henriksdal och Sickla station utan att korsa Värmdövägen. Detta är positivt för gåendes och cyklisters framkomlighet.

Brons breddmätt är detsamma som i västliga alternativet. konsekvenserna blir därför desamma.

## Restid

Ungefärliga restider för gång och cykel har beräknats utifrån antaganden som beskrivs nedan. Restiderna illustreras i figur 24. Restiden har räknats ut mellan Katarina Taikons torg i Henriksdal och närmsta tunnelbaneentré i Sickla.

Restid för gång antas vara 1,4 meter/sekund från Henriksdal till Sickla och 1,2 meter/sekund i motsatt riktning. Detta då gångvägarna bitvis har branta lutningar och det tar längre tid att gå uppför än nedför. För gångtid i trappor görs ett antagande att det tar 0,6 meter/sekund uppför och 0,8 meter/sek nedför trapporna.

Restid för cykel varierar kraftigt mellan olika cyklistar och på förhållanden så som lutningar och korsningspunkter. Ett antagande görs här att medelhastigheten för cyklistar från Sickla till Henriksdal är 14 km/tim och i motsatt riktning 18 km/tim.

## Idag

Cykelkopplingen mellan Henriksdal och Sickla station (västra entrén vid Sickla industriväg) är ca 2,4 km och går via Kvarnholmsvägen och Henriksdalsvägen (se figur 24).

Gångvägen via trappkopplingen intill Svindersviken och tunneln under Värmdöleden är ca 1,2 km lång varav ca 100 meter består av trappor.

Restid gång: Ca 18 minuter till Henriksdal från Sickla och ca 15 minuter från Henriksdal till Sickla.

Restid cykel: Drygt 10 minuter till Henriksdal från Sickla och ca 8 minuter från Henriksdal till Sickla.

## Västligt alternativ (anslutning till Alphyddestigen)

Kopplingen mellan Katarina Taikons torg i Henriksdal och Sickla station (västra tunnelbaneentrén) är ca 700 meter. En gen trappanslutning föreslås mellan bron och Henriksdalsringen, då blir den totala sträckan ca 565 meter, för gående som kan ta trappor.

Restid gång:

Via gen trappkoppling mellan bron och Henriksdal, ca 8 minuter från Sickla till Henriksdal och ca 6:45 minuter från Henriksdal till Sickla.

Utan trappor, ca 9:45 minuter från Sickla till Henriksdal och knappt 8:30 minuter från Henriksdal till Sickla.

Restid cykel: Ca 3 minuter från Sickla till Henriksdal och drygt 2 minuter från Henriksdal till Sickla.



Figur 23. Gångväg som leder till Henriksdalsbacken

## Östligt alternativ (anslutning till Alphyddevägen)

Kopplingen mellan Katarina Taikons torg i Henriksdal och Sickla stations östra entré, via Alphyddevägen, är ca 870 meter, varav den nya bron utgör 250 meter av sträckan (se figur 24).

För gående som kan ta trappor finns en gen koppling mellan Alphyddevägen och Alphyddestigen, då blir den totala sträckan ca 520 meter, till Sickla stations västra entré.

Det finns även en möjlig gångkoppling via en gångtunnel under Alphyddevägen. Den totala sträckan via denna koppling är ca 900 meter. Kopplingen har brister i form av höga lutningar, otrygghet och bristande orienterbarhet.

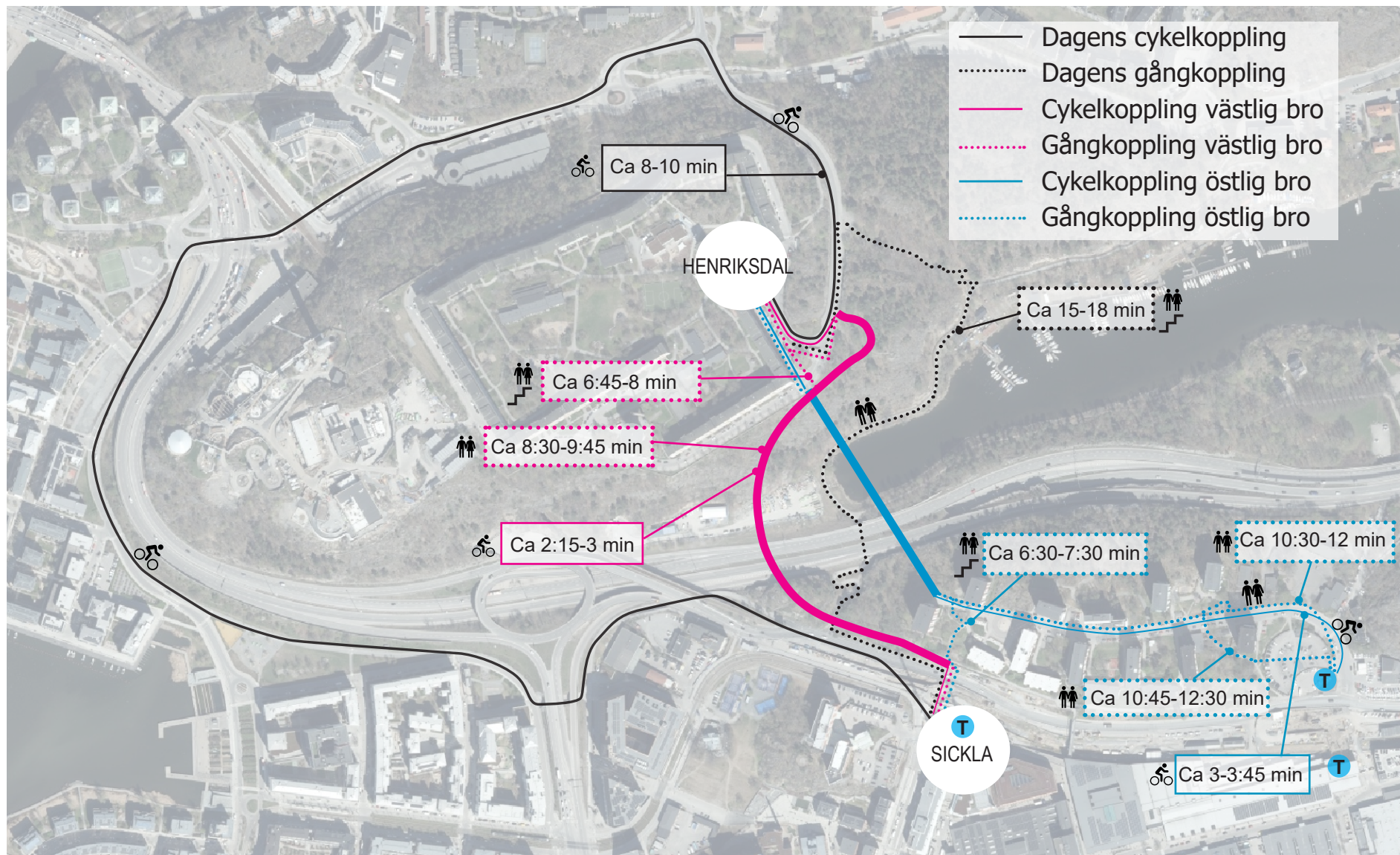
Restid gång:

Via gen trappkoppling, ca 7:30 minuter från Sickla till Henriksdal och ca 6:30 minuter från Henriksdal till Sickla.

Utan trappor (längs Alphyddevägen), ca 12 minuter från Sickla till Henriksdal och ca 10:30 minuter från Henriksdal till Sickla.

Via gångtunneln, ca 12:30 minuter från Sickla till Henriksdal och knappt 11 minuter från Henriksdal till Sickla.

Restid cykel: Knappt 4 min från Sickla till Henriksdal och ca 3 min från Henriksdal till Sickla.



Figur 24. Ungefärliga restider för gång respektive cykel med dagens kopplingar mellan Katarina Taikons torg i Henriksdal och Sickla stations planerade tunnelbaneentréer, med västligt broalternativ och östligt broalternativ. Spannet mellan restiderna beror på riktning, där den kortare restiden utgör resor från Henriksdal till Sickla

---

## Trafiksäkerhet

För god trafiksäkerhet krävs bland annat möjlighet att separera trafikslag genom tillräckliga breddmått på gång- och cykelbanor samt tydligt utformade korsningspunkter.

### Idag

För cyklister mellan Henriksdal och Sickla innebär dagens koppling en stor omväg samt flera korsningspunkter med motorfordon. Längs Kvarnholmsvägen är utrymmet på gång- och cykelbanan begränsat vilket kan leda till konflikter mellan trafikslagen.

För gående är trafiksäkerheten god. Det finns en korsningspunkt med motorfordon, vid det nya övergångsstället som anläggs över Värmdövägen i höjd med den kommande tunnelbaneentrén.

### Västliga alternativet (svängd bro)

För cyklister medför en ny bro att trafiksäkerheten ökar i och med att den nya kopplingen inte har några korsningspunkter med motorfordon, förutom den nya passagen över Värmdövägen i höjd med Sickla station.

Då gående och cyklister inte kan separeras på bron, till följd av breddmättet på 4 meter, kommer konflikter uppstå mellan trafikslagen vilket medför en olycksrisk. Särskilt med tanke på bronns lutning vilken medför att cyklister kan ha höga hastigheter nedför.

### Östliga alternativet (rak bro)

Det östra alternativet medför att tunnelbanan i Sickla kan nås utan att korsa Värmdövägen, då den östra uppgången får en entré på Alphydevägen. Färre korsningar med motorfordonstrafik medför ökad trafiksäkerhet. Breddmått på bron och lutningar är detsamma som i det västliga alternativet.

På Alphydevägen, där bron landar på Sicklasidan finns idag en parkeringsplats där gångbanor saknas. För gående och cyklister medför dagens utformning en trafiksäkerhetsrisk med backande bilar på ytor där oskyddade trafikanter rör sig. På Alphydevägens fortsatta sträckning fram till anslutningen med Värmdövägen sker cykling i blandtrafik. Gatan trafikeras av buss och det är många parkeringsplatser längs gatan, vilket påverkar tryggheten och trafiksäkerheten för cyklister negativt. Gatan har idag en utformning som inte uppfyller kommunens standard för huvudcykelstråk enligt teknisk handbok.

## Trygghet

Faktorer som påverkar tryggheten på en plats är bland annat god överblickbarhet, möjlighet till genvägar, att platsen är befolkad och att det finns ”ögon på platsen”.

Stiftelsen Tryggare Sverige har gjort ett trygghetsutlåtande på och runt en eventuell ny gång- och cykelbro i Henriksdal. Rapporten lyfter bland annat vikten av god gestaltning för att öka tryggheten. Gestaltningen av en plats främjar trygghet när hänsyn tas till detaljer och platsens funktion. Genom t.ex. grönska, konst, färgsättning, goda materialval, placering av objekt, mänsklig skala, alternativa vägar, mm kan en miljö skapas som känns omhändertagen och kontrollerad (*Trygghetsutlåtande Gång- och cykelbro Henriksdal, Tryggare Sverige*).

Trygghetsanalysen framhåller att det är väsentligt att bibehålla en tydlighet omkring bronns in-/utgångar för att underlätta orienterbarheten i området och användningen av bron. Att det finns vägvisning till bron samt information om vilka områden som bron går mellan.

## Idag

Dagens gångväg till Sickla är otrygg med långa sträckor där alternativa vägar saknas. Det är relativt få människor som rör sig i området under stora delar av dygnet vilket gör att vägen ofta kan vara obefolkad. Då det saknas bebyggelse längs stråket är det dessutom få ögon på platsen vilket skapar otrygghet. En del av gångstråket går genom en gång- och cykeltunnel och ett mindre skogsparti vilket också upplevs som otryggt av många grupper.

## Västliga alternativet (svängd bro)

Gång- och cykelbron blir lång och möjligheten att skapa alternativa vägar att avvika längs sträckan är begränsad. På Henriksdalsidan finns dock en genare trappkoppling som medför en möjlig alternativ väg vilket ökar tryggheten. Det relativt låga flödet på bron utanför rusningstid gör att många grupper kan uppleva den som otrygg under vissa tider på dygnet. Dock är bron överblickbar vilket kan vara trygghetsskapande.

En så pass lång bro som studeras mellan Henriksdal och Sickla kan upplevas som otrygg av många då det rör sig om en lång sträcka där det saknas sidoutgångar eller alternativa vägar längs sträckan.

## Östliga alternativet (rak bro)

Då den västliga bron är kortare än den östliga kan den upplevas som tryggare då det inte rör sig om en lika lång sträcka där det saknas alternativa vägar. Bron blir överblickbar vilket kan vara trygghetsskapande.

Platsen där bron landar på Sicklasidan är inte så befolkad vilket gör att den kan upplevas som otrygg under vissa delar av dygnet. Då det finns flera olika möjliga anslutningsvägar mellan bron och tunnelbanan sprids flödena ut vilket innebär att de olika stråken blir än mindre befolkade.



Figur 25. Gångtunnel under Värmdöleden

## Tillgänglighet

I enlighet med Boverkets föreskrifter ska den nya bron vara tillgänglig och användbar för personer med nedsatt rörelseförmåga. Boverkets författningssamling ALM 2 innehåller inga föreskrifter eller allmänna råd avseende broar, men anger att gångtytor ska utformas så att personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga kan ta sig fram och så att personer med rullstol kan förflytta sig utan hjälp. ALM 2 ger möjlighet till undantag från det generella kravet att gångbanor ska vara så horisontella som möjligt (helst 2 procent), om det inte är möjligt att uppfylla med hänsyn till terrängen och förhållandena i övrigt.

Nacka kommun har inga krav för längslutning på cykelbanor men strävan är att ha så lite lutning som möjligt då påverkan på cykling med lutning är betydande. Riktlinjen för längslutningar är 2–5%.

Lutningen på gångbanor ska inte ha en längslutning på mer än 2% där det är möjligt med hänsyn till terräng, topografi och övriga förhållanden. Detta för att vara tillgängliga för personer som använder rullstol och personer med annan rörelsenedsättning. Om det inte går att säkerställa tillgängliga lutningar på grund av platsens förutsättningar är det viktigt att istället anlägga vilplan. Dessa ska vara 2 meter långa och inte luta mer än 2%. Om även vilplan är svårt att få till behövs andra kompensering åtgärder såsom exempelvis handledare eller sittplatser (*Nacka kommuns tekniska handbok*).

### Idag

Dagens gångförbindelse har stora tillgänglighetsbrister på grund av topografin som medför branta backar och långa trappförbindelser.

### Östliga alternativet (anslutning till Värmdövägen)

Bron ansluter till Värmdövägen på Sicklasidan och är då på samma nivå som det planerade övergångstället som ansluter till Sickla station. Detta innebär att inga lutningar överstiger 5 procent på kopplingen mellan Henriksdal och Sickla station.

Den nya bron föreslås få en lutning på mellan 2,17 - 5,1 %. De stora nivåskillnaderna medför att bron blir lång, för att inte få för hög lutning. Lutningen medför ett avsteg från Nacka kommuns tekniska handbok, men bedöms som nödvändig utifrån platsens topografi, för att inte få en allt för lång bro. Bron bör utformas med utbuktande delar där sittplatser kan inrymmas. För att det ska inrymmas krävs lokala breddningar av bron.

### Västliga alternativet (anslutning till Alphyddevägen)

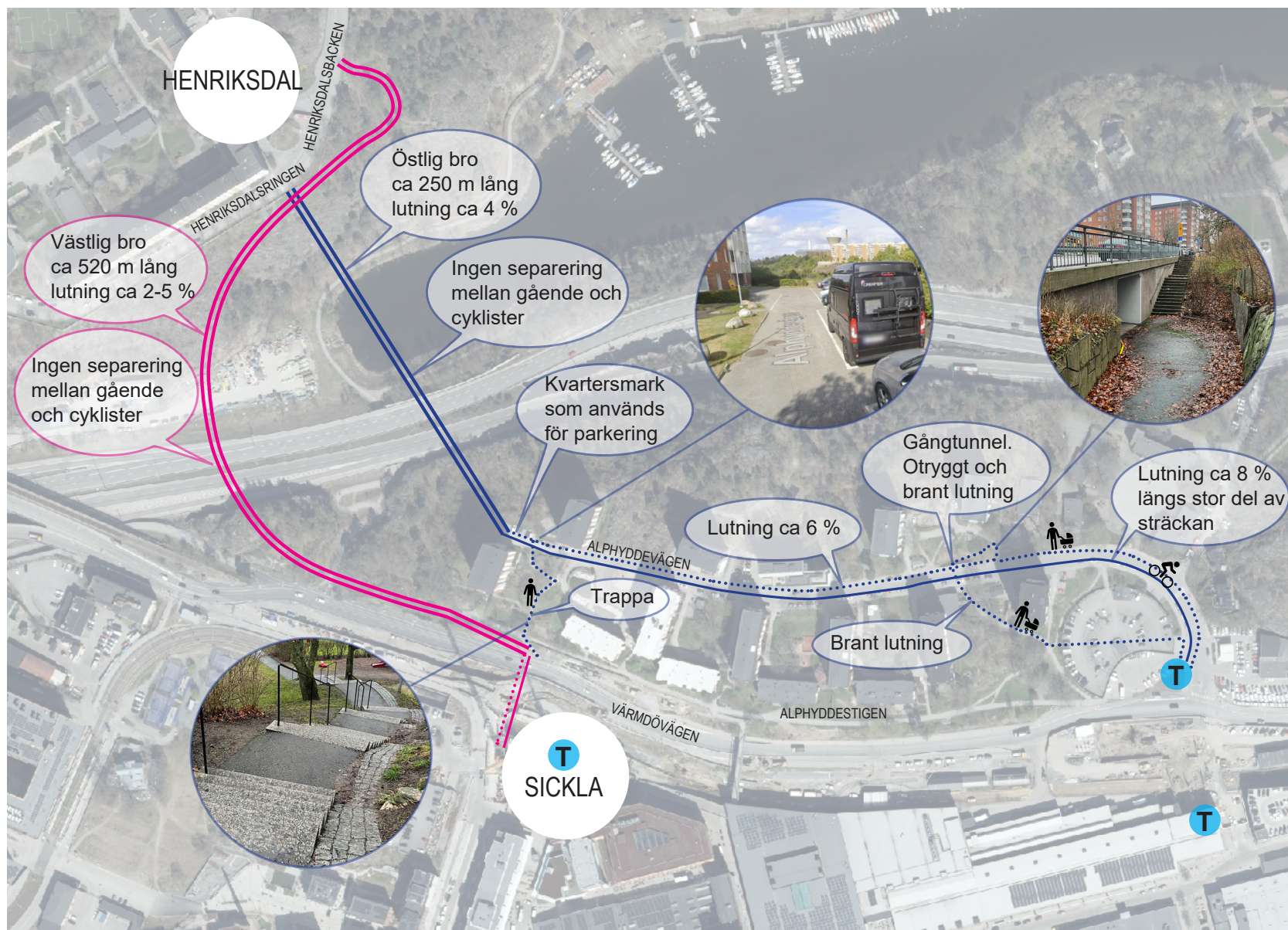
Alternativet medför en kortare bro som ansluter till toppen av Alphyddevägen. Lutningen är ungefär densamma som det östliga alternativet, men med en jämn lutning på ca 4 procent längs hela bron. Den västra bron är kortare än den östliga men den totala sträckan till Sickla station blir längre till följd av att bron ansluter långt ifrån målpunkten i Sickla. Särskilt långt blir avståndet för dem som inte kan gå i trappor. Alphyddevägen är ca 500 meter lång och längs stora delar av sträckan är lutningen ca 8 % vilket innebär bristande tillgänglighet för personer med nedsatt rörelseförmåga.



Figur 26. Trappa som kopplar samman Alphyddevägen med Alphyddestigen

## Sammanfattande figur

I figur 27 redovisas en sammanfattande illustration över gång- respektive cykelvägen mellan Henriksdal och Sickla med de två olika broalternativen.



Figur 27. Illustration som sammanfattar gång- och cykelförbindelsen mellan Henriksdal och Sickla med de två olika broalternativen

## SLUTSATS

---

En ny gång- och cykelbro mellan Henriksdal och Sickla skulle avsevärt förbättra kopplingen mellan områdena och skapa bättre förutsättningar för hållbara resor. Båda studerade broalternativ innebär förbättrad framkomlighet och kortare restider jämfört med dagens situation.

Det västliga alternativet, som ansluter till Värmdövägen, ger den genaste och tydligaste kopplingen till den planerade tunnelbanestationen och övriga målpunkter i Sickla. Det innebär en betydligt kortare resväg för både gående och cyklister och ger störst effekt på framkomlighet, restid och tillgänglighet. Samtidigt innebär bron breddmått och avsaknad av separering mellan gång och cykel vissa brister, särskilt ur trafiksäkerhets- och trygghetsperspektiv.

Det östliga alternativet, som ansluter till Alphyddevägen, ger en kortare bro men en betydligt längre och mindre orienterbar väg till Sicklas centrala målpunkter. Detta påverkar restiderna negativt för cyklister och för gående som inte kan använda trappkopplingar. Alternativet innebär också stora tillgänglighetsbrister då Alphyddevägen har branta lutningar. Sammantaget innebär detta att det östliga alternativet ger en mer begränsad nytta ur både trafik- och tillgänglighetsperspektiv.

Sammantaget bedöms det västliga alternativet ge störst nytta för flest trafikanter. Alternativet bedöms innebära en mer logisk och användarvänlig sträckning med bättre orienterbarhet. Den västliga broförbindelsen medför en attraktiv och tillgänglig koppling för såväl cyklister som gående, inklusive personer med barnvagn och personer med nedsatt rörelseförmåga. Med hänsyn till att en ny gång- och cykelbro utgör en betydande investering är det av vikt att anläggningen kan nyttjas av en bred grupp användare.

Oavsett val av bro blir bron lång och det är viktigt att den utformas med fokus på trygghet och trafiksäkerhet så att alla grupper av människor kan och vill använda bron under alla tider på dygnet. En bredare bro ökar tryggheten då det möjliggör en tydlig separering mellan gående och cyklister samt minskar känslan av instängdhet. Det möjliggör även för utrymme för sittplatser samt bättre förutsättningar att drifva bron på ett effektivt sätt.

Bedömningen är att även med en ny gång- och cykelförbindelse mellan Henriksdal och Sickla så kommer de flesta cyklister fortsatt att ha Stockholms innerstad, eller målpunkter norr och väster om innerstaden, som målpunkt. Dessa cyklister kommer troligtvis även fortsättningsvis cykla via Henriksdalsbacken, Kvarnholmsvägen och Danviksbron. Cyklister som använder den nya bron bedöms främst ha målpunkter i Sickla och andra platser i Nacka och söderort så som till exempel Nacka Forum, Hammarby Sjöstad och Globenområdet.

