

Handläggare
Henrik Söderström
08-508 263 75**Till**
Trafiknämnden
2022-06-09

Skanstullsbron, breddning av gång- och cykelbanor, etapp 2. Genomförandebeslut

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande av projekt Skanstullsbron, breddning av gång- och cykelbanor, etapp 2 till en investeringsutgift om 14 mnkr.

Gunilla Glantz
FörvaltningschefMattias Lundberg
AvdelningschefKristofer Rogers
Biträdande enhetschef

Sammanfattning

Trafikkontoret föreslår att gång- och cykelbanorna på Skanstullsbrons östra sida breddas. Idag är gång- och cykelbanorna smala i förhållande till antalet människor som cyklar och går över bron. Breddningen sker genom att ett av två bilkörfält omvandlas till bredare gångbana och cykelbana. Den biltrafik som kör på bron bedöms inte behöva två körfält över hela bronsträckning. Inför korsningen med Ringvägen förblir antalet körfält samma som idag. Buskörfältet behålls över bron.

Under 2014 genomfördes en breddning på västra sidan av Skanstullsbron genom att ett av två bilkörfält omfördelades till gång och cykel. I inriktningsbeslutet som föregick åtgärden ingick både västra och östra sidan av bron. Samma lösning som utförts på den västra sidan föreslås nu på den östra, det vill säga att ett bilkörfält tas i anspråk till förmån för en bredare gång- och cykelbana.

Den nya sektionen på östra sidan om Skanstullsbron innebär att gång- och cykelbanan utökas till cirka 5,5 meter och föreslås fördelas enligt följande: cirka 2,25 meter gångbana och en enkelriktad cykelbana på cirka 3,25 meter. Gång- och cykelbanan skiljs från körbanan med en fysisk barriär i form av ett fast betongelement.

Kontoret föreslår att trafiknämnden beslutar om genomförande av Skanstullsbron, breddning av gång- och cykelbanor, etapp 2 till en investeringsutgift av 14 mnkr.

Bakgrund

Skanstullsbron förbinder Södermalm med Gullmarsplan och Globenområdet samt Söderort. Bron är idag uppdelad i två bilkörfält och ett busskörfält i norrgående riktning. Gående och cyklister får dela på en smal gång- och cykelbana. Separering mellan gående och cyklister sker i dagsläget med en målad linje och gående använder ofta cykelbanan då ytan för gående knappt tillåter två personer i bredd. Det begränsade utrymmet medför ökad risk för konflikter mellan gående och cyklister. Ytorna är underdimensionerade för att möta dagens gång- och cykelflöden.



Bild 1 Översiktskarta. Projektområdet utmärkt i rött.

I februari 2014 fattades ett större inriktningsbeslut för utbyggnad av 15 stycken pendlingsstråk för cykel. I detta beslut ingick Skanstullsbron med en förväntad utgift om 17 mnkr. Under 2014 genomfördes åtgärder för att förbättra för gång och cykel på Skanstullsbrons västra sida. Sträckan var smal med låg kapacitet för

gång- och cykeltrafik vilket liknar dagens situation på den östra sidan. Innan ombyggnaden var bron uppdelad i två bilkörfält och ett busskörfält i södergående riktning. Gående och cyklister delade på ett gemensamt utrymme med linjeseparering, gång- och cykelbanan var endast cirka 2,8 meter bred. För att möjliggöra en breddning av gång- och cykelbanan användes ett av de två bilkörfälten i södergående riktning. Ett nytt barriärelement användes för att skilja av gång- och cykelbanan mot körbanan. Beläggnings förnyades på gång- och cykelbanan och en ny linje målades för att separera gående och cyklister. Cykelbanan blev cirka 3,25 m och gångbanan cirka 2,25 m bred.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret.

Mål och syfte

Det är många som cyklar på Skanstullsbron, uppemot 12 500 cyklister per dygn. På den östra sidan är det tidvis 6 500 per dygn eller 1 800 per maxtimme. Utrymmet för gående och cyklister är begränsat vilket skapar problem med framkomlighet, trafiksäkerhet och trygghet för både gående och cyklister. Sträckan uppfyller inte de rekommenderade utformningskriterier som anges varken i stadens gångplan eller i stadens cykelplan.

Målet med förslaget är att

- anlägga gångbanedel för att uppnå tillräckliga breddmått enligt gångplanen
- anlägga cykelinfrastruktur enligt rekommendationerna i stadens cykelplan
- hänsyn ska tas till övriga trafikslag, särskilt kollektivtrafik. Restiderna för biltrafiken ska inte påverkas märkbart.

Syftet är att förslaget ska innebära

- bättre framkomlighet för dem som går och cyklar.
- bättre trafiksäkerhet, komfort och trygghet för dem som går och cyklar.
- ingen påverkan på busstrafiken och minimal påverkan på biltrafikens restider.

Enligt stadens gångplan bör en gångbana med Skanstullsbrons gångflöden (ca 2 000 gående/dygn) vara 2,5 meter. I stadens cykelplan pekas ett primärt nät för cykel ut och hur detta ska utformas. På sträckor där många människor cyklar eftersträvas en bredd om 3,25 meter för enkelriktade cykelbanor. Den studerade sträckan är ett av de stråk i staden som har höga cykelflöden vilket

gör att målsättningen är en genomgående bredd på 3,25 meter för att kunna möta en ökning av cykeltrafiken.

Befintlig situation

Skicket på Skanstullsbrons konstruktion är normalgott, tätskikt byttes 1997 och kvarvarande livslängd bedöms vara mellan 20 och 30 år. Vid brons södra ände ansluter en påfartsramp från Gullmarsplan och en påfartsramp från väg 73. Vid denna plats startar även ett kollektivtrafikkörfält. De tre körfälten för motorfordonstrafik fortsätter fram till korsningen med Ringvägen. Längs kvarteret mellan Ringvägen och Skanstullsbron återfinns tidsbegränsad angöring.



Bild 2 Nuvarande situation, Skanstullsbrons östra sida



Bild 3 Broskarv mot delsträcka kvarter närmast Ringvägen.



Bild 4 Gång- och cykelbana med behov av angöring i kvarter närmast Ringvägen.

Gångtrafik

Skanstullsbron och Skansbron är de broar som förbinder Skanstull och Södermalm med Gullmarsplan och Söderort. På Skanstullsbron är det ungefär 1 500-2 000 människor per dygn som går över bron. Gångbanan är cirka 1,3 meter.

Cykeltrafik

Skanstullsbron är en del av ett primärt cykelstråk och en viktig nord-sydlig koppling för cyklister, inte minst de som till vardags cyklar här på väg till arbete och skola. Under högsäsong sker upp till 12 500 cykelpassager per dygn varav 6 500 passager på den östra sidan. Det motsvarar ca 1 800 passager i maxtimmen. Det är ett högt flöde och eftersom ytorna är begränsade medför det trängsel och otrygghet för både gående och cyklister.

Busstrafik

Den busstrafik som trafikerar Skanstullsbron är främst stombuss 4 och lokalbuss 164 men även en del nattlinjer trafikerar sträckan och ersättningstrafik för tunnelbanan, se mer utförlig information nedan. Antalet bussresenärer per vintermånadsdygn är cirka 4 000. Från påfartsramperna vid bronns södra ände börjar ett kollektivtrafikkörfält som löper hela vägen fram till korsningen med Ringvägen. I korsningen svänger busstrafiken västerut med bussprioritet i trafiksignalen.



Bild 5 Buss i linjetrafik över Skanstullsbron.

Från Gullmarsplan ner mot Skanstullsbron går följande busslinjer:

- *Stombuss 4*: Gullmarsplan – Radiohuset
- Som nattlinje buss 94
- *Lokalbuss 164*: Valla Torg via Sköntorp – Södersjukhuset

Från väg 73 – Nynäsvägen mot Skanstullsbron går endast nattrafik och ersättningsbussar för tunnelbanan enligt nedan:

- *Nattrafik* - 193–195: Farsta strand/Hagsätra/Skarpnäck – Gullmarsplan – T-centralen via Skanstull och Björns trädgård
- 791: Södertälje centrum – Gullmarsplan – T-centralen via Skanstull och Björns trädgård
- 794: Flemingsberg station/Vissätra – Gullmarsplan – T-centralen via Skanstull och Björns trädgård
- 796: Bremora – Gullmarsplan – T-centralen via Skanstull och Björns trädgård

- *Ersättningsbussar för tunnelbanans gröna linje.*

Biltrafik

På Skanstullsbron finns det i dagsläget ett körfält för biltrafik och ett för busstrafik södergående, efter den tidigare genomförda breddningen av gång- och cykelbanan på västra sidan. Norrgående är motsvarande situation två körfält för motorfordonstrafik och ett för busstrafik. I södra änden av bron ansluter trafik från Gullmarsplan och väg 73. I korsningen med Ringvägen är

vänstersväng förbjuden på grund av att korsningen i övrigt är hårt belastad. En földeffekt av detta är att en del motorfordonstrafik mot Södermalm väljer Skansbron istället. På Skanstullsbron är biltrafikflödet i norrgående riktning i dagsläget cirka 10-12 000 fordon/dygn och mellan 600-900 fordon per maxtimme (medelvärde cirka 750 fordon/maxtimme).

Olyckor

De senaste fem åren har det skett 13 olyckor med gående och cyklister inblandade. Av dessa är 7 singelolyckor med cyklister och 4 olyckor med två cyklister inblandade. En olycka med en användare av elsparkcykel och en olycka mellan en gående och en som cyklat. 5 av olyckorna klassificerades som lindriga, 6 som måttliga och 1 som allvarlig.

Åtgärdsförslag

På Skanstullsbron finns idag tre körfält för motorfordonstrafiken norrut. Två för allmän motorfordonstrafik och ett busskörfält. Förslaget är att ett av körfälten i norrgående riktning omvandlas till en bredare gång- och cykelbana. Busskörfältet blir 3,50 meter och bilkörfältet cirka 3,30 meter. I kvarteret närmast Ringvägen är utrymmesbehovet för bil- och busstrafiken större än på bron och längs denna sträcka föreslås utrymmet för bil- och busstrafiken samt angöring behållas och således föreslås ingen breddning för gång- och cykeltrafiken på denna sträcka.

Breddningen av gång- och cykelbanan på bron görs genom att befintligt räcke mellan gång- och cykelbanan och bilkörbanan kapas. Som ny avskiljare mellan gång- och cykelbanan och körbanan för motorfordonstrafiken används barriärelement av betong som ställs på plats. Gång- och cykelbanan får en ny asfaltsbeläggning. Separeringen mellan gående och cyklister sker med målad linje.

I anslutningen i norr behövs en flytt av kantsten på ca 70 meter för att gångbana och cykelbana ska få en utjämnande anslutning mot den befintliga gång- och cykelbanan inför korsningen med Ringvägen.

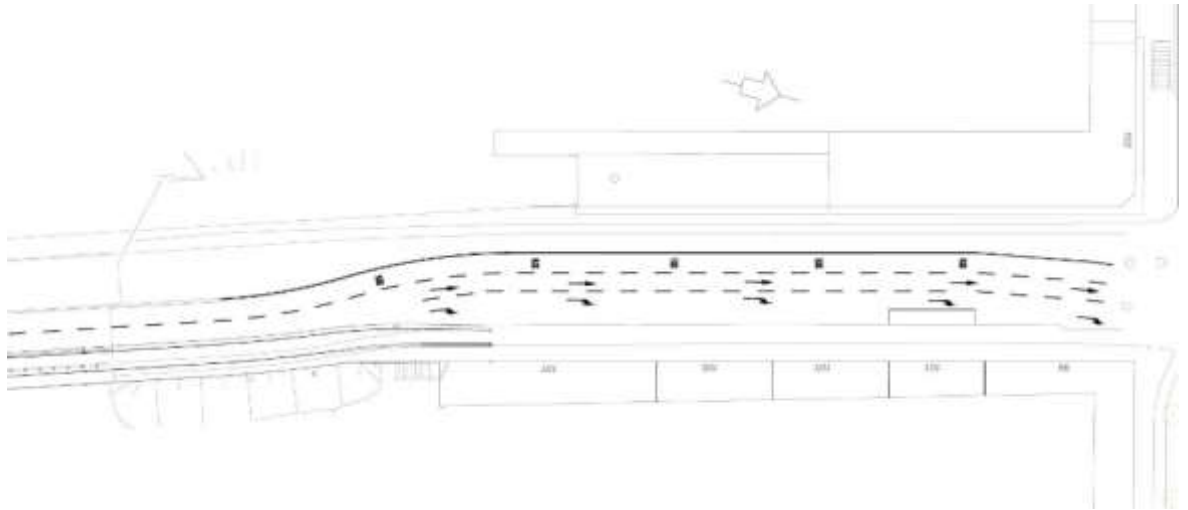


Bild 6 Skanstullsbrons norra ände mot Ringvägen

I södra änden, i höjd med att kollektivtrafikkörfältet börjar, vävs de två körfälten från väg 73 respektive Gullmarsplan ihop till ett.

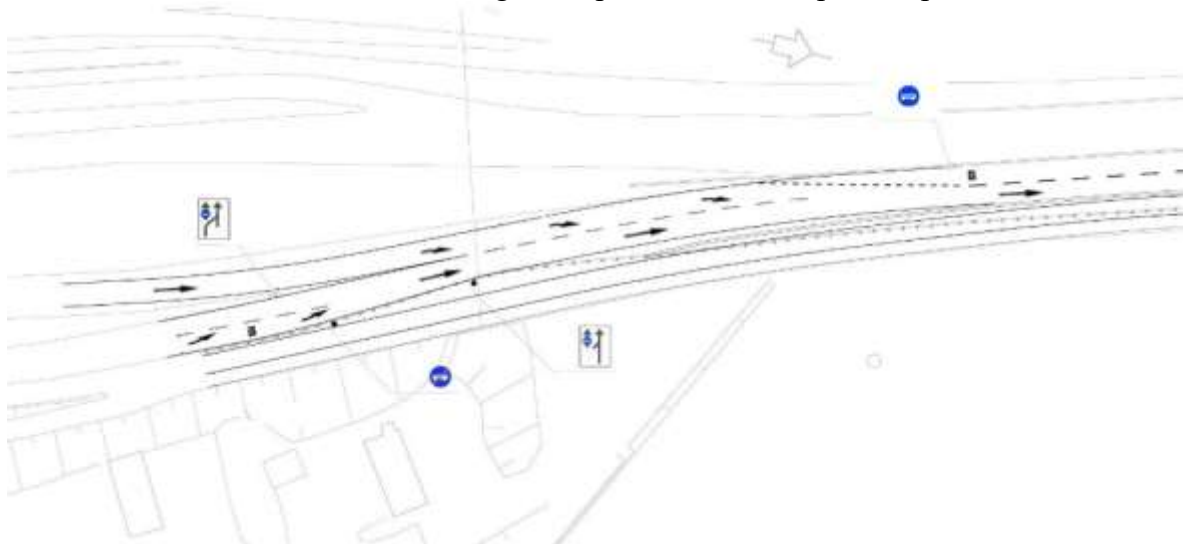


Bild 7 Skanstullsbrons södra ände

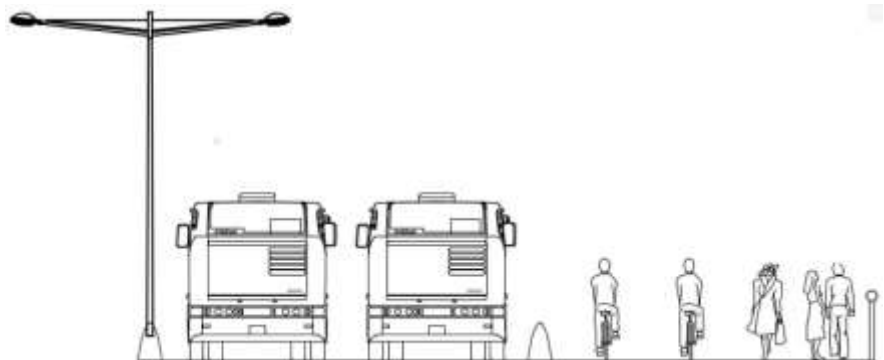


Bild 8 Föreslagen sektion på bron, busskörfält 3,5 meter, bilkörfält cirka 3,3 meter och gång- och cykelbana cirka 5,5 meter

Avvägningar och konsekvenser

Den föreslagna lösningen bygger på samma utformningsprincip som på den västra sidan av Skanstullsbron. Motorfordonstrafiken och gång- och cykeltrafiken separeras med ett barriärelement av betong. Metoden är beprövad och fungerar bra. Eftersom elementen ställs på plats och inte är fastsatta är det också en flexibel lösning då de i efterhand går att justera eller återanvända. En annan fördel är att monteringen går snabbt och ingen åverkan i brokonstruktionen behövs. I jämförelse med dagens lösning ger dessa element också skydd mot stänk från biltrafiken.

Breddningen med barriärelement sker endast på Skanstullsbron. Utrymmesbehovet för bil- och busstrafiken bedöms vara större närmare korsningen med Ringvägen. Dels finns behov av viss angöring och dels finns behov för kömagasin i korsningen med Ringvägen för att uppnå tillräcklig kapacitet och flöde genom korsningen. Korsningen är strategiskt viktig för Södermalm då den reglerar många viktiga trafikströmmar i en komplicerad trafikmiljö. Den begränsar redan idag ett antal trafikströmmar för att kunna fördela gröntid till stombusstrafik på ett effektivt sätt. Mot bakgrund till detta föreslås ingen breddning av gång- och cykelytorna längs denna del.

Restid och väntetid för biltrafiken över bron bedöms inte påverkas av åtgärden. Framkomligheten styrs av kapaciteten i korsningen med Ringvägen. Eftersom denna är oförändrad bedöms framkomligheten för biltrafiken bli densamma som i nuläget. Köerna kan dock komma att upplevas längre vid de tillfällen köslutet når upp på bron eftersom biltrafiken kommer vara uppställd i ett körfält istället för två förutom närmast korsningen.

Framkomlighet för biltrafiken påverkas inte av den åtgärd som utfördes 2014 där två bilkörfält minskades till ett i södergående riktning.

För gång- och cykeltrafiken på bron innebär förslaget en påtaglig standardförbättring mot nuläget. Förslaget bidrar till målen i framkomlighetsstrategin. Genom breddningen åstadkoms en bättre framkomlighet på en sträcka om cirka 700 meter som idag upplevs som smal och osäker.

Trafiksäkerheten bedöms bli förbättrad när förutsättningarna för trafikanter att kunna hålla avstånd mellan varandra blir bättre och omcykling blir möjlig.

Trygghet och jämställdhet

De planerade åtgärderna bedöms öka framkomligheten, trafiksäkerheten och den upplevda tryggheten för gående och cyklister. Valmöjligheterna för trafikanterna blir fler vilket är en förutsättning för ett jämställt trafiksystem där män och kvinnor kan välja vilket transportmedel de vill använda oavsett var i staden de reser.

Trygghets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärder är positiva för alla, men särskilt ur ett jämställdhetsperspektiv, eftersom studier visar att kvinnor i högre utsträckning än män anpassar sina resval utifrån upplevelser av otrygghet.

Trafik under byggtid

Gång- och cykelstråket är välanvänt. Under entreprenadtiden kommer omledning av gående och cyklister att vara nödvändig. Det finns begränsat med alternativa omledningsvägar. Under en period behöver den östra sidan vara helt avstängd för gång- och cykeltrafik och då kommer gående och cyklister att hänvisas till andra sidan bron. Som alternativ är det möjligt att hänvisa trafikanter att gå och cykla via Skansbron.

Under byggtiden kan motorfordonstrafiken tidvis få försämrad framkomlighet när betongbarriärer monteras och kantsten ska sättas om.

Tidplan

Aktivitet	2022	2023
Genomförandebeslut	X	
Projektering	X	
Upphandling	X	
Entreprenad	X	X

Om allt byggmaterial kan levereras i god tid före vintersäsongen kan entreprenaden starta senhösten 2022. Om inte detta är möjligt kommer entreprenaden att starta våren 2023 istället. Bedömd tidsåtgång är cirka 12 veckor.

Ekonomi

Projektets totala investeringsutgift beräknas till 14,0 mnkr och sammanfattas i nedanstående tabell.

Sammanfattning	Tidigare nedlagt (mnkr)	Kommande utgifter (mnkr)	Totalt (mnkr)
Utredning och projektering	0,4	0,5	0,9
Byggansvarigkostnader inkl byggledning och risk	0,2	4,7	4,9
Entreprenad		7,6	7,6
Index		0,6	0,6
Summa utgifter	0,6	13,4	14,0
Summa inkomster	0,0	0,0	0,0
Netto	0,6	13,4	14,0

Projektet är inrymt inom nämndens långsiktiga investeringsplan och redovisas inom framkomlighetssatsningen på cykelinfrastruktur.

Kommentarer

I totalutgiften ingår 0,6 mnkr som hittills förbrukats för utredning och projektering. Kommande utgifter avser detaljprojektering, entreprenad, byggledning och intern tid. I entreprenadutgiften ingår indexpåslag om 5 procent och riskpåslag om 40 procent. Att kontoret räknar med så pass stort riskpåslag beror på de prisökningar i entreprenader som är delvis orsakade av ökade priser på material och bränslen.

Driftkostnader

Projektet beräknas inte innebära några större öknings av drift- och underhållskostnaderna i förvaltningsskedet.

Projektet beräknas medföra ökade kapitalkostnader med sammanlagt cirka 0,7 mnkr från och med år 2024.

Kapitalkostnaderna som avser avskrivningar med en preliminär genomsnittlig avskrivningstid om 20 år och intern ränta om 0,5 procent, minskar därefter successivt med gjorda avskrivningar.

Risk/Osäkerhet

Projektet innehåller material som riskerar att innebära lång leveranstid och därmed försena projektet. Leveranstiden för betongbarriärer varierar, men är normalt 12-16 veckor. Beroende på när avrop av entreprenör kan göras så kan utförandet eventuellt ske

senhösten 2022. Kontoret har dock i planeringen tagit höjd för utförande under 2023.

Kostnadsökningar inom byggbranschen som varit under senaste året och de anmälningar om fortsatt ökade kostnader som kontoret fått gör att kalkylen i dagens prisnivå är osäker. Kontoret har hanterat denna osäkerhet med större riskpåslag avseende entreprenadkostnader.

Befintlig gång- och cykelbana på bron ligger på en konsolkonstruktion som inte har full bärighet varför ytan inte kan trafikeras av normalstora arbetsfordon. Därför behöver en större del av arbetena ske med mindre maskiner och från befintliga körfält. Detta gör att påverkan på biltrafiken bedöms bli större än under utförandet av etapp 1.

Kommunikation

Projektets kommunikation ska skapa kännedom om och acceptans för projektet. För att uppnå detta kommer projektets mål och påverkan beskrivas i god tid för samtliga målgrupper. Bredare kommunikationsinsatser kan också göras för att nå fler stockholmare, eftersom det är en populär och högt trafikerad sträcka. Aktuella kanaler för det är framförallt stadens webbplats och sociala medier, samt löpande dialog med lokal media.

Slut