

HandläggareErik Hammarström
08-508 26 025**Till**Trafiknämnden
2023-04-20

Breddning av gång- och cykelbana på Skansbron. Inriktningsbeslut

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner förslag till inriktning och ger trafikkontoret i uppdrag att fortsätta planering för projektet Breddning av gång- och cykelbana på Skansbron upp till 3,5 mnkr, som underlag för ett kommande genomförandebeslut. Projektets totala utgift beräknas till 16 mnkr.

Gunilla Glantz
FörvaltningschefSara Bergendorff
AvdelningschefKristofer Rogers
Biträdande Enhetschef

Sammanfattning

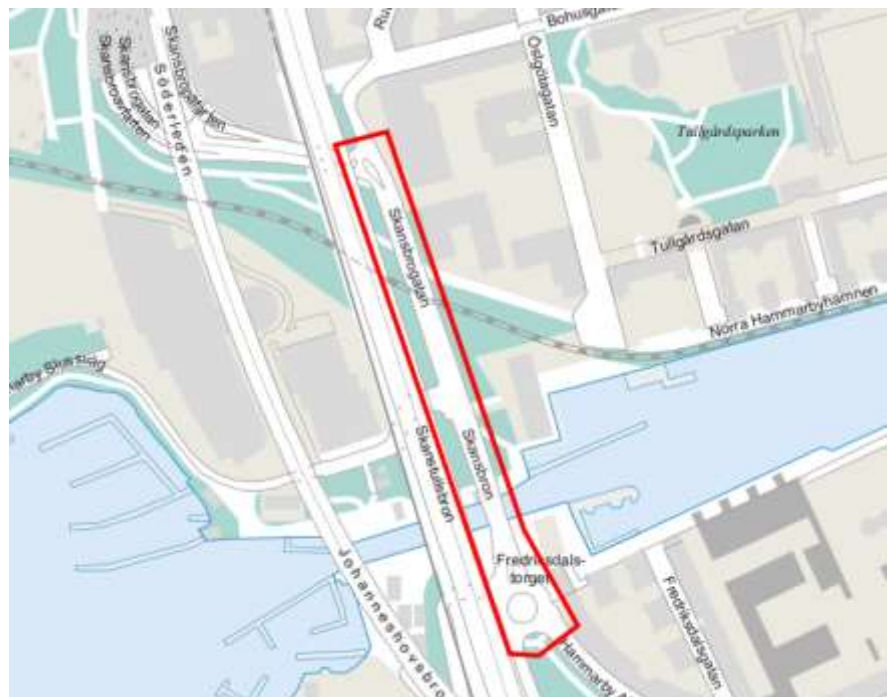
Gång- och cykelbanorna på Skansbron och Skansbrogatan är för smala för att hantera trafikflödena på ett tillfredställande sätt. Samtidigt är den intilliggande körbanan bredare än vad som behövs för motorfordonstrafiken. I korsningarna längs sträckan är sikten dålig och ytorna för fotgängare och cyklister att vänta på små. Detta leder till framkomligheten och trafiksäkerheten för cyklister och fotgängare påverkas negativt.

Trafikkontoret föreslår därför en breddning av den västra gång- och cykelbanan på sträckan genom att körbanan smalnas av. I korsningarna höjs gång- och cykelpassagerna upp och görs genomgående för gående och cyklister. I samband med detta kan även väntytorna för gående och cyklister utökas och stolpar flyttas bort från cykelbanan. Gång- och cykelpassagerna tvärs Skansbrogatan förses med hastighetsdämpande åtgärder.

Kontoret föreslår att trafikkontoret godkänner förslag till inriktning och ger trafikkontoret i uppdrag att fortsätta planering för Breddning av gång- och cykelbana på Skansbron upp till 3,5 mnkr. Projektets totala utgift beräknas till 16 mnkr.

Bakgrund

Längs Skansbrogatans och Skansbrons västra sida mellan Rutger Fuchsgatan och Hammarbybacken finns en dubbelriktad gång- och cykelbana. På den östra sidan finns en cykelbana enkelriktad norrut med en intilliggande gångbana. Sträckan är ett utpekad huvudcykelstråk i stadens cykelplan och en välanvänd koppling för samtliga trafikslag mellan Södermalm och Hammarby Sjöstad vidare mot Skärmarbrink och Hammarbyhöjden.



Figur 1. Projektets avgränsning markerat i rött

Dagens cykellösning längs sträckans västra sida är för smal i förhållande till flödet. I korsningspunkterna är sikten dålig och väntytorna för fotgängare och cyklister är trånga eller obefintliga.

Trafikkontoret valde därför att starta upp ett cykelprojekt för sträckan och genomföra en programutredning för att undersöka hur den bristfälliga utformningen kan åtgärdas.

I tidigt skede studerades en längre sträcka via Rutger Fuchsgatan till Ringvägen i norr och via Hammarbybacken fram till korsningen med Hammarbyvägen i söder. Till detta inriktningsbeslut avgränsas projektet till sträckan längs Skansbron och Skansbrogatan där behovet bedöms vara som störst. Lösningen här har även hunnit studeras mer detaljerat och bedöms ha en hög genomförbarhet.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret och i samråd med trafikförvaltningen inom Region Stockholm samt ansvarig bussentreprenör.

Mål och syfte

Syftet med projektet är att få fler att välja att cykla på sträckan. Målet är att öka framkomligheten och trafiksäkerheten för cyklister och gående.

Den föreslagna lösningen följer rekommendationerna i stadens cykelplan.

Befintlig situation

Skansbron och Skansbrogatan är en viktig länk för samtliga transportslag. 4 400 cyklister passerar sträckan per dygn varav ca 70 % använder den västra sidan av bron. Av de cyklister som färdas på den östra sidan cyklar nästan hälften söderut mot enkelriktningen.

Ca 6 000 gående passerar sträckan per dygn. Av dessa använder lite drygt 75 % den östra sidan.

Vidare passerar 17 500 motorfordon per dygn. Busslinje 74 trafikerar sträckan med 10-minuterstrafik i rusningstid vilket motsvarar ca 3600 resenärer per dygn.

På merparten av sträckan ligger gång-och cykelbanor samt körbana på två brokonstruktioner som tillsammans kallas för Skansbroarna. Den södra Skansbron har även en öppningsbar del.



Figur 2. Skansbrogatans västra sida, utblick söderut från anslutningen med Rutger Fuchsgatan

Dagens cykellösning på den västra sidan av Skansbroarna består av en dubbelriktad gång- och cykelbana som är smal i förhållande till flödet av gående och cyklister. Befintlig bredd varierar mellan 4 – 4,5 meter. I korsningspunkterna är sikten mot anslutande gator vid gång- och cykelpassagerna dålig på grund av tvära kurvor och skymmande bropelare. Vidare smalnar gång- och cykelbanan av i dessa punkter vilket medför att väntytorna för gående och cyklister inför passagerna är trånga eller obefintliga. Detta innebär även att det saknas lämpliga lägen för stolpar med vägmärken.



Figur 3. Skansbrons västra sida, utblick söderut från Hammarby Slussväg

De underdimensionerade ytorna för fotgängare och cyklister innebär att dessa behöver låna yta av varandra vid möten med konflikter till följd. Detta blir särskilt påtagligt för cyklister med lådcykel eller cykelsläp och fotgängare med barnvagn.



Figur 4. Skansbrons västra sida, utblick norrut från Sundstabacken

Utanför projektområdet ansluter dubbelriktade cykelbanor förlagda på den västra sidan om Hammarbybacken och Skansbrogatans förlängning mot Ringvägen. Från Hammarby Allé ansluter dubbelriktade cykelbanor på respektive sida om gatan mot cirkulationsplatsen i korsningen med Hammarbybacken som ligger längst söderut i projektområdet. På Rutger Fuchsgatan som kopplar Skansbrogatan mot Ringvägens östra del cyklas det i blandtrafik.



Figur 5. Kartbild över befintlig cykellösning

Körbanan längs Skansbron och Skansbrogatan har en generös bredd i förhållande till hastighetsgränsen på 50 km/h på merparten av sträckan. Detta inbjuder till högre hastigheter de tidpunkter när trafikflödena är lägre.

SKANSBROGATAN NORRUT - BEFINTLIG UTFORMNING
(TOLKAD FÖRDELNING AV GC-YTA, VÄSTRA SIDAN)



Figur 6. Befintlig sektion Skansbrogatan

Åtgärdsförslag

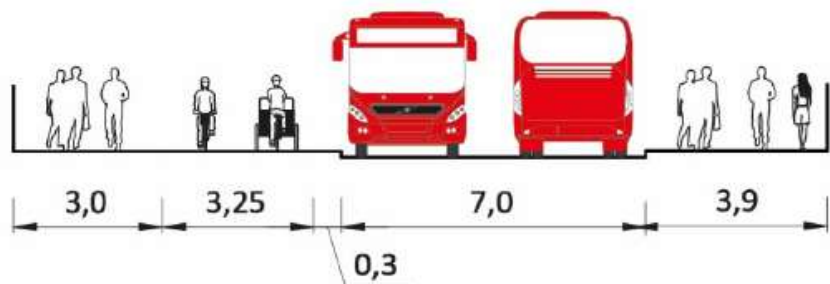
Studerade alternativ

Inom ramen för en programutredning har två huvudsakliga alternativ studerats. En lösning med breddad dubbelriktad cykelbana på sträckans västra sida och en lösning med enkelriktad cykelbana på respektive sida om gatan.

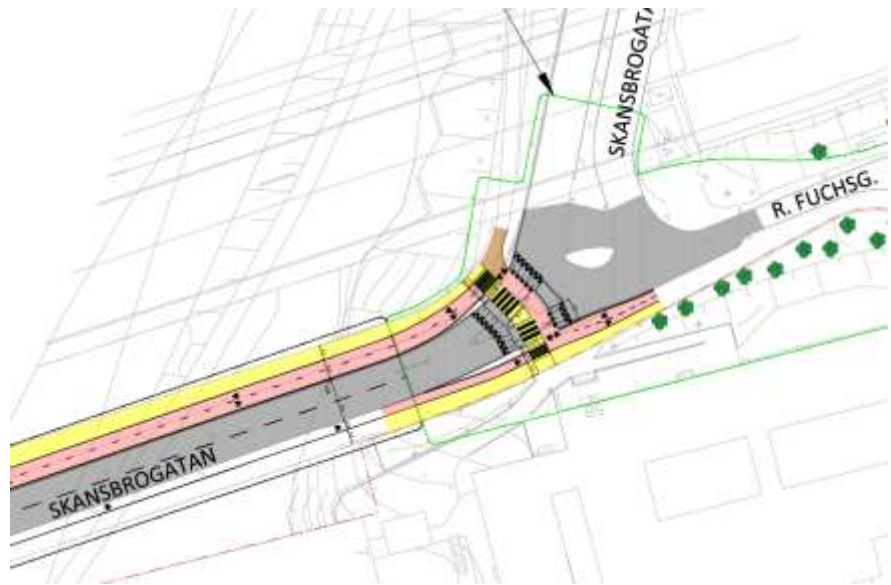
Dubbelriktad cykelbana på västra sidan

Befintlig dubbelriktad gång- och cykelbana på Skansbroarnas västra sida breddas i förslaget med ca 2 meter på merparten av sträckan genom att den överbredda körbanan smalnas av från ca 9 till 7 meter. Cykelbanan skulle därmed kunna få en bredd om 3,25 m intill en 3 m bred gångbana med en skyddsremsa på 0,3 m mot körbanan.

SKANSBROGATAN NORRUT - FÖRESLAGEN UTFORMNING



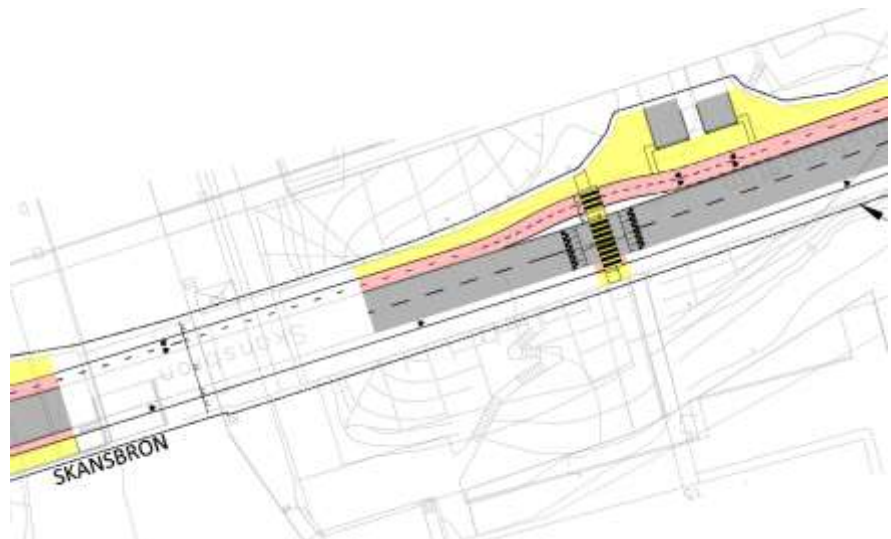
Figur 7. Ny sektion med breddad dubbelriktad cykelbana på Skansbrogatan



Figur 8. Ny lösning i rosa (cykelbana) och gult (gångbana) närmast Rutger Fuchsgatan

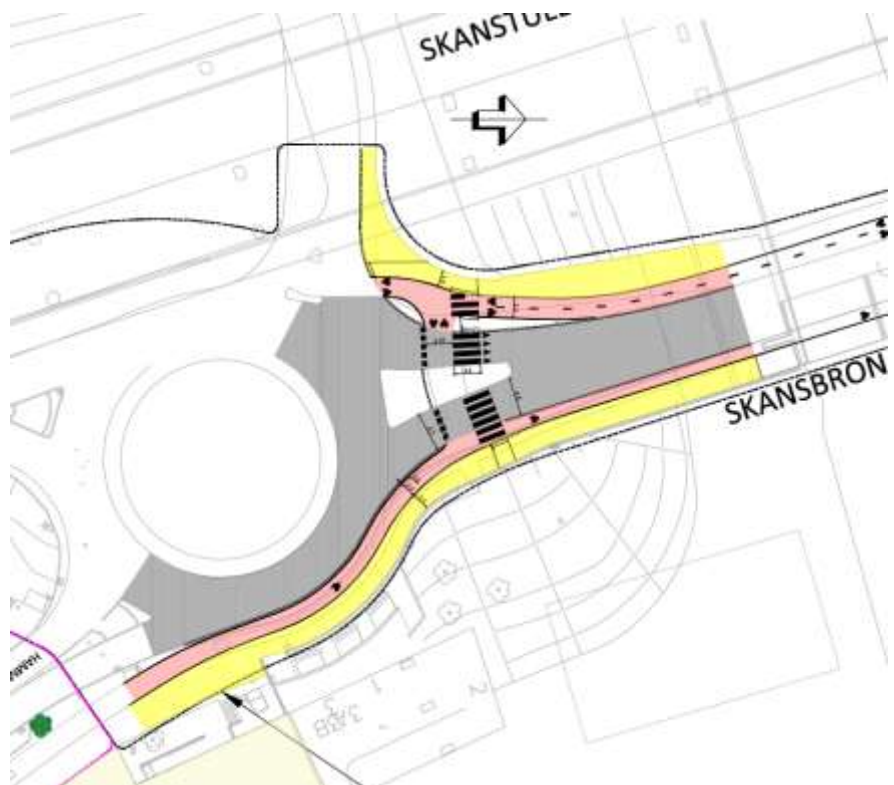
Cykelpassagen och övergångsstället på den västra sidan om Skansbrogatan rätas ut och görs genomgående förbi korsningen med Hammarby Slussväg. Körbanan på Hammarby Slussväg smalnas av närmast korsningen jämfört med idag.

Gång- och cykelbanan förbi den öppningsbara delen av Skansbron breddas ej eftersom körbanan är smalare här och gång- och cykelbanan lokalt har en acceptabel standard.



Figur 9. Ny lösning i rosa (cykelbana) och gult (gångbana) för korsningen med Hammarby Slussväg och Skansbron

Gång- och cykelbanan förbi cirkulationsplatsen på östra sidan mot Hammarby Sjöstad breddas med 1 meter genom att överyta tas från körbanan.



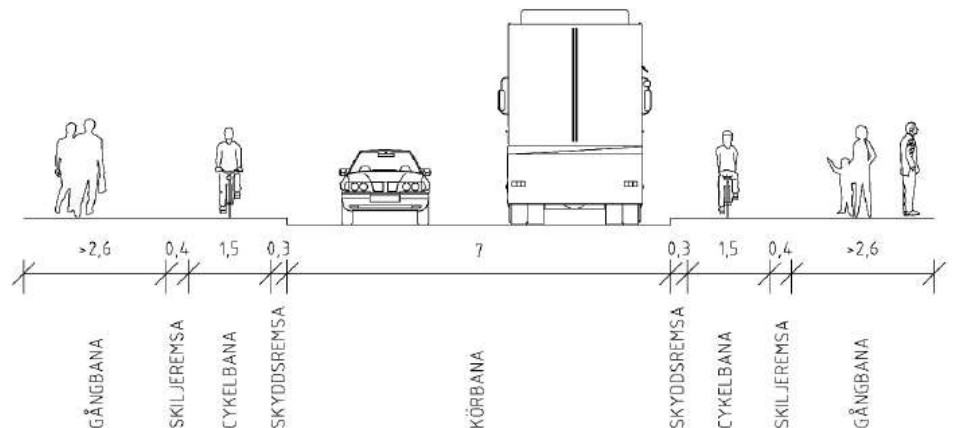
Figur 10. Ny lösning i rosa (cykelbana) och gult (gångbana) vid cirkulationsplatsen i korsningen med Sundstabacken

Väntyorna för gående och cyklister utökas i korsningspunkter och vid övergångsställena på sträckan. Övergångsställena över Skansbrogatan i korsningen med Hammarby Slussväg och vid Folksamhuset förses med hastighetsdämpande ramper.

Den östra sidan av Skansbron och Skansbrogatan berörs inte av förslaget annat än i korsningspunkterna där justeringar görs vid passagera. Dagens målade cykelbana på den östra sidan om bron kan behållas enkelriktad eller vid behov istället bli en renodlad gångbana genom justering av målning och skyltning.

Enkelriktade cykelbanor

Om cykelbanorna på respektive sida om Skansbroarna istället görs enkelriktade och körbanan smalnas av till 7 meter som i föregående alternativ skulle dessa kunna få en bredd på 1,5 meter med intilliggande gångbanor om ca 3 m. På detta sätt får cykelbanorna en bredd som uppfyller cykelplanens rekommendation för huvudstråk samtidigt som gångbanorna få en acceptabel standard.



Figur 11. Föreslagen sektion Skansbrogatan

Motsvarande åtgärder som föreslås i korsningspunkterna i alternativet med breddad dubbelriktad cykelbana på västra sidan kan genomföras även i alternativet med enkelriktade cykelbanor.

Avvägningar och konsekvenser

Båda de studerade alternativen bedöms få övervägande positiva konsekvenser och uppfylla projektmålen.

Väljs alternativet med enkelriktade cykelbanor kommer cyklister från Hammarbybacken som ska vidare norrut på huvudstråket mot Erikdalsbadet och Ringvägen att behöva byta sida två gånger. Detta gäller även för cyklister som ska från Hammarby Sjästad mot Rutger Fuchsgatan i alternativet med en breddad dubbelriktad cykelbana på den västra sidan om den enkelriktade cykelbanan på östra sidan istället görs om till en renodlad gångbana.

Dagens flödesfördelning av cyklister och fotgängare mellan sidorna talar för att bredda cykelbanan på den västra sidan och förbättra förutsättningarna för gående på den östra sidan. Att cykelbanan på östra sidan är enkelriktad förklarar en del av dagens fördelning mellan sidorna men inte hela. Det verkar därför finnas en större efterfrågan att cykla på den västra sidan.

Förslaget med enkelriktade cykelbanor innebär att båda sidorna om bron behöver byggas om vilket innebär att lösningen är betydligt mer kostsam än breddningen av den dubbelriktade cykelbanan på västra sidan.

Sammantaget bedöms förslaget med en breddning av gång- och cykelbanan på den västra sidan av Skansbron och Skansbrogatan ge störst positiva konsekvenser.

Detta alternativ bidrar till att framkomligheten för cyklister ökar genom att den breddade cykelbanan medger omkörning och att cykelpassagen förbi Hammarby Slussväg görs genomgående. Den nya cykelbanan får en standard enligt cykelplanens rekommendation för huvudstråk med höga flöden.

Vidare kommer konflikter mellan cyklister och gående att minska genom att gångbanan breddas upp och att väntytorna i korsningspunkterna utökas. Det kommer inte längre finnas samma risk att trafikantgrupperna behöver låna varandras ytor.

Trafiksäkerheten kommer i detta alternativ att förbättras genom att sikten förbättras vid gång- och cykelpassagen över Hammarby Slussväg och att tre passager för gående och cyklister längs sträckan får fartdämpande åtgärder. Stolpar kan placeras så att de inte längre utgör en trafiksäkerhetsrisk för cyklister.

Buss 74 som passerar sträckan kan få marginellt försämrad framkomlighet och komfort genom de planerade fartdämpande åtgärderna.

Om inget görs på sträckan kommer trängseln och konfliktsituationerna att öka eftersom gång- och cykelflödena förväntas öka när de sista etapperna av Hammarby Sjöstad byggs ut tillsammans med de planerade exploateringarna längs Hammarbyvägen och Hammarbybacken.

Den föreslagna lösningen med en breddad gång- och cykelbanan på den västra sidan av Skansbron och Skansbrogatan går att bygga vidare på i bägge riktningar. Kontoret avser att som nästa steg titta vidare på gång- och cykelbanan längs Hammarbybacken mellan Skansbron och Hammarbyvägen inom ramen för ett eget projekt.

Förslag till inriktning

Kontoret föreslår alternativet med en breddning av den västra gång- och cykelbanan som fortsatt inriktning för projektet. Denna lösning knyter bättre an till befintlig anslutande cykelinfrastruktur och fördelning av gång- och cykelflöden mellan sidorna samtidigt som den är betydligt mer kostnadseffektiv att genomföra.

Tidplan

Nedan redovisas en övergripande tidplan för åtgärderna. Efter inriktningsbeslut i april 2023 kan projektering av systemhandling utföras under 2023. Efter det följer framtagande av

förfrågningsunderlag och genomförandebeslut våren 2024. Upphandling av entreprenör sker under hösten 2024. Bedömd byggstart är våren 2025 med färdigställande sent samma år.

	2023	2024	2025
Inriktningsbeslut	X		
Systemhandling	X		
Genomförandebeslut		X	
Detaljprojektering		X	
Genomförande			X

Ekonomi

Projektets planeringsutgifter beräknas till 3,5 mnkr fram till genomförandebeslut. I planeringsutgiften ingår 1,3 mnkr som hittills har bokförts för utredning och intern tid. Projektets totala investeringsutgift uppskattas till cirka 16 mnkr. Bedömningen baseras på kalkyl utifrån framtagen programhandling. I utgiften ingår riskpåslag och indextillägg.

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

Projektet har för avsikt att söka statlig medfinansiering.

Driftkostnader

Projektet kommer medföra att gång- och cykelbaneytorna ökar jämfört med dagens situation. Driftkostnaderna förväntas öka något då större ytor medför ökade kostnader för barmarksrenhållning.

Projektet beräknas medföra ökade kapitalkostnader med sammanlagt cirka 1,0 mnkr per år från och med år 2026. Kapitalkostnaderna, som avser avskrivningar med en genomsnittlig preliminär avskrivningstid om cirka 20 år och intern ränta om 2,2 procent, minskar därefter successivt med gjorda avskrivningar.

Risk/Osäkerhet

De risker som identifierats i projektets inriktningsskede är framförallt kopplande till trafikkonsekvenser under byggtid. Trafikflödena längs sträckan är höga och entreprenaden kommer att påverka framkomligheten negativt. Denna risk kan reduceras genom kommunikationsinsatser och framtagande av en

produktionsplanering i planeringskedet med genomförande i etapper.

Specifikt för projektet är åtgärder i anslutning till underliggande brokonstruktion vilket kräver särskilt hänsynstagande. Teknisk lösning för att minimera risken för åverkan på brokonstruktionen studeras mer i detalj under system- och bygghandlingsskedet, exempelvis för att inte försämra bronns ytavrinning.

Slut