

Handläggare
Anders Hellström
08-508 26 089**Till**
Trafiknämnden
2025-11-13

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

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden beslutar att godkänna slutredovisning av projekt Skanstullsbron, breddning av gång- och cykelbanor, etapp 2.

Gunilla Glantz
FörvaltningschefPeter Granström
AvdelningschefJohan Johansson Vanhatalo
Enhetschef

Sammanfattning

Projektet omfattar Skanstullsbrons gång- och cykelbanor i norrgående riktning, från brofästet i söder och fram till 150 meter från korsningen med Ringvägen. Stråket trafikeras av ett stort antal cyklister och förbinder Södermalm med Gullmarsplan, Globenområdet och söderort. Trafikkontoret har genom att ta ett körfält i anspråk breddat norrgående gång- och cykelbana på Skanstullsbron från cirka 3,3 meter till 5,5 meter, i syfte att förbättra framkomligheten för gående och cyklister på sträckan.

Genomförandebeslut fattades av trafiknämnden 2022-06-09 till ett belopp om 13,4 mnkr i 2022-års prisnivå, vilket motsvarar 14 mnkr i löpande priser. Den totala utgiften för projektet blev 8,4 mnkr i 2022 års prisnivå, vilket motsvarar 8,5 mnkr i löpande priser. Att utgiften blev lägre än vad som uppskattades i genomförandebeslutet beror på att risken för kostnadsökningar avseende material och utförande inte föll ut.

Introduktion till projektet

Bakgrund

Skanstullsbron förbinder Södermalm med Gullmarsplan, Globenområdet och söderort. Utrymmet för gående och cyklister var tidigare trångt, med beaktande att sträckan före ombyggnationen passerades av 6 500 cyklister per dag i norrgående riktning. Trafik- och renhållningsnämnden fattade 2014-02-07 inriktningsbeslut för utbyggnad av pendelstråk på ett flertal platser. Ombyggnad av Skanstullsbron i både norr- och södergående riktning var en av deåtgärder som föreslogs i inriktningsbeslutet. Utgiften för ombyggnad av båda gc-banorna uppskattades till 17 mnkr i löpande priser (Dnr T2012-313-056000). Breddning i södergående riktning utfördes 2014 till 2015 till en utgift om 2,3 mnkr i löpande priser. Genomförandebeslut för gång- och cykelbanan i norrgående riktning fattades av trafikinämnden 2022-06-09 till ett belopp om 14 mnkr i löpande priser (Dnr T2022-01136).



Figur 1. Översiktskarta över del av Södermalm och Hammarby Sjöstad. Projektområdet i bildens mitt är utmarkerat i rosa.

Mål och syfte

Målet med projektet har varit att bredda befintlig gång- och cykelbana på Skanstullsbron i norrgående riktning, för att uppnå ett breddmått enligt gång- och cykelplanen. Syfte med projektet har varit att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten för gående och cyklister på sträckan.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret.

Genomförd åtgärd

Projektets innehåll

På Skanstullsbron har ett av tre körfält i norrgående riktning tagits i anspråk för att möjliggöra breddning av gång- och cykelbana från 3,3 meter till 5,5 meter. Norr om bron har cykel- och gångbanans bredd anpassats för att ansluta mot befintliga bredder. Norr om bron har befintliga körfält behållits fram till korsningen med Ringvägen. Barriärelement har använts för att uppnå en säkrare separering mellan cyklister och fordonstrafik (se figur 5). Ny asfaltsbeläggning har utförts på gång- och cykelbanan och separering mellan gående och cyklister har genomförts med målad vägmarkering. Befintligt kollektivtrafikkörfält har breddats något för att förbättra framkomligheten för bussarna.



Figur 2. Fotografi som visar Skanstullsbrons östra gång- och cykelbana i riktning norrut, före ombyggnation. Gångbana har en bredd om 1,3 meter och cykelbana 2 meter.



Figur 3. Fotografi som visar Skanstullsbrons östra gång- och cykelbana i riktning norrut, efter ombyggnation. Gångbana har breddats till 2 meter och cykelbana till 3,25 meter.



Figur 4. Fotografi som visar Skanstullsbrons östra gång- och cykelbana i riktning söderut, före ombyggnation. Gångbanans bredd är 1,3 meter och cykelbanas 2 meter.



Figur 5. Fotografi som visar Skanstullsbrons östra gång- och cykelbana i riktning söderut, efter ombyggnation. Gångbanans bredd är 2,2 meter och cykelbanans 3,25 meter, cyklister separeras från fordonstrafiken med barriärelement.



Figur 6. Fotografi som visar Skanstullsbrons östra körbana i riktning söderut, före ombyggnation. Körbanan är uppdelad i tre körfält, varav ett för kollektivtrafik.

Trafikkontoret
Infrastruktur

Fleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 26 089
Växel 08-508 27 200
anders.c.hellstrom@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
start.stockholm



Figur 7. Fotografi som visar Skanstullsbrons östra körbana i riktning söderut, efter ombyggnation. Körbanan är uppdelad i två något breddade körfält, varav ett för kollektivtrafik.



Figur 8. Fotografi som visar sträckan norr om Skanstullsbron mot Ringvägen, före ombyggnad. De tre körfälten från bron fortsätter förbi angöring till fastigheter.



Figur 9. Fotografi som visar sträckan norr om Skanstullsbron mot Ringvägen, efter ombyggnad. De två körfälten från bron breddar upp till tre vid korsningen med Ringvägen. Angöring till fastigheter är kvar.

Trafikkontoret
Infrastruktur

Fleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 26 089
Växel 08-508 27 200
anders.c.hellstrom@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
start.stockholm

Måluppfyllelse och konsekvenser

De åtgärder kontoret genomfört har förbättrat trafiksäkerhet och tillgänglighet för cyklister och gående, genom att gång- och cykelbanan breddats längs en tidigare trång passage över Skanstullsbron. På sträcka utför kontoret kontinuerlig mätning av antalet förbipasserande cyklister. Trenden är antalet cyklister ökat

något efter ombyggnaden. Eftersom utformningen av korsningen med Ringvägen är oförändrad påverkas inte fordonstrafiken på annat sätt än att köerna blir något längre i det kvarvarande körfältet.

Tidplan och genomförande

Tidplan

Projektets planerade åtgärder har genomförts enligt tidplanen i genomförandebeslutet.

Produktion och trafik under byggtiden

Genomförandet av entreprenaden har fortlöpt enligt plan.

Intressenthantering och kommunikation

Inför entreprenadstart informerade kontoret närliggande fastighetsägare om de kommande arbetena och gav dem kontinuerligt uppdaterad information under hela projektet. Kontoret har även kontinuerligt uppdaterat projektets innehållssida på Stockholm växer.

Ekonomi och finansiering

Investering

I kalkylen som låg till grund för genomförandebeslutet beräknades projektets totala utgifter uppgå till ca 13,4 mnkr i 2022 års prisnivå vilket motsvarar 14 mnkr i löpande priser. Investeringsutgiften för projektet blev 8,4 mnkr i 2022 års prisnivå, vilket motsvarar 8,5 mnkr i löpande priser.

I nedanstående tabell redovisas projektet ekonomi i genomförandebeslutets prisnivå 2022.

Fast prisnivå	Beslutat belopp (mnkr)	Utfall i 2022-års prisnivå (mnkr)	Avvikelse (mnkr)
Utredning och projektering	0,9	0,5	-0,4
Byggaktörsutgifter inkl. byggledning och risk	4,9	0,8	-4,1
Entreprenad	7,6	7,1	-0,5
Summa utgifter	13,4	8,4	-5,0
Netto	13,4	8,4	-5,0

I tabellen nedan är beslutat belopp angivet i 2022-års prisnivå, inklusive ett indexpåslag med antagande om prisutveckling under projektets kommande genomförande. Projektets utfall i löpande

priser blev 8,5 mnkr brutto, vilket är 5,5 mnkr lägre än det beslutade beloppet.

Löpande prisnivå	Beslutat belopp (mnkr)	Utfall löpande priser (mnkr)	Avvikelse (mnkr)
Utredning och projektering	0,9	0,5	-0,4
Byggaktörsutgifter inkl. byggledning och risk	4,9	0,7	-4,2
Entreprenad	7,6	7,3	-0,3
Index	0,6	0	-0,6
Summa utgifter	14,0	8,5	-5,5
Netto	14,0	8,5	-5,5

Kommentar till projektets utgifter

Nedan följer förklaringar till projektets ekonomi. Samtliga avvikelser är angivna i det penningvärde som gällde då genomförandebeslutet fattades (2022), det vill säga fasta priser.

Projektering & utredning

Utgifter för utredning och projektering blev lägre än beräknat då stor del av projekteringen från den föregående ombyggnationen av södergående gång- och cykelbanor på Skanstullsbron kunde användas i projektet. Avvikelsen jämfört med genomförandebeslutet blev minus 0,4 mnkr.

Byggaktörsutgifter inkl. byggledning och risk

Byggaktörsutgifterna blev lägre än beräknat. Detta beror i huvudsak på att projektet hade en förhållandevis stor riskpost för kostnadsökningar. Denna risk föll inte ut, avvikelsen jämfört med genomförandebeslutet blev minus 4,1 mnkr.

Entreprenad

Utfallet blev 0,5 mnkr lägre än beräknat belopp i beslutet.

Kostnader för drift och underhåll

Kontoret bedömer att nämndens driftkostnader efter genomfört projekt ökar marginellt till följd av att cykelbanornas yta ökar; dessa är generellt sett lite dyrare att drifva än körbanor för motorfordon.

Projektet beräknas medföra ökade kapitalkostnader med sammanlagt cirka 0,7 mnkr från och med år 2025.

Kapitalkostnaderna som avser avskrivningar med en preliminär genomsnittlig avskrivningstid om 20 år och intern ränta om 2,8 procent minskar därefter successivt med gjorda avskrivningar.

Projektet har inga ej aktiverbara utgifter.

Risk/Osäkerhet

Inför genomförandebeslutet identifierades risker avseende förseningar beroende på leveranstider för betongbarriärer och komplext utförande på grund av sämre bärighet för arbetsmaskiner på brons gång- och cykelbana. Avsatta medel i kalkyl för arbete med mindre maskiner var tillräckliga varför inga riskmedel har behövt användas. Betongbarriärer beställdes genom befintliga ramavtal direkt efter att genomförandebeslutet fattades, produktionsstarten blev därför inte försenad.

Slut