



Kontaktperson  
Åsa Larsson  
Gatuavdelningen  
Teknik  
Telefon: 08-508 266 31  
asa.larsson@tk.stockholm.se

Till  
Trafiknämnden 2006-01-24

## Byte av kantbalk och räcke på Skanstullsbron

### Genomförandebeslut

### Förslag till beslut

1. Trafiknämnden beslutar att uppdra åt kontoret att genomföra entreprenadarbeten på Skanstullsbron samt ge förvaltningschefen i uppdrag att fatta tilldelningsbeslut och teckna avtal med utsedd entreprenör.

Per Aronson

Göran Gahm

Michael Åhström

### Sammanfattning

Trafikkontorets löpande inspektioner ligger till grund för de underhållsåtgärder som planeras för Stockholms broar, stödmurar och kajer.

Skanstullsbrons östra kantbalk, del av gång- och cykelbanan och tillhörande skyddsräcke är i så dåligt skick att de inom kort inte längre kommer att uppfylla samhällets krav på betryggande säkerhet. Kontoret har därför bedömt att reparation bör utföras under 2006. I samband med reparationen kommer säkerheten för gång- och cykeltrafikanterna att uppgraderas genom att befintligt räcke byts ut mot ett nytt som uppfyller nu gällande normer.

Kontoret har behov av att upphandla en entreprenör för att utföra planerade reparations- och underhållsarbeten på Skanstullsbron. Beställningssumman är bedömd till 6 mnkr.

---

Bilaga 1: Trafikanordningsplan vid norra brofästet

Bilaga 2: Trafikanordningsplan vid södra brofästet

Trafikkontoret föreslår att Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att genomföra reparationsentreprenaden och ge förvaltningschefen i uppdrag att fatta tilldelningsbeslut och teckna avtal med utsedd entreprenör.

## Bakgrund

Den 570 m långa Skanstullsbrons östra gång- och cykelbanan är byggd som en från bron utstickande konsol (i princip som en fönsterbräda) i ett relativt smäckert konstruktionsutförande, belägen som högst ca 30 m ovanför marknivå. Betongen i östra kantbalken är skadad genom att klorider från tösaltning har trängt in till armeringsjärnen. Detta har en starkt nedbrytande effekt på betongen och dess förmåga att skydda armeringen från korrosion har kraftigt minskat. Om armeringen tillåts att korrodera (rosta) för mycket riskerar konstruktionens bärförmåga och skyddsräckets infästning att äventyras.

Det räcke som idag finns längs Skanstullsbrons östra kantbalk är i hög utsträckning drabbat av korrosion. Därutöver uppfyller inte räcket de krav som nu gällande normer ställer. Räcket är för lågt för att sitta längs en cykelbana på bro och saknar dessutom skydd mot från bron nedfallande föremål eller stänk. Under den mycket höga Skanstullsbron finns tvärbanan, farleden till Hammarby sluss, upplagsplatser, byggnader och vägar. Längs en lång sträcka parallellt med kantbalken löper dessutom nybyggda gång- och cykelbanor nedanför bron. Idag föreligger således en fara att fordon eller människor som vistas under bron träffas av snö/is eller stänk. Ett nytt högre räcke försett med stänkskydd behöver därför monteras längs hela bron.

Av anledningar ovan ser Trafikkontoret det mycket angeläget att åtgärderna utförs snarast. Nedbrytningen av betongen i kantbalken och gång- och cykelbanan accelererar med tiden och innebär att även omfattningen av reparationsbehovet ökar med tiden. Därtill kommer den säkerhetsrisk som en upprätt gång- och cykelbanekonsol på 30 m höjd innebär.

## Analys och konsekvenser/Trafikkontorets synpunkter

### *Tidplanering*

Arbetena är planerat att utföras under perioden april – oktober 2006 då detta är arbeten som inte låter sig göras under vintertid.

En parameter som kontoret tagit hänsyn till är de reparationsarbeten kontoret, under åren 2007-2010 kommer att utföra i Söderledstunneln. Under dessa perioder (sommarmånaderna) kommer Söderledstunnelns ena

tunnelrör att stängas helt varför det under 2007-2010 inte är möjligt att utföra arbeten på Skanstullsbron då del av de trafikanter som normalt färdas genom Söderledstunneln bedöms välja att åka ytvägnätet via Skanstullsbron istället.

Kantbalksbytet kan heller inte skjutas upp till år 2011 eftersom risken då är stor att betongen brutits ned i sådan omfattning att entreprenaden blir mer omfattande med större trafikstörningar som följd. Trafikkontoret bedömer därtill att gång- och cykelbanan med en accelererad nedbrytning, inte kommer att uppfylla samhällets krav på betryggande säkerhet fram till 2011.

### ***Trafikpåverkan och framkomlighet***

Skanstullsbron består av tre norrgående och tre södergående körfält, varav ett i varje riktning är kollektivkörfält. Vid period för arbetenas bedrivande kommer två norrgående körfält stängas för ordinarie trafik då dessa kommer nyttjas av byggtrafik respektive gång- och cykeltrafikanter.

Ett södergående körfält byter tillfälligt riktning till förmån för det norrgående kollektivkörfältet. En konsekvens av detta är att bussar kommer in under trängselportalerna från ”fel håll”. Då det enbart är bussar som tillåts trafikera detta körfält och bussar inte omfattas av trängselskatten bedömer kontoret att lösningen är genomförbar. Kontoret tror heller inte att risken för att detta körfält skall nyttjas av smittrafik är särskilt stor. Dels utgörs kollektivkörfältet in mot stan av en fälla av höga barriärelement över hela bron (ca 570 m) i vilken vanliga bilister knappast torde ge sig in. Dels gör den bilist som kör in i kollektivkörfältet en lagvidrighet enbart genom att köra där.

Ett körfält tas i anspråk för gång- och cykeltrafikanter in mot stan. Uppgifter från Stockholmsforsökets hemsida visar på som mest 500 cyklar per timme i riktning in mot stan från mätningar under oktober 2005. Det är ett högt värde och då är oktober inte ens den cykeltätaste månaden. En bedömning är att antalet cyklister kommer öka under försöksperioden varför den tillfälliga trafiklösningen måste innehålla ett mot stan enkelriktat körfält för cyklister. Att dubbelrikta cykeltrafiken på motstående sidas gång- och cykelbana är inte en genomförbar lösning. Det är inte heller möjligt att ta omhand så många cyklister på ”fel” sida i området Götgatan-Ringvägen.

Särskilda kollektivkörfält kommer hela tiden att finnas liksom separat gång- och cykelbana, vilket går helt i linje med de prioriteringar som Staden arbetar med.

### ***Trängselskatteförsöket***

Entreprenadarbetena kommer att pågå under perioden för Stockholms trängselskatteförsök.

Trafikintensiteten på Skanstullsbron är i normalfallet ca 1200 fordon per timme och kommer att vara lägre under försöksperioden (600 fordon per timme registrerade 9 januari). Ett körfält ger därför tillräcklig kapacitet och trafikflödena påverkas inte. Kontoret gör bedömningen att trängselskatteförsöket inte påverkas av arbeten på Skanstullsbron.

Den tillfälliga trafiklösningen innebär att linjebussarna in mot stan kör från ”fel håll” under portalerna. Inga andra fordon är tillåtna i detta körfält och den aktuella filen är även inhägnad av betongbarriärer. Kontoret gör bedömningen att risken för att otillåten trafik kör i fältet i syfte att skattesmita är mycket liten.

Den tillfälliga trafiklösningen eller reparationsarbetena innebär inte något ingrepp i portaler, kameror, registreringsutrustning eller kablar. Den tekniska utrustningen för trängselskatteförsöket påverkas alltså inte

### ***Miljöpåverkan***

Vid upphandling och vid genomförandet av entreprenadarbetena kommer Trafikkontorets och Stockholms stad krav för att begränsa miljöpåverkan att beaktas. Dessa krav finns inarbetade i de dokument för upphandling och avtalsskrivning som används och kommer således att vara ett kontraktsvillkor genom hela entreprenaden.

### ***Upphandling***

Trafikkontoret planerar att genomföra upphandlingen som en förenklad upphandling med annonsering i anbudsjournalen då värdet av upphandlingen underskrider tröskelvärdet enligt lagen om offentlig upphandling. Kontraktets beställningssumma är bedömd till 6 mnkr. Det ekonomiskt mest fördelaktiga anbudet kommer att antas.

### **Trafikkontorets förslag**

Trafikkontoret föreslår att Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att genomföra reparationsentreprenaden under redovisade förutsättningar och ge förvaltningschefen i uppdrag att fatta tilldelningsbeslut och teckna avtal med utsedd entreprenör.

**SLUT**