

Handläggare

Erik Hammarström
08-508 26 025

Till

Trafiknämnden
2024-06-13

Breddning av gång- och cykelbana på Skansbron. Genomförandebeslut

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande av projekt Breddning av gång- och cykelbana på Skansbron till en investeringsutgift om 29 mnkr.
2. Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att genomföra upphandlingar samt teckna avtal inom ramen för föreliggande genomförandebeslut.

Gunilla Glantz
Förvaltningschef

Sara Bergendorff
Avdelningschef

Kristofer Rogers
Biträdande enhetschef

Sammanfattning

Skansbron är en viktig och välanvänd koppling mellan Södermalm och Hammarby Sjöstad vidare mot Skärmarbrink och Hammarbyhöjden. Gång- och cykelbanorna är inte tillräckligt breda för att hantera de höga flöden som passerar och samtidigt är körbanan bredare än vad som behövs för motorfordonstrafiken. I korsningarna längs sträckan är sikten dålig och ytorna för fotgängare och cyklister att vänta på inför passage underdimensionerade. Detta leder till att 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. På den berörda ytan längs den norra bron åtgärdas tätskiktet för att minska risken för skador i beläggningsen i gång- och cykelbanan. I korsningarna förses gång- och cykelpassagerna med hastighetsdämpande åtgärder och väjning för motorfordonstrafiken. I samband med detta kan även väntytorna för gående och cyklister utökas och stolpar flyttas bort från cykelbanan. Befintlig gång- och cykelbana på östra sidan om Skansbroarna görs om till en renodlad gångbana.

Kontoret beräknar att genomförandet ska kunna ske i sin helhet under 2025. De risker som finns är främst kopplade till hantering av trafik under byggtid vilket har studerats genom framtagande av förslag till skedesplaner för genomförandet.

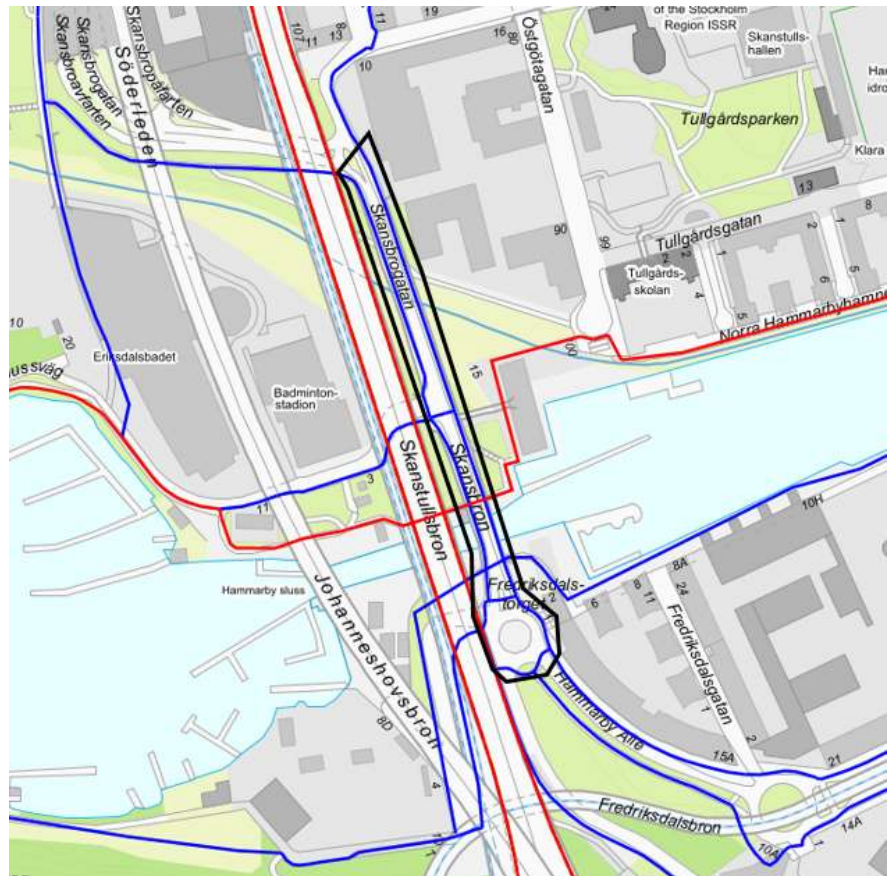
Kontoret föreslår att trafiknämnden beslutar om genomförande av projekt *Breddning av gång- och cykelbana på Skansbron* till en investeringsutgift av 29 mnkr.

Introduktion till projektet

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 som är ca 400 meter lång är ett utpekat huvudcykelstråk i stadens cykelplan och samlar ihop två huvudstråk söderifrån och två norrifrån. Det är en välanvänd koppling för samtliga trafikslag mellan Södermalm och Hammarby Sjästad vidare mot Skärmarbrink och Hammarbyhöjden och får en ännu viktigare funktion i framtiden på grund av ett antal pågående och planerade exploateringsprojekt söder om projektområdet. Trots detta är ytorna för gång- och cykeltrafiken på Skansbron och Skansbrogatan underdimensionerade samtidigt som körfältsbredden är överdimensionerad. Detta leder till att cyklister och gående tvingas att låna av varandras ytor vid möten. Vidare är korsningspunkterna längs gång- och cykelbanan bristfälligt utformade med smala bredder och tvära svängar inför passage över körbanan med dålig sikt.

Söder om projektområdet på Hammarbybacken finns planer att bredda gång- och cykelstråket som är förlagt på västra sidan inom ramen för ett eget nystartat projekt på trafikkontoret och ett angränsande exploateringsprojekt.



Figur 1. Projektets avgränsning markerat i svart. Huvudcykelstråk i blått och primära stråk i rött.

Trafiknämnden fattade ett inriktningsbeslut för projektet 2023-04-20. I samband med beslutet fick kontoret i uppdrag av nämnden att göra om den målade cykelbanan på östra sidan Skansbron och Skansbrogatan till en renodlad gångbana.

Mål och syfte

Syftet med projektet är att få fler att välja att gå och cykla på sträckan.

Målet är att öka framkomligheten på sträckan och trafiksäkerheten i korsningspunkterna för både cyklister och gående.

Projektet utgår från inriktningen i Stockholms cykelplan respektive trafiksäkerhetsprogram.

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.



Figur 2. Kartbild över befintlig cykellösning

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 körbanor på två brokonstruktioner som tillsammans kallas för Skansbroarna. Den södra Skansbron har även en öppningsbar del.



Figur 3. 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.

På sträckans östra sida finns en gångbana och en intelligande cykelbana enkelriktad norrut, avskilda från varandra med målad linje.



Figur 4. 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.

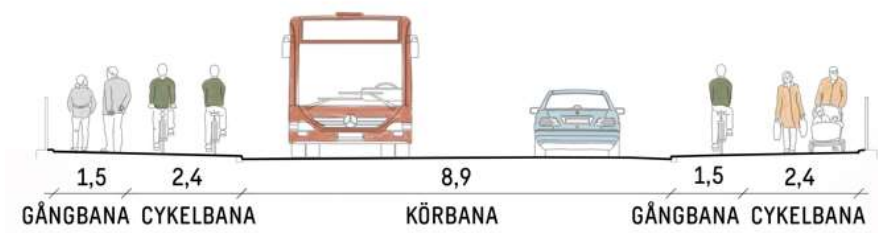


Figur 5. Utblick söderut mot Skansbrogatans korsning med Sundstabacken

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 får cyklister färdas i blandtrafik.

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.

NORRA SKANSBRON - BEFINTLIG SITUATION



Figur 6. Befintlig sektion Skansbrogatan

Längs gång- och cykelbanan på norra Skansbrons västra sida förekommer blåsbildning i beläggningen. Detta syns genom bubblor och små kratrar i asfalten. Blåsorna har uppstått på grund av att tätskiktet har släppt från underliggande konstruktionsbetong. Mellan gångbanan och cykelbanan har det även uppstått sättningar i beläggningen som antas bero på kraftiga variationer i beläggningsuppbyggnadens tjocklek.



Figur 7. Skador i belägningen i form av blåsor på den norra Skansbron och längsgående sänka intill separeringslinjen mellan gång- och cykelbana.

Ärendets beredning

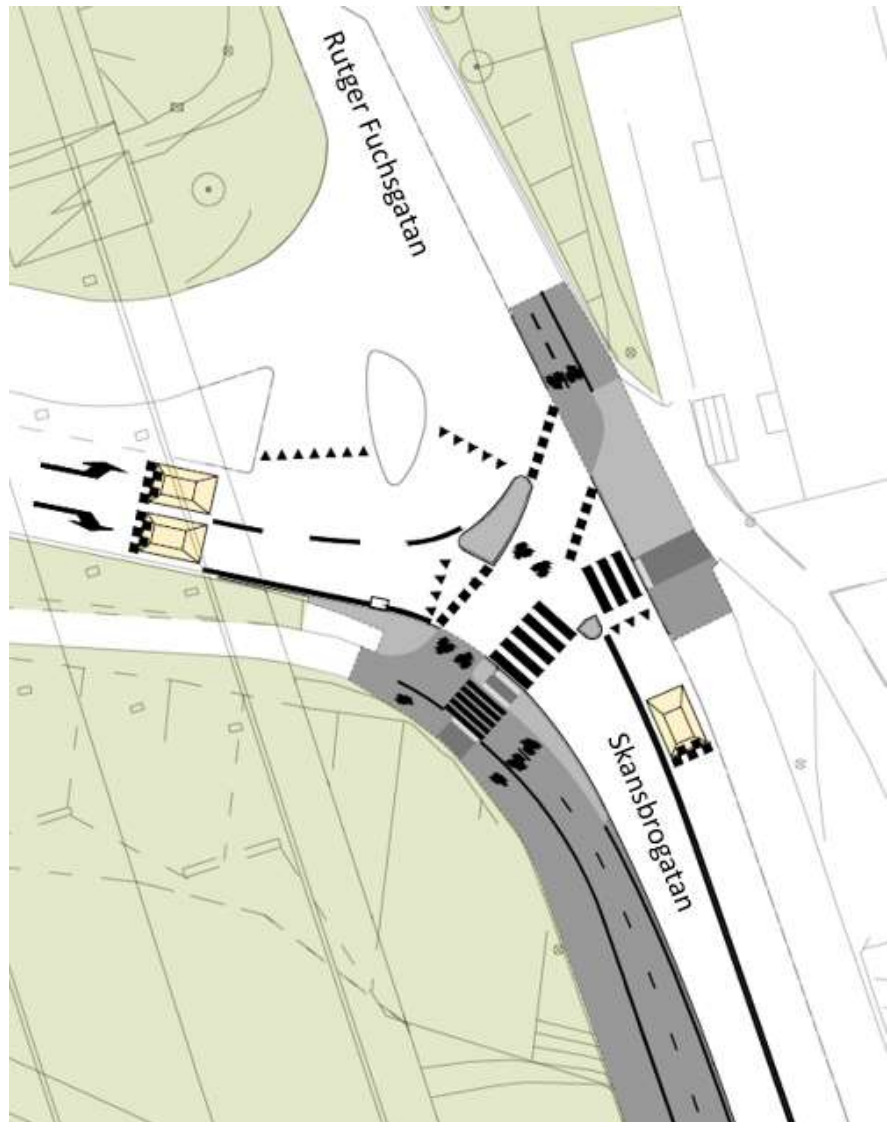
Ärendet har beretts inom trafikkontoret samt i dialog med trafikförvaltningen, Stockholms Hamnar och ledningsdragande bolag.

Åtgärdsförslag

Projektets innehåll

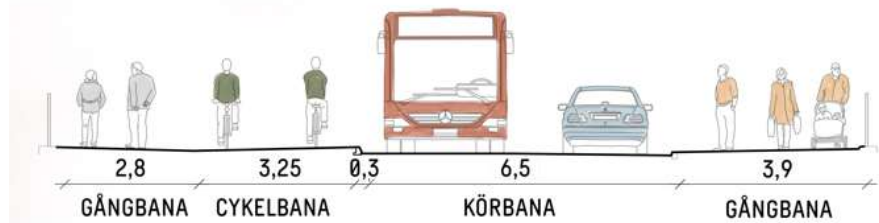
Längst norrut i projektområdet där Skansbrogatan möter Rutger Fuchsgatan föreslår kontoret att övergångsstället och cykelpassagen tvärs Skansbrogatan får en ny utformning. Cykelpassagen vinklas för att öka genheten för cyklister och motorfordon får väjningsplikt mot gående och cyklister från båda håll. Väntyorna för cyklister och gående utökas vid passagen och gångbanan får lokalt en

beläggning med betongplattor för att tydliggöra separeringen mot cykelbanan i korsningen. Vidare tillgänglighetsanpassas övergångsstället.

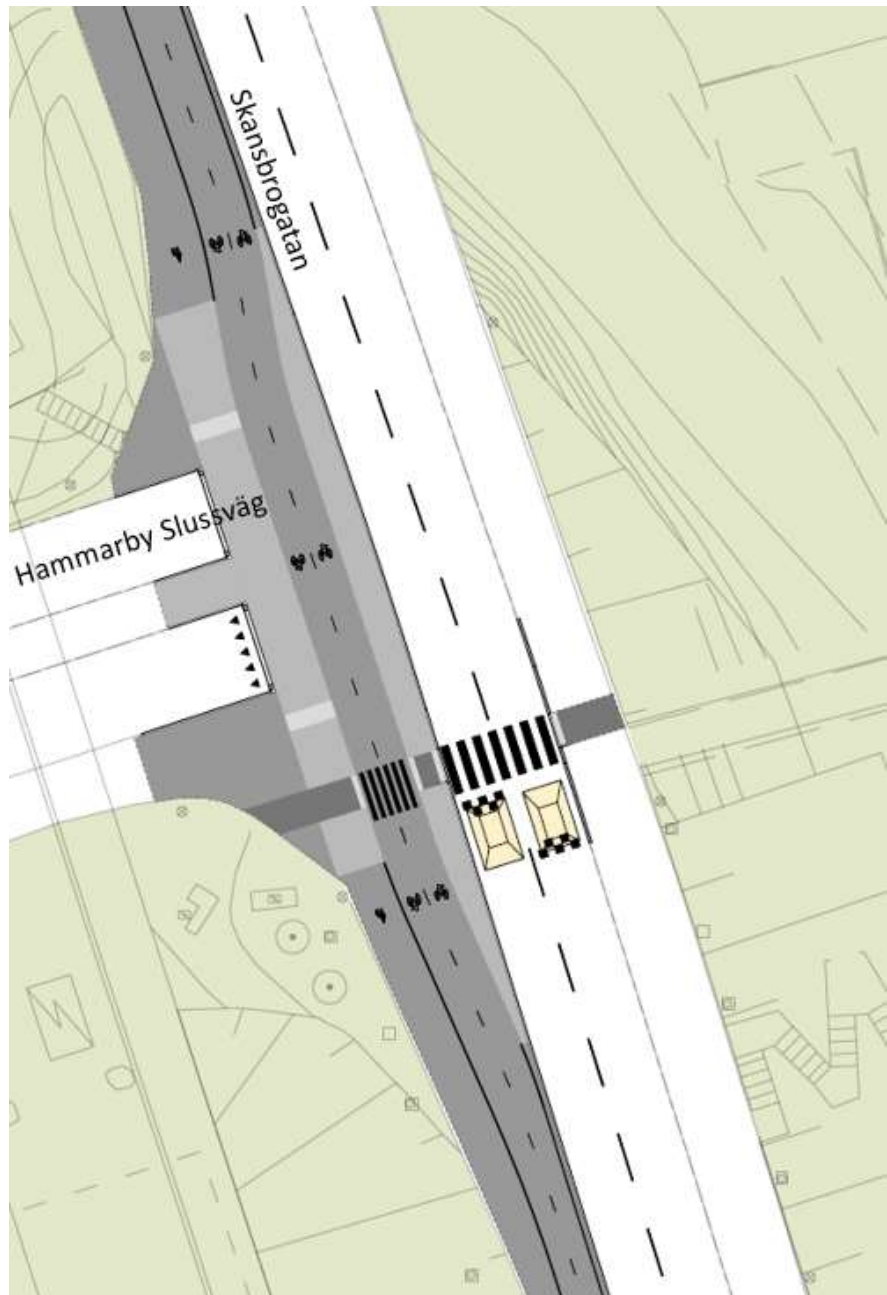


Figur 8. Föreslagen lösning i korsningen Skansbrogatan/Rutger Fuchsgatan. Grå färg markerar ytor som byggs om.

På den norra Skansbron breddas den västra gång- och cykelbanan från 3,9 m till 6,3 m på merparten av sträckan. Den enkelriktade cykelbanan norrut på östra sidan tas bort och görs om och blir en del av gångbanan. På detta sätt kan gångytan utökas från 2,4 till 3,9 m. I övrigt påverkas inte den östra sidan förutom lokalt i korsningspunkterna.

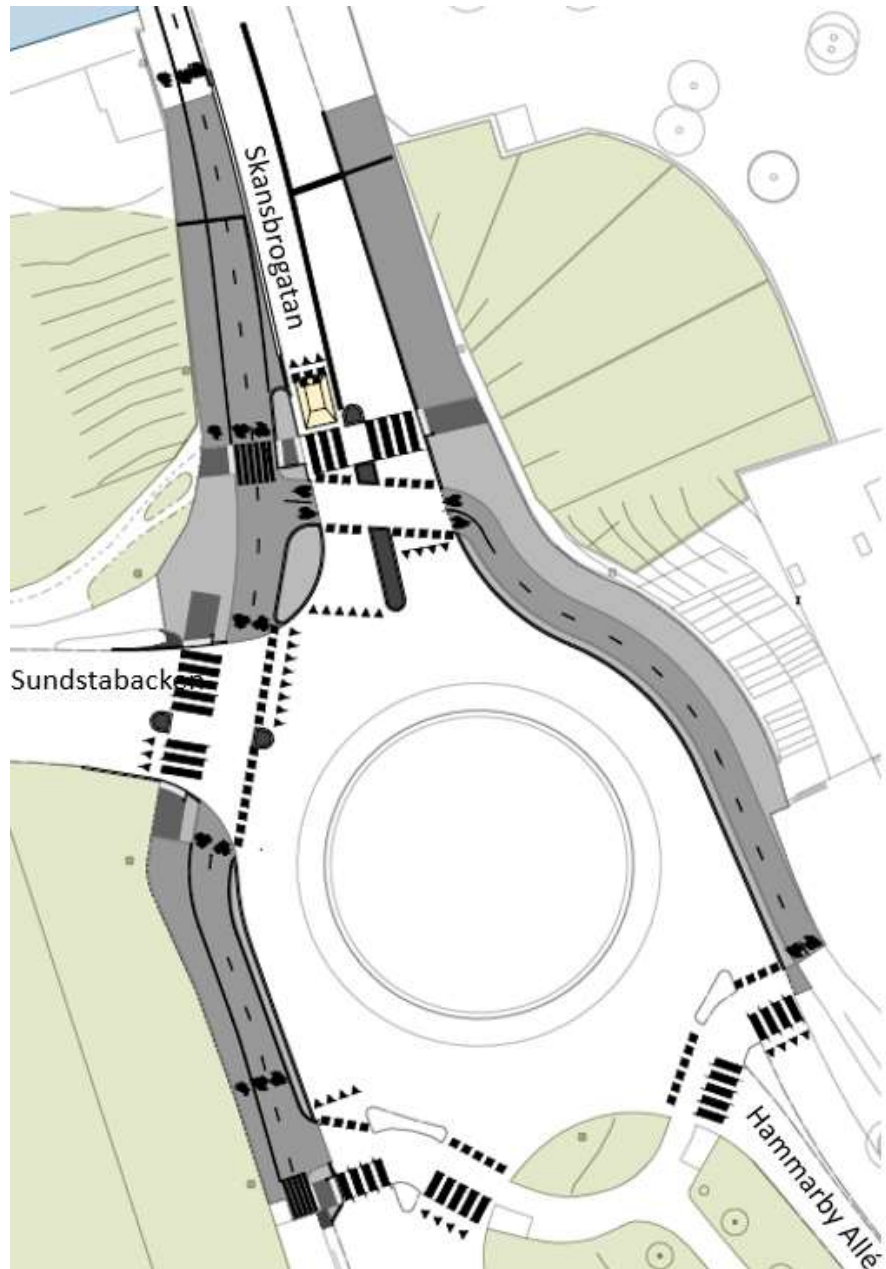
NORRA SKANSBRON - NY UTFORMNING*Figur 9. Ny sektion norra Skansbron*

Gång- och cykelpassagen över Hammarby Slussväg ungefär mitt på sträckan byggs om till en genomgående gång- och cykelbana med en tydlig visuell och fysisk separering där motorfordon genom utformningen måste väja för gående och cyklister. Lösningen innebär att dragningen av gång- och cykelbanan kan göras betydligt rätare än idag. Övergångsstället tvärs Skansbrogatan i korsningen förses med hastighetsdämpande åtgärder och tillgänglighetsanpassas. Gångytorna i korsningen förses med en beläggning av betongplattor för att förtydliga separeringen mot cykelbanan.



Figur 10. Föreslagen lösning i korsningen Skansbrogatan/Hammarby Slussväg Grå färg markerar ytor som byggs om.

På delen förbi den öppningsbara Skansbron föreslår kontoret inga åtgärder eftersom det inte finns någon överbredd att ta av från körbanan och en breddning av bron skulle vara tekniskt komplicerad och väldigt kostnadsdrivande.



Figur 11. Föreslagen lösning för cirkulationsplatsen i korsningen Skansbrogatan/Sundstabacken/Hammarbybacken/Hammarby Allé. Grå färg markerar ytor som byggs om.

I cirkulationsplatsen längst söderut i projektområdet byggs passagerna över Skansbrogatan och Sundstabacken om med större väntytor för gående och cyklister. Cykelpassagerna på norra och södra sidan om cirkulationen vinklas för att öka genheten för cyklister och motorfordonstrafiken regleras med väjningsplikt. I anslutningen norrifrån där körspåret för motorfordon mot cirkulationen är relativt rakt anläggs ett farthinder inför cirkulationsplatsen. Gång- och cykelbanan breddas med ca 2 m till totalt 5,75 m på den östra sidan om cirkulationsplatsen. På den västra sidan breddas gång- och cykelbanan med ca 1,5 m till totalt

5,1 m samtidigt som den rätas upp i anslutningen till Sundstabacken jämför med idag.

Förslaget ligger i linje med den planerade breddningen av gång- och cykelbanan längs Hammarbybacken direkt söder om projektområdet.



Figur 12. Perspektiv över föreslagen lösning i korsningen Skansbrogatan/Hammarby Slussväg

Avvägningar

Under systemhandlingsprojekteringen har det framkommit att tätskiktet på norra Skansbrons västra sida var i sämre skick än förväntat. Det föreligger inga akuta problem för konstruktionen, men blåbildningen som förekommer lokalt på den västra sidan leder till en sämre komfort för gående och cyklister genom bubblor, sättningar och håligheter i beläggningen. Generellt har den norra bron ett gammalt tätskikt som har ett behov av att åtgärdas inom en 10-års period. I och med förslaget att bredda den västra sidans gång- och cykelbana ser kontoret att det är motiverat att åtgärda tätskiktet på denna del samtidigt, för att slippa bygga om samma sträcka flera gånger och på så sätt minska kommande trafikstörningar. Tätskiktet på övriga delar hanteras inom ordinarie underhållsplan.

Cyklister som ska från Hammarby Sjöstad norrut mot Rutger Fuchsgatan behöver byta sida två gånger när den enkelriktade cykelbanan på östra sidan av Skansbroarna görs om till en renodlad gångbana. För att mildra de negativa konsekvenserna av detta byggs passagera över Skansbrogatan om. Genom att dessa hastighetssäkras, förses med generösa väntytor och vinklas upp samtidigt som motorfordonstrafiken tvingas väja för korsande cyklister bedöms lösningen få en acceptabel standard. De positiva

effekterna för det stora flödet av gående på östra sidan bedöms överväga denna försämring för cyklister.

Projektets anslutning till korsningen Skansbrogatan/Rutger Fuchsgatan i norr är oförändrad från inriktningsbeslutet. De cyklister som ska vidare mot Rutger Fuchsgatan behöver först korsa Skansbrogatan och leds sedan via en smal cykelbana på östra sidan ut i blandtrafik. Anledningen till att detta projekt inte bygger om korsningen och anslutningen i sin helhet är att cykellösningen vidare norrut på Rutger Fuchsgatan behöver studeras vidare. Det finns bland annat tekniska förutsättningar som behöver undersökas i förhållande till den slänt och elcentral på västra sidan av denna sträcka. Dessa frågor kommer att hanteras inom ramen för ett eventuellt framtida projekt.

Projektet har gjort avvägningen att utöka omfattningen något söderut på cirkulationsplatsens västra sida. Efter detaljstudier av körspåren för motorfordonstrafiken har projektet sett att det finns en överyta i körbanan vilket innebär att gång- och cykelbanan kan breddas även här. På detta sätt kan en stor del av siktproblematiken för gående och cyklister vid bropelarna intill passagen över Sundstabacken byggas bort. Denna del ingick inte i inriktningsbeslutet.

För att kunna hålla ett körfält för motorfordonstrafiken öppet i vardera riktningen under entreprenaden har kontoret valt att ta höjd för ett större antal etapper. Detta för att minimera påverkan för busstrafiken och för att köer inte ska sprida sig och få konsekvenser för det övergripande trafiksystemet.

Konsekvenser

Framkomligheten för cyklister och fotgängare ökar genom breddningen av den västra gång- och cykelbanan och genom breddning av gång- och cykelytorna runt cirkulationsplatsen i anslutningen till Hammarby Allé. Vidare kommer den genomgående gång- och cykelbanan i korsningen med Hammarby Slussväg samt väjningsregleringen mot övriga cykelpassager göra att framkomligheten ökar för gående och cyklister i dessa punkter.

Trafiksäkerheten påverkas positivt genom den genomgående gång- och cykelbanan i korsningen med Hammarby Slussväg med fartdämpning för korsande motorfordon. Även ombyggnationen av passagera över Skansbrogatan som förses med farthinder bedöms bidra till en ökad trafiksäkerhet. Slutligen kommer de utökade ytorna för gående och cyklister, särskilt i korsningspunkterna att bidra till mindre konflikter fordonslagen emellan.

Tillgängligheten förbättras genom att samtliga gångpassager på sträckan tillgänglighetsanpassas och genom en tydligare separering mellan gående och cyklister i korsningspunkterna.

Den föreslagna lösningen bedöms inte påverka verksamheter eller boende i närheten. Det finns exempelvis ingen angöring inom projektområdet.

Tryggheten bedöms påverkas positivt av åtgärderna genom att den ökade bredden på gångbanan gör det lättare att hålla avstånd. De utökade väntytorna och genare dragningen av gångbanan i korsningarna under Skanstullsbron gör att fotgängare inte behöver passera lika nära bropelarna och får en bättre uppsikt över platserna.

Gestaltning och landskap bedöms inte påverkas av den föreslagna åtgärden i och med att den hårdgjorda ytan är den samma som idag och markmaterialen är standard. Det samma gäller miljöperspektivet. Vid skyfall fungerar avrinningen på samma sätt som tidigare. Den genomgående gång- och cykelbanan mitt på sträckan får en nollning mitt på så att vatten kan rinna ned längs Hammarby Slussväg precis som idag.

Tidplan och genomförande

Tidplan

Nedan visas en övergripande tidplan för projektet. Under hösten 2023 och våren 2024 har en systemhandlingsprojektering genomförts. Den framtagna systemhandlingen som ligger till grund för detta genomförandebeslut har en hög detaljeringsgrad och därför gör kontoret bedömningen att projektering av bygghandling ska kunna genomföras på relativt kort tid. Efter genomförandebeslut i nämnd utförs detaljprojektering. Upphandling av entreprenör bedöms kunna genomföras mot slutet av 2024 eller början av 2025. Förväntad byggstart är våren 2025, med färdigställande av entreprenadarbetena under hösten/vintern 2025.

Aktivitet	2024	2025
Genomförandebeslut	X	
Projektering	X	
Upphandling	X	X
Entreprenad		X

Produktionsplanering och trafik under byggtiden

Inför detta genomförandebeslut har kontoret tagit fram en produktions- och skedesplan för att hantera gång, cykel- och

motorfordonstrafik under byggtiden samt säkra genomförbarheten i lösningen.

Projektet innebär framförallt arbeten på västra sidan av Skansbroarna. När arbeten utförs på västra sidan kommer gående och cyklister att behöva hänvisas till gång- och cykelbanan på östra sidan. Tillfälliga passager behöver anordnas tvärs Skansbrogatan.

Dagtid bedöms ett körfält i vardera riktningen kunna vara öppet under hela entreprenaden. För att utföra vissa arbetsmoment kan ett körfält komma att stängas av lokalt nattetid. Trafiken dirigeras då med hjälp av t.ex. flaggvakter eller skyttelsignal förbi platsen.

Den södra Skansbron är öppningsbar och sommartid är det höga flöden av båttrafik under bron vilket entreprenören måste förhålla sig till. Under sommarsäsongen öppnas bron i genomsnitt en gång i timmen. Bron öppnas inte under rusningstid och projektet kommer inte påverka brons öppningstider.

Intressenthantering och kommunikation

På merparten av sträckan finns ingen byggnation intill broarna. Här är det främst trafikanter och bussentreprenör som behöver tydlig information under byggtiden. Vidare behöver Förvaltning för utbyggd tunnelbana få information om deras byggtrafik till arbetstunneln vid Sundstabacken påverkas av entreprenaden.

Stockholms hamnar är informerade om projektet och under genomförandetiden behövs en dialog mellan entreprenören och Stockholms hamnar kring broöppning.

Entréer till kontorsbyggnaden på den nordöstra sidan av Skansbron, restaurang *Under bron* samt till bostadsfastigheten öster om cirkulationsplatsen i korsningen med Hammarby Allé kommer att vara tillgängliga under hela entreprenaden men dessa parter behöver informeras i förväg om eventuella störningar.

Ekonomi och finansiering

Investering

Investeringsutgiften för projekt Cykel Skansbron beräknas till 29 mnkr netto baserat på systemhandling, enligt tabell nedan. Projektet redovisas inom framkomlighetssatsningen för cykelåtgärder och inryms inom nämndens långsiktiga investeringsplan. Utgifter för tätskiktsreovering redovisas inom trafikkontorets program för ersättningsinvesteringar avseende åtgärder i byggnadsverk.

Detta är en ökning om 13 mnkr jämfört med inriktningsbeslutet. Merkostnaden beror främst på tillägget av reovering av tätskiktet under gång- och cykelbanan på den norra Skansbron för cirka 6,5 mnkr. Genomförd produktionsplanering med inriktningen att hålla ett körfält i vardera riktningen öppet under hela byggtiden innebär ett behov av fler etapper än tidigare bedömt vilket medför ökade kostnader om cirka 4 mnkr. Slutligen bidrar projektets utökning söderut också till skillnaden i beslutsbelopp mot inriktningsbeslutet med en ökning på cirka 2 mnkr.

Sammanfattning	Tidigare nedlagt (mnkr)	Kommande utgifter (mnkr)	Totalt (mnkr)
Utredning och projektering	3,8	1,0	4,8
Byggansvarigkostnader inkl byggledning och risk	0,8	6,1	6,9
Entreprenad		16,3	16,3
Index		1,0	1,0
Summa utgifter	4,6	24,4	29,0

Driftkostnader

Projektet bedöms öka driftkostnaderna marginellt till följd av utökade ytor för gående och cyklister samt den nya beläggningen med betongplattor på gångbanor i korsningspunkter istället för asfalt.

Projektet beräknas medföra ökade kapitalkostnader med sammanlagt cirka 2,3 mnkr från och med år 2026. 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.

Risk/Osäkerhet

De risker som har identifierats är främst kopplade till trafiken under byggtid. Behovet av avstängningar riskerar att väcka missnöje hos trafikanter som ska passera sträckan. Denna risk hanteras genom kommunikationsåtgärder inför byggstart samt genom tydlig vägvisning i TA-planer.

Broöppningar på den södra Skansbron kan medföra störningar för entreprenaden. Denna fråga har tagits upp med Stockholms Hamnar och det finns möjlighet för entreprenören att få information i förväg inför broöppning för att bättre kunna planera sina arbeten.

Vidare innebär tätskiktsarbetena en risk eftersom det är svårt att förutse exakt hur skadorna under markbeläggningen ser ut på den del som byggs om inom projektet. Denna risk hanteras genom riskpåslag i genomförandebeslutet och en tät dialog med kontorets byggnadsverksenheter. Arbetet är väderberoende och kan därmed komma att påverka projektets tidplan. Det är därför viktigt med god tidsmarginal i produktionsplaneringen.

Slut

Bilagor

1. Breddning av gång- och cykelbana på Skansbron.
Genomförandebeslut. Bilaga 1.