



TJÄNSTESKRIVELSE
NTN 2015/741-044
KFKS 2015/173-040

Natur- och trafiknämnden

Investeringsbeslut gång- och cykelbana Grustagsvägen,

Förslag till beslut

Natur- och trafiknämnden föreslår kommunfullmäktige att fatta beslut om en investeringsram på 3,6 miljoner kronor för utbyggnad av gång- och cykelbana längs med Grustagsvägen.

Sammanfattning

Inom det sk LÄSK-projektet har Nacka, Stockholm och Tyresö kommuner kommit överens om åtgärder som berör infrastrukturen inom Lindalen, Älta och Skrubba. Enligt överenskommelsen ska respektive kommun ansvara för och bekosta utbyggnad av de gång- och cykelvägarna inom den egna kommunen. Inom projekt 9624, Ältabergets Verksamhetsområde, har en första del av den gång- och cykelvägen utmed Grustagsvägen utförts. Av kommunens åtagande återstår nu delen fram till Töresjövägen. Kostnaden för gång- och cykelvägen bedöms till 3,6 miljoner kronor. Gång- och cykelbanan är redan projekterad inom exploateringsprojektet 9624.

Företagarna inom verksamhetsområdet har återkommit flera gånger om att det är trafikfarligt för gående och cyklister att ta sig fram på vägen, där det går mycket tung trafik med transporter till verksamhetsområdet. Trafikenheten får även återkommande synpunkter och samtal från invånare om att det upplevs otryggt, inte minst att barn trängs med många tunga fordon på en väg som saknar gång- och cykelbana samt belysning.

Enligt cykelstrategin skall hela det utpekade huvudcykelnätet vara trafikseparerat från motorfordonstrafik. För alla sträckor som har prioriteringsklass 1 har arbete påbörjats, antingen vidare utredning eller utbyggnad. Därför görs bedömningen att det även är aktuellt att parallellt jobba med sträckor som är lokalt viktiga, trots att de inte har den högsta prioriteringsklassen.

Ärendet

Inom det s k LÄSK-projektet har Nacka, Stockholm och Tyresö kommuner kommit överens om åtgärder som berör infrastrukturen inom Lindalen, Älta och Skrubba. LÄSK-projektet omfattar främst en ny trafikplats på Tyresövägen vid Skrubba/Lindalen, men också utbyggnad av gång- och cykelbanan utmed Grustagsvägen, Ältabergsvägen och Töresjövägen. Enligt överenskommelsen ska respektive kommun ansvara för och bekosta utbyggnad av de gång- och cykelbanorna inom den egna kommunen. Detta innebär att Nacka kommun bl.a. ska finansiera gång- och cykelbana utmed Grustagsvägen. Tyresö kommun har utfört den del av det regionala stråket som löper utmed Töresjövägen i Tyresö kommun. Stråket utmed Ältabergsvägen är utbyggt, samt Stockholms stads gång- och cykelbana utmed Flatenvägen, se kartbild.



Inom projekt 9624, Ältabergs Verksamhetsområde, har en första del av den gång- och cykelbanan utmed Grustagsvägen utförts. Gång- och cykelbanan slutar strax norr om en trafikunnel under Tyresövägen. Av kommunens åtagande återstår nu delen fram till Töresjövägen.

Gång- och cykelbanan planeras som en 3,5 meter bred och ca 500 meter lång gång- och cykelbana med belysning parallellt med Grustagsvägen från verksamhetsområdet fram till nyligen utbyggd gång- och cykelbana vid korsningen med Töresjövägen. Kostnaden för gång- och cykelbanan bedöms till ca 3,6 miljoner kronor.

Utbyggnad av gång- och cykelbana längs Grustagsvägen syftar till att förbättra den regionala förbindelsen mellan Älta och Töresjövägen/Ältabergsvägen för gående och cyklister enligt överenskommelsen med Stockholm och Tyresö.

Företagarna inom verksamhetsområdet har återkommit flera gånger om att det är trafikfarligt för gående och cyklister att ta sig fram på vägen, där det går mycket tung trafik med transporter till verksamhetsområdet. Trafikenheten får även återkommande synpunkter och samtal från invånare om att det upplevs otryggt, inte minst att barn trängs med många tunga fordon på en väg som saknar gång- och cykelbana samt belysning. Just med tanke på att det till stor del är genomfartsförbud för lastbilar i Älta så är andelen tung trafik på Grustagsvägen hög. Åtgärden är således även en mycket viktig trafiksäkerhetsåtgärd för gående, inte minst med tanke på områdets tillväxt med många nya invånare.

En utbyggnadspromemoria för projektet var uppe för beslut i KSSU 2014-01-21. Beslutet blev: ”Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott beslutar att den tidsmässiga prioriteringen av denna gång- och cykelbana görs i samband med ställningstagande till den cykelplan som nu är på remiss och där olika angelägna nya cykelbanor måste ses i ett sammanhang.” I slutet av 2014 antog kommunfullmäktige Nackas cykelstrategi.

I Nacka kommuns strategi för cykelsatsningar finns Grustagsvägen med och har prioriteringsklass två av tre. Strategin fokuserar på arbetspendling, därav sträckans prioritering. Sett till Älta och de kommunöverskridande cykelförbindelserna är sträckan viktig för att skapa en helhet. Grustagsvägen ingår i kommunens huvudcykelnät där cykling idag sker i blandtrafik. Enligt cykelstrategin skall hela det utpekade huvudcykelnätet vara trafikseparerat från motorfordonstrafik. För alla sträckor som har prioriteringsklass 1 har arbete påbörjats, antingen vidare utredning eller utbyggnad. Därav är det aktuellt att parallellt jobba med sträckor som är lokalt viktiga, trots att de inte har den högsta prioriteringsklassen.

Ekonomiska konsekvenser

Investeringskalkyl

Förenklad investeringskalkyl, tkr	Total	År 1	År 2	År 3	År 4-
Total investeringsutgift	3,6	3,6			
varav:					
Utredning/ projektering	0	0			
Material					
Personal/ kostnad för nedlagd tid	0,1	0,1			
Köpta tjänster	3,5	3,5			
Övrigt					
Total investeringsinkomst					
Netto	3,6	3,6			



Den ökade driftskostnaden bedöms bli 7500 kronor per år.

Uppskattad avskrivningstid är 20 år.

Avskrivning år ett: 180 tkr.

Ränta 3 % år ett: 108 tkr.

Gång- och cykelväg Grustagsvägen										
NTN	Prio	Typ	Tidigare beslutad projektram	Förslag nytt beslut netto	Prognos 2016	Tillkommande kapitaltjänstkostnad	Tot prognos årlig kaptjk	Tillkommande driftskostnad	Tot prognos årlig driftskostnad	När investeringen planeras tas i bruk
NTN	Mycket angeläget	Ny		-3600	-3600	-288	-288	-7,5	-7,5	201610

Risakanalys vid utebliven investering eller försenad investering

Trafiksäkerhetsmässigt bör åtgärden genomföras eftersom oskyddade trafikanter blandas med mycket trafik, därav många tunga fordon. Det är också en saknad länk mellan två system som många invånare hör av sig kring.

Alternativa lösningar för investeringen

Inga alternativa lösningar finns.

Bilagor

Bilaga 1. Riskanalys

Mikael Ranhagen
Enhetschef Trafikenheten

Emilie Lindberg
Trafikplanerare Trafikenheten