

2016-12-09

Projektavslut
NTN 2016/999

Natur- och trafiknämnden

Projektavslut för Utbyggnad av cykelbana utmed Saltsjöbadsleden mellan Fisksätra och Saltsjöbadens centrum (projnr 90000299)

Ärendet

Projektets syfte har varit att skapa en trafiksäker och framkomlig cykelväg mellan Saltsjöbaden och Fisksätra. I Nacka kommuns strategi för cykelsatsningar finns sträckan med som ett prioriterat stråk och sträckan är även klassat som regionalt cykelstråk i den regionala cykelplanen. Utbyggnaden är en första etapp i att förbinda Sicklaön med Fisksätra/Saltsjöbaden med cykelinfrastruktur.

Utbyggnad av nytt cykelstråk har skett cirka 300 meter öster om Vinterbrinksvägens anslutning till Saltsjöbadsleden och vidare västerut via Saltsjöbadsleden till bensinstationen i Fisksätra för att sedan ansluta till Saltsjöbadsvägen via Fisksättravägen. Det nya cykelstråket har skapats dels genom att omvandla körfält och vägren till gång- och cykelbana på Fisksättravägen och dels genom att minska körbredden på Saltsjöbadsleden för att ge plats åt en cykelbana.

Projektbeskrivning

I samband med framtagandet av Nackas strategi för cykelsatsningar utreddes möjligheten till förbättrat cykelinfrastruktur mellan centrala Nacka och Fisksätra/Saltsjöbaden. Utredningen kom fram till att sträckningen längs med Saltsjöbadsleden var den mest fördelaktiga för att skapa ett attraktivt cykelvägnät. Genom att minska körfältsbredden på Saltsjöbadsleden och utan att ta bort körfält kunde en cykelbana anläggas längs denna del av leden. Utbyggnaden mellan Fisksätra och Saltsjöbaden är en del av hela sträckan mot Sicklaön men åtgärden fungerar även enskilt som en lokal förbättring i cykelvägnätet.

Utbyggnaden har lett till att totalt cirka 2000 meter ny cykelinfrastruktur skapats. 700 meter gång- och cykelbana och 1300 meter cykelbana. Utgångspunkten för utformningen har varit den regionala cykelplanen och Nackas strategi för cykelsatsningar. Sträckan är utpekad

regionalt cykelstråk och utgångspunkten har därmed varit en standard som är något högre än i det lokala cykelvägnätet. Utgångspunkten är därmed en bredd på 4,3 meter för en gång- och cykelbana. En kortare sträcka väster om Vinterbrinksvägen har på grund av en viadukt behövt göras smalare, utöver detta har utformningsprinciperna kunnat hållas.

I Fisksätra längs Fisksättravägen och Fidravägen har ett körfält omvandlats till gång- och cykelbana. Tidigare var sträckan dimensionerad med två körfält i var sin riktning trots relativt låga trafikflöden. Efter ombyggnad finns bara ett körfält kvar i östlig riktning men framkomligheten för fordonstrafiken är fortsatt god. Där av- och påfarterna till Saltsjöbadsleden ansluter till Fisksättravägen har gång- och cykelpassagen höjts upp och försetts med fivö-skyltar (blinkande skyltar). Detta har gjorts för att säkerställa trafiksäkerheten för de oskyddade trafikanterna och tydligare visa trafiken från Saltsjöbadsleden att de kommer till en annan typ av trafikmiljö där det vistas gående och cyklister.

Längs Saltsjöbadsleden har cykelbana skapats genom att minska körfältsbredderna för fordonstrafiken. Vägbredden är efter ombyggnad 8 meter och cykelbanan cirka 4 meter. Ett räcke har satts upp för att skilja fordonstrafiken och cykeltrafiken. Efter utbyggnaden har omkörningsförbud införts. På en del av sträckan har vägkroppen förstärkts eftersom det under utbyggnaden upptäcktes att vägreten var av betydligt sämre kvalitet än beräknat. Eftersom fordonstrafiken flyttats till vägreten var en förstärkning nödvändig. Detta betydde en fördyrning av projektet och 2015 beslutades om utökad rambudget från fyra till sex miljoner kronor. En del av kostnaderna för beläggningen har inte belastat projektet utan belastat den ordinarie beläggningsbudgeten. Anledningen är att delar av den nya beläggningen lades på befintlig väg. Detta är också en stark bidragande orsak till att ca 1500 tkr lämnas åter.

Delar av belysningen har bytts ut på sträckan. Tidigare var Saltsjöbadsleden kantad av oeftergivliga belysningsstolpar vilket ur trafiksäkerhetssynpunkt inte är att föredra eftersom de inte ger vika efter påkörning. Den nya belysningen har dubbla armaturer som belyser cykelbanan respektive vägbana. Den största delen av kostnaderna för ny belysning har inte belastat projektet eftersom ett utbyte var planerat sedan tidigare.

I samband med ombyggnaden har hastighetsbegränsningen minskats från 70km/t till 60km/t. Hastighetsmätningar under 2016 visar att hastighetsöverträdelserna minskat efter ombyggnaden och den nya hastighetsbegränsningen. Syftet med den minskade bredden av körfälten var att få ner hastigheterna. Hastigheten är en avgörande faktor när det kommer till konsekvenserna av en olycka.

Öster om korsningen med Vinterbrinksvägen har en ersättningsbusshållplats till Saltsjöbanan anlagts. Tidigare hållplats var endast en hållplatsskylt men nu finns en busshållplats på platsen. Den tidigare så kallade avsläppningsplatsen till Igelbodaskolan har ersatts med en ny på Vinterbrinksvägen.



Cykeltrafiken mättes i början av oktober 2016 och vardagsdygnstrafiken visar på cirka 330 passager per dygn. Det är ungefär samma flöden som återfinns på Värmdövägen i Björknäs eller Ältabergsvägen i Älta.

Beslutsprocess

Tekniska nämnden beslutade 2014-09-23 § 175 (IN 2014/302-513) om att föreslå kommunfullmäktige att bevilja 4 000 tkr för utbyggnad av cykelväg mellan Fisksätra och Saltsjöbadens centrum utmed Saltsjöbadsleden och kommunfullmäktige beslutade 2014-11-24 § 126 (KFKS 2014/240-040) att anslå medel om 4 000 tkr för utbyggnaden.

Under arbetets gång upptäcktes att vägkroppen var i sämre skick än beräknat och att en förstärkning av vägrenen på Saltjöbadsleden var nödvändig. Därför beslutade natur- och trafiknämnden 2015-09-22 § 222 att föreslå kommunfullmäktige om utökad ram om 2 000 tkr för projektet och kommunfullmäktige beslutade 2015-11-16 § 288 (KFKS 2015/64-042) att bevilja en utökad ram om 2 000 tkr.

Ekonomi

| Verksamhet | Företag | Utgifter |
|---------------------------------------|--------------|-----------|
| Utbyggnad | | 6 772 |
| Total utgift: | | 6 772 tkr |
| Intäkt verksamhet | Företag | Intäkt |
| Statlig medfinansiering | Trafikverket | 2 240 tkr |
| Totala utgifter inkl. intäkter | | 4 532 tkr |

- Hela beloppet 4 532 tkr aktiveras och skrivs av genom komponentavskrivningar enligt nedan:

| | |
|---------------------------------|------------|
| - Beläggning 20 år | 1 782 tkr |
| - Räcke 25 år | 1 120 tkr |
| - Trafiksignal/Fivö 15 år | 678 tkr |
| - Vägmarkeringar 5 år | 70 tkr |
| - Utbyggnad övrigt 15 år | 3 122 tkr |
| - Statlig medfinansiering 15 år | -2 240 tkr |
- Kapitaltjänstkostnaden år ett är 252 tkr.
- Driftkostnaderna har ökat med cirka 200 tkr eftersom ny cykelbana skapats. Större delen av cykelstråket har skapats genom omvandling av tidigare vägrenar eller körfält vilket gör att den hårdgjorda ytan inte ökat i lika stor utsträckning. Av rambudgeten på 6 000 tkr återlämnas 1 468 tkr.



Kommentarer

En del kostnader för belysning och beläggning har inte belastat projektet. Längs Saltsjöbadsleden planerades ett utbyte av belysningen sedan tidigare men utbytet senarelades för att samplaneras med utbyggnaden av cykelbanan. Kostnader för utbyte av belysning har landat på cirka 2,5 miljoner.

En del av kostnaderna för beläggning har bekostats av det årliga reinvesteringsprojektet. På Saltsjöbadsleden flyttades fordonstrafiken ut mot den södra vägrepen. Denna väggkant visade sig vara av sämre kvalitet än beräknat och en förstärkning var nödvändig för att kunna belastas med tung trafik. I samband med denna förstärkning lades ny beläggning på delar av vägsträckan. Kostnader för detta har belastat reinvesteringsprojekten och sammanlagt handlar det om åtgärder för cirka 3,9 miljoner som genomförts på sträckan.

Mikael Ranhagen
Enhetschef
Enheten för planering och tillstånd

Kristofer Rogers
Trafikplanerare
Enheten för planering och tillstånd