

Natur och trafiknämnden

Investeringsbeslut för teknisk förstudie av Sickla bro, Natur- och trafiknämnden

Förslag till beslut

Natur- och trafiknämnden föreslår kommunfullmäktige att fatta följande beslut.

Kommunfullmäktige beslutar en investeringsram på 2 miljoner kronor för framtagande av en förstudie gällande mark, gata, anläggningskonstruktioner samt teknisk försörjning i anslutning till Sickla bro

Sammanfattning

En teknisk förstudie avseende Sickla bro behövs tas fram då platsen har utpekats som en kritisk punkt för stadsutvecklingen i Nacka stad där befintlig utformning av Sickla bro inte kan möta framtidens kapacitetsbehov vad gäller fordon-, gång- och cykeltrafik. Befintlig Sickla bro har dessutom ett stort behov av upprustningsåtgärder och finns med på kommunens broförnyelselista.

Förstudien syftar till att ta fram tekniska åtgärdsförslag på ny utformning samt investerings- och driftkostnader för åtgärderna. Förstudien skall utgöra ett underlag till beslut om investering samordnat med övriga stadsutveckling på västra Sicklaön. Kostnaden för förstudien bedöms till 2 miljoner kronor.

Ärendet

Det planeras för stora förändringar kring Sickla bro vad gäller infrastruktur samt byggnation på omkringliggande fastigheter. I anslutning till Sickla bro byggs just nu Tvärbanan ut och en kollektivtrafikknutpunkt innehållande anslutningar för bussar, Saltsjöbanan, Tvärbanan och Tunnelbanan planeras till platsen inom en 10-årsperiod.

Idag har Sickla bro en körbana innehållande två körfält och en smal GC-bana på den södra sidan. Bron är anlagd med snäva anslutande kurvradier på båda sidor vilket medför en

komplikerad linjeföring förbi korsningen Värmdövägen/Sickla Industriväg. Tillåts Värmdövägen att rätas ut i detta snitt förbättras anslutningen mot Sickla Industriväg och en säkrare korsning med högre kapacitet skapas. Värmdövägens förstärks också som huvudled förbi platsen. En breddning medför att en bredare GC-bana samt ett vänstersvängskörfält kan anläggas. Att öka kapacitet för gång- och cykel är nödvändigt då många fotgängare och cyklister kommer att vara i rörelse vid platsen då det är en stor kollektivtrafikknutpunkt samt att ett regionalt cykelstråk passerar.

En ny utformning av korsningen Sickla Industriväg och Värmdövägen är nödvändig för att skapa utrymme för den vägsektion med busshållplatser som planeras på Sickla Industriväg i anslutning till entréer för Saltsjöbanan, Tvärbanan och Tunnelbanan. Ett minimibehov enligt trafikförvaltningen är utrymme för 2+2 bussplatser.

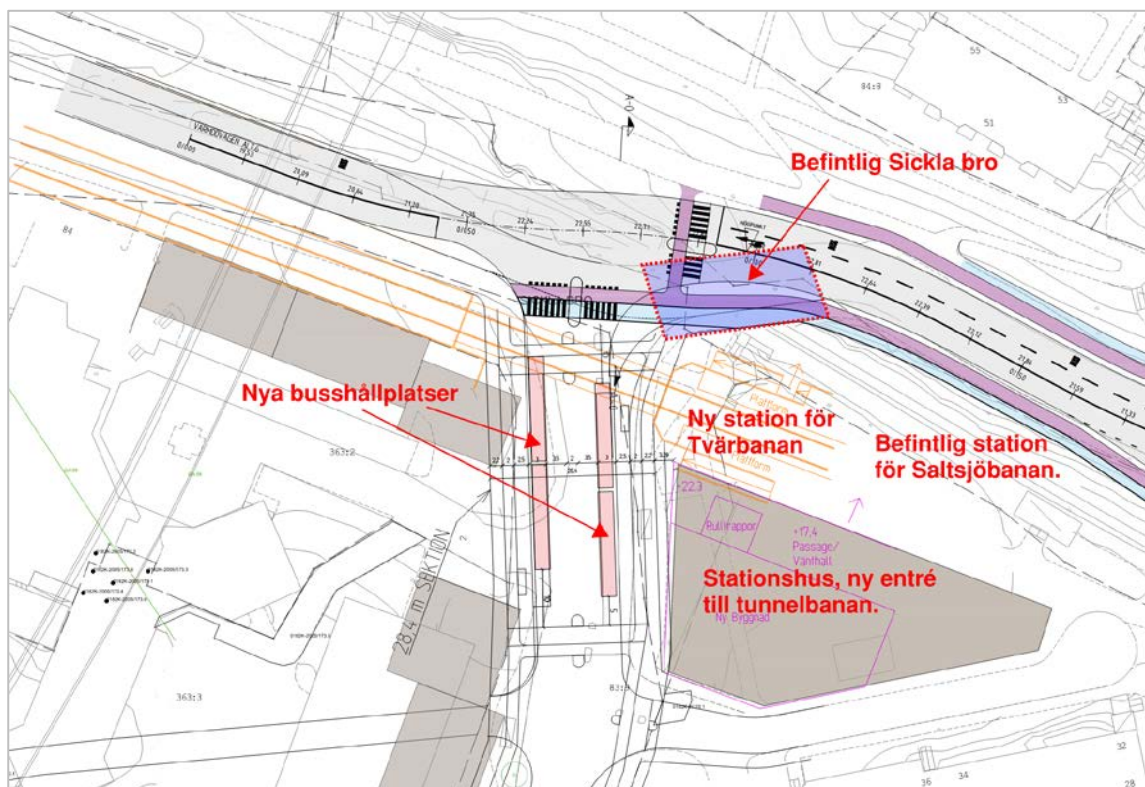


Bild 1: Planerad gatutformning vid Sickla bro

Förutom att göra busshållplatserna direkt tillgängliga utanför spårtrafikens stationsentréer så behöver busshållplatserna placeras i dessa lägen för att klara höjdsättningen mot befintlig bebyggelse längre söder ut på Sickla Industriväg.

För att skapa framkomlighet för tung trafik genom korsningen behövs föreslagen utformning kring Sickla bro. Med nuvarande utformning skulle tung trafik bli stående i korsningen om en buss står vid hållplatsen.



Nuvarande utformning av Sickla bro medför att siktförhållandena i korsningen är bristfällig. Med föreslagen vägutformning kan fordon som stannar för trafiksinal stå närmare korsningen vilket medför ökad sikt och säkerhet.

Förstudies syfte är att redovisa tekniska åtgärdsförslag på ny utformning samt investerings- och driftkostnader för åtgärderna. Kostnaderna ställs också i jämförelse till drift- och underhållskostnader vid en utebliven investering (0-alternativ). Det senare skulle kunna motsvara åtgärder inom ramen för reinvesteringar i konstruktionsbyggnader utan anpassning till omgivningen förändrade trafikflöden. Förstudien skall utgöra ett underlag till kommande beslut om investering för en utbyggnad och kommer att ingå i.

Risikanalyt för utebliven investering

Scenariot med ett s.k. 0-alternativ, där befintlig bro behålls medför, förutom problematik beskriven ovan, att stora utgifter för reinvestering kommer att krävas för den befintliga konstruktionen då dess tekniska livslängd snart är uppnådd.

Bron besiktigas kontinuerligt och finns med på kommunens broförnyelselista då både stöd, balkar och anslutande stödmurar har haft sprickbildningar som krävt åtgärder. Det är svårt att säga en exakt tid när bron kan anses vara helt uttjänt men bedömningen är att den måste bytas ut helt inom 10 - 15 år. Ett 0-alternativ kan således innebära att bron ändå måste byggas om helt eller bytas ut inom samma tid men då utan förbättrad framkomlighet.

Om enbart underhållsarbeten görs på befintlig konstruktion under en längre tid riskeras att bron till slut akut måste tas ur drift och stängas av då mer omfattande skador kan komma att uppstå.

Ekonomiska konsekvenser

Den totala investeringsramen för den tekniska förstudien föreslås till 2 miljoner kronor. Fördelning enligt följande tabell.

Investeringar per nämnd, mnkr	Utfall T2 2017			Årsbudget					Årsprognos	Totalt	
	Inkomster	Utgifter	Netto	2017 Inkomster	2017 Utgifter	2017 Netto	2018 Netto	2019 Netto	2020 Netto	2021 => Netto	Netto
Ny investeringsbudget Sickla bro förstudie	0	0	0	0	0	0	-2	0	0	0	0



Förenklad investeringskalkyl, tkr	Total	År 1	År 2	År 3	År 4 och senare
Total investeringsutgift	-2 000	-2 000			
varav:					
Konsultkostnader (inventering, projektering)	- 1600	-1 600			
Interna kostnader (projektledning, admin)	- 400	- 400			
Total investeringsinkomst	-2 000	-2 000			
Netto					

Konsekvenser för barn

Platsen kring Sickla bro kommer att bli en av kommunens viktigaste kollektivtrafik-knutpunkter. Föreslagen ny utformning innebär en säkrare korsning med bättre utrymme för gående och cyklister, vilket är speciellt viktigt för de barn som kommer att vistas vid platsen i framtiden.

Bilagor

- RAMSHE-analys
- Förklaring RAMSHE-analys

Mats Wester
 Enhetschef
 Enheten för anläggningsprojekt

Christian Kvarnström
 Projektledare
 Enheten för anläggningsprojekt