

PM

UTLÅTANDE AVSEENDE
TRAFIKLÖSNINGAR FÖR STENKROSS
PÅ ERSTAVIK 25:1



Slutrapport

2024-06-25

Uppdrag: 343815 Trafikutlåtande Saltsjö-Duvnäs
Titel på rapport: UTLÅTANDE AVSEENDE TRAFIKLÖSNINGAR
FÖR STENKROSS PÅ ERSTAVIK 5:1
Status: Slutrapport
Datum: 2024-06-25

Medverkande

Beställare: Saltsjö-Duvnäs Fastighetsägareförening
Kontaktperson: Heléne Jensen
Konsult: Tyréns Sverige AB
Uppdragsansvarig: Christine Schnabel
Utredare: Julia Malm, Hannah Doherty, Sverker Hanson,
Mattias Tell, Theodora Bjarkadottir, Christian
Rydberg
Kvalitetsgranskare: Sverker Hanson

Viktiga slutsatser

I denna utredning har det undersökts vilka konsekvenser transporterna med tunga fordon kopplat till den planerade verksamheten medför längs både Saltsjöbadsvägen och Saltsjöbadsleden. Nedan de mest betydande slutsatserna:

1. Etableringsfasen innebär att trafikering sker via Saltsjöbadsvägen i väntan på att ramper och cirkulationsplats byggs. Byggnationerna inklusive planeringsprocesser kommer under inga omständigheter kunna genomföras på 3 månader, utan kommer att ta betydligt längre tid, se olika scenarion under punkt 3 nedan.
2. Trafikeringen via Saltsjöbadsvägen (etableringsfas) medför en försämrad trafiksäkerhet för alla trafikanter på sträckan. Detta är en försämring från ett läge där trafiksäkerhet redan har brister till följd av att många trafikslag blandas på en smal och kurvig väg utan separat cykelbana, med dålig sikt och omkörningar; olycksrisken ökar generellt, men främst för cyklister samt för barn och unga som besöker ridverksamheterna i närheten av anläggningens infart.
3. Trafikering via Saltsjöbadsleden (driftsfas) bedöms inte vara genomförbart som en tillfällig lösning såsom Skanska beskriver det.
 - a. Skansas förslag på cirkulationsplats håller alltför låg standard och medför vältningsrisk för lastbilar. Den försämrar också framkomligheten för gående och cyklister, vilket går emot vad kommunen har som mål vid en ombyggnation.
 - b. Cirkulationsplatsen kan inte anses vara tillfällig om den ska fungera under en tioårsperiod (Skansas ansökan) och det inte heller finns någon prognos för om och när kommunen själv planerar en ombyggnation. Detta innebär att en permanent lösning krävs från början.
 - c. En permanent lösning kan kräva detaljplaneändringar och har därmed en längre plan- och byggprocess som tar mellan fyra och sex år att genomföra, troligen längre.

Innehållsförteckning

1 Inledning, bakgrund och syfte	5
2 Objektets läge och trafikala förutsättningar	6
3 Planmässiga förutsättningar.....	7
4 Tillfällig lösning via Saltsjöbadsvägen	11
4.1 Skanskas förslag.....	11
4.2 Målpunkter längs med Saltsjöbadsvägen	11
4.3 Trafiksituationen idag	13
4.3.1 Observationer på plats.....	13
4.3.2 Busstrafik.....	13
4.3.3 Förutsättningar för gång- och cykeltrafik	14
4.3.4 Cykelmätningar	16
4.4 Konsekvensbeskrivning	19
4.4.1 Risk för långvarig trafikering av Saltsjöbadsvägen	19
4.4.2 Försämrad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter	19
4.4.3 Negativ påverkan på närliggande verksamheter	20
5 Långsiktig lösning på Saltsjöbadsleden.....	22
5.1 Skanskas förslag.....	22
5.2 Nuläge Saltsjöbadsleden	22
5.3 Konsekvensbeskrivning	23
5.3.1 Cirkulationsplats med låg standard	23
5.3.2 Omväg och högre konfliktrisk för gång och cykel	23
5.3.3 Negativ påverkan på närliggande verksamheter	23
5.3.4 Mängden transporter och fordonsrörelser	23

1 Inledning, bakgrund och syfte

På uppdrag av Saltsjö-Duvnäs Fastighetsägarförening har Tyréns granskat anmälan och yttranden avseende anläggning av verksamhet för att ta emot, lagra och krossa bergmaterial på fastigheten Erstavik 25:1 genom Skanska Industrial Solutions AB. Skanska Industrial Solutions AB beskriver i sin anmälan och kompletterande handlingar en trafiklösning som under ett kort första skede innebär trafikering på Saltsjöbadsvägen och i ett senare (betydligt längre) skede en trafikering på Saltsjöbadsleden, vilket även inbegriper byggande av ramper och en cirkulationsplats.

Följande dokument ingår i granskningen:

- Anmälan 2018-09-26, Skanska Industrial Solutions AB
- Skrivelse från sakägare och andra berörda 2019-02
- Komplettering 2019-01-14, Skanska Industrial Solutions AB
- Bemötande av inkomna synpunkter 2019-04-01, Skanska Industrial Solutions AB
- Miljönämndens förbudsbeslut, 2019-04-10
- Yttrande över inkomna handlingar 2019-12-06, Skanska Industrial Solutions AB

Denna trafikutredning avser Skanskas planerade verksamhet för stenkross på fastigheten Erstavik 25:1. Syftet är granska trafiklösningarna som föreslås i samband med anläggning och drift av verksamheten. Rapporten syftar till att redovisa en fördjupad granskning av Skanskas föreslagna trafiklösningar med konsekvensbedömning av påverkan på cykeltrafik, oskyddade trafikanter och trafiksäkerhet, buller samt närliggande befintliga detaljplaner. Granskningen är gjord både för en tillfällig lösning och för en mer långsiktig lösning enligt Skanskas förslag.

2 Objektets läge och trafikala förutsättningar

Området för den planerade stenkrossen är beläget i Nacka kommun i Stockholms län.



Figur 1 Skanskas planerade område för anläggning av stenkross.

Saltsjö-Duvnäs med omnejd nås via Saltsjöbadsleden som övergripande länk mellan Fisksätra och Stockholm. Saltsjöbadsleden är en motorväg under kommunalt väghållaransvar med hastighetsgräns 90 km/h. Saltsjöbadsvägen är en mindre huvudgata mellan samma punkter med hastighetsgräns 40 km/h. I höjd med Drevinge gård och vid förskolan Krabban råder 30 km/h.

Saltsjöbadsvägen är en rekommenderad bilväg för cykeltrafik, dock med mestadels mindre god trafiksäkerhetsklass (källa Trafikverkets nationella vägdatabas, NVDB). Vägen är även klassad med BK1, vilket innebär att den har en bärighet som medger trafikering med tunga fordon. Längs vägen går ett regionalt cykelstråk som kopplar samman Saltsjöbaden med den regionala cykelleden längs med Värmdöleden (källa Nacka kommuns webbkarta).

Platsen för stenkrossen, med anslutande vägnät, omges av villaområden, Nackareservatet med grönområde, Österviks station, två ridanläggningar (Compass och Drevinge gård) och en förskola (Krabban förskola). I anslutning till den planerade sträckningen finns även en kretsloppscentral samt Akademiska skolan.

3 Planmässiga förutsättningar

Enligt Skanska Industrial Solutions AB planeras att Saltsjöbadsvägen trafikeras under en mycket kort tid på två till tre månader. Under denna tid ska verksamhetsområdet göras i ordning samt ramper och en tillfällig cirkulationsplats byggas. Platsen där Skanska föreslår att anlägga en cirkulationsplats utgör infarten till Fisksätra från Saltsjöbadsleden och beskrivs som en viktig plats i detaljplaneprogram för Fisksätra¹. Enligt programmet upplevs infarten som rörig och trafiksepareringen fungerar inte som den var tänkt. Platsen har också utpekats som viktigt för invånarna i "Fisksätradiologen". I en trafikutredning² som Nacka kommun har genomfört för infarten föreslås anläggandet av en cirkulationsplats med gång- och cykelvägar.

Enligt Skanska är kommunens planer på att genomföra ombyggnationen till en cirkulationsplats inte aktuella.

Temporär cirkulationsplats

Skanskas planer på att bygga en cirkulationsplats presenterades enligt tillgänglig dokumentation mer än ett år efter den initiala ansökan. Föreslagen tidsplan för etableringsfasen har inte uppdaterats i samband med att planerna på cirkulationsplatsen tillkom som ett arbetsmoment som tar betydligt längre tid än de angivna tre månaderna.

Anläggningen av en temporär cirkulationsplats bör, som Skanska skriver, rent principiellt kunna hanteras med enbart en trafikordningsplan. Men även i ett sådant fall räcker det inte med tre månader. Byggnationen måste föregås av vissa arbeten; bland annat projektering inklusive markundersökningar bedöms ta ett halvt till ett år. Byggfasen bedöms ta cirka ett till ett och ett halvt år – mycket beroende på tekniska förutsättningar och på ambitionsnivån på anläggningen.

Skanska ansöker om tillstånd att bedriva verksamhet under en tioårsperiod. Det måste ifrågasättas att en trafikapparat som ska nyttjas under tio år kan anses som en temporär lösning. Med tanke på att det inte är känt när kommunen planerar att bygga en permanent lösning, kan varaktigheten för Skanskas lösning inte tidsbestämmas och kan även av den anledningen inte kallas för tillfällig. Även om kommunen godkänner principiellt att lösningen kallas för temporär så är det upp till kommunen som väghållare att besluta ombyggnationen av trafikaneläggningen. Med tanke på den ansträngda situationen som har beskrivits i detaljplaneprogrammet för

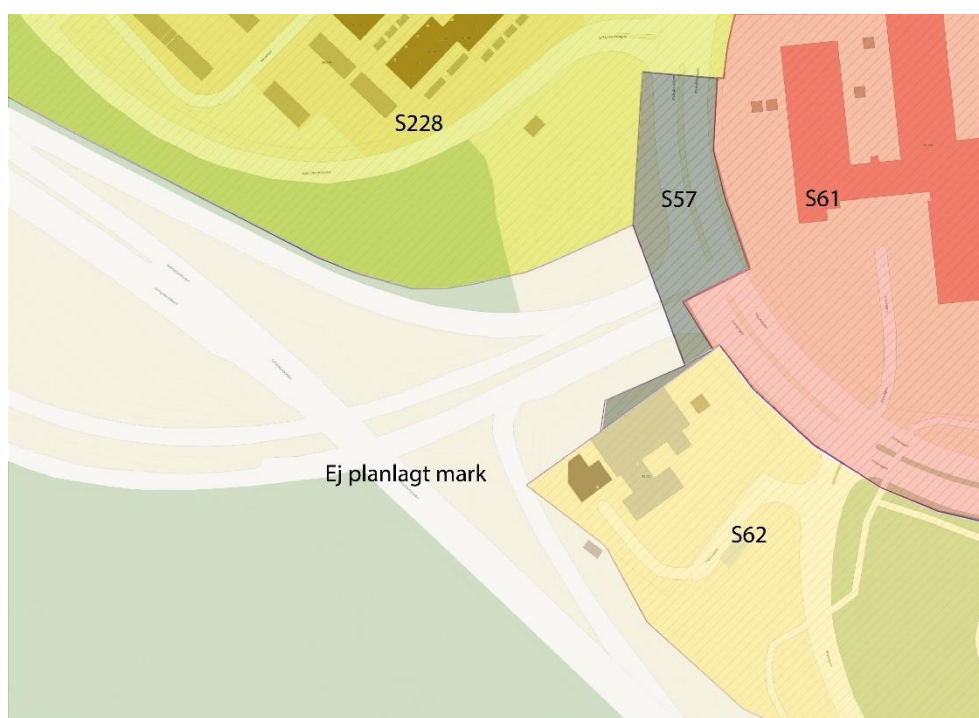
¹ Antagen april 2013

² Trafikutredning Fisksätra Entré, Sweco Infrastructure, 2011-12-16

Fisksätra kan det förväntas att kommunen ställer höga krav på trafiksäkerhet för alla trafikanter och en lösning som accepteras av invånarna. Detta ställer högre krav än den föreslagna lösningen som i så fall behöver byggas som en permanent lösning från början.

Permanent lösning

Om det är kommunens bedömning att en tillfällig lösning inte kan godtas och att en långsiktigt fungerande, permanent trafiklösning behöver byggas krävs det troligen en detaljplaneändring. För att få en realistisk bild över tidsåtgången för planeringen och byggnationen av cirkulationsplatsen har det därför kartlagts vilka detaljplaner som gäller på platsen och om det kan krävas detaljplaneändringar för anläggandet av bland annat cirkulationsplatsen. En sådan ändring går inte att genomföra på några få månader utan tar många år att åstadkomma, som beskrivs nedan.

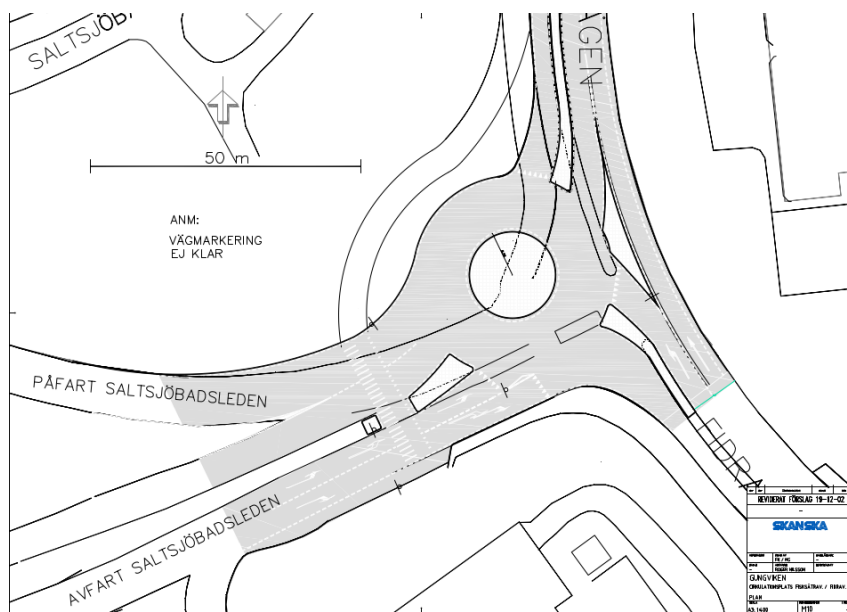


Figur 2 Berörda äldre stadsplaner S228, S57, S61 och S62.

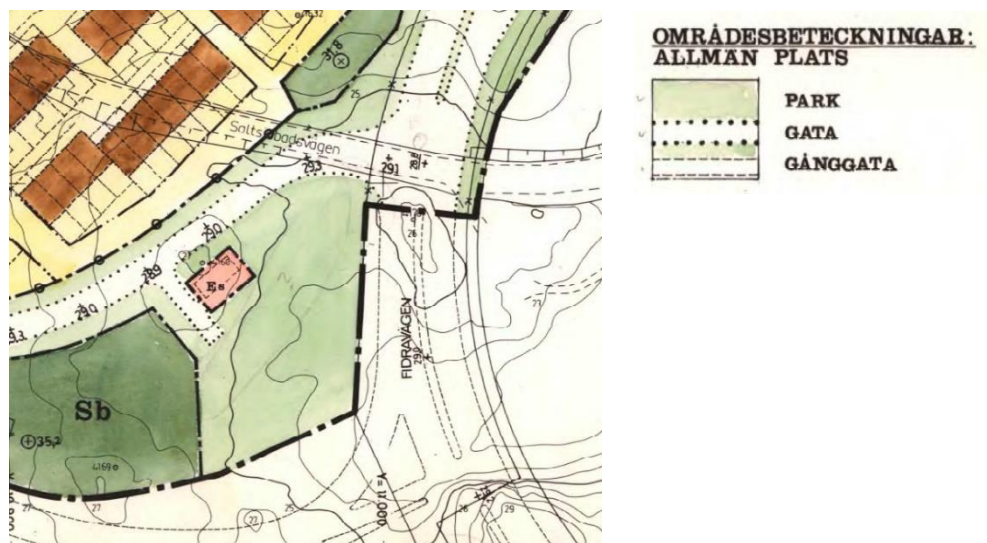
Den föreslagna cirkulationsplatsen berör fyra gamla stadsplaner, se Figur 2. Den västra delen, det vill säga motorvägen och dess på- och avfartsramper samt infarten väster ifrån korsningen/cirkulationsplatsen ligger på icke planlagd mark. Korsningsområdet omfattas av stadsplan 57 från 1966 och stadsplan 61 från 1969. I båda dessa har marken användning allmänt ändamål, delvis Gata och delvis Park. Huruvida en ny detaljplan krävs för att bygga cirkulationsplatsen handlar till stor del om hur

väl villigt kommunen tolkar de gamla planerna. Eftersom körfältens placering inte stämmer helt överens med föreslagen trafiklösning skulle en tolkning kunna vara att den är planstridig och att en ny detaljplan måste tas fram. Samtidigt tolkas dessa äldre planer ofta relativt generöst. Då syftet är en fungerande trafiklösning kan utformningen spela en underordnad roll. Områdena närmast befintlig trafiklösning anges i planerna som Park.

Det har inte varit möjligt att endast med Skanskas ritning som referens kunna fastställa om eventuella plankrav har beaktats av Skanskas projektörer.



Figur 3 Förslag på cirkulationsplats. Källa: Skanska



Figur 4 Stadsplan 228



Figur 5 Stadsplan 57

Om det uppstår intrång på omkringliggande fastigheter på grund av cirkulationsplatsen kommer det krävas fastighetsreglering som i sin tur kan kräva detaljplan.

Som visats ovan är det osäkert om ny detaljplan krävs för cirkulationsplatsen. Om inga detaljplaneändringar krävs kommer processen ändå ta minst mellan ett och två år, såsom beskrivet för den temporära lösningen ovan.

Om en planändring krävs kommer nedan beskrivna steg behöva följas för att planera, projektera och bygga en permanent cirkulationsplats.

Inledningsvis behöver Skanska ansöka om planbesked och kan räkna med svar inom några månader. Det kan förväntas bli ett positivt beslut om att en detaljplan ska tas fram då kommunen inte har några argument att säga nej till framtagning av en detaljplan. Planen skulle dock vara lågt prioriterad då kommunen i dagsläget har väldigt många planer som står på tur. Därför bedöms det ta flera år innan planarbetet ens påbörjas. När arbetet väl är igång tar en enkel detaljplan minst två till tre år från start till antagande. Troligen kommer planen överklagas och om den ändå släpps fram av domstolen så tar det ytterligare ett år innan den kan vinna laga kraft. Projektering inklusive markundersökningar bedöms ta ett halvt till ett år. Själva byggfasen bedöms ta cirka ett till ett och ett halvt år.

Sammantaget bedöms processen ta mellan fyra till sex år, och längre om förslaget överklagas. Den av Skanska angivna tidsperioden på tre månader som den tillfälliga lösningen ska gälla är därmed inte möjligt att realisera.

4 Tillfällig lösning via Saltsjöbadsvägen

4.1 Skanskas förslag

Den tillfälliga lösningen innebär att de tunga transporterna färdas längs Saltsjöbadsleden och svänger av mot Fidravägen för att sedan köra via Saltsjöbadsvägen mot infartsvägen till stenkrossen. De tunga transportererna kör sedan ut samma väg som de körde in. Den bedömda trafikvolymen omfattar 21 tunga fordon per dag (42 fordonsrörelser). Körsträcka enkel väg på det lokala vägnätet uppgår till ca 1,4 km.

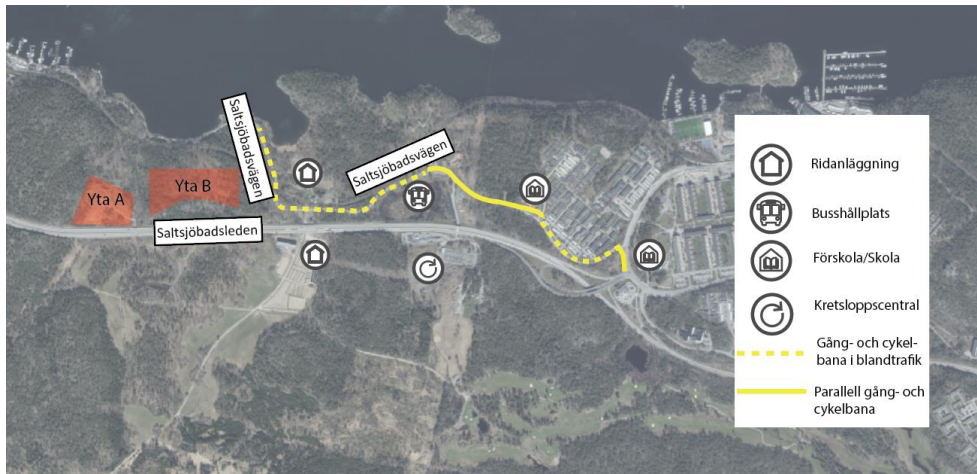


Figur 6 Skanskas planerade körväg för tung trafik vid tillfällig lösning.

4.2 Målpunkter längs med Saltsjöbadsvägen

Utöver förskolan Krabban, Sportryttarklubben Compass samt Drevinge Gård, som nämns i Skanskas material, har utredningen identifierat ytterligare verksamheter/målpunkter som kan komma att påverkas negativt av de planerade transportererna.

1. Akademiska skolan
2. Boende i Fiskhöjden
3. Förskolan Krabban
4. Station Östervik
5. Ridskolan Stall Compass
6. Drevinge gård
7. Österviks kretsloppscentral



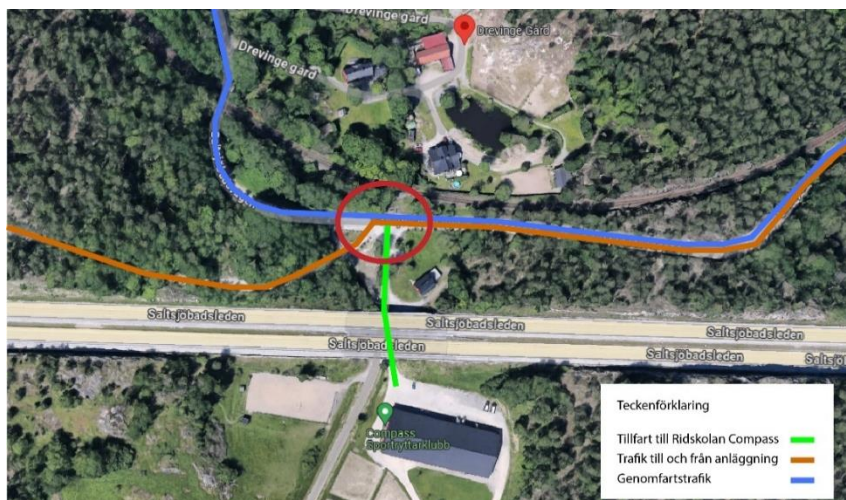
Figur 7 Översiktbild över aktuellt område med målpunkter.

Förskolan Krabban

Förskolan Krabban ligger i anslutning till Fiskarhöjdens radhusområde och längs med Saltjöbadsvägen. Krabbans förskola består av 4 avdelningar, varav två med 1-3 år, en med barn 3-4 år och en med barn 3,5-5 år. Det erbjuds barnomsorg mellan klocka 6:30 och 18:00 (källa Nacka kommuns webbsida).

Drevinge gård och Ridskolan Compass Sportryttarklubb

Infarten till krossverksamheten ligger vid samma punkt respektive i närheten av infarten/ingången till Drevinge gård och Compassens område se Figur 8.



Figur 8 Plats där flera trafikslag möts (röd ring) och där det är viktigt med trafiksäkerhetshöjande åtgärder. Drevinge gård markerat med rött platsmärke.

Drevinge är en hästgård som ligger intill Saltjöbadsvägen (se röd markering i Figur 9). Enligt webbsidan erbjuder gården stallplats, bete,

träningar och kurser i hoppning, dressyr och terräng och mycket andra aktiviteter för vuxna och ungdomar. Det finns 16 hästar på gården uppdelat på 4 stall. Runt gården ligger hagar för hästarna och mindre ridbana. På andra sidan Saltsjöbadsvägen har finns en nybyggd belyst ridbana och ett nybyggt ridhus. I direkt anslutning till dessa ligger stora sommarbetesagor. I närheten beteshagarna finns även terränghinder som möjliggör för mer fältmässig hoppning. Information har hämtats från verksamhetens webbsida.

Ridskolan Compass Sportryttarklubb har sin anläggning söder om Saltsjöbadsleden, se Figur 9. Verksamheten vänder sig i huvudsak barn och unga mellan 8 och 20 år, men verksamheten är bred med allt från nybörjare till tävlingsryttare. Till verksamheten hör stall med 34 boxar, ridhus och utebana. Under vårterminen fanns lektionsgrupper varje dag i veckan, på vardagar från cirka klockan 16 och framåt och på helger mellan klockan 13:30 och 15:00/15:30. Information har hämtats från verksamhetens webbsida.

4.3 Trafiksituationen idag

4.3.1 Observationer på plats

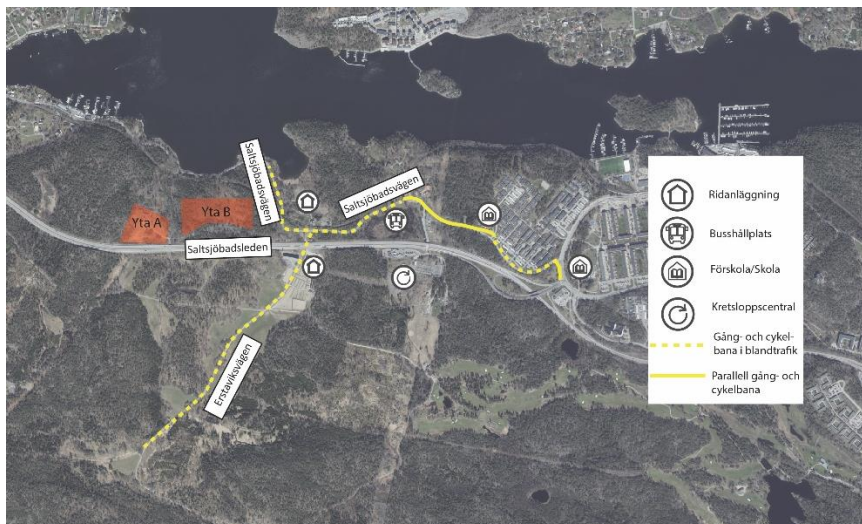
Vid platsbesöket den 10 och 11 juni 2024 mellan klockan 7:30 och 8:30, där Saltsjöbadsvägen och dess trafik studerades, konstaterades att vägen är smal, kurvig och har dålig sikt vid flera punkter. Ett relativt högt flöde av både bilar, tung trafik och cyklister som ska samsas om samma yta gjorde att ett flertal trafikfarliga situationer uppstod, framförallt vid kurvan i höjd med Drevinge gård. Både busstrafik och tung trafik inkräktar på motsatt körfält för att ha möjlighet att passera kurvor, detta samtidigt som sikten är mycket begränsad.

4.3.2 Busstrafik

Busslinje 25F som fungerar som ersättningstrafik under Saltsjöbanans upprustning trafikerar sträckan cirka två gånger per timme samt stannar vid alla hållplatser på sträckan Fisksätra – Slussen. SL arbetar för att återuppta tågtrafiken på Saltsjöbanan, med mål att starta mellan Fisksätra och Saltsjöbaden/Solsidan under 2024. Troligen avslutas ersättningstrafiken när tågtrafiken är återupptagits.

4.3.3 Förutsättningar för gång- och cykeltrafik

Längs Saltsjöbadsvägen löper ett regionalt cykelstråk som kopplar samman Saltsjöbaden med den regionala cykelleden längs med Värmdöleden.



Figur 9 Sträckningen för den regionala cykelleden (gult).

Mellan avfarten från Saltsjöbadsleden mot Fidravägen och infartsvägen från Saltsjöbadsvägen mot läget för planerad stenkross finns några kortare sträckor med gång- och cykelbana. Längs Fidravägen finns en separerad gång- och cykelbana, där cykling sker i båda riktningar, som tar slut vid svängen mot Saltsjöbadsvägen. Mellan förskolan Krabban och infarten till Östervik station finns en icke separerad gång- och cykelbana som löper parallellt med Saltsjöbadsvägen. På dessa cykelbanor kan cyklister färdas skyddade från motorfordonstrafiken längs Fidravägen och Saltsjöbadsvägen. Längs större delen av Saltsjöbadsvägen fram till infarten mot den planerade stenkrossen sker dock cykling i blandtrafik och cyklister delar körbanan med bilar, mopeder och tunga fordon.

Mellan Österviks station och Drevinge gård har på några kortare avsnitt anlagts separata gångstigar i trä. Dessa ger bitvis ökad trafiksäkerhet för gående, men de är inte lämpliga för cykling, se Figur 10. Trästigen kopplar samman med en separat gångbana som löper på en sträcka på cirka 200 meter längs södra sidan av Saltsjöbadsvägen och fram till Erstaviksvägen, se Figur 11 och Figur 12. Det finns uppgifter om att kommunen länge har haft ambitionen att öka trafiksäkerheten för gående och cyklister men att det har varit mycket svårt att hitta (plats för) åtgärder som främjar cyklisters trafiksäkerhet. Uppgiftslämnaren menar också att kommunen har konstaterat att "mer går inte att göra".



Figur 10 Gångbro i trä längs med Saltsjöbadsvägen, höger i bild.



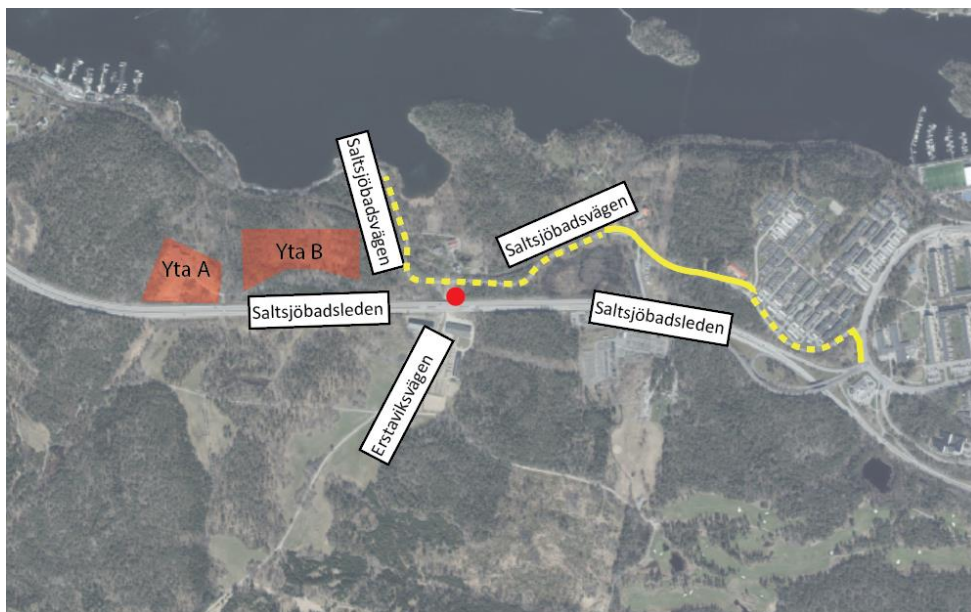
Figur 11 Gångbro i trä längs med Saltsjöbadsvägen som ansluter till separerad gångbana.



Figur 12 Separat gångbana som ligger mellan Erstaviksvägen och gångbron i figur 11.

4.3.4 Cykelmätningar

Då det saknas aktuella räkningar av cykeltrafik på sträckan har cykelmätningar genomförts med cyklister som passerar korsningen Saltsjöbadsvägen/Erstaviksvägen. Räkningarna genomfördes vid två olika tillfällen i syfte att mäta cykelflödet på platsen samt observera övriga trafikbeteenden.



Figur 13 Översiktbild över aktuellt område för cykelräkning. Röd markering visar utgångspunkt där cykelräkningen skedde.

Som utgångspunkt för cykelräkningen valdes infarten till anläggningen som av olika anledningar är en trafikfarlig plats, bland annat då den tunga trafiken möter gående, cyklister och även hästar, se Figur 8.

Cykelräkningarna ägde rum både måndag den 10 juni och tisdag den 11 juni 2024 mellan klockan 07.30 och 08.30. Vädret var torr båda dagarna och tisdagen något soligare och varmare väder än måndagen. På måndagen mättes det 53 cyklister och på tisdagen 85.

Utöver antal cyklister noterades även vilka åldersgrupper, utifrån kategorierna barn, ungdom, arbetsför vuxen, pensionär. Resultaten från cykelräkningarna redovisas nedan. Resultatet tyder på att den inventerade cykeltrafiken omfattade i första hand arbetspendlande vuxna, dock inga barn/ungdomar. Det har inte undersökts vidare om barn och ungdomar cyklar på sträckan vid andra tider på dagen.

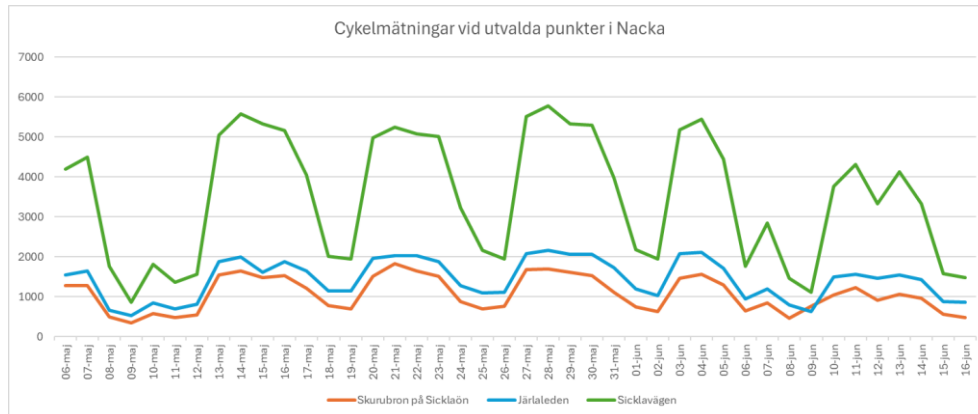
Tabell 1. Cykelräkning vid korsningen Saltsjöbadsvägen/Erstaviksvägen.

Cykelräkning vid Saltsjöbadsvägen/Erstaviksvägen	Barn	Ungdom	Arbetsför vuxen	Pensionär	Totalt
10/6 kl.07.30-08.30	-	-	51	2	53
11/6 kl.07.30-08.30	-	-	82	3	85

Cykelräkning 10 juni: Totalt passerade 53 cyklister varav 51 arbetsföra vuxna och två i pensionsålder. De allra flesta cyklade mot Nacka/Stockholm, endast några få mot Fisksätra. Det passerade cirka en cyklist per minut mellan klockan 07.30-08.00. Efter klockan 08.00 minskade flödet. Majoriteten cyklister cyklade med landsvägscykel eller elcykel och var rustade med cykelkläder- och skor, vilket indikerar att de skulle ta sig en längre pendlingsträcka. Under cykelräkningen passerade flera tunga fordon i form av traktorer och grävskopor.

Cykelräkning 11 juni: Totalt passerade 85 cyklister varav 82 arbetsföra vuxna och 3 personer i pensionsålder. Likt räkningen den 10 juni cyklade majoriteten i riktningen mot Nacka/Stockholm och färre mot Fisksätra, samt var det högst flöde mellan klockan 07.30-08.00, därefter avtog det. Busstrafiken går under morgonen cirka två gånger per timme längs sträckan, och bilar passerade cirka två gånger per minut. Under cykelräkningen passerade ett antal tunga fordon i form av lastbilar, traktorer och grävskopor.

Jämförelsevärden och uppräknig: Som referens har cykelmätningar i tre andra punkter inom Nacka kommun sammanställts i figuren nedan. Grafen visar för alla tre mätpunkter att måndagar och tisdagar generellt är dagar med flest cyklister jämfört med resterande veckodagar. På tisdagar brukar andelen cyklister genomgående vara högre än på måndagar, vilket även det motsvarar resultaten från den genomförda räkningen på Saltsjöbadsvägen.



Figur 14 Jämförbara cykelmätningar i Nacka kommun. Källa: Nacka kommun

De tre kurvorna i diagrammet har på mätdagarna (10/11 juni) lägre värden än jämförbara värden i mitten/slutet av maj; värdena från mätdagarna motsvarar cirka 60-70 procent av det högsta uppmätta värdet i mitten/slutet av maj. Det är högst troligt att cykelandelen på Saltsjöbadsvägen följer samma mönster, vilket skulle innebära att antalet cyklister på Saltsjöbadsvägen uppgick i mitten/slutet på maj mellan klockan 7:30 och 8:30 till cirka 75 på måndag och 120 på tisdag, det vill säga upp till 2 per minut och därmed en ständig närvaro av cyklister under den uppmätta timmen.

Observerat trafikantbeteende

Eftersom det saknas separerad cykelväg på sträckan sker cykling i blandtrafik. Det blev under cykelmätningarna tydligt att cyklister och övrig motorfordonstrafik måste samsas om en smal körbaneyta, framför allt i kurvan i höjd med Drevinge gård, vilket ledde till trafikfarliga situationer för cyklister. På grund av den smala kurvan tvingas bussar och tung trafik lägga sig i motsatt körfält för att komma förbi kurvan, vilket blir en trafikfarlig situation då sikten är mycket bristande. Vid flera tillfällen skedde omkörningar av cyklister i både kurvan och vid korsningen Saltsjöbadsvägen/Erstaviksvägen av både tunga fordon, bilar och mopeder. Inför kurvan från båda håll är hastighetsregleringen 30 km/h, men det var tydligt att inte alla motorfordon saktade in tillräckligt.

Vid ett av tillfällena för cykelräkning observerades att ryttare ledandes häst i handen korsade Saltsjöbadsvägen. De gick från Erstaviksvägen och korsade Saltsjöbadsvägen för att fortsätta norrut genom kurvan längs Saltsjöbadsvägen. Eftersom vägrenen är smal tvingas ryttare och häst delvis ut i körbanan. Detta utgör en trafikfara eftersom kurvan är smal och har dålig sikt.

4.4 Konsekvensbeskrivning

4.4.1 Risk för långvarig trafikering av Saltsjöbadsvägen

I Skanskas underlag saknas en tydlig förklaring för varför man väljer att köra på Saltsjöbadsvägen under en period om det ändå planeras en påkostad och långsiktig lösning för Saltsjöbadsleden, som ger bättre förutsättningar för de planerade transporterna. Det saknas också en beskrivning av hur etablerings- och driftsfas hänger ihop och vad som exakt krävs för att transporterna kan flyttas över till Saltsjöbadsleden.

Det bedöms som omöjligt att bygga cirkulation och ramper på två till tre månader och konsekvensen blir att tung trafik kommer att köra på Saltsjöbadsvägen under en mycket längre period än vad som har angivits av Skanska. I Skanskas underlag saknas en riskbedömning med tillhörande åtgärdsförslag avseende oväntade händelser som kan förlänga tiden under vilken transporterna behöver färdas på Saltsjöbadsvägen. Finns det ett scenario där transporter behöver köras på både Saltsjöbadsleden och Saltsjöbadsvägen samtidigt? Kan det hända att Skanska vill köra 90 transporter, 180 fordonsrörelser (som för den permanenta lösningen) även på Saltsjöbadsvägen om planering och byggnation drar ut på tiden?

4.4.2 Försämrad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter

På Saltsjöbadsvägen är trafiksäkerheten dålig redan idag, särskilt där in- och utfarten till anläggningen ligger, och väntas bli ännu sämre när den tunga trafiken ökar.

Den tillfälliga lösningen för transporter till och från planerad stenkross innebär enligt Skanskas uppskattning att tung trafik kommer trafikera Saltsjöbadsvägen med cirka 21 fordon per dag, upp till 42 fordonsrörelser. Eftersom vägsträckan mellan Fidravägen och infarten till den planerade stenkrossen är kurvig med smala körbanor och begränsad sikt vid flera punkter, skulle en ökad mängd tunga transporter längs sträckan bidra till försämrad trafiksäkerhet för cyklisterna i blandtrafik, från ett redan ansträngt läge. Cyklisterna skulle tvingas dela körbana med de tunga fordonen som tar upp större utrymme av körbanan och skapar sämre sikt, vilket ökar risken för kollision med cyklisterna. Tungt fordon är stora och skrymmande vilket också skulle begränsa sikten för övriga motorfordon längs sträckan, vilket skulle påverka trafiksäkerheten längs sträckan negativt.

Vid platsbesök observerades att lastbilar på väg in till anläggningen blir stående på vägen i väntan på utpasserande fordon, se även Figur 12, vilket även förväntas vara fallet när anläggningens drift utökas. Uppställda lastbilar leder till försämrade siktförhållanden och risk för omkörning på ett smalt vägvagnsnitt med risk för kollisioner med andra fordon som följd.

Förutsättningarna för barn att gå och cykla längs sträckan skulle påverkas signifikant. Från den första januari 2020 antogs barnkonventionen som lag i Sverige vilket betyder att barns intressen ska beaktas i planeringsprocessen³. När barn cyklar i blandtrafik med tunga fordon utsätts de för betydande risker. Placering och utformning av trafikmiljöer är avgörande för barns säkerhet, hälsa och upplevelse. Genom att tillåta en utökad mängd tunga fordon passera Saltsjöbadsvägen begränsas barnens möjlighet att cykla längs sträckan.

Om tidplanen på tre månader för att ta fram den permanenta lösningen inte håller, kan den tillfälliga lösningen bli aktuell under en längre tid. Detta skulle påverka gående och cyklisterna längs Saltsjöbadsvägen negativt, eftersom perioden med försämrad trafiksäkerhet längs sträckan skulle förlängas.

4.4.3 Negativ påverkan på närliggande verksamheter

För alla berörda verksamheter i området innebär ökad tung trafik på sträckan en försämrad trafiksäkerhet. För närliggande verksamheter bedöms den tillfälliga lösningen resultera i ett antal konsekvenser. Krabbans förskola och Drevinge gård som har verksamheter för barn och ungdomar behöver vara säkra på att det säkerställs att trafiksäkerheten vid dessa platser inte försämras.

Drevinge gård

För verksamheten Drevinge gård bedöms påverkan främst ske vid passage över Saltsjöbadsvägen när ryttare, med eller utan häst, ska till och från verksamheten. Idag finns där ingen säker passage över Saltsjöbadsvägen i höjd med Drevinge gård och Erstaviksvägen, varken i form av övergångsställe eller gångbana på någon sida. Detta innebär att ryttare med häst och andra gående behöver vistas i blandtrafik för att kunna ta sig till och från Drevinge gård. Ett ökat antal tunga fordon på en redan smal väg kommer därför innebära en ökad säkerhetsrisk för dessa.

Krabban

³ (Boverket, 2020, Barnkonventionen i fysisk planering och stadsutveckling (2020:24))

Förskolan Krabban, som är belägen längre österut på Saltsjöbadsvägen, kommer påverkas något av den ökade tungtrafiken. Krabbans förskola har en egen parkering vilket innebär att stopp på Saltsjöbadsvägen inte är troligt vid hämtning/lämning, men det har inte kunnat verifieras inom ramen för utredningen. Vid hämtning och lämning med cykel kommer trafiksäkerheten för både vuxna och barn påverkas om cykling sker via Fisksätra torg/Fidravägen och in på Saltsjöbadsvägen. Detta eftersom cykling i denna del av vägen sker i blandtrafik. Vid ökat antal tunga fordon ökar därför risken för att trafikfarliga situationer uppstår. Krabbans förskola går att nå via lokalgator i Fiskarhöjdens villaområde, dock innebär denna väg en längre och krokigare färdsträcka om cykling sker från de södra delarna av Fisksätra.

Mellan Krabbans förskola och Österviks busshållplats ligger en parallell icke separerad gång- och cykelbana som kan nyttjas om förskolebarn behöver ta sig till och från busshållplatsen.

Vid busshållplatsen Österviks station som är belägen på Saltsjöbadsvägen finns risk för kortare köbildning vid på- och avstigning eftersom bussen angör i körbanan på båda sidor av vägen. Det är även viktigt att notera att övergångsstället i anslutning till hållplatsen kan hamna i dålig sikt om buss angör samt att in- och utfart till Östervik ligger i direkt anslutning. Denna plats får en försämrad trafiksäkerhet om antalet tunga fordon ökar.

5 Långsiktig lösning på Saltsjöbadsleden

5.1 Skanskas förslag

I den långsiktiga lösningen (driftsfasen) ingår planer på att bygga en cirkulationsplats vid korsningen mellan Saltsjöbadsvägen och Fidravägen, samt två anslutande ramper mellan stenkrossen och Saltsjöbadsleden för in- och utfart till/från stenkrossen. De tunga transportererna är vid denna lösning tänkta att färdas längs Saltsjöbadsleden, sedan svänga runt i den nya cirkulationsplatsen och köra tillbaka till Saltsjöbadsleden för att sedan använda ramperna från Saltsjöbadsleden till stenkrossen. Trafik som lämnar anläggningen kör västerut ifrån anläggningen och återvänder via en ramp till Saltsjöbadsvägen för fortsatt transport västerut.



Figur 15 Skanskas planerade körväg för tung trafik vid permanent lösning.

Enligt Skanskas uppskattningar innebär den långsiktiga lösningen att tung trafik kommer att trafikera Saltsjöbadsleden med cirka 75-90 fordon per dygn genom cirkulationsplatsen och upp till 180 fordonsrörelser totalt på Saltsjöbadsleden.

5.2 Nuläge Saltsjöbadsleden

Saltsjöbadsvägen är en motorled under kommunalt väghållarskap. Trafikflödena uppgick vid mätningar år 2018 till cirka 15 500 fordon per dygn (medeltrafik). Andelen tung trafik utgjorde cirka 7 procent.

5.3 Konsekvensbeskrivning

5.3.1 Cirkulationsplats med låg standard

Enligt Skanska skisser för cirkulationen har den en ytterdiameter på cirka 37 meter vilket är ett minimalt mått, dock godtagbart. Den medför låg framkomlighet för långa och tunga fordon samt kan även medföra risk att fordon välter.

5.3.2 Omväg och högre konfliktrisk för gång och cykel

Den planerade cirkulationsplatsen i korsningen trafikplats Fisksätra och Fisksätravägen medför en omväg för gång- och cykeltrafiken. Det är särskilt kännbart för det regionala cykelstråket. Av- och påfartsramperna korsar regional cykelbana och varje transport kommer att korsa cykelbanan två gånger vilket medför utökad konfliktrisk.

5.3.3 Negativ påverkan på närliggande verksamheter

Den verksamhet som kan komma att påverkas mest av den permanenta lösningen är Akademiska skolan som ligger i nära anslutning till den planerade cirkulationen vid Saltsjöbadsleden och Fidravägen. Cirkulationen innebär att den tunga trafiken kommer från Saltsjöbadsleden och vänder i cirkulationen för att därefter fortsätta ut på samma väg. Detta innebär att den ökade trafikmängden kan minska trafiksäkerheten på platsen. Det är därför av stor vikt att säkerställa en trygg passage för cyklister och gående i cirkulationen.

5.3.4 Mängden transporter och fordonsrörelser

I ansökan har antalet trafikrörelser angivits utifrån en ideal situation där samtliga transporter av bergmassor utförs med fullastade lastbilar med släp. Det kan dock antas att en del av fordonen som trafikerar anläggningen körs utan släp och inte fullastade vilket innebär att det är troligt att det blir fler fordonsrörelser under en dag för att kunna hantera den förväntade dagliga mängden av massor.