

Tyresö kommun

Emelie Häll  
Elin Elfström

**TJÄNSTESKRIVELSE**

2018-10-05

1 (12)

Diarienummer

2013KSM0603

Miljö- och samhällsbyggnadsutskottet

## **Tegelbruket etapp 11, inriktningsbeslut gällande gångbana**

### **Förslag till beslut**

Inriktningsbeslut antas gällande vilket alternativ för gångbana i Tegelbruket etapp 11 som förvaltningen ska fortsätta arbeta med.



Sara Kopparberg  
Chef Stadsbyggnadsförvaltningen



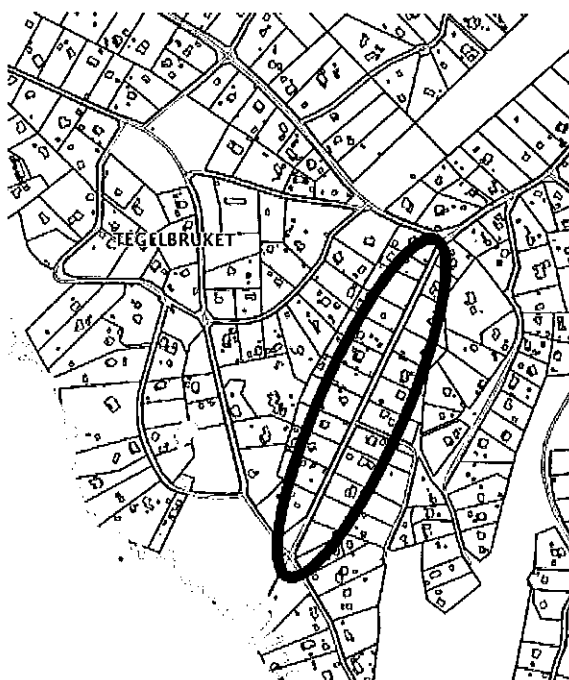
Amalia Tjärnstig  
Chef för mark- och exploateringsenheten

### **Sammanfattning**

Inför ett antagande av detaljplan och gatukostnadsutredning finns ett behov av ett inriktningsbeslut angående en gångbana längs del av Tegelbruksvägen. Gångbanan har funnits med i både samrådshandling och granskningshandling. Fyra huvudalternativ för gångbanan har utretts. För att komma vidare i projektet önskar förvaltningen ett inriktningsbeslut för vilket alternativ vi ska fortsätta arbeta med.

## Bakgrund

Detaljplanen för Tegelbruket, etapp 11 samt tillhörande gatukostnadsutredning var på samråd vintern 2016 och på granskning våren 2018. Inför ett antagande av detaljplan och gatukostnadsutredning finns ett behov av ett inriktningsbeslut angående en gångbana längs del av Tegelbruksvägen, se inringat område på kartan nedan. Gångbanan har funnits med i både samrådshandling och granskningshandling. I dagsläget finns ingen gångbana på platsen. I gällande översiktsplan anges det att på längre sikt så ska ytan längst söderut på Tegelbruksvägen fungera som en framtida mötesplats (Översiktsplan Tyresö 2035, s.77). Det är med anledning av detta som gångbanan har tagits med i planhandlingar samt gatukostnadsutredning. Flera yttranden gällande gångbanan har inkommit från boende i området under samråds- och granskningskedet. Yttrandena har varit övervägande negativa till den föreslagna gångbanan, även om också positiva yttranden inkommit. Gångbanan påverkar även dagvattenhanteringen längs vägen. Kostnaden för att anlägga gångbanan har i både samrådshandling och granskningshandling belastat kommunen och inte fastighetsägarna.



*Det inringade området visar den sträcka på Tegelbruksvägen som inriktningsbeslutet berör.*

Efter granskningsskedet har en diskussion om gångbanan uppkommit på nytt. Dels med anledning av de negativa yttranden som fortsatt inkommit under granskningsskedet från boende i området, och dels efter gemensamt platsbesök med projektgruppen. Myndigheter såsom Länsstyrelsen har även yttrat sig angående dagvattenhanteringen i området, med anledning av det pågår nu en dagvattenutredning i området.

### Projektets tidsplan

I området pågår två kompletterande utredningar hösten 2018. Dels en bullerutredning och dels en dagvattenutredning. Resultatet från dessa utredningar bedöms kunna påverka tidsplanen för projektet.

Dagvattenutredningen beräknas vara klar till november med de förutsättningar som gavs i uppdraget. Bullerutredningen beräknas vara klar i oktober.

Om dagvattenutredningen visar att förslagna diken enligt granskningshandlingarna inte är tillräckliga finns behov av ny projektering. Detta för att säkerställa att tillräckliga ytor finns i detaljplanen för diken och dagvattenhantering. Om ytterligare ytor krävs för att klara dagvattenhanteringen innebär det att kommunen måste köpa mark från fastighetsägare längs väg/vägar, vilket i sin tur förutsätter en ny granskning av detaljplan och gatukostnadsutredning. Längs den del av Tegelbruksvägen där denna gångbana finns i samråds- och granskningshandling är det inte projekterat så att kommunen kommer behöver köpa mark av privata fastighetsägare. Däremot så belastar slänt-/arbetsområde privata fastigheter längs denna sträcka.

Den senaste tidsplanen som stämts av politiskt är att beslut om antagande ska ske under kvartal 1 2019. Nedan framgår även alternativ tidsplan för om granskningsskedet måste göras om.

	Granskningsskedet görs inte om	Granskningsskedet görs om
Beslut om granskning		Kvartal 1 2019
Beslut om antagande	Kvartal 1 2019	Kvartal 3 2019

Laga kraft (tidigast)	Kvartal 1 2019	Kvartal 3 2019
Byggstart - väg och VA	Kvartal 2 2020	Kvartal 4 2020
Kvartersmark (bygglov ges)	Kvartal 2 2022	Kvartal 4 2022

Övriga faktorer som bedöms kunna påverka tidsplanen:

- Resultat från dagvattenutredning
- Resultat från bullerutredning
- Brister i granskningshandlingar som kan innebära att granskningskedet behöver göras om
- Intern resursbrist
- Överklagan av detaljplan och/eller gatukostnadsutredning

## Gångbanan

### Befintliga förhållanden

Södra delen av Tegelbruksvägen är ca 500 meter lång och har en rak sträckning. Vägen sluttar ned mot vattnet. Den raka vägen kan bidra till att hastigheterna på vägen är högre än vad hastighetsgränsen tillåter.

### Tidigare fattade beslut

Under tiden som förvaltningen arbetat med denna detaljplan har kommunfullmäktige antagit översiktsplanen Tyresö 2035 och Strategi för Östra Tyresö.

Översiktsplanen redogör att kommunen ska styra mot hållbara transporter och att stråket längs med Tegelbruksvägen ska leda till en framtida mötesplats vid vattnet. Mötesplatsen är viktig då utbudet av offentliga mötesplatser på Östra Tyresö är begränsat.

Att arbeta mot hållbara transporter innebär bland annat att:

- Transportsystemet ska vara tillgängligt för alla oavsett kön, ålder, fysisk förmåga eller ekonomiska förutsättningar.
- Trafikmiljöer bidrar till ett attraktivt och levande Tyresö.

- Gång- och cykeltrafikanter prioriteras, sedan kollektivtrafik, nyttotrafik och biltrafik.
- Gynna transporter med låg miljö- och klimatpåverkan.
- Värna trafiksäkerhet och hälsa.
- Hela resan ska fungera från dörr till dörr, både inom kommunen och regionen, samt med snabba byten mellan färdmedel.
- Transportsystemet använder så lite som möjligt av naturmark och andra resurser.

För att uppnå översiktsplanen behöver följande åtgärder på Tegelbruksvägen uppnås:

- Gående och cyklisters framkomlighet förbättras då en gång- och cykelbana byggs ut.
- Trafiksituationen blir säkrare i och med trafikseparering.
- Stråket blir tydligare, att det leder till mötesplatsen vid vattnet. Vägen får liknande standard som huvudgatorna som leder till andra mötesplatser men körbanan blir inte lika bred i och med att det är mindre trafikflöden än huvudgatorna.

I arbetet med strategin för Östra Tyresö togs ett planeringsunderlag fram för hur trafiken kan utvecklas på halvön.

Utredningen visar att med den kommande utveckling som kommunen planerar för så kommer trafiken utmed den södra delen av Tegelbruksvägen att öka och att det är få som cyklar och går på Brevikshalvön. Den låga andelen gående och cyklister beror troligt på brister i vägnätet. Att gå, cykla och resa kollektivt är idag svårt på Östra Tyresö. Det saknas idag alternativ till bilen som är lika tillgängliga, säkra och attraktiva. Läger man till att grönområdet vid vattnet blir en framtida mötesplats så ses trafikflödet för trafikslagen gång, cykel och bil öka.

Resvaneundersökningen för Tyresö visar att en stor andel av de bilresor som görs i kommunen är kortare än 5 km. För att minska andelen korta bilresor är cykeln ett bra alternativ. Ett gent och tydligt cykelvägnät ökar attraktiviteten för färdslaget och kan locka fler till att börja cykla. För att öka andelen hållbara transporter på halvön är det särskilt viktigt att stärka cykelns attraktivitet och

möjliggöra cykelresor både inom Östra Tyresö samt mellan Östra Tyresö och resterande delar av kommunen.

För fotgängare och cyklister är avsaknaden av separerade ytor längs vägarna den största bristen både ur tillgänglighets- och trafiksäkerhetssynpunkt. Det begränsar framförallt möjligheterna för barn och unga att tryggt röra sig i området och för många invånare att röra sig till- och från busshållplatserna.

Alternativ för gångbana

Nedan framgår de olika förslag för vilka förvaltningen behöver ett inriktningsbeslut för hur förvaltningen ska arbeta vidare med projektet. Därefter redovisas konsekvenser gällande för- och nackdelar med de olika alternativen. Kostnaden för att anlägga gång/gång- och cykelväg belastar kommunen och inte privata fastighetsägare, då den är av allmän karaktär. Kostnaden för att anlägga gång/gång- och cykelväg är hög och detta beror på att vägens höjd behöver ändras.

1. Gångbana utgår
2. Gångbana i enlighet med granskningshandling
3. Gångbana breddas
  - A. Anläggs vid detaljplanens genomförande
  - B. Anläggs vid senare tillfälle
4. Gång- och cykelbana
  - A. Anläggs vid detaljplanens genomförande
  - B. Anläggs vid senare tillfälle

Alternativ 3B och 4B redovisas gemensamt nedan.

#### Alternativ 1. Gångbana utgår

- Lägre kostnad för kommunen, då kommunen tar kostnaden kopplat till gångbanan.
- Ingen markinlösen behöver ske enligt projektering inför granskning. Dock är det troligtvis fortfarande aktuellt med arbets-/släntområde som belastar privatmark, i enlighet med granskningshandling
- Uppdatering av projektering behöver ske, då endast projektering av vägbanan behöver tas fram.
- Avvattningen från hårdgjorda ytor sker i befintliga diken.
- All trafik sker i blandtrafik.

- Cyklister får biltrafik som tränger sig förbi, ökad upplevelse av stress och vingel speciellt upp mot Nytorpsvägen.
- För ökad trafiksäkerhet behövs hastighetsreducerande åtgärder då en högre standard på vägen kan bidra till högre hastigheter.
- Syftet med översiktsplanen uppnås inte då stråket inte stärks för hållbara transporter.

Detta alternativ innebär att om det i framtiden beslutas att det ska anläggas en gång-/gång- och cykelbana så behövs en ny detaljplan tas för att tillräckligt med yta ska finnas att tillgå. För att uppnå översiktsplanens intensjoner så ska en gång-/gång- och cykelbana anläggas.

Om gångbanan utgår, bedöms inte att ny granskning behöver ske med anledning av gångbanan. Däremot kan det uppstå andra anledningar till att en ny granskning behövs t ex dagvattenhanteringen. Alternativet innebär också att projektering av gångbana inte görs i nuläget, utan i samband med att en ny detaljplan tas fram. Att dela upp projekteringen kan innebära försvårade och därmed även dyrare omständigheter för anläggning av en gångbana. Detta eftersom projektering av gångbanan innebär andra förutsättningar för exempelvis dagvattenhantering samt gatubelysning gentemot projektering för enbart väg. Utrymmet som en ny gångbana kräver beslutas i samband med att den nya detaljplanen tas fram.

### **Alternativ 2. Gångbana i enlighet med granskningshandling**

- Gångbanan i granskningshandlingen är 1,8 meter bred.
- Kommunen tar kostnad kopplat till gångbanan samt del av vägbanan i och med att ändring av höjd behöver ske pga. gångbanan. I granskningshandlingen var detta beräknat till närmare 6 miljoner i anläggningskostnad.
- Avvattningen från hårdgjorda ytor måste säkerställas genom pågående dagvattenutredning.
- Ingen markinlösen behöver ske enligt granskningsförslaget. Eventuellt kan markinlösen dock behövas för att säkerställa dagvattenhanteringen, detta kommer framgå av pågående dagvattenutredning.

- Endast gående är separerade från annan trafik.
- Cykling sker i blandtrafik.
- För ökad trafiksäkerhet behövs hastighetsreducerande åtgärder då en högre standard på vägen kan bidra till högre hastigheter.
- Syftet med översiktsplanen uppnås endast delvis då gångbanan är för smal för att uppnå sitt syfte om trafiksäkerhet och för att uppmuntra till hållbara transporter.

Det är i dagsläget osäkert om detta förslag kan göras utan att granskningen tas om. Detta vet vi först då dagvattenutredningen är färdigställd. Detta förslag påverkar därmed eventuellt tidplanen.

### **Alternativ 3A. Gångbanan breddas, anläggs vid detaljplanens genomförande**

- Gångbanan (2-2,5m) breddas i jämförelse med granskningsförslaget så att dess funktion säkerställs, exempelvis möten möjliggörs.
- Kommunen får ökad kostnad i jämförelse med granskningshandling i och med bredare gångbana.
- Ny projektering kommer att behöva ske i och med breddning.
- Markinlösen behöver ske enligt ny projektering. Detta pga. att vägområdet behöver utvidgas på mark som idag tillhör privata fastigheter.
- Avvattningen från hårdgjorda ytor måste säkerställas genom dagvattenutredning.
- Endast gående är separerade från annan trafik. Gående får en bredare yta att vistas på, där spontana möten kan ske.
- Cykling sker i blandtrafik.
- För ökad trafiksäkerhet behövs hastighetsreducerande åtgärder då en högre standard på vägen kan bidra till högre hastigheter. Kan med fördel bidra till mindre platsbildningar ut med vägen.
- Syftet med översiktsplanen uppnås delvis då gående får förbättring då gångbanan breddas och blir mer trafiksäker samt att stråket till mötesplatsen vid vattnet blir tydligare. Gynnar delvis hållbara transporter.



Detta förslag påverkar tidsplanen då ny granskning krävs. Detta med anledning av att breddning av allmän plats sker och intrånget på privata fastigheter behöver ökas.

#### **Alternativ 4A. Breddning till gång- och cykelbana, anläggs vid detaljplanens genomförande**

- Breddning till gång- och cykelbanan (3-4,5 m) sker, detta så att dess funktion säkerställs, exempelvis möten möjliggörs samt cykling möjliggörs trafiksäkert.
- Kommunen får ökad kostnad i jämförelse med granskningshandling i och med breddning till gång- och cykelbana.
- Omprojektering kommer att behöva ske i och med breddning.
- Markinlösen behöver ske enligt ny projektering. Detta pga. att vägområdet behöver utvidgas på mark som idag tillhör privata fastigheter.
- Avvattningen från hårdgjorda ytor måste säkerställas genom dagvattenutredning.
- Endast gående är separerade från annan trafik. Gående får en bredare yta att vistas på, där spontana möten kan ske.
- Vägen är separerad och trafiksäkerheten för gående och cyklister blir bättre.
- För ökad trafiksäkerhet behövs hastighetsreducerande åtgärder då en högre standard på vägen kan bidra till högre hastigheter. Kan med fördel bidra till mindre platsbildningar ut med vägen.
- Syftet med översiktsplanen uppnås samt så gynnas hållbara transporter

Detta förslag påverkar tidsplanen då ny granskning krävs. Detta med anledning till att breddning av allmän plats sker och intrånget på privata fastigheter behöver ökas.

#### **Alternativ 3B och 4B. Gångbana/Gång- och cykelbana anläggs vid senare tillfälle**

Dessa alternativ utgår från att ytan som breddas ska vara utlagd som allmän plats i detaljplanen. Detta för att det ska vara tydligt mot de boende vem som är



ansvarig för vad. Kommunen är huvudman (ansvarig) för det som är utlagt som allmänplats i detaljplanen.

Alternativet, som förvaltningen har uteslutit, att lägga ut ytan som ett markreservat för gång/gång- och cykelbana innebär att ett x-område läggs ut som belastar de privata fastigheterna. Detta skapar otydlighet mot de boende angående hur de har rätt att nyttja den marken de äger. För att verkställa kommunens rätt till x-området bildas ett servitut genom en lantmäteriförrättning, dvs. en rättighet för kommunen att ha en gång/gång- och cykelbana på denna yta.

Detaljplanen utformas i likhet med alternativ 3A och/eller 4A. Nedan beskrivs konsekvenserna mer ingående gällande dessa alternativ om anläggning av gångbana/gång- och cykelbana skulle ske vid ett senare tillfälle.

- Omprojektering kommer att behöva ske i likhet med 3A och 4A för att komma vidare i arbetet med detaljplanen. Detta för att säkerställa att gatuområdet är tillräckligt stort för att inrymma både vägområde, samt gång/gång- och cykelbana.
- Då området läggs ut som allmän plats i detaljplanen innebär det att kommunen ska köpa marken utlagd som det i detaljplanen, såvida kommunen inte redan äger marken idag. Kommunen betalar ersättning för marken samt för tomtanläggningar (ex. mur, häckar, träd m.m. som är av väsentlig betydelse för fastigheten). Då kommunen inte planerar att anlägga gång/gång- och cykelbana inom den närmsta tiden kan oklarheter uppstå då kommunen X antal år senare tar marken (som den köpt men inte nyttjat) i anspråk för anläggandet av gångbana/gång- och cykelbana. Kommunen löser altså in marken i samband med att detaljplanen vinner laga kraft, men har inte någon användning för marken fram tills gång/gång- och cykelbanan anläggs. Om någon fastighetsägare begär inlösen av marken, måste kommunen lösa in mark som är planlagd som allmän plats, oavsett när kommunen planerar att anlägga gång/gång- och cykelbanan.

- Kostnad för anläggande av gång/gång- och cykelbanan tas inte med i gatukostnadsutredningen i och med att den anläggs vid ett senare tillfälle. Detta då kommunen inte kan ta ut kostnad för en anläggning som inte planeras att byggas i samband med genomförandet av detaljplanen, därav utgår denna post från gatukostnadsutredningen. Dock ingår denna kostnadspost i gatukostnadsutredningen när markinlösen sker. Anledningen till att posten ingår, beror på att markinlösen enligt lag ska ske när en fastighetsägare begär det, därav bör kommunen lösa in marken i samband med att vägutbyggnaden sker. Del av denna mark kan säkerligen även behövas som arbetsområde/slänt i samband med utbyggnaden.
- Vid utbyggnaden av väg samt VA så kan dilemma gällande anslutningspunkt för VA uppstå. Detta då VA-anslutningspunkten ska släppas 0,5 meter från fastighetsgräns (dvs. i anslutning till kvartersmarken). Detta kan då komma att innebära att anslutningspunkten behöver förläggas längre in från den väg som byggs ut än vad som normalt är fallet för att anpassa till kommande gång/gång- och cykelbana.
- Utbyggnaden sker i två etapper vilken troligt leder till en högre totalkostnad. Detaljprojektering av gång/gång- och cykelbana behövs göras inför anläggandet och då behöver även dagvattenhanteringen säkerställas samt omplacering av belysningsfundament. Ökade kostnader uppstår också för bygglledning, upphandling och dubbla entreprenader.
- Väg bana respektive gång/gång- och cykelbana anläggs i två omgångar, vilket innebär störningar för boende under en längre tid jämfört med om väg och gång/gång- och cykelbana anläggs vid samma tidpunkt.

Detta förslag påverkar tidsplanen då ny granskning krävs. Detta med anledning till att breddning av allmän plats sker. Detta förslag innebär också försvårade omständigheter kring var VA-anslutning placeras och nyttjande av inlöst mark fram tills att gång/gång- och cykelbana anlagts.



### **Inriktningsbeslut**

Av de framtagna alternativen så förespråkar förvaltningen de alternativ som är i enlighet med översiktsplanen. Förvaltningen förespråkar dock inte de alternativ som innebär att en gångbana/gång- och cykelbana anläggs vid ett senare tillfälle. Anledningen till det är eftersom de alternativen ger ett otydligt besked till de boende hur den marken till den framtida gångbanan/gång- och cykelbana hanteras. Att utföra utbyggnationen av väg för biltrafik respektive gång/gång- och cykeltrafik i två etapper innebär en otydlighet vid genomförandet av detaljplanen samt högst troligt även en ökad totalkostnad för kommunen.

För att komma vidare i projektet önskar förvaltningen ett inriktningsbeslut på vilket alternativ vi ska fortsätta arbeta med.

