

## **Förstudie**

Namn på förstudie: Erstavik 6:14

Författare: Olof Johansson

Datum: 2021/02/28

Version: 1.0

Sida: 1 (34)

---

# **Förstudie**

**Erstavik 6:14**

## Version

Datum	Författare	Version	Ändring
28/2 2021	Olof Johansson	1.	

### 1 Sammanfattning

Tyresö kommun har förvärvat fastigheten Erstavik 6:14 och ämnar utveckla området. För att kunna göra det behöver kommunen först komma fram till vilken markanvändning som är lämpligast. Förslagen på framtida markanvändning är flera och de har vägts emot varandra utefter såväl ekonomiska, ekologiska som sociala aspekter på kort och lång sikt. Detta dokument utgör förstudie inför nästa steg, som är att detaljplanera området.

**Samhällsbyggnadskontoret rekommenderar att Erstavik 6:14 utvecklas till ett företagsområde med utrymme för drivmedelsstationer. Området ska även planeras för att möjliggöra en brandstation.**

Gemensamt för funktionerna är att de drar nytta av det goda trafikläget, att snabbt kunna angöra det regionala vägnätet utan att passera bostadsbebyggelse samt den relativa avskildheten från densamma. Den rekommenderade markanvändningen bidrar till att kunna skapa stora sociala och ekologiska mervärden i övriga kommunen genom att skapa bättre förutsättningar för omlokalisering och omvandling av centralt belägna drivmedelsstationstomter och industriområden till ny stadsbebyggelse i enlighet med översiktsplanen. Förslaget bidrar till att stärka kommunens näringsliv genom att skapa förutsättningar för att företag kan vara kvar och utvecklas i Tyresö samt till eventuella nyetableringar. När Tyresöbor kan hitta ett arbete nära hemmet bidrar det även till ekonomisk såväl som social och ekologisk hållbarhet, när det långa pendlandet minskar. Utöver detta skapar förslaget även förutsättningar för kommunen att göra ett överskott på markinköpet. I dokumentet redovisas ett koncept för hur området kan utformas som kommer vara vägledande vid fortsatt detaljplanering

Flera frågor kommer att behandlas i mer detaljerad nivå i nästa steg, under detaljplaneringsskede. Till dessa hör hantering av ekologiskt spridningssamband, hållbarhetsfrågor, gestaltning och dagvattenhantering m.m.

## Innehållsförteckning

<b>1</b>	<b>Sammanfattning</b> .....	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>Bakgrund</b> .....	<b>5</b>
	2.1 Förstudiens syfte.....	5
<b>3</b>	<b>Nulägesanalys/Planeringsförutsättningar</b> .....	<b>6</b>
	3.1 Områdets styrkor/svagheter.....	6
	3.2 Medborgardialog .....	6
	3.4 Utveckling på andra sidan kommungränsen.....	7
	3.5 Samverkan med grannkommuner.....	8
	3.6 Trafikförsörjning .....	9
	3.6.1 Cykel.....	9
	3.6.2 Kollektivtrafik.....	9
	3.6.3 Personbil och övrig vägtransport.....	9
	3.7 Energiförsörjning .....	9
	3.8 Ekologiskt spridningssamband .....	10
	3.9 Planeringsförutsättningar inom området.....	11
<b>4.</b>	<b>Alternativa lösningsförslag</b> .....	<b>13</b>
	4.1 Företagsområde.....	13
	4.1.1 Ett verktyg för stadsutveckling .....	14
	4.2 Drivmedelsstationer .....	15
	4.2.1 Tankning av biogas och biltvätt.....	16
	4.3 Brandstation .....	16
	4.4. Handel.....	17
	4.5 Idrottshall.....	18
	4.6 Återvinningscentral.....	19
	4.7 Bussdepå .....	19
	4.8 Tillfällig användning för mellanlagring av massor och bygglogistik .....	20
	4.9 Analys av funktionssammansättningar .....	21
<b>5.</b>	<b>Rekommenderad lösning</b> .....	<b>22</b>
	5.1 Konsekvensanalys .....	23
	5.2. Möjlig utformning av Erstavik 6:14 .....	24
	5.5 Projektets övergripande mål .....	28
	5.5.1 Regional utvecklingsplan för Stockholm (RUFS 2050) .....	28
	5.5.2 Översiktsplan Tyresö 2035.....	28
	5.5.3 Kommunplan 2021-2024 .....	28
	5.5.4 Trafikstrategin Tyresö styr mot hållbara transporter.....	29

## Förstudie

Namn på förstudie: Erstavik 6:14

Författare: Olof Johansson

Datum: 2021/02/28

Version: 1.0

Sida: 4 (34)

---

5.6	Intressenter .....	29
5.7	Nyttokalkyl .....	29
5.8	Nästa steg .....	31
5.8.1	Namnsättning av området .....	32
5.8.2	Företag och drivmedelsstationer .....	32
5.8.3	Temporär användning av ytan för hantering av massor och bygglogistik .....	32
5.8.4	Förstudie för flytt av brandstation .....	32
5.8.5	Utredningar i detaljplaneskedet .....	33
5.8.6	Dialog med Stockholm stad för inköp av markremsa norr om Töresjövägen.....	33
5.8.1	Interna mottagare .....	33
<b>6</b>	<b>Bilagor .....</b>	<b>33</b>



## 2 Bakgrund

Våren 2018 tecknade Tyresö kommun ett köpekontrakt med Stockholms stad om förvärv av fastigheten Erstavik 6:1, skifte 2. Inför att köpekontrakt tecknats med Stockholms stad pågick förhandlingar under en längre tid kring köpeskillning och vilken del av ytan som kan exploateras med hänsyn till skyddsavstånd till intilliggande Tyresövägen, befintlig kraftledning och det ekologiska spridningssamband som finns utpekad i området. Överenskommen köpeskillning framställdes till 68 400 000 kr. Värderingen som gjordes till grund för köpeskillningen utgick från användning handel/lättare industri och att 6-7 hektar av ytan skulle kunna bebyggas.

### 2.1 Förstudiens syfte

Förstudiens syfte är att utreda vilken eller vilka av följande funktioner som är lämpligast att etablera på platsen:

1. Drivmedelsstation
2. Brandstation
3. Volymhandel
4. Bussdepå
5. Multiidrottshall
6. Företagsområde
7. Återvinningscentral

Funktionerna är utvalda efter en workshop med politiker i MSU 2018, där de fick möjlighet att ge förslag på vilka funktioner som skulle utredas för området. Motiven bakom varför dessa funktioner skulle kunna vara lämpliga i området har från politiskt var framförallt att:

1. Tyresö ska kunna frigöra ytor för exploatering på andra håll i kommunen genom att flytta funktioner till området.
2. Omlokalisera olämpligt placerade funktioner inom kommunen i enlighet med Översiktsplanen *Tyresö 2035*
3. Tillgodose gemensamma behov med grannkommunerna och därmed hitta medfinansiering för diverse funktioner som till exempel idrottsanläggning eller återvinningscentral.

Utredningen har dessutom haft som utgångspunkter att:

- Markanvändningen ska göra att kommunen får igen köpeskillningen.
- Markanvändningen ska vara ekonomiskt, ekologiskt och socialt hållbar.
- Markanvändningen ska vara förenlig med framtida kollektivtrafik och trafikflöden.
- Markanvändningen ska vara förenlig med såväl Tyresös utveckling som den utveckling som sker på andra sidan kommungränsen i Nacka och Stockholm stad.
- Analysera om det finns andra platser där de föreslagna funktionerna kan etableras och vilken lokalisering som i så fall är lämpligast.
- Beakta gestaltungsfrågor då området utgör det första intrycket av Tyresö.
- Beakta spridningssambandet och ge förslag på hur detta ska hanteras.

- Analysera möjligheten till att nyttja ytan temporärt för mellanlagring av byggmassor och bygglogistik.

## 3 Nulägesanalys/Planeringsförutsättningar

### 3.1 Områdets styrkor/svagheter

Området präglas av sin närhet till Tyresövägen vilket gör det bullerutsatt och minskar vistelsekvalitéerna samt attraktivitet av att lokalisera besöksmål och fritidsfunktioner i området. Närheten till Tyresövägen och till trafikplatsen vid Hedvigslund innebär dock mycket god tillgänglighet till huvudvägnätet inom och utom kommunen. Närheten till Tyresövägen innebär även att stora delar av området kommer att ses av många förbipasserande vilket bidrar till ett mycket bra skyltläge och att utformningen av området särskilt måste beaktas.

Området präglas till viss del även av närheten till företagsområdena Ältadalen i Nacka och Skrubba i Stockholm och det kommer fortsatt att behöva ske lastbilstransporter genom området via Grustagvägen till Ältadalens verksamhetsområde. Närheten till andra företagsområden gör att det kan finnas symbioseffekter av att etablera företag även på Erstavik 6:14.

Området ligger avskilt från bostadsbebyggelse och transporter till området kan ske utan att passera igenom bostadsområden. För de verksamheter som är beroende av god tillgänglighet till vägnätet samt genererar större mängder personbils- och lastbilstransporter som ex. drivmedelsstationer, logistikföretag, bilservice etc. bedöms läget vara det mest lämpade inom hela Tyresö kommun. Tillgång finns på kollektivtrafik i nära anslutning till området men antal busslinjer och turtäthet är relativt mycket sämre än centrala Bollmora. Detta tillsammans med att området ligger avsidet skapar sämre förutsättningar för funktioner som med fördel kan besökas till fots, med cykel eller med buss att lokaliseras i området som exempelvis en idrottshall, skola m.m.

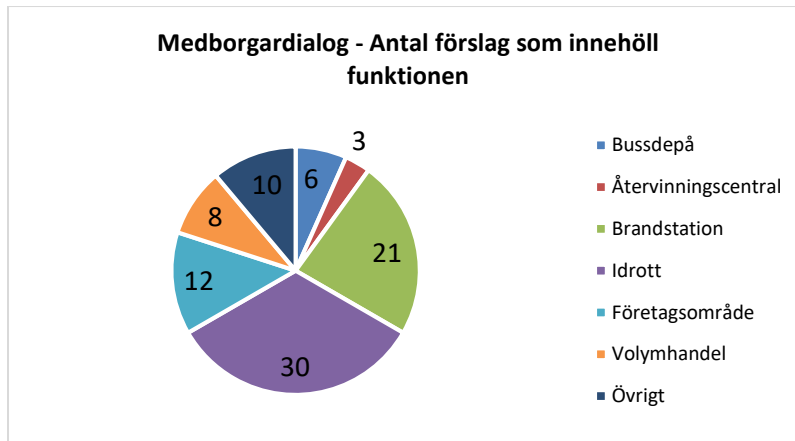


Figur 1. Satellitbild områdets läge i utkanten av Tyresö kommun i rött.

### 3.2 Medborgardialog

En medborgardialog har genomförts under våren 2019. Under medborgardialogen fick Tyresöborna lämna synpunkter på vad de ville att området skulle utvecklas till i framtiden. De hade möjlighet att på en kartbild markera ut var och vilka funktioner de ville ha i området. 79 st.

förslag lämnats in. Synpunkter om vilka funktioner som skulle etableras i området såg sammanfattningsvis ut enligt diagrammet nedan.



Figur 2. Antal inlämnade förslag som innehåller funktionen.

Inom kategorin övrigt fanns förslag om att bygga bostäder, skola samt restaurang och kulturhus.

Utöver att tycka till om vad de ville ha i området kunde även besökare på medborgardialogen tycka till om vad de inte ville ha i området och vad vi i övrigt behövde ta hänsyn till i planeringen. Det absolut mest impopulära förslaget var Återvinningscentral. Motståndet motiverades med att återvinningscentralen skulle ge ett tråkigt första intryck av Tyresö, att den skulle lukta, dra trafik samt att det redan finns en redan i Ältadalens företagsområde strax norr om området.

Ett visst men inte alls lika uttalat motstånd fanns mot företagsområde, volymhandel och bussdepå. Med motivering om ökad trafik och ett tråkigt första intryck av Tyresö för samtliga funktioner.

Det noterades inget uttalat motstånd mot varken idrottshall, brandstation eller drivmedelsstation.

Överlag ville dessutom den absoluta merparten att skogspartiet utmed Lindalen skulle bevaras och förslag till vad det skulle utvecklas med var utegym, lekplats, höghöjdsbana, motionsslinga och trollstig. En oro för ökad genomfartstrafik genom Lindalen lyftes som en viktig punkt att beakta av flertalet närboende.

### 3.4 Utveckling på andra sidan kommungränsen

I Nacka på andra sidan Tyresövägen har det under 2010-talet tillkommit ett nytt bostadsområde och företagsområdet Ältadalens verksamhetsområde. I Ältadalens verksamhetsområde utreds i nuläget ett centralt beläget skogsparti i området för företagsmark.

I Stockholms stads fastighet Skrubba 1:1 pågår planer på en större utökning av befintligt företagsområde i den norra delen av området. Arbetet med att ta fram en ny detaljplan är pausad sedan hösten 2020. Den dåvarande inriktningen dessförinnan var att utveckla marken för småindustri, kontor, två drivmedelsstationer samt eventuellt detaljhandel. Tanken var att möjliggöra omlokalisering för företag som Stockholm stad har behov av att flytta på grund av exploatering i mer centrala stadsdelar. Planarbetet är i nuläget pausat och har tidigare gång på gång skjutits upp och det finns därmed en osäkerhet i när detaljplanen kan antas samt när eventuella funktioner kommer vara på plats.



Figur 3. Kartbild över befintliga företagsområden i rosa och bostadsbebyggelse i beige. Framtida kommungränser i rött. Utbredningsområden för utbyggnad av företagsområden inringat i lila och pågående detalplaner för bostäder i blått.

### 3.5 Samverkan med grannkommuner

Samverkan har skett på tjänstepersonnivå mellan Tyresö, Nacka och Stockholm över de planer som finns i nära angränsning till kommungränserna.

Stockholm stad har inte haft några uttalade synpunkter på vilka funktioner som Tyresö planerar i området. Från Nacka finns inte intresse av medfinansiering för återvinningscentral, då det redan finns en stor återvinningscentral i Ältadalens verksamhetsområde strax norr om Erstavik 6:14. Nacka ser det som mycket positivt att Tyresö planerar för en drivmedelsstation med servicebutik, då två drivmedelsstationer i Älta på sikt är tänkta att avvecklas och Ältaborna har behov av tillgång till en nära drivmedelsstation. Nacka har även uttalat motvilja mot eventuell handel i såväl Erstavik 6:14 som Skrubba 1:1 då en sådan etablering riskerar att konkurrera med de kommande planerna för Älta centrum.

Tyresö har i sin tur uttryckt sin vilja att en ny bussdepå kan utvecklas i Skrubba 1:1 och att det är viktigt att Stockholm Stad beaktar behovet i detaljplaneprocessen.

Diskussioner har även förts om beaktande av det ekologiska spridningssamband och Tyresö har påtalat att Stockholm stad behöver beakta det på ett bättre sätt än vad som gjorts i nuvarande planarbete.

En tidig dialog har skett kring samutnyttjande och medfinansiering av en ny friidrottshall i Tyresö mellan Nacka och Haninge och intresse finns för samfinansiering. Erstavik 6:14 bedöms tillsammans med centrala Bollmora som likvärdiga alternativ för en multiidrottshall enligt grannkommunernas perspektiv då tillgängligheten dit är jämförbar för dem. Dialogen är i ett tidigt skede och osäkerhet finns kring om- och hur mycket samfinansieringen kan bidra till samt vilka motkrav som i så fall kan vara aktuella.



## 3.6 Trafikförsörjning

### 3.6.1 Cykel

Cykelinfrastrukturen i området är av god standard, men det fattas några viktiga kopplingar som skulle stärka tillgängligheten till- och genom området. Det finns pågående planer på att bygga ut cykelvägen längs hela Töresjövägens sträckning. Vid utbyggnad av Erstavik 6:14 behöver en cykelväg byggas ut som kopplas ihop med cykelvägen i Åltadalens verksamhetsområde och på så sätt stärker möjligheten att cykla till området och mellan Tyresö och Ålta.

### 3.6.2 Kollektivtrafik

Kollektivtrafik försörjer Erstavik 6:14 med tre linjer via hållplats Linblomsvägen, som ligger inom 400 meters avstånd. Förutom dessa tre linjer trafikeras även Bollmoravägen av stornätstrafik. Hållplats Antennvägen, som är placerad väster ut på Bollmoravägen ligger inom 700 meter från utvecklingsområdet och kommer att trafikeras av en ny stombusslinje mellan Tyresö och Handen/Huddinge.

Lindalen med Erstavik 6:14 inkluderat, har en relativt svag koppling till kollektivtrafik idag. Med utveckling av Erstavik, Skrubba 1:1 och ny bostadsbebyggelse i Lindalen bör underlag finnas för utökad linjetrafik med antingen lokalbusstrafik eller stornätstrafik. Om kommunen går vidare med förslaget om att utveckla området till företagsområde, drivmedelsförsörjning och brandstation kommer sannolikt inte en stornätsbusslinje vara aktuell. Om ett beslut istället sker om att lokalisera funktioner som multiidrottshall eller handel i området kommer en utredning behöva ske om att få stornätsbusstrafik alternativt annan eller utökad kollektivtrafik till området. En eventuell stornätslinje kommer i så fall sannolikt gå via Tyresö centrum till området via Bollmoravägen och Skrubba Malmväg och passera Hedvigslunds trafikplats. Med en sådan linjedragning får delar av Lindalen förbättrad kollektivtrafik, samtidigt kommer den dragningen sannolikt att öka residerna till målpunkter utanför kommunen för de boende som bor vid Tyresö C och på sträckan innan. I sin tur riskerar detta att försämra bussens konkurrenskraft gentemot bilen vilket kan leda till försämrade omställning mot hållbara transporter samt ökade köbildningar. De mer precisa effekterna kommer att behöva utredas vidare.

### 3.6.3 Personbil och övrig vägtransport

Närheten till Tyresövägen och till trafikplatsen vid Hedvigslund innebär mycket god tillgänglighet till huvudvägnätet inom och utom kommunen. Närmaste kopplingen mot Trollbäcken och söderut finns via Skrubba Malmväg. Läget är ett av de mest tillgängliga med bil i Tyresö. Vägstandarden från Tyresövägen via Hedvigslunds trafikplats till området idag fungerar för lastbil, och lastbilstransporter sker genom området idag. Nuvarande vägnät förväntas kunna hantera trafikökning oavsett vilken av de utredda markanvändningar som etableras i området.

## 3.7 Energiförsörjning

På grund av rådande kapacitetsbrist i elnätet i Stockholmsregionen har en dialog skett med Vattenfall om förutsättningar för olika verksamheter att etablera sig i området. Potentiella verksamheter med hög elförbrukning är ex. serverhallar och viss tillverkningsindustri (som skulle kunna ingå i företagsområde), samt bussdepå som möjliggör laddning av elbussar. Vattenfall bedömer i en tidig dialog att utvecklingen i området är möjlig och att för att förhindra att energislukande verksamheter belastar elnätet alltför mycket, så kan begränsningar i effektuttag under tider då belastningen av nätet är hög (som exempelvis kalla vinterkvällar) avtalas med berörda verksamheter. En fjärrvärmeledning löper redan genom området och förutsättningar finns därmed att ansluta området till fjärrvärmenätet vilket minskar elförbrukningen. Spillvärme från verksamheter har potential att kunna kopplas på fjärrvärmenätet.



Med nuvarande planeringssituation i åtanke rekommenderar därför samhällsbyggnadskontoret att kommunen om den ska prioritera istället satsar på att stärka kopplingarna väster om Petterboda verksamhetsområde genom av ekopassage under vägen istället för att lägga investeringar på motsvarande i Erstavik 6:14. Om ett sammanhängande skogsparti mellan Lindalen och Erstavik 6:14, där skogen är mest uppväxt, kan sparas, kan en passage över vägen i framtiden vara möjlig men bör prioriteras gentemot andra liknande åtgärder avseende vad som ger störst effekt.

### 3.9 Planeringsförutsättningar inom området

Inom och runt fastigheten Erstavik 6:14 finns förutsättningar som påverkar planeringen av området samt hur mycket yta som bedöms kunna exploateras.



Figur 5. Förutsättningar som påverkar fortsatt planering och vilken yta som kan tas i anspråk för exploatering.

1. **Tallskog.** På andra sidan kommungränsen finns tallskog i både Nacka och Stockholm. Då ett svagt spridningssamband inom tallskogsbiotop löper genom området är det viktigt att väga in hur bevarad grönyta på fastigheten möter annan tallskog för vidare spridningsvägar. Bäst



kopplingar för spridning finns i söder och nordost (om än mycket smala) medan tallskogen rakt nordväst på andra sidan Tyresövägen sannolikt utgör en ekologisk återvändsgränd.

2. **Riskavstånd Tyresövägen sekundärled farligt gods.** Länsstyrelsen rekommenderar 25 m bebyggelsefritt (extremfall 15-20m)
3. **Influensområde för risk 40 m från vägkant.** Inom denna yta måste bebyggelsen utformas på ett sätt som väger in risk för farligt gods.
4. **Kalhygge.** Merparten av ytan mellan Grustagsvägen är sedan 2014 ett kalhygge med uppväxt slyskog av ungbjörk m.m. En gles trädrad av större tallar är sparad längs Tyresövägen. En annan trädrad av tallar löper från Tyresövägen mot Grustagsvägen. Tallraderna i sig själv bedöms i sin nuvarande form vara för glesa för att bidra till ekologisk spridning.
5. **Kuperat parti som måste sprängas för att kunna bebyggas.**  
Om sprängning blir aktuell behöver en jämförelse göras mellan kostnad för sprängning, bortforsling av sprängmassor, samt tillkommande åtgärder och eventuella exploateringsintäkter och markbehov. Åtgärden måste även vägas mot den klimatstörning som uppstår av att spränga, hantera massor och transporter. För att spränga i detta läge behöver Tyresövägen sannolikt stängas av under flera tillfällen vilket är mycket kostnadsdrivande och kommunen behöver dessutom hantera bergmassor. Området är bevuxet med blandskog och utgör ett landskapligt element som kan vara viktigt för att viktigt som entrémarkering för området och för Tyresö kommun.
6. **Slänt idag bestående av ruderatmark.** Yttersta kanten av området har markbearbetats i samband med nybyggnationen av trafikplats Hedvigslund. Partiet utgör tillsammans med det kuperade partiet första intryck av området. Ger idag ett något tråkigt intryck.



*Bild 1. Befintlig utblick över ruderatmark samt kuperat område i bakgrunden sett från Hedvigslunds rondell.*

*Bildkälla: Skärmlapp från Google street view*

7. **Förorenad instängslad gräsbevuxen mark som tillhör Stockholm stad.** Är inte att betrakta som en fortsättning på spridningssambandet. Markanvändningen kommer sannolikt inte inom närtid förändras.

8. **Område för före detta grustag, område med blandskog.** Norra delen av skogen har tät vegetation med en stor andel lövskog. Området är mycket tätbevuxet och bullerstört från Tyresövägen och bedöms därför i nuläget ha låga vistelsekvalitéer. I skogen finns upptrampade stigar och rester från grustagshantering.
9. **Kraftledning,** riskavstånd runt kraftledningen till närmaste bebyggelse är 10 m då det är en 55 kV ledning. I kraftledningsgatan är vegetationen lågt hållen och kommer så länge som kraftledningen ligger kvar att fortsatt behöva vara det. En uppkörd infartsväg löper från Grustagsvägen till kraftledningen.
10. **Grustagsvägen** Utgör i dagsläget ända utfartsväg för lastbilstransporter från Ältabergs verksamhetsområde. Detta måste beaktas även under utbyggnadsfasen av Erstavik 6:14.
11. **Trångt spridningssamband** Där Grustagsvägen går närmast kraftledning och Lindalen är skogbevuxna ytan endast en till två trädrader.
12. **Äldre uppvuxen tallskog.** Skogen bedöms både ha naturvärden, koppla till spridningssambandet på ett bra sätt, samt ha positiv påverkan på boendekvaliteten för närmaste grannar. En upptrampad gångstig löper genom skogen.
13. **Fastighetsgräns.** Fastighetsgräns och kommungräns mot Nacka kommer att gå i mitten av Tyresövägen. Gränsen mot Stockholm går strax norr om Töresjövägen vilket innebär att Tyresö behöver säkra rättighet för nya tillfartsvägar till området. Gränsdragningen innebär också minskad rådighet över markmodulering eller nyplantering och att skapa ett bra första intryck av området gestaltningsmässigt.

## 4. Alternativa lösningsförslag

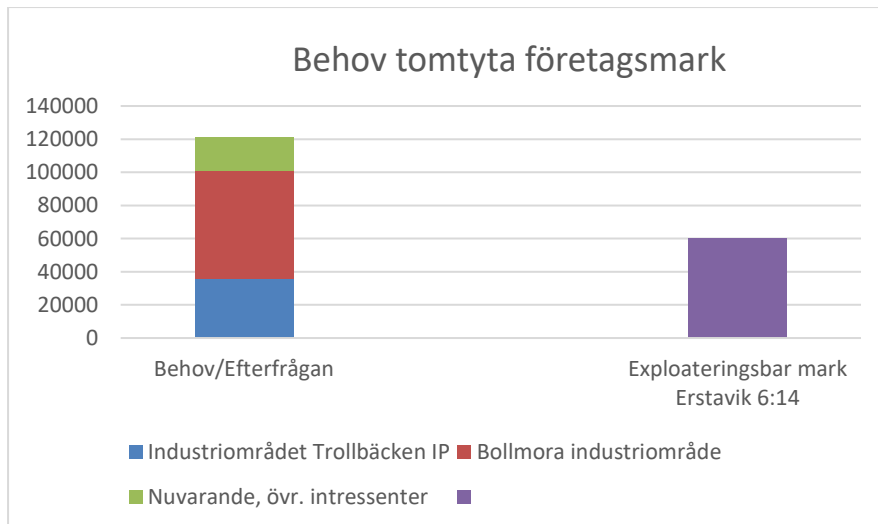
### 4.1 Företagsområde

Efterfrågan på tomter för företag bedöms vara mycket stor i Stockholmsregionen såväl som i Tyresö. Det har under de senaste två åren inkommit ett femtontal intresseanmälningar från kontor och småindustri om att etablera sig i området. I Ältadalens företagsområde rakt norr om området såldes samtliga 22 industritomter inom området mycket snabbt och ytterligare ett 40-tal företag köade för en tomt om någon skulle kliva av. Detta utan att en officiell markanvisningstävling utlysts. Utöver denna externa efterfrågan har kommunen ett behov av att omvandla Bollmora industriområde och Trollbäckens IP och Erstavik 6:14 kan användas som en omlokaliseringssyta för företag därifrån. Av de företag som varit intresserade av att etablera sig i området återfinns vissa i just dessa områden. Ytan skulle även kunna användas för att erbjuda företag med expansionsbehov flytt från kommunens övriga företagsområden.

Verksamheter som idag upptar en yta på 65 500 kvm från Bollmora industriområde samt 35500 kvm från Trollbäckens IP skulle behöva flyttas eller avvecklas för att utveckla områdena i sin helhet. I och med omvandlingen av dessa områden går kommunen från fyra till två verksamhetsområden. För att främja ett gott företagsklimat inom Tyresö skulle ett tillkommande område, kunna ses som en kompensationsåtgärd ur ett näringslivsperspektiv när dessa områden försvinner.

Erstavik 6:14 bedöms som mycket lämpad och enda kvarvarande större ytan för företag att etablera sig i hela Tyresö kommun med hänsyn till tillgång på exploateringsbar mark, trafikförsörjning och avskildhet från bostadsbebyggelse. Förutsättningarna för att kunna

omlokalisera företagen till annan grannkommuner bedöms som låga då det råder stor brist på företagsmark i samtliga av Södertörns kommuner. En spontan flytt kan komma att ske, men kommer sannolikt att ta betydligt längre tid och kommunens rådighet är begränsad.



Figur.6 . Nuvarande tomtyta som är utpekade i översiktsplanen Tyresö 2035 som omvandlingsområde samt övriga intressenter från eller utanför kommunen som visat intresse att etablera sig i området och uppgivet önskemål om tomtyta.

#### 4.1.1 Ett verktyg för stadsutveckling

I Bollmora industriområde är inriktningen att skapa en blandning av bostäder, handel och verksamheter som kan ligga nära bostäder. Omvandlingen av området kan bidra till möjlighet att utvidga centrala Tyresö och att besökare möts av en blandad och levande stadsdel. Nya bostäder kan tillföras i ett område med god kollektivtrafikförsörjning. I förslaget till handelsstrategi pekas delar av Bollmora industriområde ut som handelsområde för skrymmande varor. Det finns i Bollmora industriområde förutsättningar för att integrera ett sådant område i stadsbygden och göra det tillgängligt för gående, cyklister och för de som reser med kollektivtrafik samt skapa symbioseffekter med det närliggande Tyresö centrum. En flytt av verksamheter till Erstavik 6:14 kan påskynda en sådan process. Omvandlingen av området medför även att föroreningar kan saneras och att det går att tillföra grönska och förbättra dagvattenhanteringen.

Att omvandla industriområdet vid Trollbäcken IP syftar framförallt till att få bort de tunga transporter som idag skapar störningar för omgivande bebyggelse längs utfartsvägarna från industriområdet. En flytt till Erstavik 6:14 möjliggör dessutom att ytan vid Trollbäckens IP kan utvecklas med ny bostadsbebyggelse som kan komplettera bostadsbeståndet i Trollbäcken. Flytten av industriområdet skapar även förutsättningar för att idrottsområdet kan utvecklas norrut och att idrottsområdet i sig själv blir mer attraktivt, tryggare och levande.



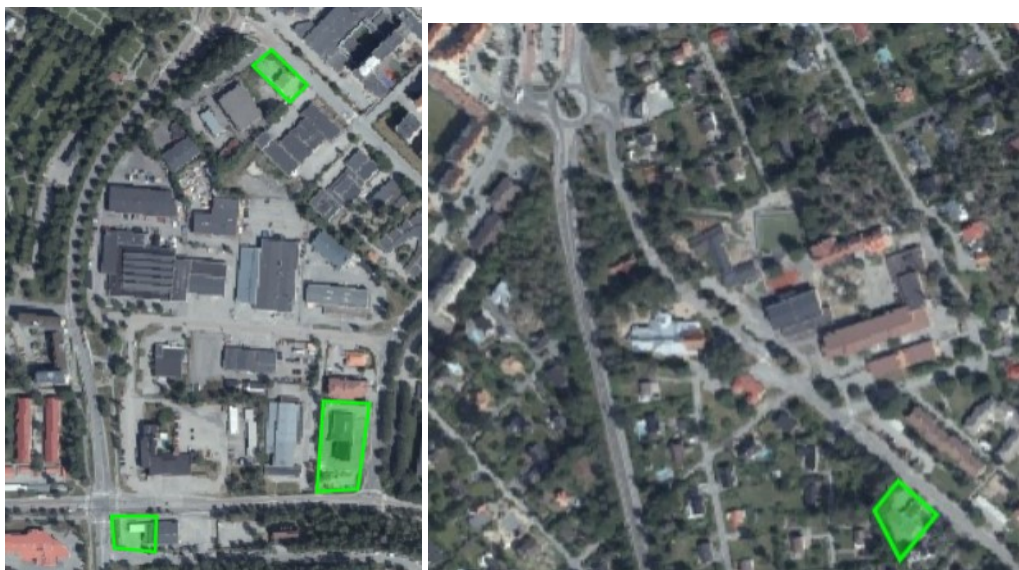
Figur 7. Karta över företag vid Bollmora industriområde och industriområdet vid Trollbäckens IP som skulle behöva avvecklas för att möjliggöra omvandling enligt översiktsplan Tyresö 2035.

## 4.2 Drivmedelsstationer

Det finns ett framtida behov av att omlokalisera fyra stycken drivmedelsstationer från olika delar av kommunen på grund av framtida stadsutvecklingsprojekt. Tre stycken i området vid och i närhet av Bollmora industriområde och en vid Trollbäckens centrumstråk. Anledningen är dels att kunna skapa attraktiva och sammanhängande stadsmiljöer, men även att få bort onödig genomfartstrafik centralt samt hänsynstagande till skyddsavstånd i närheten av bostäder. Om kommunen vill få bort skyddsavståndbestämmelser för farligt gods längs Tyresövägen kan det dessutom på sikt vara aktuellt att avveckla OKQ vid korsningen mot Siklöjevägen.

Möjligheten att erbjuda omlokaliseringssytor för drivmedelsstationerna är mycket stort. Erstavik 6:14 bedöms som den mest lämpade ytan för drivmedelsstationer att etablera sig i hela Tyresö kommun med hänsyn till tillgång på exploateringsbar mark, trafikförsörjning och avskildhet från bostadsbebyggelse. Möjlighet till omlokalisering till grannkommuner bedöms som högst osannolik då även dem har behov av att omlokalisera flertalet drivmedelsstationer.

Drivmedelsstationer behövs även som servicefunktion för de privatbilister som fortsatt kommer att finnas kvar. Om drivmedelsstationer helt försvinner från kommunen blir sträckan för att tanka och för service längre vilket sannolikt medför ökade personbilstransporter.





*Figur 8. Befintliga drivmedelsstationer i och invid Bollmora industriområde i behov av att avvecklas samt befintlig drivmedelsstation som ligger inom planområde för Trollbäckens centrumstråk.*

#### 4.2.1 Tankning av biogas och biltvätt

Att skapa förutsättningar för tankning med biogas är en av de viktigaste åtgärderna som kommunerna kan bidra med för att nå målet om en fossilfri fordonsflotta till 2030. I Tyresö registreras färre gasbilar än genomsnittet i Stockholm. Enligt Regional plan för infrastruktur för elfordon och förnybara drivmedel är behovet fram till 2030 att minst en drivmedelsstation med tankning för biogas behöver tillkomma i Tyresö eller i dess omedelbara närhet. Om drivmedelsstationer lokaliseras i Erstavik behöver minst en av dem tillhandahålla denna möjlighet.

Det finns i Tyresö ett identifierat behov av självservice-tvättar där tvättar av bilen sker utomhus i bås. En sådan verksamhet är viktig för att undvika att Tyresöbor tvättar bilen på egen fastighet och därmed förorenar dagvattnet. En självservice-tvätt skulle kunna uppföras i anslutning till i eller tillsammans med någon av drivmedelsstationerna.

#### 4.3 Brandstation

Det har sedan lång tid tillbaka funnits idéer om en flytt av brandstationen från nuvarande läge i Tennet 1. Därför har kommunen hållit tillbaka lite av underhållet som byggnaden är i behov av. Fastigheten Tennet 1, där brandstationen ligger, är totalt 13.183 kvm stor och ägs av kommunen. Del av fastigheten upptas av park/skog samt boende. I relation till jämförbara brandstationer i andra kommuner är fastigheten stor för att hysa en brandstation. Vanligtvis brukar en brandstationstomt vara på mellan 4000-5000 kvm.

En exploatering av Tennet 1, som är en del av Bollmora industriområde, möjliggör att Bollmora industriområde får större potential att utvecklas i sin helhet. Det möjliggör även en utveckling av korsningen Bollmoravägen/Njupkärrsvägen och att dessa stråk kan knytas samman på ett stadsmässigt sätt i enlighet med ambitionen i översiktsplanen *Tyresö 2035*. En attraktiv platsbildning kan skapas vid korsningen med ett bra läge för ny målpunkt/landmärke.

Brandstationer ska enligt Södertörns brandförsvars (SBFF) stadgar bekostas av och uppföras i den egna kommunen. En inventering av potentiella ytor för brandstation har genomförts tillsammans med SBFF. Av möjliga andra lokaliseringar i Tyresö utgör nuvarande läge vid Tennet 1 samt Kumla 3:1264 (en obebyggd fastighet vid korsningen Bollmoravägen-Skrubba Malmväg) samt Erstavik 6:14 vara de enda möjliga alternativen. Alla tre lokaliseringar fungerar ur ett räddningstjänstperspektiv, med hänsyn till ledtider för utryckningar. Jämfört med Erstavik 6:14 bedöms Kumla 3:1264 som ett något sämre alternativ både med hänsyn till ledtider för utryckningar och för möjligheten att utforma brandstationen med optimal funktionalitet. Nuvarande läge vid Tennet 1 bedöms ha bättre ledtider än Erstavik 6:14 men skillnaden i utryckningstid kommer att vara ganska liten.





*Figur 9. Andra möjliga alternativ för lokalisering av brandstation Kumla 3:1264 i väster och nuvarande lokalisering på Tennet 1 i öst.*

#### 4.4. Handel

Erstavik 6:14 bedöms som attraktivt för handel att lokaliseras sig i då den ligger i färdriktning för en stor del av kommunens invånare som passerar området med personbil. Kommunen har mottagit en handfull förfrågningar från aktörer som har intresse av att etablera sig i området. Med tanke på områdets läge skulle en handelsetablering främst vara riktad mot bilburna kunder.

I sällanköpsvaruhandeln har Tyresö kommun försäljningsindex 30, vilket innebär ett stort utflöde av köpkraft, cirka 1 miljard kronor år 2018. Det finns behov av att utöka sällanköpshandeln för att öka självförsörjningen av service samt minska långa inköpsresor.

Under tiden för utredningen med Erstavik 6:14 har en handelsanalys och förslag till strategi tagits fram av WSP på kommunens uppdrag. I Handelsanalysen har olika alternativ för lokaliseringar vägts mot varandra utefter lönsamhet för handeln, marknadsunderlag, social och ekologisk hållbarhet samt framtida konsumtionsmönster med mera.

I förslag till strategi rekommenderas att koncentrera tillkommande lokaler för handel och kommersiell service i anslutning till befintlig handel. Detta stärker centrumens dragningskraft, underlättar vardagslivet och bidrar till en levande stadsmiljö och skapar förutsättningar för ett hållbart resande. I förslaget till handelsstrategi föreslås en större utbyggnad av sällanköpshandel ske i centrala Bollmora i Tyresö centrum och ett nytt kompletterande område för handel med skrymmande varor föreslås i Bollmora industriområde.

I handelsanalysen har en utbyggnad av handel i Erstavik 6:14 jämförts med en utbyggnad i och i närheten av Tyresö centrum. I analysen konstateras att det finns vissa fördelar med ett handelsområde i Erstavik 6:14, där framförallt kommunens rådighet över marken samt möjlighet att etablera handelsområdet snabbt, lyfts fram som fördelar gentemot en mer central lokalisering. Nackdelarna överväger dock fördelarna och en mer central lokalisering leder till ökad social- och ekologisk hållbarhet genom minskat transportbehov och ökad tillgänglighet för icke bilburna medborgare. En mer central lokalisering och koncentration av handeln stärker även den ekonomiska hållbarheten för den befintliga handeln då koncentrationen stärker utbudet på platsen och ger överspillingseffekter istället för den konkurrens som två separata handelsområden skulle medföra. En mer central lokalisering möter även bättre det växande kravet från konsumenter om att handelsplatser inte bara ska vara platser för konsumtion utan även innehålla upplevelsevärden och vara en mötesplats. Även om dagens konsumtion av handel med skrymmande varor till stor andel sker med bil finns trender som går åt motsatt riktning. Hemleverans från butik ökar och det pågår en allt större branschglidning som medför att en stor del av utbudet i denna typ av handelsetableringar inte är skrymmande och går att transportera på annat sätt än med motorfordon.

I flertalet befintliga handelsområden runt om i Stockholmsregionen och i Sverige pågår planer på omvandling från renodlade handelsområden till integrerad stadsbygd med bostadsbebyggelse och handel blandat. Av närliggande sådana områden kan nämnas Sickla köp kvarter och Kungens kurva. Anledningen till denna planeringstrend är att såväl kommunerna som fastighetsägarna i handelsområdena ser potential i att skapa levande och blandade stadsdelar på dessa platser. Tyresö har i Bollmora industriområde förutsättningar att planera för att inrymma volymhandel såväl som bostäder integrerat redan från planeringsstadiet.

**Åtgärder**

Bostäder kan introduceras i stadsdelen och existera parallellt med volymhandel förutsatt att den trafik som alstras inte stör de boende.

Kommunal service i form av till exempel förskolor etableras i området.

**Resultat**

Blandstad uppnås.

Stadsdelen kan börja leva dygnet runt.

Figur 10. Bild hämtad från "Handelsurbanitetsskalan– Kungens kurva" en rapport framtagen av Huddinge kommun och Fastighetsägare i Kungens kurva i samarbete med Strategisk Arkitektur.

## 4.5 Idrottshall

Det råder brist på såväl idrottshallar i Tyresö som Stockholmsregionen i stort. I lokalförsörjningsplanen anges ett behov av friidrottshall i kommunen. En friidrottshalls storlek bestäms av löparbanan och kräver en yta på mellan 8.000- 10.000 kvm exklusive parkering. I en sådan hall skulle även andra idrottsverksamheter kunna rymmas och det finns beroende på utformning sannolikt förutsättningar att nyttja ytan innanför löparbanan till andra idrotter samt vid behov även för två stycken fullstora idrottssalar för skolidrott.

Idrottshallar tar stor plats och kräver stora investeringar. De rekommenderas därför att användas effektivt och samutnyttjas av verksamheter som drivs på olika tider. En lokalisering av en idrottshall i Erstavik 6:14 ligger långt ifrån skolor vilket försvårar förutsättningarna för att kunna nyttja hallen för skolor under dagtid. Om hallen ska nyttjas för grundskoleverksamhet kräver detta att skolpersonal följer med elever på vägen dit och tillbaka, vilket ackumulerat över tid kommer att bli mycket kostnadsdrivande för skolverksamheten och/eller få negativa konsekvenser för kvalitén. Det kommer även innebära längre skoldagar för barnen. Alternativet är att hallen står tom under dagtid eller endast nyttjas av skolelever från andra kommuner. En omvärldsanalys har gjorts över hur Stockholm, Huddinge och Nacka arbetar med lokalisering av idrottshallar. I Huddinge och Nacka byggs sedan en tid tillbaka nya idrottshallar som är förenliga med skolidrott uteslutande i anslutning till skolor p.ga. den stora ekonomiska vinningen i att göra så samt med ambitionen att hushålla med mark. Stockholm arbetar enligt liknande principer men undantag sker.

En bakomliggande tanke med en lokalisering av idrottshallen i Erstavik 6:14, som ligger i gränslandet mellan flera kommuner, har varit att kunna hitta medfinansiering från grannkommunerna, och att den ska kunna nyttjas av idrottsföreningar från alla kommunerna. För detta ändamål utgör centrala Bollmora en lämpligare lokalisering med hänsyn till hållbart resande och tillgänglighet, då både stombusslinjer och lokalbusslinjer som når alla tre grannkommuner stannar i detta område med en relativt hög turtäthet. En sådan lokalisering hade dessutom gjort idrottshallen mer tillgänglig för merparten av Tyresöborna. I centrala Bollmora finns dessutom flera skolor som skulle kunna nyttja idrottshallen på dagtid. Möjlighet skulle även eventuellt finnas för kommunen att kunna hyra ut hallen till de friskolor som är belägna centralt i Bollmora idag. En förstudie är på väg att startas upp för att analysera olika alternativ för lokalisering av en multiidrottshall.

Ur ett barnkonsekvensperspektiv bedöms en lokalisering i centrala Bollmora vara lämpligare av ett flertal anledningar. En central lokalisering nära skolor medför att det blir enkelt för barn och ungdomar att ta sig från skola till idrottsverksamheten, enklare att ta sig till och från hemmet och minskar beroendet av föräldrar som ger bilskjuts.

Idrottshallen kan i sig själv också skapa förutsättningar för såväl social som ekonomisk hållbarhet i områden som kommunen ser att många människor med fördel ska vistas i. Idrottshallen skapar flöden av människor vilket skapar folkliv, trygghet och kommer stärka närliggande central handel.

#### 4.6 Återvinningscentral

Samhällsbyggnadskontoret rekommenderar att återvinningscentralen finns kvar vid nuvarande läge i Petterboda. En lokalisering i Erstavik 6:4 bedöms bidra till likvärdig tillgänglighet som nuvarande läge. Det skulle öka tillgängligheten för Trollbäckenborna men leda till sämre tillgänglighet för boende i Tyresö strand och Östra Tyresö. En flytt och nybyggnation i Erstavik 6:14 är ur ett miljömässigt perspektiv sämre då nödvändiga ombyggnationer för att kunna utveckla återvinningscentralen för mer fraktionsuppdelad återvinning hade behövt vänta tills återvinningscentralen finns på plats i Erstavik 6:14. Att bygga helt nytt, istället för att utveckla, skulle även gå emot den cirkulära ekonomin. Kostnaden att flytta nuvarande återvinningscentral leder dessutom till en ekonomisk förlust för kommunen. Intresse saknas för samutnyttjande/samfinansiering från Nacka med främsta anledning av att en återvinningscentral redan är belägen i Ältabergs verksamhetsområde, några hundra meter norr om Erstavik 6:14. Ett ytterligare skäl som talar emot återvinningscentralen är det motstånd och oro som uttryckts från Lindalenborna i samband med medborgardialogen. Om en återvinningscentral skulle etableras i Erstavik, skulle den för att minska störningar mot närboende, behöva byggas vid ytan närmast Tyresövägen vilket hade riskerat att ge ett tråkigt första intryck av Tyresö. Den hade då även upptagit mark med skyltläge vilken är värdefull för andra verksamheter.

#### 4.7 Bussdepå

Om en bussdepå skulle lokaliseras i området skulle den ta en stor yta i anspråk som minskar möjlighet för funktioner med större behov/större nytta att lokalisera sig i området. Det finns ett behov av att utöka bussdepåkapaciteten för bussar som trafikerar Tyresö och Trafikförvaltningens nyckeltal ger att det på sikt behöver tillkomma en yta på 15 000 kvm. Vid en omlokalisering av bussdepån från Petterboda uppskattas en yta om ca 30. 000 kvm behövas tas i anspråk. Trafikförvaltningen på Region Stockholm arbetar fram till våren 2021 med en utredning som kommer att klargöra vad som är en optimal lokalisering för en ny bussdepå för bussarna som trafikerar Tyresö.

Att bygga en bussdepå med annan funktion i plan ovanför bussdepån är inte önskvärt av Trafikförvaltningen då det begränsar deras framtida utbyggnads- och ombyggnadsmöjligheter. Trafikförvaltningen utesluter dock inte möjligheten att bygga bussdepån i två plan.

Närheten till bostadsområdet i Lindalen utgör en nackdel för en bussdepå i detta läge. Detta då bussdepån skiljer sig från flertalet övriga funktioner med tung trafik in på natten och tidig morgon.

En flytt från Petterboda skulle sannolikt minska trafikmängden på Tyresövägen och därmed bidra positivt till Tyresö. En dialog har inletts mellan Tyresö, Trafikförvaltningen och Stockholm om potential för att lokalisera en bussdepå i Skrubba 1:1, Stockholm stad. Ur Tyresös perspektiv är denna yta mer lämpad för bussdepå då störningar för närboende kommer att vara mindre än i Lindalen. Tyresö har dock begränsad påverkansmöjlighet och risk finns att Stockholm stad inte vill tillgodose behovet. Samtidigt bör vägas in att om Tyresö avsätter plats för bussdepå i Erstavik 6:14 minskar möjligheten för att förlägga bussdepån i Skrubba 1:1 betydligt.

#### 4.8 Tillfällig användning för mellanlagring av massor och bygglogistik

Beroende på hur snabbt verksamheterna kan tillträda ytan i Erstavik 6:14 finns goda möjligheter att nyttja ytan temporärt för hantering av byggmassor samt för bygglogistik (uppställningsplats för lastbilar och byggmaterial). Behov av ytor för funktionerna bedöms som höga och kan ge stora vinster för såväl miljö som ekonomi samt minska byggtrafik i kommunens centrala delar. Hanteringen av byggmassor kan med fördel samordnas och nyttjas för iordningsställande av mark i området och yta för bygglogistik kan nyttjas under byggskedet. Delar av ytan har sedan tidigare används som grustäkt och samma yta kan därmed sannolikt nyttjas för masshantering igen utan att skador på marken sker. Delar av byggmassorna kan i sådana fall även användas för att bygga upp en temporär vall mot bostadsbebyggelse för att stänga ute buller under tiden som den temporära användningen pågår samt under utbyggnad av infrastruktur och vid etablerandet av ny bebyggelse i området.

Går behovet att lösa på annat håll? Och ligger det i så fall i mer eller mindre lämpligt läge?		
Funktion	I kommunen	Utanför kommunen
Drivmedelsstation	Inte helt, sämre läge	Nej
Företagsområde	Nej	Nej
Brandstation	Ja, sämre läge	Nej
Bussdepå	Ja troligtvis sämre läge vid Petterboda.	Kanske, bättre läge, i Skrubba 1:1
Handel	Ja, bättre läge i befintliga centrum, Tyresö C och Bollmora industriområde	Ja, sämre läge leder till längre inköpsresor
Idrottshall	Ja, bättre läge i centrala Bollmora i närhet av skolor och kollektivtrafik	Ej utrett
Återvinningscentral	Ja, bättre läge på befintlig plats vid Petterboda	Finns i Ältabergs verksamhetsområde

Figur 11. Bedömning över om föreslagna funktioner går att lösa på annat håll i Tyresö kommun eller utanför och om det i så fall ligger på bättre eller sämre läge.

## 4.9 Analys av funktionssammansättningar

Gemensamt för flertalet funktioner är att de utgör vanligt förekommande kombinationer vid verksamhetsområden då de kan vara störande för sin omgivning. Både **handel** och **idrottshall** utgör i sammanhanget udda fåglar. Idrottshallen förväntas att ha en stor andel besökare som är barn och ungdomar. Flertalet övriga funktioner är trafikstrand och detta medför potentiella risker för trafiksäkerhet. Utefter ett barn- och genusperspektiv behöver det dessutom vägas in att en kombination av idrottshall och övriga funktioner kan leda till att området upplevs som tomt och otryggt på kvällen. Konsekvenserna för vissa kan vara att de endast vill besöka idrottshallen i sällskap med vänner eller vuxna och/eller att föräldrar bistår med bilskjuts. Vissa barn och ungdomar kan sakna sådana möjligheter. En lokalisering av en idrottshall i kombination med övriga funktioner riskerar därmed att försämra möjligheten för ett jämnt utövande av idrottsverksamhet.

**Återvinningscentral, drivmedelstation, volymhandel** vänder sig i likhet med **idrottshall** till privatpersoner och en viss symbiotisk effekt uppstår då en samlokalisering kan leda till kombinationsresor med framförallt bil och att idrottshallen drar kunder till handeln och drivmedelsstationen. Motsvarande gäller för sådana företag som vänder sig till privatkunder. Vad som kan vara bra/lönsamt för verksamheterna i sig kan ge negativa ekologiska och sociala konsekvenser då området sannolikt kommer ha en hög andel besökare med bil. Buller och områdets läge gör att vistelsekvalitéer för områdets besökare sannolikt blir låga vilket ytterligare minskar benägenheten att besöka området till fots. För funktioner med många privatbesökare där transport inte behöver ske med bil föreslås mer centrala och kollektivtrafikanslutna lokaliseringar och motsvarande symbioseffekt kommer att finnas på sådana platser för dessa verksamheter.

Matrisen nedan visar bedömning över funktionernas förenlighet med varandra.

- Mörkgrön hög förenlighet
- Grön symbiotisk effekt
- Gul visar neutral påverkan utan större negativ eller positiv konsekvens.
- Orange låg förenlighet och
- Röd olämplig samlokalisering.

Tabellen läses horisontellt avseende hur funktionen påverkas av att ligga nära andra funktioner. Funktionernas nytta av att ligga nära varandra behöver inte vara ömsesidig. Exempelvis kan det vara en fördel för volymhandel att ligga nära en idrottshall som har många besökare medan besökaren till idrottshallen kan störas av den trafik som handeln alstrar. Tilläggas bör även att funktioner som drivmedelstation av sin karaktär ger högre symbiotisk effekt då de innebär en service för övriga funktioner.

Funktion		Matris över förenlighet mellan olika funktioner						
		Jämförelsefunktion						
		F.omr	D.st.	B.station	V.handel	M.idrott	ÅVC	Busstd.
Företagsområde		Grön	Yellow	Light Green	Orange	Yellow	Yellow	
Drivmedelsstation	Grön		Yellow	Grön	Light Green	Light Green	Yellow	
Brandstation	Yellow	Light Green		Orange	Orange	Yellow	Yellow	
Volymhandel	Light Green	Grön	Yellow		Light Green	Light Green	Orange	
Idrottshall	Orange	Orange	Orange	Orange		Orange	Orange	
Återvinningscentral	Yellow	Light Green	Yellow	Light Green	Yellow		Yellow	
Busstdepå	Yellow	Yellow	Yellow	Orange	Orange	Yellow		

Figur 12. Matris över förenlighet mellan olika funktioner

## 5. Rekommenderad lösning

Samhällsbyggnadskontoret rekommenderar att Erstavik 6:14 utvecklas till ett företagsområde med utrymme för drivmedelsstationer. Området ska även planeras för att möjliggöra en brandstation. Flytten av brandstation behöver föregås av en förstudie där alla kostnader som är förenliga med flytt, nybyggnation och färdigställande av fastigheten Tennet 1 analyseras innan en flytt beslutas politiskt.

För att möjliggöra att planarbetet kan fortskrida och att detaljplanen har flexibilitet är förslaget att utav ca. 60.000 kvm exploateringsbar mark planlägga för:

ca 45.000 kvm fastighetsyta med planbeteckning för **Z** verksamhetsområde och **K**-kontor

ca. 10.000 kvm fastighetsyta med planbeteckningar för **Z** verksamhetsområde, **K**-kontor och **G**-hantering och försäljning av drivmedel och kompletterande handel och service i mindre omfattning. Detta möjliggör att minst tre drivmedelsstationer med marginal ska kunna etablera sig i området samtidigt som flexibilitet finns till att delar av ytan blir företagsområde beroende på storlek av drivmedelsstationer, intresse för etablering samt för att i framtiden möjliggöra omvandling från drivmedelsstationer till företagsområde, vid en omställning mot elektrifierade transporter. Minst en av drivmedelsstationerna behöver innehålla servicebutik, och minst en möjliggöra tankning av biogas.

ca. 5.000 kvm fastighetsyta planbeteckning för **Z** verksamhetsområde och **K**-kontor(företagsområde) samt **U#**- Räddningstjänst (Brandstation). Detta möjliggör att brandstationen kan flyttas till Erstavik 6:14 samt att fastigheten, om detta inte blir aktuellt, även den kan utvecklas till företagsområde.

En eller flera lunchrestauranger, eller alternativ saluplats för foodtrucks, behöver inrymmas i området som service för arbetsplatserna och skulle kunna samlokaliseras med drivmedelsstationerna eller möjliggöras i bottenvåningslokaler i företagsområdet.



Självservicevävt behöver etableras i området och kan med fördel samlokaliseras med någon av drivmedelsstationerna.

## 5.1 Konsekvensanalys

För närområdet kommer utvecklingen skapa visst mervärde genom att servicenivån höjs med en närliggande drivmedelsstation och restauranger samt från de företag som vänder sig mot privatkunder. Störningar för närboende måste fortsatt beaktas i detaljplanearbete men bedöms vara hanterbara. Kommunen behöver därför, vid markanvisning, beakta att utifrån närhet till bostadsområdet hitta den lämpligaste placering av olika sorters verksamheter. Detta även med särskild hänsyn till att inte verksamheterna ska begränsas då störningar mot närboende regleras av miljöbalken och att nedslag kan innebära begränsningar för verksamheten. Ny bebyggelse behöver uppföras för att stänga ute buller både från verksamheterna i området och från Tyresövägen. Ljudmiljön kommer att väsentligt kunna förbättras i Lindalen gentemot nuläget. Om Erstavik 6:14 utvecklas till företagsområde innebär det att Lindalen kommer omgärdas av sådana områden i tre väderstreck. Samtidigt kan en omflyttning av verksamheter från Bollmora industriområde bidra till att det området utvecklas till en attraktiv stadsbygd som bidrar med mervärde för Lindalen och en bättre koppling mot Tyresö centrum.

Markanvändningen riskerar att ge ett tråkigt första intryck av Tyresö men bedömningen är att ett medvetet arbete och dialog om gestaltning kan bidra till att området kan uppfattas som något positivt. En hållbarhetsprofil med energieffektiva byggnader, egen elproduktion och nyttjande av spillvärme till fjärrvärmesystemet är behövligt och skulle även kunna manifesteras i byggnadernas gestaltning, vilket anknyter till Tyresös identitet som hållbar.

Tyresö är idag en utpräglad utpendlingskommun med en nettoutpendling på -12 543 år 2018. Att bibehålla och skapa arbetstillfällen leder till kortare pendlingsresor och förbättrad möjlighet för Tyresöbor att hitta arbete nära hemmet vilket stärker kommunens attraktivitet som bostadsort. Detta kan även ha indirekta konsekvenser för kommunal ekonomi med en lägre arbetslöshet. Nya arbetsplatser i kommunen stärker även befintligt näringsliv då de förbättrar service/kundunderlag för varandra. Att behålla och etablera nya arbetsplatser i Tyresö innebär ett (om än ett litet) bidrag till att stävja pendlingsströmmarna regionalt. Det finns en ojämn pendling i länet, med en stor nettopendling mot centrala Stockholm och den nordliga länshalvan, med dubbelt så många arbetsplatser i den norra delen av länet. Alternativt innebär därmed i förlängningen även en minskad belastning av den regionala infrastrukturen och till att minska klimatutsläppen.

Rekommenderat alternativ bedöms bidra positivt till Stockholmsregionen och till Södertörn. Under senaste decennierna har flertalet centralt belägna industriområden omvandlats i Stockholmsregionen och trenden ser ut att fortsätta. I RUFSS identifieras en målkonflikt mellan näringslivets markbehov ställs mot mål om att bygga bostäder. När regionens bebyggelse blir tätare och i första hand ska lokaliseras i goda kollektivtrafiklägen ökar konkurrensen om marken. Det leder till att ytkrävande och störande verksamheter blir undanträngda. Konsekvensen blir att företag flyttar längre ut i länet eller har svårt att hitta en ny lokalisering vilket försämrar Stockholmsregionens konkurrenskraft samt ökar transportkostnader och klimatutsläpp. Företagsområden utgör en viktig service som behövs både för regionens invånare men även för andra företag.

Rekommenderat alternativ innebär ett ökat handlingsutrymme i kommunens omvandlingsområden. För att möjliggöra ekonomi för alla parter vid omvandlingen krävs att områdena planläggs för sådant som ökar markvärdet tillräckligt för att täcka kostnader med omvandlingen samt ge ett överskott. Med dagens prisnivåer bedöms den täthet på bostadsbebyggelse som pekas ut i översiktsplanen kunna ge en mycket god ekonomi med tillräckliga incitament till omvandling. Om hela eller delar av Erstavik 6:14 i slutändan inte behövs till omlokaliseringssyfte bedöms förslaget trots det vara mycket positivt för kommunen, då marken i Erstavik i så fall kan användas för nyetableringar av företag. Behovet av företagsmark

är så pass stort och det finns både positiva effekter såväl socialt, ekonomiskt och miljömässigt av att tillföra mer arbetsplatser till Tyresö,

Att förvänta sig att marknaden själv löser omvandlingen av industriområdena innebär minskad rådighet för kommunen och risk för långvariga låsningar som försenar välbehövlig stadsutveckling. Om kommunen hade valt att använda Erstavik 6:14 för annat ändamål och samtidigt går vidare med omvandlingen, kommer det i så fall även innebära att Tyresös roll som utpendlingskommun ytterligare förstärks, då de arbetsplatser som försvinner från de tidigare företagsområdena inte ersätts med nya.

Mellanlagring av massor och bygglogistik är trafikalkstrand och kommer bidra med lastbilstransporter på delar av Töresjövägen och Grustagsvägen. Hanteringen av massor riskerar även att skapa damm och buller. Om mellanlagring av massor blir aktuellt kan kommunen med hjälp av bullerplank eller uppförande av temporär vall säkerhetsställa godkända bullernivåer. Eventuell dammbildning förebyggs genom att körytor behandlas med dammbekämpningsmedel (Dustex) och/eller att masshögar bevattnas. Med hjälp av tydliga rutiner brukar det inte innebära problem. En fördel är att verksamhetens tider kan styras så att den endast pågår vardagar, dagtid och ger därför inga störningar på övriga tider. Om denna tillfälliga användning blir aktuell så krävs att tid och omsorg läggs på att hålla närboende informerade.

## 5.2. Möjlig utformning av Erstavik 6:14



Figur 14. Ovanstående skiss utgör ett koncept på hur området kan utformas och hur olika funktioner kan lokaliseras inom området.



- 1. Företagsområde** uppförs på merparten av den exploateringsbara ytan. Detaljplanen prövar att möjliggöra för både K kontor och Z verksamhetsområde med flexibla fastighetsstorlekar för att kunna hantera framtida efterfrågan. Exakta fastighetstorlekar fastställs först vid markanvisning. Bebyggelsen ska ges mer bygg rätt mot Tyresövägen för att stänga ute buller och något lägre mot Lindalen för att möta angränsande småhusbebyggelse. Hur stor del av fastigheternas markyta som kan upptas av bebyggelse kommer att begränsas av möjligheten att hantera parkeringsbehovet och dagvattenhanteringen på den egna fastigheten och kommer att fastställas i fortsatta utredningar. Bebyggelsen behöver lokaliseras så att körytor och parkering vetter mot Grustagsvägen från båda håll utav gestaltningsmässiga och störningsmässiga skäl.
- 2. Drivmedelsstationer** lokaliseras i skyltläge och nära utfart då det förbättrar attraktivitet för drivmedelsstationerna genom god tillgänglighet för kunder samtidigt som trafik i onödan inte dras in i området. Platsen för drivmedelstationer är även på långt avstånd från bostadsbebyggelse i Lindalen och klarar därmed skyddsavstånd, samt att potentiella störningar från trafik minskas.
- 3. Brandstation** kan byggas i två våningar och lokaliseras nära Töresjövägen för att möjliggöra separat utfart och infart. Detta sparar yta då det gör att brandbilar inte behöver ha vändplan inne på fastigheten. Exakta ytkrav med hänsyn till funktioner som behövs fastställs i samband med projektering och i dialog med SBFF.
- 4. Bebyggelse placeras som bullerskärm** mot både Tyresövägen och på östra sidan om Grustagsvägen. Stora byggnadsvolymer i höjd och bredd samt sammanbyggda huskroppar ska uppmuntras. På så sätt kan utvecklingen av området bidra till såväl en förbättrad arbetsmiljö för de som verkar och vistas inom området som förbättrad ljudmiljö för Lindalensborna. Särskilt mot Tyresövägen kommer gestaltningen av byggnaderna att bli viktig att beakta.
- 5. Grustagsvägen ges ny sträckning.** En dragning i mitten av området medför att fastigheter endast behöver angöras från Grustagsvägen, vilket innebär att mindre yta behöver tas i anspråk för gatumark. Mer yta kan därmed användas till exploatering och bevarad natur. Den nya dragningen har även fördelen i att störningarna för Lindalensborna kommer att minska då bebyggelse kan placeras som skärm mellan Grustagsvägen och Lindalen. Exakt sträckning kommer att behöva utredas vidare med hänsyn till markbeskaffenhet, höjdskillnader och dagvattenhantering med mera.

6. Det **ekologiska spridningssambandet/skogspartiet** kan stärkas genom gallring och nyplantering. Skogen i sydöstra delen av området bör sparas i sin helhet medan en exploatering kan ske i delar av det norra skogspartiet. En ekodukt bedöms i framtiden vara möjlig att anlägga men rekommenderas inte i detta läge, då spridningssambandet är så pass svagt genom Stockholm och Nacka att investeringen av en ekodukt inte kan motiveras genom effekterna.

I det sydöstra skogspartiet kan kommunen gynna den biologiska mångfalden genom fler bärbuskar. I brynzonerna och gränsen mot högspänningsledningen skulle exempelvis enbär, brakved, nypon och slån kunna planteras. Detta skulle även gynna fågel- och djurliv och även öka det estetiska/rekreativsvärdet av platsen.

I det nordöstra området så behövs (både som engångsåtgärd och i en skötselplan) gallra ur området så ljusare partier bildas. I gläntorna som bildas kan juvenila individer av de arter som är etablerade på platsen idag släppas upp så det skapas en succession, nu är det främst äldre träd i området. Som komplement till detta kan även rönn och sälj planteras. Den sistnämnda är även mycket viktig för pollinerare. Mindre buskar kan även planteras för att skapa ett mellanskikt i vegetationen.

Där det nordöstra och sydöstra området möts så kan skogspartiet breddas genom flytt av Grustagsvägen och att den nya gång- och cykelbanan anläggs längre västerut. Planteringen på före detta vägkropp kan ske av mer tall för att länka samman den befintliga barrskogskorridoren. Anläggandet av lekplatser eller utegym rekommenderas inte i området då det skulle ta mark i anspråk från spridningssambandet samt att platsen inte bedöms kunna ha tillräckliga vistelsekvalitéer eller utgöra besöksmål annat än för de absolut närmast boende. Skogspartiet och området i sin helhet behöver städas/rensas från skräp och dumpade föremål.

7. Delar av skogen i nordöstra området bedöms kunna exploateras då det bedöms ha relativt låga natur/och vistelsevärden. Bedömningen i detta tidiga skede är att ytan är tillräcklig för att rymma både ny bebyggelse såväl som ett återstående skogsparti som kan bidra till spridningssambandet upprätthålls. Framtida ekologisk utredning kommer ge mer definitivt svar. Ny bebyggelse på ytan kommer att kunna stänga ute buller från Grustagsvägen och Tyresövägen och bidra till en bättre ljudmiljö i närliggande villaområde. Bebyggelsen behöver anpassas i byggnadshöjd för att möta närliggande bostadsbyggelse på ett lämpligt sätt.
8. **En cykel-och gångbana** kan anläggas vid Grustagsvägens gamla sträckning, längs den nya sträckningen av Grustagsvägen eller på båda ställena. En placering längs skogskanten kan

leda till öka trafiksäkerheten för gående och cyklister som passerar området samt skapa en tydlig övergång och avgränsning mellan bebyggelse och grönområde, medan en sträckning längs Grustagsvägen ger bättre möjlighet att ta sig till företagsområdets verksamheter med cykel.

**9. Åtgärder** kommer att genomföras **för att minska potentiell genomfartstrafik** från och till området via Töresjövägen och Lindalsvägen. För att Töresjövägen inte ska ses som en smitväg genom Lindalen planeras körbanan att smalnas av till 5,5 meter när gång- och cykelbana byggs ut. Skulle det vara så att trafiken ökar kraftigt på gatan kan avsmalningar eller andra hastighetreducerade åtgärder genomföras.

**10. Det kuperade partiet** kan på grund av osäkerheter kring kostnader och miljöpåverkan inte räknas som exploateringsbar mark i detta skede. Höjdpartiet har potential att göras till ett medvetet motiv som annonserar Tyresö. Detta går att göra med en konstnärlig gestaltning på toppen av höjdpartiet. Höjdpartiet skulle även kunna planteras med vegetation som stärker spridningssambandet och/eller alternativt användas för solpaneler som bidrar till elförsörjningen/en hållbarhetsprofil för området.

**11. Sammanhållande gestaltning som knyter an till omgivningarna**

Gestaltningen av byggnader behöver samspela sinsemellan och kan samspela med den närliggande Ältadalens verksamhetsområde gällande färgskala och materialval men ges ett mer samtida uttryck. Gestaltningen kan integrera solpaneler för att bidra till en hållbarhetsprofil av området och en minskad elförbrukning.. Plank och exponerade fasader ska vara klotterskyddade, t ex med ribbor och spaljéer.

För gestaltning av allmän plats kan Hedvigslunds rondell vid infarten till området utgöra inspiration. Rondellen utgör en tydligt och estetiskt tilltalande utformning som passar väl in i landskapet och ger med sina planterade svarttallar en blinkning åt det naturliga landskapets tallbiotop. Vid gatuplantering och utformande av allmän platsmark i Erstavik 6:14 så kan kommunen bygga vidare på det uttrycket för att skapa sammanhållning och tydlighet.. För att få in en variation skulle även fågelbär planteras som entréträd eller på utvalda platser något som också skulle gynna den biologiska mångfalden.

**12.** Om temporär hantering av byggmassor och/eller uppställningsplats för bygglogistik för andra projekt inom kommunen blir aktuellt behöver den i första hand nyttja delar av ytan mellan Grustagsvägen och Tyresövägen för att undvika störningar mot boende.

## 5.5 Projektets övergripande mål

Markanvändningen i området finns inte explicit utpekad i något kommunalt- eller regionalt styrdokument sedan tidigare, annat än det ekologiska spridningssambandet som löper genom delar av området.. För de funktioner som utretts som alternativ finns däremot direkta och indirekt ställningstaganden i olika styrdokument som ger hänvisningar av var dem behöver lokaliseras för att uppnå olika mål med koppling till social, ekologisk och ekonomisk hållbarhet.

### 5.5.1 Regional utvecklingsplan för Stockholm (RUF5 2050)

I RUF5 2050 är huvudinriktningen för regionens kommuner att ny bostadsbebyggelse och funktioner som offentlig service samt handel behöver styras mot kommunernas centrala delar och mot noder för kollektivtrafik. Detta för att kunna nyttja befintlig infrastruktur så effektivt som möjligt, tillgängliggöra servicen för alla invånare, samt att styra mot en ökad andel hållbara transporter.

### 5.5.2 Översiktsplan Tyresö 2035

I översiktsplanen betonas vikten av att ha nära till vardagsnära handel och idrottsanläggningar och lokalisera dem tillgängligt och centralt som en del i hur vi ska utveckla ett attraktivt framtida Tyresö.

I översiktsplanen pekas industriområdet vid Trollbäckens IP och Bollmora industriområde ut som framtida omvandlingsområden, där markanvändningen ska ändras från verksamhetsområden till stadsbygd respektive medeltät bostadsbebyggelse. Att möjliggöra omlokalisering till Erstavik 6:14 bidrar till genomförande av översiktsplanen.

För kommundelen Bollmora, som Erstavik 6:14 utgör en del av, ingår i vägledningen över den framtida markanvändningen, att lokalisera idrotten i centrala Bollmora. I översiktsplanen står vidare om idrott, "Hallar för olika idrottsaktiviteter tar stor plats och kräver stora investeringar. De ska därför användas effektivt och samutnyttjas av verksamheter som drivs på olika tider. I takt med att fler stadsmässiga miljöer utvecklas i kommunen kan hallar och anläggningar integreras i stadsmiljön".

I översiktsplanen pekas ett antal centrum ut som lägen för ny handel och kommersiell service. Översiktsplanen pekar dock inte ut något läge för handel med skrymmande varor, vilket är den typ av handel som framförallt utretts i Erstavik 6:14. Översiktsplanens ambitioner för handel och kommersiell service har konkretiserats i den handelsanalys och förslag till handelsstrategi som tagits fram parallellt med utredningen över Erstavik 6:14.

### 5.5.3 Kommunplan 2021-2024

Förslaget bidrar till Kommunplanens strategiska målområden I balans – för hållbarhet och hälsa genom att göra det enkelt att leva ett aktivt liv i Tyresö då förslaget rekommenderar en alternativ lokalisering av idrottshall som ger möjlighet för att fler Tyresöbor på ett enkelt sätt ska kunna nå den. Förslaget innebär även att vi kan behålla och tillskapa nya arbetstillfällen vilket bidrar till kommunen har en ändamålsenlig variation av bostäder, arbetsplatser, kultur och service. För målbilden Hållbar utveckling anges att vi ska arbeta med ett helhetsperspektiv på hållbarhetsfrågorna genom att fokuserar på miljöfrågor såväl som på sociala och ekonomiska frågor genom hela livscykeln. Förslaget väger in alla tre aspekter och rekommendation till lokalisering av utredda funktioner inom eller utom området ger störst nytta sammantaget när alla aspekter vägts samman.

#### 5.5.4 Trafikstrategin Tyresö styr mot hållbara transporter

Förslaget bidrar till målsättningen om att öka andelen hållbara transporter. Genom att vi lokaliserar besöksfunktioner som handel och idrottshall så centralt som möjligt skapar vi förutsättningar för ett hållbart resande och god tillgänglighet. Förslaget bidrar även till att minska utpendling från kommunen under dagtid vilket minskar vårt klimatavtryck samt köbildningar. Förslaget är även i enlighet med rekommendationen i strategin om att transportintensiva verksamheter med tunga transporter alltid ska lokaliseras med god anslutning till huvudvägnätet, och bidrar särskilt till detta genom att möjliggöra omflyttning från industriområdet vid Trollbäckens IP.

#### 5.6 Intressenter

Intressenter som behöver involveras i framtida detaljplanearbete är näringsidkare i Tyresö kommun. Trafikverket, Trafikförvaltningen, Länsstyrelsen, Vattenfall eldistribution, Vattenfall fjärrvärme, Länsstyrelsen, Södertörns miljö- och hälsoskyddsförbund, SMOHF, närboende i Lindalen, Stockholm stad och Nacka kommun.

#### 5.7 Nyttokalkyl

**Förstudie**

Namn på förstudie: Erstavik 6:14

Författare: Olof Johansson

Datum: 2021/02/28

Version: 1.0

Sida: 30 (34)

<b>Nytta</b>	<b>Typ av nytta E/K</b>	<b>För vem/vilka</b>	<b>Uppskattad nytta i kronor eller förväntad nytta i kvalitet</b>
Intäkter av markförsäljning som täcker köpeskilling och övriga kostnader.	E	Kommunen	
Ökad rådighet vid omvandling av kommunens omvandlingsområden.	E/K	Kommunen	
Ökad möjlighet att göra strategiska markförvärv i kommunens omvandlingsområden	E/K	Kommunen	
Omvandlingen av tidigare industriområden medför att föroreningar kan saneras och att det går att tillföra grönska och förbättra dagvattenhanteringen.	K	Kommunen Medborgarna Miljön	
Omvandlingen av Bollmora industriområde bidrar till möjlighet att utvidga centrala Tyresö och att besökare möts av en blandad och levande stadsdel samt att nya bostäder och handel kan tillföras i ett område med god kollektivtrafikförsörjning.	K	Kommunen Klimatet Medborgarna	
Omvandlingen av industriområdet vid Trollbäcken IP bidrar till att få bort de tunga transporter som idag skapar störningar för omgivande bebyggelse.	K	Trollbäckenborna	
Omvandlingen av industriområdet bidrar till att ytan vid Trollbäckens IP kan utvecklas med ny bostadsbebyggelse som kan komplettera bostadsbeståndet i Trollbäcken och skapar förutsättningar för att idrottsområdet kan blir en attraktivt, tryggare och levande mötesplats.	K	Trollbäckenborna Övriga medborgare	

## Förstudie

Namn på förstudie: Erstavik 6:14

Författare: Olof Johansson

Datum: 2021/02/28

Version: 1.0

Sida: 31 (34)

Möjlighet för företag att vara kvar i Tyresö kommun	E/K	Kommunen Företag Anställda på företagen	
Möjlighet för företag att få mer ändamålsenliga och energieffektiva lokaler vid flytt.	E/K	Företag Klimatet	
Möjlighet att tillföra/behålla arbetstillfällen i Tyresö och minska utpendling samt arbetslöshet och öka serviceunderlag som genereras från dagbefolkning..	E/K	Kommunen Medborgarna Regional infrastruktur Klimatet Handel	
Service som drivmedelstation och tjänsteföretag behålls inom kommunen vilket leder till kortare resor.	K	Medborgarna Klimatet	
Utformningen av området bidrar positivt till intrycket av Tyresö	K	Kommunen	
Utformning av området bidrar till en förbättrad ljudmiljö och viss ökad service för omgivande bostadsbebyggelse	K	Närboende	

## 5.8 Nästa steg

Området ska planläggas i sin helhet utan markanvisning, vilket innebär att kommunen kommer att planlägga en generell plan för att ha planberedskap. En dialog med intressenter för etablering kan dock påbörjas parallellt med detaljplanprocessen.

### 5.8.1 Namnsättning av området

Efter att områdets framtida markanvändning beslutats behöver området namnsättas med ett mer passande namn än Erstavik 6:14. En omröstning planeras att ske på kommunens hemsida och bedömt fungerande alternativ beslutas därefter av byggnadsnämnden.

### 5.8.2 Företag och drivmedelsstationer

Kommunen behöver inleda en dialog med fastighetsägare och näringsidkare för de områden och fastigheter i övriga kommunen som är aktuella för omvandling med syfte att utreda intresse och inleda förhandling om att flytta till ny plats i Erstavik 6:14. Kommunen behöver i samband med detta ta ställning till om den ämnar göra eventuella strategiska markförvärv.

Om markyta finns kvar efter att det första steget genomförts ges flertal valmöjligheter till vilka sorts företag som fortsatt ska prioriteras att etablera sig i området. Kommunen kan även välja att behålla en viss del av ytan för att säkerställa framtida omlokalisering eller nyetablering. En dialog behöver inledas med tjänstepersoner som arbetar med näringsliv inom Åltaberg verksamhetsområde och i Skrubba Stockholm kring vilka företag som skulle kunna komplettera det samlade utbudet av företag i området för att kunna skapa goda symbioseffekter. Kommunen kan prioritera sådana företag och/eller företag som kan bidra med många arbetsplatser. Erfarenhetsutbyte kan med fördel ske kring utformandet av ett företagsområde.

När kommunen utarbetat en lista över företag som vi ser ska etableras i området behöver en dialog ske om vilka tomter som ska markanvisas till vilket företag samt övriga krav som behöver säkerställas med hänsyn till säkerhetsavstånd till Tyresövägen, dagvattenhantering, parkering, byggrätt, gestaltning, energieffektiva byggnader, egen elproduktion, överföring av spillvärme till fjärrvärmenätet m.m. Med tanke på det sistnämnda behöver en kontinuerlig dialog ske med Vattenfall om förutsättningar för energiförsörjning till de företag som förväntas etableras i området. Då företagen i samband med markköp kommer att göra stora investeringar behöver banker involveras i detta skede för att klargöra de finansiella förutsättningarna. Detaljplaner behöver så långt som möjligt hållas flexibla och exakt utformning behöver fastställas genom ev. kvalitetsprogram och i bygglovskede.

### 5.8.3 Temporär användning av ytan för hantering av massor och bygglogistik

Möjligheten att nyttja ytan temporärt för masshantering och bygglogistik behöver finnas med vid detaljplanearbetets uppstart och samordnas med tidplanen för utbyggnad i området. Möjligheten till att använda byggmassor för permanent markbearbetning behöver utredas och vägas mot skyltläge, gestaltning och spridningssamband. En kontinuerlig dialog behöver upprätthållas med boende om status.

### 5.8.4 Förstudie för flytt av brandstation

En dialog behöver inledas med SBFF kring funktionskrav för en ny brandstation och därefter behöver en förstudie tas fram med kostnadskalkyl för ny brandstation. I utredning behöver även sanerings- och rivningskostnader av brandstationen på Tennet 1 utredas, samt en uppskattning behöver göras över kostnader för infrastrukturutbyggnaden till Tennet 1. Detta behöver även ställas mot eventuella framtida renoveringskostnader av Tennet 1 samt nuvarande funktionalitet.

Flytten av brandstationen ska föregås av ett investeringsbeslut där de ekonomiska konsekvenserna redovisas samt även genom beslut om flytt från Södertörns brandförsvarsförbund.



### 5.8.5 Utredningar i detaljplaneskedet

- En övergripande geoteknisk och geohydrologisk utredning behöver genomföras för att utreda markens beskaffenhet, eventuella föroreningar, förekomst av sulfidhaltigt berg samt för att mäta grundvattennivån. Utredningarna kommer att utgöra underlag för dagvattenutredning, kalkyl och förprojektering mm.
- Baserat på utredningarna kan en mer detaljerad uppskattning göras över kostnad av att jämna ut det kuperade partiet i områdets sydvästra hörn. Landskaplig påverkan och ökat buller behöver även vägas in i ställningstagande för hur mycket/och om höjdpartiet kan utjämnas för vidare exploatering.
- En förprojektering behöver ske gemensamt för dagvatten, vatten och avlopp, VA, gång- och cykelvägar samt gator (Systemhandling). I den behöver en ny sträckning av Grustagsvägen analyseras. Lastbilstransporter kommer behöva ske under byggandet av den nya sträckningen av Grustagsvägen.
- En riskutredning för bebyggelse inom influensområdet för Tyresövägen samt för drivmedelsstationer ska genomföras för att analysera risker och anpassningar av omgivande bebyggelse. Ambitionen från kommunens håll ska vara att nyttja så mycket yta som möjligt mot vägområdet.
- En ekologisk utredning behöver genomföras. I den ekologiska utredningen behöver pågående planarbete i Skrubba 1:1 Stockholm beaktas. Den ekologiska utredningen behöver utmynna i fördjupade rekommendationer till skötselplan för skogen samt utgöra inriktning för övriga planteringar i området.
- Ett kvalitetsprogram för området behöver tas fram för allmän plats såväl som privata fastigheter. I arbetet med gestaltungsfrågor behöver beaktas att reglering av gestaltning bör kunna hålla över tid och anpassas till ett område i behov av kontinuerlig ombyggnation. Detta då företagsområden byggs om/ byter verksamhet etc. i högre grad än vad exempelvis ett bostadsområde gör.

### 5.8.6 Dialog med Stockholm för inköp av markremsa norr om Töresjövägen

En dialog behöver inledas med Stockholm stad avseende inköp av markremsa norr om Töresjövägen. När en ungefärlig uppskattning finns om vilken köpeskillning som kan vara aktuell, behöver frågan lyftas inom kommunen och fördelar/nackdelar presenteras. Därefter kan konkret förhandling, fastighetsbildning inklusive ny kommungränsjustering inledas. Om inte markköp blir aktuellt behöver dialog inledas om säkring av tillfartsvägar etc. Planarbetet kan fortgå under processen men behöver förhålla sig till huruvida ytan förväntas köpas in eller inte.

#### 5.8.1 Interna mottagare

Projektavdelningen

## 6 Bilagor

Prövning av barnens bästa för förstudie Erstavik 6:14

Ekonomisk konsekvensanalys för förstudie Erstavik 6:14 (sekretessbelagd)

**Förstudie**

Namn på förstudie: Erstavik 6:14

Författare: Olof Johansson

Datum: 2021/02/28

Version: 1.0

Sida: 34 (34)

---