

2020-04-08

Gemensamt tjänsteutlåtande Bilaga 2

Bilaga 2

Slutrapport Pilotprojekt Årsta partihallar

Denna bilaga beskriver hur Pilotprojektet Årsta partihallar bedrivits samt ger förslag till förändringar och utveckling utifrån tre (3) alternativa scenariobeskrivningar

Under hösten 2018 genomfördes möten med Samarbetsnämnden i Årsta partihallar (områdets företagsgrupp) för att få en bild av problemens omfång i verksamhetsområdet. De problemområden som identifierades var:

- 1./ avfall/sopor/dumpning,
- 2./ trafik/infrastruktur
- 3/ trygghet/säkerhet.

Inom respektive problemområden tog projektet fram ett antal frågeställningar som användes i en enkät till såväl företagarna som fastighetsägarna i området. Enkäten togs fram både i digital- och pappersform samt översattes till relevanta språk då många företag i området drivs av utrikesfödda med varierande kunskaper i svenska och i svenska regler och myndighetsfrågor. Ett flertal intervjuer gjordes med enkäten som underlag.

Det kan konstateras att de flesta frågorna rörde trafiksituationen och transporterna till och från området. Dessa frågor togs fram med hjälp av Trafikkontorets avdelning trafikplanering.

Samarbetsnämnden i Årsta partihallar hade sedan tidigare också tagit fram en idékatalog kring utvecklad markanvändning som syftar till att öka effektiviteten för att få mer verksamhetsyta och därmed kunna skapa fler arbetstillfällen i området.

Svaren stämde väl överens med den bild som projektet haft sedan tidigare och därför genomfördes även ett antal workshops som riktades mot dessa problemområden men även mot framtids- och utvecklingsfrågor. Dessa workshops och arbetet med att få in rätt personer från staden i workshoparbetet gav en bra bild av vilka instanser som berörs och hur dessa arbetar med olika frågor. Sophantering, avfall, dumpning, övriga kriminella aktiviteter såsom olaglig markanvändning, olaglig lastbilsparkering, olagliga bostadsupplåtelser, olovlig försäljning/transitering samt omlastning av smuggelgods m.m har varit väl kända problem i området, men det har inte gjorts några stora förändringar för att lösa dessa. Stadens pågående exploateringsprojekt om cirka 6-7 000 bostäder på Årstafältet (fram till 2030 då området beräknas vara färdigbyggt) innebär att det i närområdet, 100 meter från Åbyvägen, som delar upp området mellan Årstafältet och Årsta Partihallar, kommer att bo och arbeta 12 – 15 000 personer. Det blir en stor förändring för området och det finns en uppenbar risk att Årsta partihallar blir påverkat då fler människor kommer att både röra sig i och parkera i området.



För att ta tillvara på viljan hos staden och företagen föreslår Stockholm Business Region, exploateringsnämnden, fastighetsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden och Enskede-Årsta-Vantör stadsdelsnämnd att man går igenom följande tre (3) scenariobeskrivningar samt utreder dess följder, med både risker och möjligheter. I och med utredningarna får staden och företagen se förutsättningarna för de olika förslagen utifrån vad det kan innebära för respektive part både praktiskt och ekonomiskt.

För scenario ett gör staden inget åt de stora strukturfrågorna kring markanvändning, huvudmannaskap etc. Med stöd av ordningslagen kan staden emellertid utfärda särskilda lokala ordningsbestämmelser, som förstärker information och ordningshållning. Det bör undersökas om ordningsvakter med områdesförordnande därtill kan förordnas för att upprätthålla dessa utöver ordningslagen som grund. Vidare bör årliga informationskampanjer riktas till företagare och besökare/handlare som kommer och köper varor (vanligtvis detaljister inom färskvaror, blommor, torghandlare etc) om vad som gäller för avfall, sopor etc. inom området samt vilka skyldigheter man har

som företagare. När det gäller trafiken i området så kan staden se till att noggrannare streckmarkeringar i gatorna görs och att arrenden blir tydliga. Genom anpassning av utfartsfiler/ljussignaler och återställande av Marknadsvägens gatumark till körbana/or enligt detaljplan kan köuppställning i området minskas. Även förstärkt skyltning av hastighet bör ske.

Vidare kan tomtgränser tydliggöras liksom markeringar för kvarters- respektive gatumark så att företag i området (både fastighetsägare och företag) kan förhålla sig till dessa. Detta kräver emellertid en tydligare övervakning från stadens sida. Staden måste också driva en aktiv förvaltning av såväl torgplatser och arrenden i partihallsområdet med tät tillsyn av avfallsdumpning liksom av gatumarken beträffande olaglig parkering.

För att bidra till ordning och säkerhet i området måste en aktiv (månadsvis) uppföljning på plats ske av att faktisk bedriven verksamhet på arrendemark ingår i medgivet ändamål för respektive arrende/tomträttsavtal. Säsongsvis måste också på plats kontrolleras att olovlig byggnation/uppställning inte uppförts, att räddningstjänsten har framkomlighet etc.

Scenario två (2):

Scenario två innebär ett större åtagande både för staden, företagen och fastighetsägare i området. Det bör kunna förbättra avfallshanteringen och även framkomligheten i området till det bättre. Utöver åtgärderna i scenario ett, behöver möjligheten för en *partiell* inhägnad utredas. Vidare behöver området ses över för att utreda ändringar beträffande markfrågorna. Detta kräver planändring och ändrade tomträttsavtal. Fortfarande har staden ansvaret för genomgående gator och angränsande allmän platsmark. Dagens problem med dumpning av avfall på den kvarvarande marken kan fortsatt förekomma.

Scenario tre (3):

Detta scenario föreslår en mer omfattande inhägnad av området. Förändringen är således betydande men innebär också att området efterliknar i princip alla partihallsområden i Europa, vad gäller att de är slutna, en viktig parameter när det gäller matvaruhantering

som inte bör hanteras på offentliga platser av både hygieniska och stöldbegärliga skäl.

Inpassering och kontroll av området skärps kraftigt. Tillgängligheten till området minskar och endast behöriga personer (köpare, säljare och leverantörer m.fl) har access. Variationer kan ske över dygnet hur tillträden kan ske och inhägnaden kan vara fysisk och/eller elektronisk.

För att modellen ska fungera krävs att området ges ett enskilt huvudmannaskap. Stadens framtida roll blir begränsad, men eventuellt behov av insyn och delansvar kan anpassas vid val av exakt formellt upplägg vad gäller det inhägnade området.

I scenariot föreslås att gatumark och allmän platsmark utreds för att se huruvida och i vilken omfattning som det kan göras om till kvartersmark för att därefter kunna lämna över till en gränsande fastighetsägare respektive en storsamfällighet/organisation, med eller utan de mindre ”öarna” i scenario 2. I detta ligger att klarlägga bl.a. gatubelysning, ytskikt och u-ledningar samt formen för överlämning (tomträtt, servitut mm) och stadens kommande andel av samfälligheten. I ett planarbete ingår också trimning av markanvändningen så att varje kvadratmeter används för verksamheternas direkta och indirekta behov, men också för de fysiska ytbehov som främst inpassering kräver.

Utredningar

För att genomföra en förändring krävs det flera utredningar:

Tre grupper i enlighet med de identifierade problemområdena arbetar vidare med frågorna som beskrivits ovan:

1. Trygghet och säkerhet
 - a. Förändringen av öppet område till inhägnat – juridiska frågor och konsekvenser för företagen i området.
 - b. Inhägnad – praktiska frågor samt vad det innebär för övervakningen av området.
 - c. Beräkning av kostnader för olika förslag som kommer fram i utredningen.

2. Avfall och sophantering

- a. Dumpning – hur säkras området utanför inhägnaden att det inte fortsatt dumpas, hur säkerställer vi en bättre organisation kring detta och efterlevnad?
- b. Sophantering – går det att ha ”mellanlager” av vissa sopor i det inhägnade området? Finns det möjlighet till sopstation i området?
- c. Beräkning av kostnader för olika förslag som kommer fram i utredningen.

3. Infrastruktur

- a. Hur hanterar vi förändring från gatumark till kvartersmark? Vilka åtaganden medför detta för berörda förvaltningar?
- b. Ändringar i detaljplaner, hur kan området utnyttja marken till nya verksamheter, vad behöver staden göra för att upplåta mark och nyttjande av mark till befintliga och eventuella nya verksamheter?
- c. Trafikutredning för att se över gatunätet i Årsta partihallar. Det bör även göras ordentlig studie över in- och utfarter (antal/per dag, tider när trafiken är som mest intensiv, storleken på lastbilarna som åker in och ut). Även möjligheten att ha järnvägstransporter till området bör komma med.
- d. Godstransporter till och från området samt in till centrala delarna av city bör utredas samt godstransporter via järnvägen.
- e. Beräkning av kostnader för olika förslag som kommer fram i utredningen.

Utredningarna rör främst scenario två och tre. Varje förvaltning ska utse representanter till arbetsgrupperna som skapas.

I dessa grupper bör förutom representanter för de olika förvaltningarna även representanter för företag och fastighetsägare i Årsta partihallar ingå.

Utredningsbudget

Kostnader under innevarande år hänförs till de utredningar som föreslås för att projektet ska gå framåt. Förvaltningarna som är involverade i frågorna som rör Årsta partihallar blir också solidariskt ansvariga för att ta fram personella resurser likväl som

att dela på utredningskostnader/konsultarvode. Budget för konsultinsatser för respektive förvaltning uppskattas och begränsas till cirka 100.000 kronor samt personella resurser på cirka 160 timmar/utredning/förvaltning (en månads arbete totalt).