



Exploateringskontoret
Trafikkontoret

2007-05-15

TJÄNSTEUTLÅTANDE

DNR E2007-320-00803
DNR T2007-320-0127

Kontaktperson exploateringskontoret
Per Olof Jägbeck
Ytterstad
Telefon: 08-508 275 95
peo.jagbeck@expl.stockholm.se

Till
Exploateringsnämnden
2007-06-14
Trafik- och renhållningsnämnden
2007-06-12

Kontaktperson trafikkontoret
Lars-Otto Frick
Trafikplanering
Telefon: 08-508 278 23
Lars-otto.frick@tk.stockholm.se

Ny trafikplats på Tyresövägen vid Skrubba mm, lägesrapport

Förslag till beslut

1. Exploateringsnämnden godkänner föreliggande lägesrapport
2. Trafik- och renhållningsnämnden godkänner föreliggande lägesrapport
3. Exploateringsnämnden ger exploateringskontoret i uppdrag att teckna avtal med vägverket om upprättandet av arbetsplan

Krister Schultz

Magdalena Bosson

Sammanfattning

”LÄSK”-området (Lindalen, Älta, Skrubba) är beläget där Stockholm, Nacka och Tyresö möts. Under årens lopp har de tre kommunerna diskuterat en mängd olika gemensamma frågor. Kommungränsdragningen, motorvägsavfart, Skrubba Kyrkogård, Erstaviks Fidekomiss, Skrubbatrangelns verksamhetsområde, Ältadalens grustag/masshanterings-område, stenkross i Skrubbatrangeln med flera frågor har stått på dagordningen när ”LÄSK”-området har kommit upp till diskussion i de tre kommunerna.

Appendix 1 med 7 bilagor: Utveckling av LÄSK-området, lägesbeskrivning



I början av år 2003 enades därför de tre kommunerna om att en gemensam arbetsgrupp skulle arbeta fram en gemensam strategi för LÄSK-områdets utveckling. I det arbetet skulle arbetsgruppen helt bortse ifrån gällande kommungränser och arbetet skulle koncentreras på att åstadkomma den bästa långsiktiga markanvändningen för LÄSK- området.

I tjänsteutlåtandet beskrivs samarbetet närmare och ett antal dokument och avtal som upprättats sedan den första gemensamma plattformen 2003 redovisas. Dessutom redovisas pågående och planerade projekt.

Kontoren föreslår att exploateringsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden godkänner lägesrapporten om ny trafikplats på Tyresövägen vid Skrubba.

Bakgrund

”LÄSK”-området (Lindalen, Älta, Skrubba) är beläget där Stockholm, Nacka och Tyresö möts. Under årens lopp har de tre kommunerna diskuterat en mängd olika gemensamma frågor. Kommungränsdragningen, motorvägsavfart, Skrubba Kyrkogård, Erstaviks Fidekomiss, Skrubbatrangelns arbetsplatsområde, Ältadalens grustag/masshanterings-område, stenkross i Skrubbatrangeln med flera frågor har stått på dagordningen när ”LÄSK”-området har kommit upp till diskussion i de tre kommunerna.

Gemensam plattform

I början av år 2003 enades därför de tre kommunerna om att en gemensam arbetsgrupp skulle arbeta fram en gemensam strategi för LÄSK-områdets utveckling. I det arbetet skulle arbetsgruppen helt bortse ifrån gällande kommungränser och arbetet skulle koncentreras på att åstadkomma den bästa långsiktiga markanvändningen för LÄSK- området. (Kommungränser, nuvarande markanvändning samt markägarförhållanden illustreras närmare i av Appendix 1, bilaga 1 och 2).



LÄSK-området med de planerade exploateringsprojekten i Skrubba, södra Hedvigslund och Ältadalen.

Ett förslag till gemensam plattform för utvecklingen av LÄSK-området (se Appendix 1, bilaga 3) togs därefter fram och presenterades för de tre kommunernas kommunstyrelseordförande den 13 november 2003. Förutom att politiskt sanktionera det påbörjade samarbetet på tjänstemannanivå inom ramen för LÄSK-gruppen beslutades vid mötet att en gemensam mellankommunal illustration för den framtida markanvändningen av LÄSK-området skulle tas fram och a jourhållas. Tidsperspektivet för markanvändningsplaneringen skulle vara 15-20 år. Illustrationen skulle bland annat användas som ett av flera beslutsunderlag vid de olika tillfällen då enskilda frågor rörande LÄSK-området tas upp för beslut i respektive kommun. Uppdraget att hjälpa till och ta fram en sådan illustration gick till arkitektfirman Brunnerberg & Forshed. Förslaget till markanvändning presenterades vid ett nytt möte i Stockholms Stadshus mellan de tre kommunstyrelseordförandena. Vid den presentationen konstaterades att den framtagna illustrationen (Appendix 1, bilaga 4) väl fyllde sitt syfte samtidigt som det tydligt framgick att de tre kommunerna befann sig i olika planeringsskedena vad gällde förändringar av markanvändningen inom respektive kommuns del av LÄSK-området.

De tre kommunstyrelseordförandena i respektive kommun tillskrev därefter, bland annat med stöd av den godkända gemensamma plattformen, till Vägverket och



begärde att den planerade trafikplatsen "Lindalen" skulle flyttas till ett nytt läge i anslutning till Hedvigslund, trafikplats "LÄSK". (Se Appendix 1, bilaga 4 A)

För att få ett bättre grepp om vilka kostnader och intäkter som skulle uppkomma vid ett genomförande av den redovisade idéskissen beslutades att arbetsgruppen skulle ta fram en översiktlig exploateringskalkyl över LÄSK-området. Tanken var att exploateringskalkylen skulle utgöra en god hjälp när det gäller att bedöma hur de kostnader som uppstår rimligen bör fördelas mellan kommunerna.

Arbetsgruppen var dock redan vid detta tillfälle överens om att nyckelfrågan för hela LÄSK-områdets utveckling låg i utbyggnaden av "LÄSK" trafikplats.

Vid ett nytt möte den 21 oktober 2005 med politiska företrädare för de tre kommunerna redovisades den gemensamt framtagna exploateringskalkylen för LÄSK-området och det förslag till kostnadsfördelning som de tre exploateringsrepresentanterna för respektive kommun hade enats om (se Appendix 1, bilaga 5). I korthet innebär förslaget att exploateringskostnaderna huvudsakligen fördelas efter den ekonomiska nyttan, dvs efter de exploateringsintäkter som respektive kommun förväntas få från markförsäljning/exploateringsavtal inom sin del av området.

Tyresö kommun har inte någon exploateringsbar mark i LÄSK-området, men har ändå ett stort intresse av att området utvecklas på ett positivt sätt. Tyresö har också en direkt samhällsnytta av att "LÄSK" trafikplats kommer till stånd. Trafikplatsens tillkomst skulle innebära att belastningen på Bollmoravägen genom Tyresö Centrum minskar samt att den genomfartstrafik som idag till viss del letar sig igenom Lindalen i stort sett skulle upphöra. Tyresö har därför förklarat sig villig att bidra till byggandet av trafikplatsen. En lösning av "likviditetsfrågan" redovisades också.

De närvarande vid mötet ansåg att principerna som redovisades, både när det gällde kostnadsfördelningen och den praktiska hanteringen kring likviditetsfrågan, var rimliga och att förhandlingarna om ett avtal kunde inledas med dessa redovisade principer som grund.

Nacka, Tyresö och Stockholm träffade 2006 ett gemensamt avtal med Vägverket (se Appendix 1, bilaga 6) om att i en förstudie utreda förutsättningarna för att lokalisera en ny trafikplats på Tyresövägen. Förstudien som har bekostats av de tre kommunerna är nu avslutad och överlämnad till länsstyrelsen som bedömt att byggandet av trafikplatsen inte innebär betydande miljöpåverkan. Förstudien kan i sin helhet ses på vägverkets hemsida under rubriken "Väg 229, Skrubba-Lindalen, ny trafikplats". (http://www.vv.se/templates/page3_17681.aspx)

Den befintliga vägtunneln vid den planerade "LÄSK" trafikplats måste sänkas när trafikplatsen byggs ut. Konsultföretaget WSP har på uppdrag av vägverket utrett frågan och av utredningen framgår att en sänkning av vägtunneln skulle kosta i runda tal fem miljoner kronor. Kostnaden för sänkningen av vägtunneln ska räknas in i totalkostnaden för "LÄSK" trafikplats.

Pågående större arbeten/projekt i området

Detaljplanen för Stockholms förlängning av Skrubba Malmväg fram till den planerade trafikplatsen har vunnit laga kraft och genomförandebeslut för utbyggnaden fattades av exploateringsnämnden 2007-04-19. Projektering och upphandling pågår och vägen beräknas vara klar att tas i bruk 2007/2008.

I samband med genomförandebeslutet om en förlängning av Skrubba malmväg beslutade även exploateringsnämnden 2007-04-19 att ge kontoret i uppdrag att beställa planläggning av Skrubbatriangeln norr om befintligt verksamhetsområde.

Staden har påbörjat sanering och täckning av det gamla tippområdet i norra delen av Skrubbatriangeln inom miljömiljöprojektet.

I Nacka ska enligt planerna detaljplanen för bostäder i Södra Hedvigslund antas av Nacka kommunfullmäktige våren 2007. SMÅA AB avser där att bygga ca 400 lägenheter bl a på mark som säljs av Stockholms stad till bolaget. Den nya trafikplatsen förbättrar förutsättningarna för att trafikförsörja det nya området samtidigt som den minskar genomfartstrafiken i Tyresös bostadsområden närmast kommungränsen.



Fördelning av kostnaderna för trafikplatsen

Den tidigare framtagna exploateringskalkylen ska enligt arbetsgruppens förslag ligga till grund för avtalet och reglera kostnadsfördelningen mellan kommunerna. Huvudprincipen vad gäller kostnadsfördelningen i exploateringskalkylen är att varje kommun ensam betalar infrastrukturinvesteringar i den egna kommunen i takt med att de behövs för att bygga ut bebyggelseområden. De tre kommunerna ska dock enligt avtalsförslaget gemensamt finansiera den nya trafikplatsen som i ett tidigt skede preliminärt är bedömd att kosta ca 30 miljoner kronor. Utöver detta tillkommer ungefär lika mycket för utbyggnaden av det lokala vägnätet i respektive

kommun. Kostnadsfördelning för trafikplatsen är baserad på beräknad nytta och framtida exploateringsintäkter. I övrigt svarar respektive kommun för kostnaden för arbetsinsats av egen personal samt kostnaden för att ta fram detaljplan i den egna kommunen.

Tyresö, som inte har några exploateringsprojekt i närheten av trafikplatsen, betalar för samhällsnyttan en fast andel om 7 % av kostnaden för trafikplatsen. Ett fast belopp på 8,7 miljoner kronor (29%) har bestämts för SMÅAs exploatering i södra Hedvigslund. Resterande kostnader delas av Stockholm (31%) och Nacka (33%).

I den totala kostnaden ingår Vägverkets förstudie och arbetsplan (ca 3 milj kr varav ca 0,5 milj hittills erlagts för arbetsplanen).

Avtalsförslaget och exploateringskalkylen finns med som Appendix 1, bilaga 7 till denna skrivelse.

För att driva ärendet om byggandet av "LÄSK" trafikplats vidare krävs i ett första steg ett avtal med vägverket där kommunerna tar på sig kostnaderna för att upprätta arbetsplan samt därefter i ett andra steg besluta om att anlägga den nya trafikplatsen. Då arbetsplanen upprättats och investeringskostnaderna för trafikplatsen slutligen kostnadsberäknats kommer genomförandebeslutet för anläggandet av trafikplatsen att föreläggas exploateringsnämnden innan detaljplan för trafikplatsen antas.

Analys och konsekvenser / Exploateringskontorets och trafikkontorets synpunkter

Ekonomi

Trafikplatsen kommer att finansieras med exploateringsmedel från en kommande utbyggnad av Skrubba norra verksamhetsområde. En utredningsskiss som tagits fram för ändamålet visar att ca 200 000 kvm tomtarea för verksamheter kan erhållas vid en utbyggnad. Utöver detta kan ca 200 lägenheter inrymmas i projektet om så önskas. Kontoret bedömer att projektet kan genomföras med god ekonomi även om utbyggnadstakten blir relativt långsam (10 – 20 år).

Kostnaderna för trafikplatsen avses att fördelas mellan de tre kommunerna i proportion till exploateringsintäkterna i respektive kommun på det sätt som redovisats tidigare i denna skrivelse.

Drift- och underhållsansvaret för trafikplatsen och anslutande gator och GC-vägar fördelas på berörda väghållare i området, dvs Vägverket för trafikplatsen och för lokalgatorna på respektive kommun. Ökade driftkostnader uppstår främst för ökad vägareal för nya ramper med anslutande huvudgator till den nya trafikplatsen samt för GC-vägar.

Miljö

Målsättningen med projektet är bl a att skapa en förbättrad lokal trafikmiljö i de tre kommunerna. Länsstyrelsen bedömer att utbyggnaden av trafikplatsen inte kommer att ha någon betydande miljöpåverkan



Näringsliv och jobb i regionen

Utbyggnaden av arbetsplatsområdet i Skrubba kommer genom åren att kunna skapa ett stort antal nya arbetsplatser både under utbyggnadstiden och på lång sikt. Trafikplatsen ger en väsentlig förbättring av tillgängligheten till området och bedöms därför positivt påverka intresset för exploatering inom denna del av staden.

Kompensation för ianspråktagen grönyta

En utbyggnad av Skrubba verksamhetsområde kommer att inkräkta på befintliga grönområdets storlek. Kommande planarbete får visa på hur sambanden mellan kommunernas grönområden kan utformas. I anslutning till trafikplatsen kommer den ca 20 000 kvm stora "Skrubbatippen" som nu saneras och täcks med finansiering från miljömiljarden att bli ett kvantitativt tillskott till grönyterna.

Tillgänglighet

Utbyggnaden av trafikplatsen samt de satsningar på tillgänglighet och trafiksäkerhet som planeras i de tre kommunerna gör att tillgängligheten i området förbättras på ett positivt sätt.

Påverkan på barn

Utbygganden av nya bostäder och arbetsplatser inom de tre kommunerna kommer att innebära att fler barn kommer att vistas och röra sig inom området. Detta ställer krav på att barnens miljö studeras särskilt i kommande planarbeten.

Exploateringskontorets och trafikkontorets förslag

Kontoren föreslår att exploateringsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden godkänner föreliggande lägesrapport. exploateringsnämnden ger exploateringskontoret i uppdrag att inom ramen för gällande delegation gemensamt med Nacka och Tyresö kommuner teckna avtal med vägverket om upprättande av arbetsplan för "LÄSK" trafikplats.

Slut