



EXPLOATERINGSKONTORET  
TRAFIKKONTORET  
FASTIGHETSKONTORET

2009-05-30  
GEMENSAMT TJÄNSTEUTLÅTANDE  
DNR E2009-512-00868  
DNR T 2009-512-01562  
DNR F2009-106-212

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

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

Kontaktperson fastighetskontoret  
Bo Helin  
Fastighetsutveckling  
Telefon. 08 508 269 53  
[bo.helin@fsk.stockholm.se](mailto:bo.helin@fsk.stockholm.se)

Till  
Exploateringsnämnden  
2009-08-24  
Trafik- och renhållningsnämnden  
2009-08-18  
Fastighetsnämnden  
2009-08-25

**Detaljplan för del av fastigheten Skrubba 1:1 i stadsdelen Skrubba i Stockholm stad och del av fastigheten Erstavik 6:1 i Älta i Nacka kommun (Trafikplats Skrubba-Lindalen och del av Ältabergsvägen) S-Dp 2006-03490-54, KFKS 2006/622 214. Remiss.**

**Förslag till beslut**

1. Exploateringsnämnden överlämnar och åberopar kontorens utlåtande till stadsbyggnadsnämnderna i Stockholm resp Nacka som svar på remiss angående detaljplan för del av fastigheten Skrubba 1:1 i stadsdelen Skrubba i Stockholm stad och del av fastigheten Erstavik 6:1 i Älta i Nacka kommun (Trafikplats Skrubba-Lindalen och del av Ältabergsvägen) S-Dp 2006-03490-54, KFKS 2006/622 214.
2. Trafik- och renhållningsnämnden överlämnar och åberopar kontorens utlåtande till stadsbyggnadsnämnderna i Stockholm resp Nacka som svar på remiss angående detaljplan för del av fastigheten Skrubba 1:1 i stadsdelen Skrubba i Stockholm stad och del av fastigheten Erstavik 6:1 i Älta i Nacka kommun (Trafikplats Skrubba-Lindalen och del av Ältabergsvägen) S-Dp 2006-03490-54, KFKS 2006/622 214.
3. Fastighetsnämnden överlämnar och åberopar kontorens utlåtande till stadsbyggnadsnämnderna i Stockholm resp Nacka som svar på remiss angående detaljplan för del av fastigheten Skrubba 1:1 i stadsdelen Skrubba i Stockholm stad och del av fastigheten Erstavik 6:1 i Älta i Nacka kommun (Trafikplats Skrubba-Lindalen och del av Ältabergsvägen) S-Dp 2006-03490-54, KFKS 2006/622 214.

---

Bilaga 1: Detaljplan

Bilaga 2: Förslag till avtal med Vägverket om bygghandlingar



4. Exploateringsnämnden ger exploateringskontoret i uppdrag att teckna avtal med vägverket om upprättandet av bygghandlingar.

Krister Schultz

Magdalena Bosson

Torbjörn Johansson

### **Sammanfattning**

Nacka och Stockholm har gemensamt upprättat ett detaljplaneförslag (**Bilaga 1**) med syfte att möjliggöra utbyggnad av en ny trafikplats i anslutning till vägporten under Tyresövägen mellan Töresjövägen och Ältabergsvägen, och på så sätt skapa förutsättning för utveckling av områden i Nacka, Stockholm och Tyresö kommun. Samrådet pågår t o m den 21 juni men anstånd har underhand lämnats för resp nämnd att lämna sina svar till efter sommaruppehållet.

Trafikplatsen kommer att avlasta befintliga och framtida bostadsområden både i Nacka och Tyresö kommun från störande genomfartstrafik och skapa förutsättningar för närområdet att utvecklas. Planen möjliggör också sänkning av vägbanan i befintlig vägport under Tyresövägen så att full fri höjd uppnås för tunga transporter. Längs både Töresjövägen och Ältabergsvägen anläggs också gång- och cykelväg, vilken är en del av det regionala gång- och cykelstråket "Tyresöstråket".

Kontoren föreslår att respektive nämnd överlämnar och åberopar kontorens utlåtande till stadsbyggnadsnämnderna i Stockholm resp Nacka som svar på remiss angående detaljplan för del av fastigheten Skrubba 1:1 i stadsdelen Skrubba i Stockholm stad och del av fastigheten Erstavik 6:1 i Älta i Nacka kommun (Trafikplats Skrubba-Lindalen och del av Ältabergsvägen) S-Dp 2006-03490-54, KFKS 2006/622 214.

Exploateringskontoret föreslår att Exploateringsnämnden ger kontoret i uppdrag att teckna avtal med Vägverket om upprättandet av bygghandlingar.

### **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.



Nacka och Stockholm har gemensamt upprättat ett detaljplaneförslag (**Bilaga 1**) med syfte att möjliggöra utbyggnad av en ny trafikplats i anslutning till vägporten under Tyresövägen mellan Töresjövägen och Ältabergsvägen, och på så sätt skapa förutsättning för utveckling av områden i Nacka, Stockholm och Tyresö kommun. Samrådet pågår t o m den 21 juni men anstånd har underhand lämnats för resp nämnd att lämna sina svar till efter sommaruppehållet.

Trafikplatsen kommer att avlasta befintliga och framtida bostadsområden både i Nacka och Tyresö kommun från störande genomfartstrafik och skapa förutsättningar för närområdet att utvecklas. Planen möjliggör också sänkning av vägbanan i befintlig vägport under Tyresövägen så att full fri höjd uppnås för tunga transporter. Längs både Töresjövägen och Ältabergsvägen anläggs också gång- och cykelväg, vilken är en del av det regionala gång- och cykelstråket ”Tyresöstråket”.

Nacka, Stockholm och Tyresö kommun driver ett samarbetsprojekt för att arbeta fram en gemensam strategi för området Lindalen-Älta-Skrubba. En av de viktigaste frågorna är att skapa ett nytt huvudvägnät för Skrubbaområdet, där den aktuella trafikplatsen har stor betydelse. Kommunerna har bland annat enats om att flytta den planerade men ej byggda trafikplatsen vid Grustagsvägens vägport under Tyresövägen vid Lindalen till ett västligare läge vid Skrubba för bättre anslutning till den kommande bebyggelsen i Södra Hedvigslund och verksamhetsområdena i Skrubba och Ältadalen. Parallellt med detaljplanarbetet tar Vägverket fram en arbetsplan för en ny trafikplats i anslutning till vägporten under Tyresövägen vid Skrubba.

Det ursprungliga planområdet för Ältabergsvägen, som det är angivet i respektive kommuners start-PM, sträckte sig fram till Älta trafikplats. Området hanteras nu i två separata detaljplaner så att denna detaljplan för trafikplatsen Skrubba-Lindalen hanteras parallellt med Vägverkets arbetsplan. I nästa planetapp är avsikten att planlägga gång- och cykelvägen fram till Älta trafikplats, bekräfta befintlig infartsparkering samt att pröva viss verksamhet.

#### **Gemensam plattform**

I början av år 2003 enades 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. Exploateringsnämnden respektive trafik- och renhållningsnämnderna beslutade i juni 2007 att godkänna den lägesrapport med kostnadsfördelning som då presenterades av kontoren för nämnderna.



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

#### **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 samordnas med utbyggnaden av trafikplatsen för att vägen ska kunna byggas ut innan trafikplatsen så att den kan tjäna som omlodningsväg under utbyggnaden av trafikplatsen.

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. Planarbetet har inte påbörjats.

Staden har genomfört sanering och täckning av det gamla tippområdet i norra delen av Skrubbatriangeln inom miljömiljarprojektet.

I Nacka har detaljplanen för bostäder i Södra Hedvigslund antagits och SMÅA AB påbörjat bygget av de drygt 400 lägenheter som genomförs 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.



## Detaljplaneförslaget

### Läge och areal

Planområdet omfattar den blivande trafikplatsen Skrubba-Lindalen, vid vägporten under Tyresövägen mellan Töresjövägen och Ältabergsvägen. Den del av planområdet som inte upptas av befintliga bilvägar utgörs till största delen av bullerstörd och relativt outnyttjad naturmark. Norr om Tyresövägen gränsar planområdet till bostadsområdet Södra Hedvigslund och till naturmark vid Ältaberget i öster. Söder om Tyresövägen gränsar området till en nerlagd tipp och

till naturmark i Skrubba. Planområdet omfattar cirka 9,2 ha och ligger i både Stockholms stad och Nacka kommun.

### Markägoförhållanden

Planområdet berör delar av fastigheterna Erstavik 6:1 och Skrubba 1:1 som båda ägs av Stockholms Stad.



Översiktskarta, planområdets läge

## GÄLLANDE PLANER OCH TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

### Översiktsplan

I Nacka kommuns översiktsplan från 2002 är planområdets markanvändning betecknat som natur. I översiktsplanen finns en föreslagen trafikplats vid Tyresövägen söder om Älta, vilken dock ligger i ett läge öster om det här aktuella. Trafikplatsen redovisas i översiktsplanen med ramper i endast en riktning till skillnad från aktuellt förslag med fullständig trafikplats med ramper i båda riktningar. I översiktsplanen är området kring trafikplatsen markerat som utbyggnadsområde för bostäder/enbostadshus och verksamheter med låg täthet. I samband med att Ältadalen (f.d. Älta Grusgrop) planerades för verksamheter tillkom detaljplanen för Lindalens trafikplats som fastställdes 1972. I Stockholms översiktsplan, ÖP 99, är området kring trafikplatsen markerat som natur och park. Söder om trafikplatsen finns ett utvecklingsområde för verksamheter.



### Detaljplaner

Den del av planområdet som ligger inom Stockholms stad omfattas av generalplan Pl 5525 B fastställd 1964. I denna anvisas en anslutning söderifrån, från Skrubba, till Tyresövägen. En detaljplan, dp 2004-08728, har tagits fram för förlängningen av Skrubba Malmväg. Den vann laga kraft 2006-12-14. En mindre del av planområdet som ligger inom Nacka kommun omfattas av del av detaljplanen för Älta Industriområde, S 226, från 1970. I norr gränsar området till Dp 421, för Södra Hedvigslund som vann laga kraft 070714. Planområdet omfattas av Vägverkets förslag till arbetsplan för trafikplats Skrubba – Lindalen, som tas fram parallellt med denna detaljplan.

## FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

### Natur och rekreation

#### Mark och vegetation

Planområdet utgörs till största delen av befintliga vägar samt bullerstörd och relativt outnyttjad naturmark intill och mellan vägarna. Naturmarken är av begränsat naturvärde och huvudsakligen bevuxen med blandskog med öppnare partier närmast vägarna. Topografin i området är relativt flack i väster medan de östra delarna är mer kuperade, särskilt i anslutning till Ältaberg. Med hänsyn till bostadsbebyggelsen i Södra Hedvigslund, norr om området, byggs en 2,5 -3 m hög bullervall/skärm på norra sidan av Tyresövägen från trafikplatsen och västerut. Vid trafikplatsens norra avfart anläggs också 2 m höga bullerskydd mot dalgången i norr. Då vägporten sänks för att få tillräcklig frihöjd blir angränsande slänter längre och högre.

#### Rekreation

Planområdet är bullerstört och Tyresövägen är en barriär för friluftslivet. Vägporten används som passage mellan Älta och Skrubba. Ältabergsvägen ingår i Tyresöstråket, ett regionalt cykelstråk. Norr om planområdet finns flera populära stigar bland annat upptill Ältabergets topp, Nackas högsta punkt på 82 m ö h. Trafikplatsens ramper skär av stigen till Ältaberget. En ny stig längs bullervallen på norra sidan av avfartsrampen blir troligen det mest naturliga. I dp 421 för Södra Hedvigslund finns ett område med naturmark fram till Lovisedalsvägen som säkrar allmänhetens åtkomst till berget.

#### Geotekniska förhållanden

Marken är en del av isälvsavlagringen Stockholmsåsen och är ett viktigt infiltrationsområde. Enligt den byggnadsgeologiska kartan består marken av sten, grus och sand.

#### Förorenad mark

Det finns inga kända föroreningar inom planområdet. Det gränsar dock i sydost till den nerlagda Skrubbatippen. Tippen innehåller tungmetaller och är numera täckt. För att förhindra att föroreningar läcker ut i åsen får inte täckningen skadas eller påverkas på annat sätt. Detta innebär att eventuella åtgärder och anläggningar måste hålla tillräckligt avstånd till staket och dike.

#### Grundvatten

Trafikplatsen byggs över Stockholmsåsen, som är ett viktigt infiltrationsområde för grundvatten. Halterna av tungmetaller är förhöjda i åsen. Området ligger till största delen inom Ältasjöns tillrinningsområde. Den västra delen har tillrinning mot Drevviken.

#### Bebyggelse

Planområdet är obebyggt. I norr gränsar planområdet till planerade bostadsområden i Södra Hedvigslund. Ingen ny bebyggelse planeras inom planområdet.

#### Vägar och trafik



*Planområdet*

#### Vägutformning

Tyresövägen är motorväg med skyltad hastighet 90 km/h förbi den planerade trafikplatsen. Ältbergsvägen och Töresjövägen är lokalvägar med en bredd på 9 m och ett körfält i varje riktning. Den skyltade hastigheten är 50 km/h. Porten för Ältbergsvägen och Töresjövägen har idag begränsad fri höjd om 3,5 m för trafik mot norr och 3,7 m för trafik mot söder. I den nya trafikplatsen ansluts Ältbergsvägen och Töresjövägen mot Tyresövägen med av- och påfartsramper på respektive sida om motorvägen. Norr om befintlig vägport föreslås en cirkulationsplats med anslutningar mot Ältbergsvägen och mot Södra Hedvigslund. Söder om befintlig vägport föreslås en cirkulationsplats med anslutningar mot Skrubba Malmväg och Töresjövägen. Bullerskydd anläggs på norra sidan av såväl Tyresövägen som ramperna. Den befintliga vägporten har idag begränsad höjd. Den fria höjden ökas till 4,7 meter, så att alla typer av fordon kan





passera. Detta sker genom att vägen genom porten sänks. Överdelen av porten och Tyresövägen ligger därmed kvar i samma höjdläge som idag, medan den befintliga vägen genom vägporten sänks på ömse sidor av Tyresövägen. En 3,5-4,3 meter bred gång- och cykelväg föreslås längs Ältabergsvägen, Töresjövägen och Skrubba Malmväg. Gc-vägen ingår i det regionala gc-vägnätet (Tyresöstråket) och ansluter till befintlig gc-väg mot Stockholm i korsningen av Ältavägen/Ältabergsvägen i norr. I västra delen av planområdet går gc-vägen norr om Ältabergsvägen så att de boende i Södra Hedvigslund kan nå gc-vägen utan att korsa bilvägen. Cirka 100 meter väster om den norra rondellen i trafikplatsen planeras en återvinningsstation. För att minska olycksrisken här, byter gc-vägen sida redan väster om återvinningsstationen. Gc-vägen fortsätter sedan söder om Ältabergsvägen och vidare längs Töresjövägens södra sida fram till korsningen mellan Töresjövägen och Grustagsvägen. Söderut går den längs Skrubba Malmväg. Gc-vägen förläggs delvis på den befintliga Ältabergsvägen som då får en vägbredd om 7 meter.

#### Trafikmängder

Dagens trafikmängder på Tyresövägen uppgår till ungefär 20 000 fordon per dygn. Ältabergsvägen och Töresjövägen har båda idag ungefär 2 300 fordon per dygn. På den befintliga Skrubba Malmväg ungefär 8 000 fordon per dygn. Framtida och planerade bostads- och verksamhetsområden i närområdet medför att dessa trafikmängder kommer att öka, varför behovet av trafikplatsen är tydligt.

#### Kollektivtrafik

Ett stort antal busslinjer trafikerar Tyresövägen. Flera busslinjer går längs Ältabergsvägen och vidare genom vägporten till Tyresö.

#### Störningar

Tyresövägen utgör idag en kraftig bullerstörning i området då den ligger högt i landskapet och saknar bullerskydd. Den nya trafikplatsen med cirkulationsplatser och ramper medför att bullernivåerna ökar något. Detta motverkas av att bullerskydd i form av vall och skärm anläggs utmed rampernas norra sida mot Hedvigslund och längs med norra sidan av Tyresövägens hela sträckning inom planområdet. Detta innebär att bullerstörningarna minskar i området norr om planområdet. Beräkningar för bullerskydden har gjorts i samband med arbetsplanen. Gestaltningen av bullerskydden är viktig då området ligger i ett tydligt ”skyltläge”. Gestaltningen kommer därför att studeras noga i fortsatt projektering.

#### Teknisk försörjning

##### Dagvatten

Dagvattenlösning för hela området ska hanteras i enlighet med Nackas och Stockholms dagvattenstrategier. Förorenat vatten från trafik ska genomgå en lämplig reningsbehandling med föregående sedimentering. Dagvattnet i området ska så långt möjligt fördröjas och infiltreras inom planområdet innan brädning till ytvattenrecipienter. Då andelen hårdgjord yta ökar inom planområdet och området nerströms tidvis har höga vattennivåer krävs att dagvattnet fördröjs inom planområdet innan det leds vidare. Ett yta mellan Tyresövägen och Ältabergsvägen avsätts för detta. Dagvatten från planerad Gc-väg avleds i dike med eventuell



sandfyllning, där vattnet infiltreras innan det når befintliga ledningar. En utredning avseende dagvattenhanteringen pågår, och ska färdigställas innan utställningen.

## **KONSEKVENSER FÖR MILJÖN**

### **Behovsbedömning**

Inför att förslag till detaljplan upprättas ska en bedömning göras om planen kommer att medföra betydande miljöpåverkan. Behovsbedömningen sker utifrån bedömningskriterierna i Bilaga 4 till förordningen om MKB 1998:905. Mot denna bakgrund ska det för varje detaljplan som tas fram bedömas om planens genomförande kan medföra betydande miljöpåverkan eller inte. Konsekvenser av förslaget redovisas dels i MKB för arbetsplan och sammanfattas i denna planbeskrivning. Detta ersätter sedvanlig Miljöredovisning i Nacka kommun. Länsstyrelsen beslutade inför Vägverkets arbetsplan 2007-03-16 att utbyggnaden av en trafikplats enligt redovisad förstudie inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Kommunerna gör bedömningen att en miljöbedömning enligt miljöbalken inte behöver upprättas. En Miljökonsekvensbeskrivning till arbetsplanen för, trafikplats Skrubba- Lindalen, väg 229 har tagits fram av Vägverket i januari 2009. MKB:n godkändes av Länsstyrelsen i april 2009.

### **Natur och rekreation**

Den planerade trafikplatsen innebär ett begränsat markanspråk i skog runt Tyresövägen. Den naturliga miljön försvinner och landskapet kommer att få ett mer bebyggt uttryck. Föreslagna gc-vägar medför en viss förbättring för friluftslivet. Den befintliga stigen till Ältaberget ersätts med stig längs rampens bullervall. Trafikplatsen medför ett markanspråk norr om Skrubba Malm och i skogspartiet norr om Tyresövägen, som båda används för närrekreation.

### **Mark och dagvatten**

Grundvattennivån upprätthålls och flödena av dagvatten nerströms dämpas genom fördröjningsmagasin inom planområdet. En utredning avseende dagvattenhanteringen pågår, och ska färdigställas innan utställningen.

### **Buller**

Bullerskydd byggs i anslutning till trafikplatsen för att säkerställa en god miljö för bostäderna i norr.

### **Miljö kvalitetsnormer och luftkvalitet**

Beräkningar visar att den gällande miljö kvalitetsnormen för partiklar kommer att klaras vid den planerade trafikplatsen.

### **Säkerhet**

Den planerade trafikplatsen medför en generell ökning av trafiksäkerheten och en omfördelning av tunga fordon. Tyresövägen är primärled för farligt gods. Längs en sådan primärled bör det generellt finnas en bebyggelsefri zon, vilket är helt i linje med detaljplaneförslaget.



## Fördelning av kostnaderna för trafikplatsen

Kommunerna har gemensamt tagit fram en modell för att reglera kostnadsfördelningen mellan kommunerna. Modellen redovisades för exploaterings- och trafik- och renhållningsnämnderna i juni 2007. 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 arbetsplanens preliminära kalkyl beräknas kosta ca 50 – 60 miljoner kronor. Utöver detta tillkommer kostnader 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 av kostnaden för trafikplatsen. Ett fast belopp på 8,7 miljoner kronor har bestämts för SMÅAs exploatering i södra Hedvigslund. Resterande kostnader delas i stort sett lika av Stockholm och Nacka.

I den totala kostnaden ingår VSTs förstudie och arbetsplan samt projektering.

Nacka kommun bekostar utbyggnaden av de bullerskydd som behövs för bebyggelsen i Södra Hedvigslund. Exploateringskontoret avser att upplåta nyttjanderätt för uppförande och drift av dessa till Nacka kommun. På sikt kommer kontoren att föreslå att en kommungränsändring görs så att all mark Norr om Tyresövägen hamnar i Nacka kommun och all mark söder om vägen hamnar i Stockholms kommun.

För att driva ärendet om byggandet av "LÄSK" trafikplats vidare krävs ett nytt avtal med Vägverket, **Bilaga 2**, där kommunerna tar på sig kostnaderna för att upprätta förfrågningsunderlag och bygghandlingar samt därefter i nästa steg besluta om att anlägga den nya trafikplatsen.

## **Analys och konsekvenser / Exploateringskontorets, trafikkontorets och fastighetskontorets synpunkter**

### **Exploateringskontorets 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.

Drift- och underhållsansvaret för trafikplatsen och anslutande gator och GC-vägar fördelas på berörda väghållare i området, dvs VST 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.

Då bygghandlingarna upprättats och investeringskostnaderna för trafikplatsen slutligen kostnadsberäknats kommer genomförandebeslutet för anläggandet av trafikplatsen att föreläggas exploateringsnämnden innan detaljplanen för trafikplatsen antas.

### **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 sanerats 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**

Utbyggnaden 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.

### **Trafikkontorets synpunkter**

#### **Bilnätet**

Detaljplanen möjliggör utbyggnad av en väl lokaliserad ny anslutning mellan lokala huvudgator i Skrubba-området och Tyresövägens motorväg. Tillgänglighet och



orienterbarhet i bilnätet förbättras väsentligt jämfört med dagens förhållanden där anslutningarna är belägna långt från området; Skrubba Malmväg med anslutning till Gudöbroleden resp. Ältabergsvägen med anslutning till Tyresövägen vid Älta. Det blir kortare färdvägar med bil för områdets måltrafik vilket innebär energi- och miljövinster jämfört med dagens förhållanden. Trafiken kommer också att omfördelas så att större trafikarbete än idag utförs på motorväg vilket innebär trafiksäkerhetsvinster.

Kontoret bedömer att projektet ger stora samhällsvinster och vill tillstyrka fortsatt planarbete med beaktande av nedanstående synpunkter.

#### **Gång- och cykeltrafiknätet**

Planförslaget och trafikplatsprojektet innebär också utbyggnad av gång- och cykelbanor längs delar av det regionala cykelstråket ”Tyresöstråket”, utefter delar av Töresjövägen och Ältabergsvägen.

I stadens ”Cykelplan för ytterstaden” illustreras Tyresöstråket längs södra sidan av såväl Töresjövägen som Ältabergsvägen hela sträckan fram till Älta trafikplats där det ännu finns en felande cykellänk längs västra sidan av Flatenvägen fram till Flatenbadet.

Beroende på att Nacka kommun, i detaljplan för Södra Hedvigslund, lokaliserat en miljöstation på norra sidan av Ältabergsvägen ca 100 meter väster om korset med Töresjövägen illustreras nu i detaljplanen för trafikplats Skrubba-Lindalen att cykelvägen förläggs till södra sidan av Ältabergsvägen på sträckan mellan Töresjövägen och miljöstationen. Därefter byter cykelvägen plats till norra sidan av Ältabergsvägen för att få en bra kontakt med planerad nybebyggelse i Hedvigslund. Vid Ältabergsvägens västra ände måste stråket därför ånyo korsas Ältabergsvägen i riktning mot Flatenvägen.

Trafikkontoret bedömer att det ur såväl säkerhets- som framkomlighetssynpunkt för den regionala cykeltrafiken, vore önskvärt att reducera antalet konfliktpunkter mellan GC-trafik och biltrafik. Om en säker korsningspunkt mellan GC-banan och in-/utfarten till miljöstationen kan tillskapas, föreslår kontoret att det vid fortsatt planarbete prövas om en GC-passage över Ältabergsvägen kan ordnas även vid den nya cirkulationskorsningen Töresjövägen/Ältabergsvägen. Här är fordons hastigheterna låga vilket är positivt för säkerheten för korsande oskyddade trafikanter. En förlängning västerut av GC-banan på södra sidan av Ältabergsvägen, i huvudsak enligt cykelplanen, borde även prövas.

Kontoret föreslår att cykellösningen längs Ältabergsvägen vidarestuderas i det fortsatta planarbetet, samordnat med dels vägverket projekteringsarbete för trafikplatsen dels detaljplanarbetet för planetapp 2 avseende Ältabergsvägens västra del.



### **Planområdets östra gräns**

I planområdets östra del finns en mycket sned gatukorsning mellan Grustagsvägen och Töresjövägen. I detta område skall också cykelbanan anpassas till Tyresö's planer för Tyresöstråkets fortsatta dragning inom Tyresö kommun.

Det vore önskvärt att planområdet utökas något österut så att erforderliga ombyggnader av gatukorset vid Grustagsvägen kan illustreras och vid behov läggas ut som ny gatumark inom nu aktuellt planområde.

### **Ekonomi**

Genomförandet av trafikplatsprojektet med angränsande påverkade anslutningar till befintligt gatunät finansieras av de tre berörda kommunerna. För Stockholms stads del finansieras investeringen via exploateringsnämnden.

Trafiknämnden kommer dock, efter övertagande av ombyggda gator och GC-vägar att få vissa ökning av drift- och underhållskostnaderna beroende på ökade vägytor (främst GC-vägar) inom planområdet. Trafikkontoret och exploateringskontoret avser att återkomma till nämnderna med bedömda uppgifter om förändringar av drift- och underhållskostnader för vägnätet i området då underlag för genomförandebeslut presenteras i samband med detaljplanens antagande (preliminärt våren 2010).

### **Fastighetskontorets synpunkter**

Planområdet berör bl.a. delar av fastigheten Erstavik 6:1 inom Nacka kommun som Stockholms fastighetsnämnd äger. Fastighetskontoret har inget att erinra mot planförslaget och ansluter sig i allt väsentligt till exploateringskontorets synpunkter. En kommande justering av kommungränsen mellan Stockholms stad och Nacka kommun kommer sannolikt att göras. Detta torde även medföra behov av markägarjusteringar mellan berörda kommuner.

### **Exploateringskontorets, trafikkontorets samt fastighetskontorets förslag**

Kontoren föreslår att exploateringsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden samt fastighetsnämnden åberopar kontorens utlåtande till stadsbyggnadsnämnderna i Stockholm respektive Nacka som svar på remiss angående detaljplan för del av fastigheten Skrubba 1:1 i stadsdelen Skrubba i Stockholm stad och del av fastigheten Erstavik 6:1 i Älta i Nacka kommun (Trafikplats Skrubba-Lindalen och del av Ältabergsvägen) S-Dp 2006-03490-54, KFKS 2006/622 214..

Exploateringsnämnden ger exploateringskontoret i uppdrag att inom ramen för gällande delegation gemensamt med Nacka och Tyresö kommuner teckna avtal med Vägverket om förfrågningsunderlag och bygghandlingar för "LÄSK" trafikplats.

**Slut**