

PM trafikområde Bäverbäcken, del av Tyresövägen

Bakgrund

Tyresövägen och Bäverbäcken är två olika projekt, men har starka beroenden mellan varandra. Här följer en kort bakgrundsbeskrivning av de två olika projekten samt förslag till genomförande av trafikområde Bäverbäcken.

Projekt Tyresövägen

Tyresövägen är en viktig infrastrukturell del i Tyresö där det är viktigt att ha en god framkomlighet på ett trafiksäkert och miljömässigt sätt. Det ska finnas möjlighet att utveckla framtidens transporter, på ett sätt som bidrar till att uppfylla trafikstrategi och ger förutsättning för fortsatt utveckling av kommunens östra delar.



Projektet Tyresövägens omfattning.

Tyresövägen är ett viktigt stråk för samtliga trafikanter; gående, cyklister, kollektivtrafikresenärer och bilister. Målet är att öka kapaciteten för antalet människor som kan transporteras, oavsett trafikslag, längs Tyresövägen, och det ska ske på ett trafiksäkert sätt. Det är också viktigt hushålla med skattebetalarnas pengar och därför genomföra åtgärder som är väl avvägda och påverkar samhällsutvecklingen i en positiv riktning.

2012 genomfördes en åtgärdsvalsstudie som föreslår åtgärder för Tyresövägen enligt fyrstegsprincipen:



Inom projekt Tyresövägen pågår arbete inom alla fyra stegen:

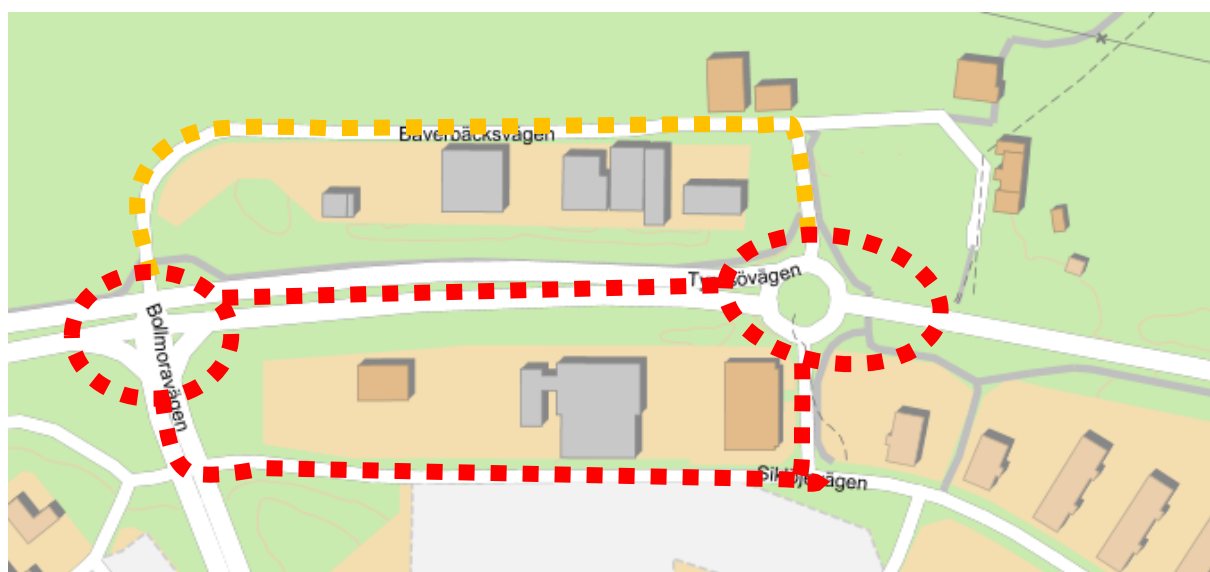
- I **steg 1** har bland annat resvaneundersökning, förskjuten skolstart och testresenärsprojekt genomförts.
- I **steg 2** busshållplatserna har förlängts.

- I **steg 3** har cirkulationsplatsen vid Petterboda byggts om. Genomförandet av projekt trafikområde Bäverbäcken är en del av steg 3.
- I **steg 4** planeras till exempel för fler körfält. Samhällsbyggnadsförvaltningen har i uppdrag att arbeta med en förstudie för sträckan mellan Bäverbäcken och Petterboda.

Utredningen aktualiserades under 2019 och 2020 och i mars 2021 beslutade stadsbyggnadsutskottet att fortsatt inriktning för Tyresövägen vid en eventuell ombyggnation ska utgå från 2+2 körfält kollektivtrafik.

Projekt Tyresövägen; etapp trafikområde Bäverbäcken

- Tyresövägen mellan Bollmoravägen och Siklöjevägen
- Cirkulationsplats (Bäverbäcksvägen – Tyresövägen – Siklöjevägen)
- GC-tunnel med anslutningar
- Busshållplatser
- Korsning Tyresövägen – Bollmoravägen
- Del av Siklöjevägen
- Bäverbäcksvägen (som är markerat med gult nedan tillhör projekt Bäverbäcken men ingår i etappen trafikområde Bäverbäcken med anledning av samordningsvinster vid projektering och genomförande).



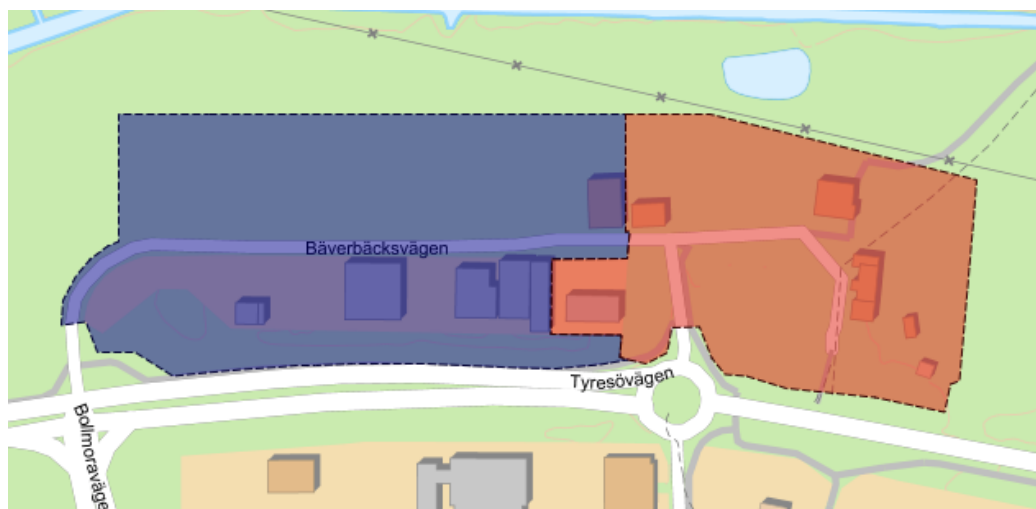
Kartbilden visar vilka områden och sträckor som omfattas av trafikområde Bäverbäcken.

Målet med åtgärderna är fortsatt detsamma: att öka kapaciteten för antalet människor som kan transporteras, oavsett trafikslag och på ett trafiksäkert sätt, längs Tyresövägen.

Projekt Bäverbäcken

Projektet omfattar att omvandla området från verksamhetsområde till ett nytt område för bostäder, hotell och utvecklad golfverksamhet. Etapp 1, östra delen (rödmarkerat i bilden nedan) med bostäder

och utveckling av golfanläggningen, är detaljplanen klar och har vunnit laga kraft. För etapp 2, västra delen (blåmarkerat i bilden nedan) som innehåller hotell och bostäder pågår planprocessen.



Kartbilden visar området för projekt Bäverbäcken uppdelat i den östra och västra delarna.

Kopplingar mellan projekt Tyresövägen och projekt Bäverbäcken

De båda projekten har beroenden av varandra i de delar av projekt Tyresövägen som ingår i trafikområde Bäverbäcken.

Det har alltid funnits ett samordningsbehov mellan projekten eftersom de angränsar till varandra. Dock har det inte funnits någon skarpare koppling förrän besluten om gemensam projektering av infrastrukturen togs i kvartal 1 2020 och antagande av östra detaljplanen kvartal 1 2021.

Förutsättningar i området

- Området är platt, vilket medför utmaningar att genomföra en planskild trafiklösning i och med att det inte finns några naturliga höjdskillnader att nyttja.
- Det är ont om kommunal mark i området
- Det är dålig markstabilitet i området, vilket ger dåliga grundläggningsförutsättningar och driver kostnaderna.
- Det är högt grundvatten i området.

Lösningar på utmaningarna

- En planskild lösning behövs för att få en hög trafiksäkerhet. Projektarbetet har landat i att en tunnel för gång- och cykeltrafik är den lämpligaste lösningen.
- I förslaget har alla nivåer balanserats för att hitta bästa jämkningen, skapa en trafiksäker och tillgänglig lösning och samtidigt med hänsyn till förutsättningarna i området. Det har gjort att tunneln trycks ner och vägen upp i förslaget.

- Det går inte att bygga en gång- och cykelbro istället för en tunnel, eftersom det kräver mycket mer plats än det som finns tillgängligt i området. Med en brolösning skulle det också vara mycket svårt att uppfylla tillgänglighetskraven.
- Det går inte att gräva ner Tyresövägen för att skapa en planskild lösning för biltrafiken, eftersom det kräver mycket mer plats än det som finns tillgängligt i området. Det skulle dessutom öka kostnaderna och innebär stora problem vid till exempel ett skyfall.
- Tunneln behöver anläggas med en brokonstruktion för att göra den acceptabel ur ett framkomlighets-, trygghets- och kostnadsperspektiv. En tunnel på lägre nivå är inte acceptabel med hänsyn till tillgänglighet och trygghet. Det skulle även vara ännu mer kostnadsdrivande för framtida förvaltning. Man skulle till exempel ständigt behöva pumpa bort vatten om tunneln ligger under grundvattennivån. Detta skulle skapa problem och utmaningar för framtida generationer.
- Det är mycket trångt om plats i området, vilket gör att privatägd mark behöver omdisponeras från golfanläggningen för att cirkulationen och tunneln med anslutningar ska kunna anläggas. Detaljplan för östra Bäverbäcken reglerar detta.
- Tunneln kan inte anläggas i ett senare, eftersom det behöver göras innan de planerade bostäderna på golfanläggningens område uppförs. Kommunen är beroende av att kunna nyttja den privata marken som är planerad för bostäder inom östra Bäverbäcken för att kunna genomföra själva byggnationen samt att klara trafiken under tiden byggnationen genomförs.
- Påverkan på framkomlighet och trafikflödet under byggnationen varierar kraftigt beroende på när det genomförs. Om projektet inte genomförs nu kan kommunen inte nyttja marken inom östra Bäverbäcken för att leda om trafiken. Det skulle medföra fler avstängningar, sämre framkomlighet, längre byggnationstid samt en dyrare entreprenad.

Förslag till genomförande

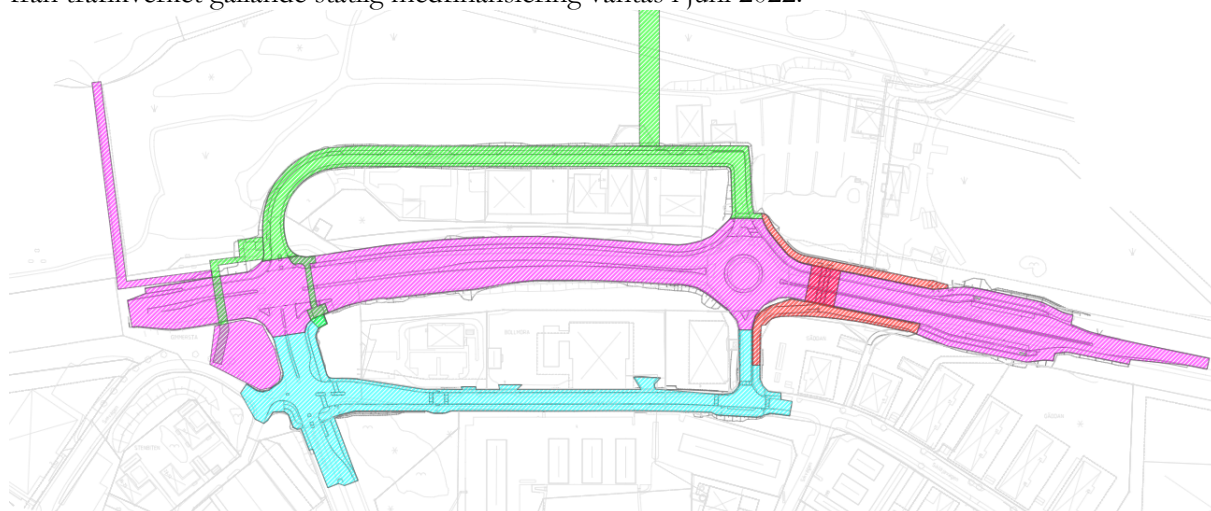
Nedan presenteras fyra alternativ för infrastruktursatsningen trafikområde Bäverbäcken. Alternativ 1 visar projektet i sin nuvarande omfattning och alternativ två till fyra visar nerskalade alternativ.

Kostnadsfördelningen för alternativ 1 och 2 är mer detaljerad än alternativ 3 till 4, detta då alternativ ett har en komplett kalkyl. Kostnader för alternativ två till fyra är uppskattningar utifrån genomförd kalkyl för alternativ ett. Kalkylen för alternativ två är dock mer genomarbetad än alternativen 3 och 4 som är mycket grova uppskattningar.

Alternativ 1 – Byggnation enligt framtagna handlingar och oförändrad omfattning

Byggnation startar enligt framtagna tidplan som också är överenskommen med exploitörer och markägare. Produktion sker mellan kvartal 4 2021 och kvartal 2 2024. Detta innebär en entreprenadkostnad på 245 miljoner. Intäkterna kan variera från 20 miljoner till 129 miljoner beroende på vilken grad av statlig medfinansiering som beviljas samt eventuellt genomförande av västra detaljplanen. Alternativet innebär en kostnad för skattekollektivet på 117-225 miljoner. Svar

från trafikverket gällande statlig medfinansiering väntas i juni 2022.



Berört område för alternativ 1. Avser Bäverbäcksvägen, Tyresövägen med GC-tunnel samt Siklöjevägen.

Kostnader och intäkter för alternativ 1

Delkostnad	Totalkostnad	Kostnad för skattekollektivet
Bäverbäcksvägen	36 500 000	Om västra delen ej genomförs: 17 100 000 Om västra delen genomförs: 2 900 000
Siklöjevägen	25 300 000	25 300 000
Tyresövägen	96 800 000	96 800 000
Gång- och cykeltunnel	56 600 000	Om västra delen ej genomförs: 56 600 000 Om västra delen genomförs: 34 600 000
Övrigt (projektering, markinlösen, byggherrekostnader)	30 300 000	30 300 000
Totalt	245 500 000	Om västra delen ej genomförs: 226 100 000 Om västra delen genomförs: 189 900 000
Utöver detta finns möjlighet att söka bidrag genom stadsmiljöanslag . Möjlig medfinansiering är upp till 60 miljoner. Detta ger ett spann för kostnaden för skattekollektivet.		Om västra delen ej genomförs: 166 100 000 Om västra delen genomförs: 129 900 000
Om statlig medfinansiering beviljas med 50 %		Om västra delen ej genomförs: 196 100 000 Om västra delen genomförs: 159 900 000

Alternativ 2 – Enbart Bäverbäcksvägen och del av Tyresövägen

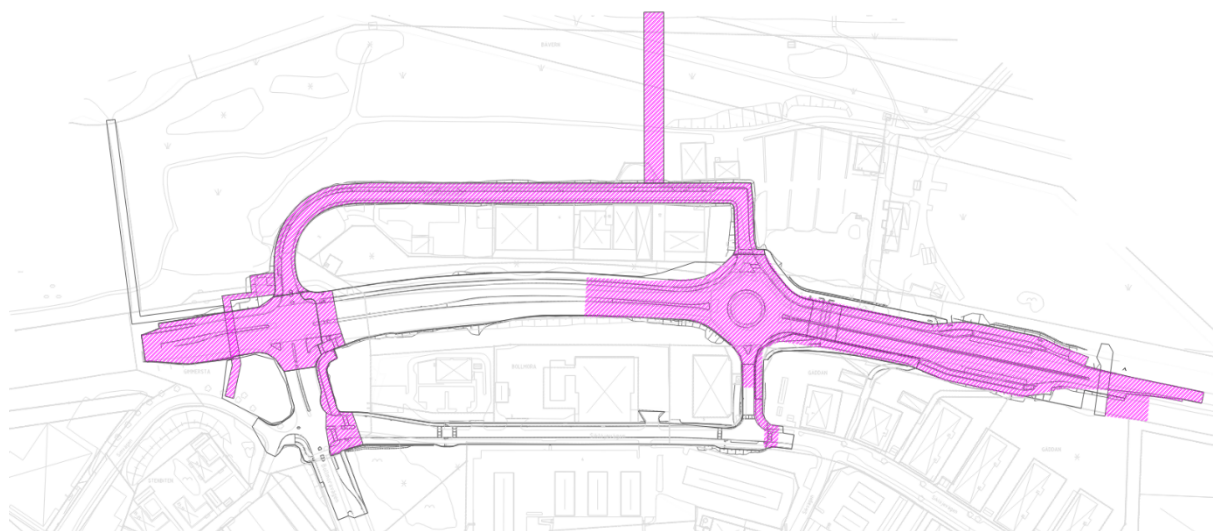
För alternativ två kan byggnation inte starta enligt satt tidplan då omprojektering krävs.

Uppskattningen är då att byggnationen istället skulle kunna startas upp under våren 2022. Alternativet innehåller utbyggnation av Bäverbäcksvägen, korsningen Bollmoravägen/Tyresövägen, ledningsdragning från NTC, cirkulation Bäverbäcken, GC-tunnel samt busshållplatser.

Alternativet innebär att Siklöjevägen utgår i sin helhet samt del av Tyresövägens breddning. Samhällsbyggnadskontorets bedömning är att ombyggnation av denna del av Tyresövägen är möjlig i ett senare skede. Dock kommer det att innebära trafikomläggningar under byggnationen som påverkar framkomligheten i området.

Konsekvenserna av att Siklöjevägen inte genomförs är;

- Fortsatt otrygg och osäker passage vid korsningen Siklöjevägen/Bollmoravägen
- Risk att kommunen som VA-huvudman inte klarar att omhänderta 10-årsregn i området
- Risk att föroreningar vid OKQ8 sprids vid ett större regn
- Ny plats för förläggning av el- och fiberstråk behövs (dessa finns idag längs Tyresövägen men var tänkta i alternativ 1 att förläggas i Siklöjevägen)
- Helheten inte knyts ihop vilket medför ett sämre intryck av området med risk för att det uppfattas som ”lappat och lagat” som också kan medföra en osäkerhet om hur man ska röra sig i området.



Omfattning för alternativ 2.

Kostnader och intäkter för alternativ 2

Delkostnad	Totalkostnad	Kostnad för skattekollektivet
Bäverbäcksvägen	36 500 000	Om västra delen ej genomförs: 17 100 000 Om västra delen genomförs:

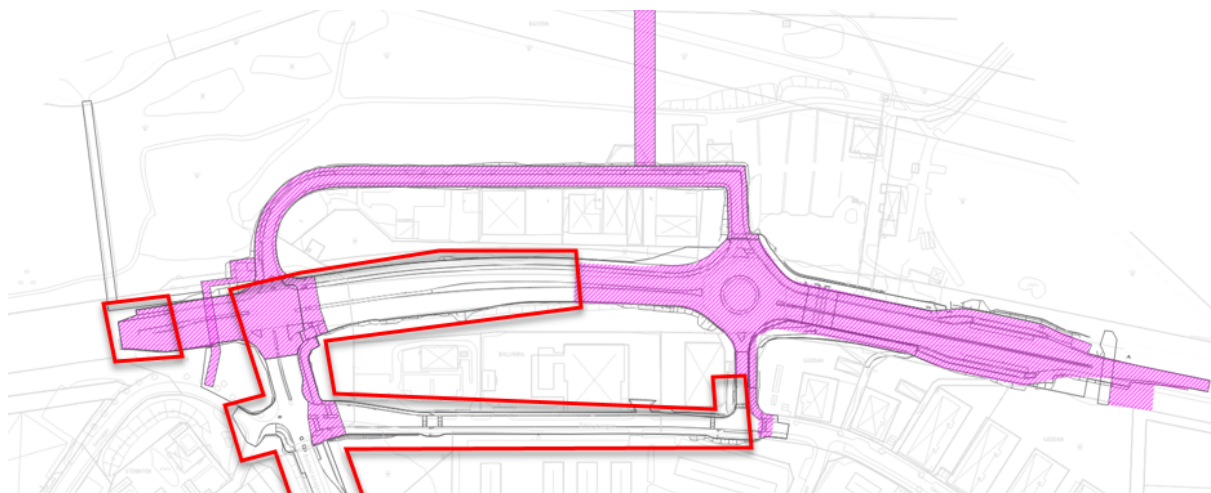
		2 900 000
Siklöjevägen	13 300 000	13 300 000
Tyresövägen	88 800 000	88 800 000
Gång- och cykeltunnel	56 600 000	Om västra delen ej genomförs: 56 600 000 Om västra delen genomförs: 34 600 000
Övrigt (projektering, markinlösen, byggherrekostnader)	30 300 000	30 300 000
Totalt	225 500 000	Om västra delen ej genomförs: 206 100 000 Om västra delen genomförs: 169 900 000
Utöver detta finns möjlighet att söka bidrag genom stadsmiljöanslag . Möjlig medfinansiering uppskattas upp till 50 miljoner för detta alternativ. Detta ger ett spann för kostnaden för skattekollektivet.		Om västra delen ej genomförs: 156 100 000 Om västra delen genomförs: 119 900 000
Om statlig medfinansiering beviljas med 50 %		Om västra delen ej genomförs: 181 100 000 Om västra delen genomförs: 144 900 000

Alternativ 3 – Endast byggnation av Bäverbäcksvägen, cirkulation, GC-tunnel och busshållplatser

För alternativ tre kan byggnation inte starta enligt satt tidplan då omprojektering krävs. Omfattningen av alternativ tre är utbyggnation av Bäverbäcksvägen, ledningsdragning från NTC, cirkulation Bäverbäcken, GC-tunnel samt busshållplatser.

Alternativet innebär att Siklöjevägen utgår i sin helhet, del av Tyresövägens breddning samt korsning Bollmoravägen/Tyresövägen. Samhällsbyggnadskontorets bedömning är att ombyggnation av dessa delar av Tyresövägen samt korsning är möjlig i ett senare skede. Dock kommer det att innebära trafikomläggningar som påverkar framkomligheten i området under byggnationen.

Konsekvenserna för detta alternativ är förutom det som anges för alternativ 2 att det signalreglerade övergångsstället inte genomförs i korsningen vilket är av stor vikt för trafiksäkerheten om den västra delen av Bäverbäcken genomförs. Vad skulle vi mer göra i korsningen? Tänker att det hör ihop med programmet för Bollmoravägen så det kanske vi skulle nämna?



Omfattning för alternativ 3. Röd markering visar delar som utgår.

Kostnader och intäkter för alternativ 3

Entreprenadkostnad	220 000 000
Intäkter Varierar beroende på grad av statlig medfinansiering samt eventuell utbyggnad av västra detaljplanen	20 000 000 – 113 000 000
Totalkostnad för skattekollektivet	112 000 000 – 200 000 000

Alternativ 4 – Endast Bäverbäcksvägen inklusive ledningsdragning från NTC

Alternativet innebär att det inte genomförs några åtgärder för framkomlighet på Tyresövägen. Tyresövägen blir kvar i nuvarande utformning och framkomligheten eller trafiksäkerheten förbättras inte. Alternativet innebär enbart åtgärden inom projekt Bäverbäcken.

För alternativ fyra kan byggnation inte starta enligt satt tidplan då omprojektering krävs. Observera att Bäverbäcksvägen endast är kostnadsneutral för skattekollektivet i det fall västra detaljplanen antas och byggs ut.

Alternativet innebär att gång- och cykeltunnel inte genomförs. Detta är inte möjligt att genomföra vid ett senare tillfälle då byggnation av åtgärden kräver tillgång till privat mark. Tillgången till privat mark för genomförandet finns endast i samband med genomförandet av den östra detaljplanen för Bäverbäcken innan de nya bostäderna. Gång- och cykeltunneln finns även med som ett av kommunens åtaganden vid genomförandet av detaljplanen samt i de exploateringsavtal som tecknats. Detta innebär att avtalen måste förhandlas om i det fall alternativ 4 väljs. I det fall alternativ fyra väljs innebär det en försämrad trafiksäkerhet i området i stort då befintligt övergångsställe finns kvar. Det innebär att man fortsatt kommer att behöva korsa en trafikerad väg för att ta sig till skolor eller annan kommunal service. För fordonstrafiken på Tyresövägen innebär det att flödena in och ut ur cirkulationen fortsatt påverkas genom att de stoppas upp av passerande på övergångsstället.

Detta alternativ innebär också att breddning av Tyresövägen inte genomförs och medför de konsekvenser som tidigare beskrivits i detta dokument.

Kostnader och intäkter för alternativ 4

Entreprenadkostnad	66 000 000
Intäkter Varierar beroende på grad av statlig medfinansiering samt eventuell utbyggnad av västra detaljplanen	20 000 000 – 66 000 000
Totalkostnad för skattekollektivet	0 – 46 000 000

Konsekvenser av att inte genomföra infrastruktursatsningen för Tyresövägen i sin helhet

Breddningen är en del av det åtgärds paket som identifierats i åtgärds vägvalsstudien och en förutsättning för att kunna lösa framkomlighetsproblematiken. Som tidigare nämnt är Bäverbäckens cirkulation ett av områdena som identifierats som en flaskhals. En förutsättning för att kunna lösa flaskhalsen är att separera gång- och cykeltrafik från motortrafiken, i detta fall genom en gång- och cykeltunnel.

För att kunna genomföra ombyggnation av Tyresövägen (trafikområde Bäverbäcken) krävs tillgång till privat mark. Detta har möjliggjorts genom detaljplanen för Bäverbäcken. Om beslut fattas att inte genomföra investeringar i Tyresövägen, innebär det att gång- och cykeltunnel samt breddning av Tyresövägen inte kommer att kunna genomföras. Breddningen av Tyresövägen är beroende av tillgång till privat mark planerad för bostäder, vilket endast är möjligt innan bostäderna byggs. Det innebär att Tyresövägens utbredning och form kommer att kvarstå även i framtiden.

Vid en byggnation där den privata marken kan nyttjas kommer trafiken att ledas om under tiden arbetena pågår. Det gör att trafiken inte behöver stoppas upp utan kan köra på en tillfällig väg och byggnadsarbetet kan pågå bredvid. Om den möjligheten inte finns skulle trafiken behöva samsas med byggnationerna vilket skulle innebära stora svårigheter att leda trafiken genom arbetsplatsen med störningar för både framkomligheten och byggnationen.

En breddning av Tyresövägen ger en ökad framkomlighet, och möjliggör för fler körfält. Breddningen innebär att större yta reserveras för trafik och möjliggör för eventuell utveckling av alternativa trafiklösningar i framtiden, exempelvis spårtrafik. Att inte genomföra en breddning av Tyresövägen nu innebär också att vi inte kommer att ha utrymme för spårtrafik, eller annan form av nya trafiklösningar, ut mot östra Tyresö. Att inte bredda Tyresövägen innebär också att kommunen inte har utrymme eller möjlighet att utveckla sträckan för att upprätthålla en god gång- och cykeltrafik ut mot östra Tyresö.

Att inte genomföra åtgärder längs Siklöjevägen innebär en försämrad satsning på gång- och cykeltrafik. Denna sträcka innebär i förslaget en kvalitetshöjning för gående och cyklister i området

och ökar trafiksäkerheten i området genom att koppla ihop och knyta samman helheten för bra flöden.

Medfinansiering

Statlig medfinansiering

Olika typer av medfinansiering och vad de innebär och förpliktigar. Statlig medfinansiering innebär att staten kan bidra till genomförande av regionala kollektivtrafikanläggningar samt till åtgärder inom miljö och trafiksäkerhet på kommunala gator och vägar. Bidrag kan ansökas med en medfinansieringsgrad upp till 50 %. Det totala utrymmet för statlig medfinansiering varierar beroende på de anslag som Trafikverket tilldelas. Om inkomna ansökningar överstiger det anslag som finns genomför Trafikverket en bedömning av åtgärdernas totala nytta och effekt. Det gör att projekt som är berättigade till medfinansiering kan bli utan medfinansiering.¹

Bidrag för hållbara stadsmiljöer – stadsmiljöavtal

Kommuner och regioner kan söka stöd för att främja hållbara stadsmiljöer, så kallat stadsmiljöavtal, enligt förordningen (2015:579) om stöd för att främja hållbara stadsmiljöer. Bidraget innebär att kommunen också åtar sig att genomföra motprestationer. Åtgärder som stöd söks för, och motprestationer, ska vara genomförda senast under 2029.

Syftet med satsningen är att främja hållbara stadsmiljöer genom att ge stöd som leder till:

- en ökad andel persontransporter med kollektivtrafik eller cykeltrafik
- hållbara godstransportlösningar.

I den nationella planen för transportsystemet 2018–2029 finns 1 miljard kronor per år till stadsmiljöavtalen. Åtgärderna ska leda till energieffektiva lösningar med låga utsläpp av växthusgaser och bidra till att uppfylla miljö kvalitetsmålet God bebyggd miljö. Stödet bör särskilt främja innovativa, kapacitetsstarka och resurseffektiva lösningar för kollektivtrafik eller cykeltrafik och insatser för samordning och effektivisering av godstransporter. Förutsättningar för stöd är att motprestationer som bidrar till hållbara transporter eller ökat bostadsbyggande genomförs. Bidrag kan ansökas med en medfinansieringsgrad upp till 50 %, hur stor medfinansiering som beviljas beror på bedömning av åtgärdens effekt samt hur stort anslaget för Trafikverket är.²

¹ <https://www.trafikverket.se/tjanster/ansok-om/ansok-om-statlig-medfinansiering-till-regionala-kollektivtrafikanlaggningar-trafiksakerhet-och-miljo/>

² <https://www.trafikverket.se/tjanster/ansok-om/ansok-om-bidrag/statligt-stod-for-hallbara-stadsmiljoer---stadsmiljoavtal/>