

## Utveckling av LÄSK-området, lägesbeskrivning

### A. Bakgrund

"LÄSK"-området (Lindalen, Skrubba, Älta) är beläget där Stockholm, Nacka och Tyresö möts. Under årens lopp har de tre kommunerna diskuterat en mängd olika frågor om LÄSK-området. Kommungränsdragningen, motorvägsavfart, Skrubba Kyrkogård, Erstaviks Fidekomiss, Skrubbatrangelns arbetsplatsområde, Ältadalens grustag/masshanteringsområde, 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 utan arbetet skulle koncentreras på att åstadkomma den bästa långsiktliga markanvändningen för LÄSK-området. (Kommungränser, nuvarande markanvändning samt markägarförhållanden framgår av bilaga 1 och 2).

Ett förslag till gemensam plattform för utvecklingen av LÄSK-området (se 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 ajourhållas. 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 Brunberg & Forshed. Förslaget till markanvändning presenterades vid ett nytt möte i Stockholms Stadshus mellan de tre kommunstyrelseordförandena. Vid den presentationen konstaterades att den framtagna illustrationen (bilaga 4) väl fyllde sitt syfte samtidigt som det tydligt framgick att de tre kommunerna befann sig i olika planeringsskeden 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 bilaga 4 A)

### C. Exploateringskalkyl

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 Skrubba 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 bilaga 5). I korthet innebär förslaget att exploateringskostnaderna huvudsakligen fördelas efter den ekonomiska nyttan, d.v.s efter de exploateringsintäkter som respektive kommun förväntas få från markförsäljning/exploateringsavtal inom sin del av området.

Tyresö kommun har dock inte någon exploateringsbar mark i LÄSK-området, men har ändå ett stort intresse av att området utvecklas på ett positivt sätt. Tyresö har dock en direkt samhällsnytta av att Skrubba 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.

#### D. Pågående plan- och genomförandeprocess i området

- Detaljplanen för förlängningen av Skrubba Malmväg fram till den planerade trafikplatsen har vunnit laga kraft. Utbyggnaden ska enligt Stockholms kommun påbörjas under våren 2007 och vägen beräknas vara klar att tas i bruk 2007/2008.
- 
- Stockholm har påbörjat saneringen av det gamla tippområdet i norra delen av Skrubbaträngeln. Det som återstår är att täcka de förorenade delarna av tippområdet med jordmassor. Det arbetet beräknas ta ett år och kommer att påbörjas när förlängningen av Skrubba Malmväg byggs ut.
- Nacka, Tyresö och Stockholm träffade 2006 ett gemensamt avtal med Vägverket (se 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 ska bedömma om byggandet av trafikplatsen innebär betydande miljöpåverkan.
- Den befintliga vägtunneln vid den planerade Skrubba 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 Skrubba Trafikplats.
- Detaljplanen för bostäder i Hedvigslund i Nacka ska enligt planerna antas av Nacka kommunfullmäktige våren 2007.



E. Avtalsförslag om byggande av Skrubba Trafikplats

För att driva ärendet om byggandet av Skrubba Trafikplats vidare måste de tre kommunerna i ett första steg enas om 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.

Den tidigare redovisade 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. Kostnadsfördelningen 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.

Avtalsförslaget finns med som bilaga 7 till denna skrivelse.

F. Vilka beslut krävs i respektive kommun?

För att bilagda avtal ska börja gälla krävs att respektive kommun i behörig politisk instans godkänner avtalet. Det beslutet måste vinna laga kraft. Vidare krävs att avtal om upprättande av arbetsplan samt därefter avtal om anläggande av trafikplats kan tecknas mellan kommunerna och Vägverket.

Tyresö

Peter Hellsten  
Stadsbyggnadschef

Nacka

Anders Ekegren  
Miljö- och stadsbyggnadschef

Stockholm

Krister Schultz  
Exploateringsdirektör



# Skrubbatriangeln



200 småhus  
160000 kvm

400 småhus  
240 000 kvm

Verksamheter

Lindalens  
trafikplats

Verksamheter

Upplagsområde  
ca 40 000 kvm

Stenkrossen  
ca 65 000 kvm

Handel

Verksamheter

Infartsparkering

Tyresövägen, väg 228

Ernsåsvägen

Töresjövägen

Vendelsövägen, väg 260

Solkraftsvägen

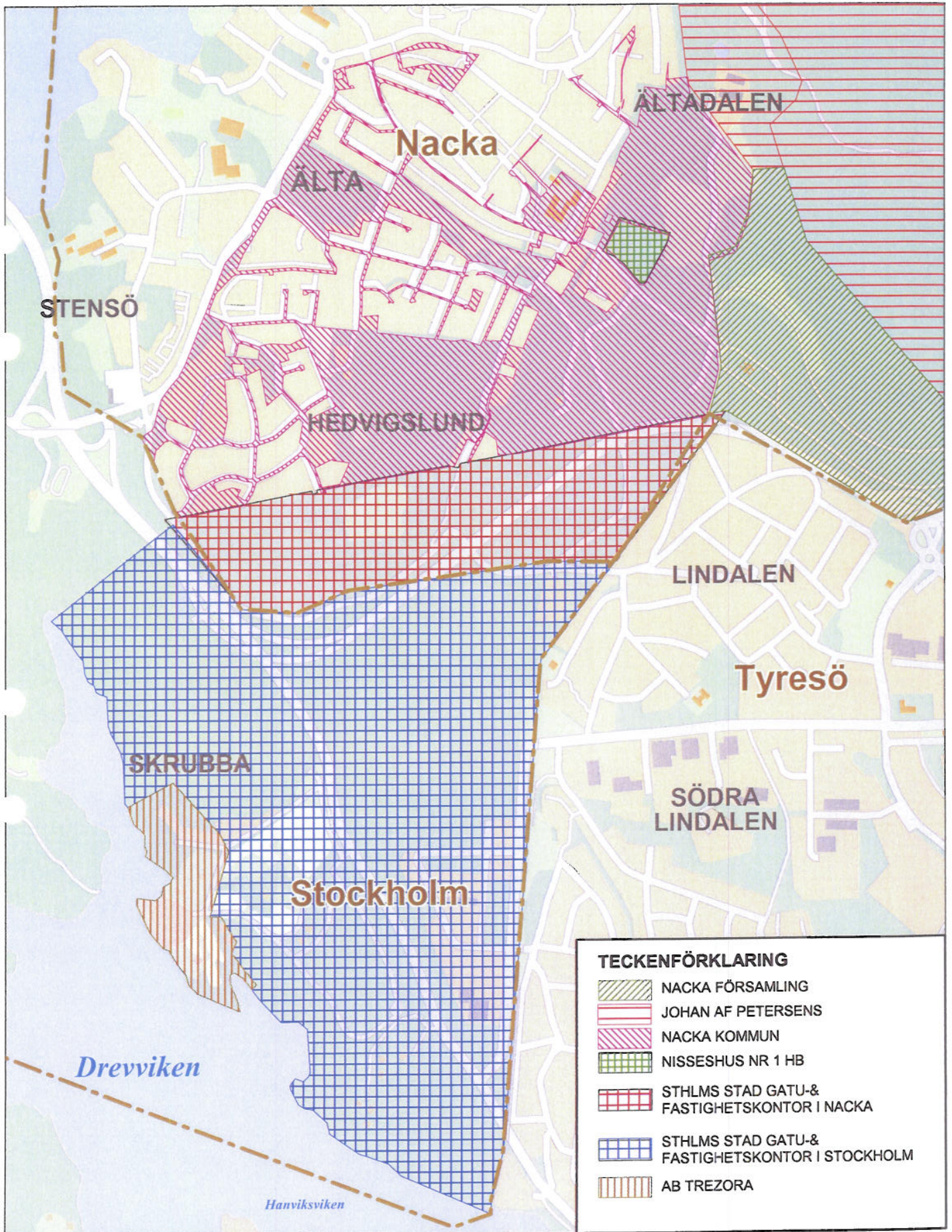
Välfärdsvägen

Skrubba Malmväg



# LÄSK

## Fastighetsägare





## **Plattform för utveckling av LÄSK-området (Lindalen, Älta och SKrubba)**

### A. Bakgrund

"LÄSK-området" är beläget där Stockholm, Nacka, och Tyresö möts. En rad gemensamma frågor har avhandlats under årens lopp i denna skärningspunkt mellan de tre kommunerna. Motorvägen med avfarter, Erstaviks Fidekomiss, Skrubba kyrkogård, Skrubba arbetsplatsområde, Ältadalens arbetsplatsområde, kommungränser, lagring av tippmassor är bara några exempel på områden som de olika kommunerna diskuterat eller i vart fall borde ha diskuterat gemensamt.

Det pågår en hel del idédiskussioner och planeringsarbeten i "LÄSK-området" med omgivningar. Nacka kommun har därför tagit ett nytt initiativ till möten på tjänstemannanivå mellan Stockholm, Tyresö och Nacka. Vid dessa möten har varje kommun lämnat redogörelse för vilka planer och idéer respektive kommun har för "LÄSK-området" och i vilken utsträckning man var beroende av grannkommunerna – eller båda - för att kunna åstadkomma en bra lösning.

### B. Exempel på gemensamma frågor

Följande små och stora frågeställningar behandlades vid våra möten, och dessa finns även i möjligaste mån illustrerade på bifogad karta. Arbetsgruppen har även sammanställt kartmaterial med gällande detaljplaner, fördjupade översiktsplaner m m inlagda.

#### 1. Lindalens Trafikplats

Det är nödvändigt att denna av- och påfart från Tyresövägen byggs ut för att området skall kunna utvecklas. Detaljplanen rymmer såväl västriktade som östriktade avfarter. I det sammanhanget måste särskilt uppmärksammas hur en utbyggnad av trafikplatsen skulle komma att påverka trafikströmmarna genom Lindalen och Älta. Vägverket, som är väghållare för Tyresövägen, är givetvis intresserad av att Lindalens trafikplats byggs ut. Några pengar har dock inte vägverket, men de har krav på hur arbetet skall genomföras.

#### 2. Skrubbatrangelns arbetsplatsområde

Tyresö kommun har till Stockholms Stad framfört sitt intresse av att inleda förhandlingar för att förvärva Skrubbaområdet inkl. att en kommungränsändring sker. Bakgrunden är att Tyresö anser att det är av stor vikt att Skrubba utvecklas vidare som företagsområde, vilket Tyresö anser i sig vara viktigare än själva förvärvsfrågan.

#### 3. Ältadalen

För Ältadalen finns en utvecklingsplan som redovisar bostäder/arbetsplatser/rekreation samt en ny entré till kyrkogården Storkällan. Ett avtal finns med NCC om nödvändig utfyllnad av området.

#### 4. Externetableringen av handel

Sonderingar har förekommit om möjligheterna till etablering av externhandel (innefattande livsmedel) i både Älta och Skrubbatrangeln. Med tanke på centrumanläggningarna i Tyresö Centrum och Älta Centrum borde den här typen av externetableringar samordnas mellan kommunerna.

#### 5. Nybyggnad bostäder

I södra Hedvigslund i Älta finns ett obebyggt markområde som ägs dels av Stockholms Stad, dels av Nacka kommun. Planarbete har initierats, och kommer att genomföras i Nacka

#### 6. Infartsparkeringar

Tyresö har tillsammans med SL byggt ett antal infartsparkeringar på strategiska ställen i kommunen. Glädjande nog för miljön utnyttjas dessa i mycket hög grad. Det finns dock ett stort behov av ytterligare infartsparkeringar, och i södra hörnet av Skrubbatrangeln skulle det gå att åstadkomma en infartsparkering om ca 50 platser i anslutning till en befintlig busshållplats. Med stor sannolikhet kommer SL att kunna finansiera den infartsparkeringen, vilket borde innebära 50 bilar mindre i bilköerna in mot Stockholm.

#### 7. Gång- och cykelvägnät

I Tyresö, Nacka och Stockholm finns ett i många stycken väl utbyggt gång- och cykelvägnät. Det finns dock några brister i samordningen av dessa. En del brister är lätta och billiga att åtgärda, medan andra kräver både större eftertanke och resurser. Drömmen vore att kunna cykla från Tyresta/Åva nationalpark in till Stockholms city utan att behöva komma i konflikt med biltrafiken.

#### 8. Kommungränsjusteringar

En del av ovanstående punkter aktualiserar en ändring av kommungränserna i området. Vid eventuella kommungränsändringar skulle en idé vara att följda befintliga huvudvägar. Ändringar av kommungränserna får dock snarare ses som en följd av att punkterna 1-7 får någon form av lösning än som ett mål i sig.

#### C. Förslag om att bilda en gemensam strategigrupp för Skrubba

Ovanstående frågor är skiftande både till karaktär och svårighetsgrad. Vissa frågor går att lösa snabbt, medan andra kräver både planeringstid och stora ekonomiska insatser för att kunna genomföras. Det känns viktigt att alla tre kommunerna är informerade och delaktiga i de beslut som kommer att fattas rörande utvecklingen i "LÄSK-området" med omgivning.

Vi föreslår därför att det med utgångspunkt från den tjänstemannagrupp som förberett ett gemensamt arbete att en gemensam arbetsgrupp bildas bestående av tjänstemän från de tre berörda kommunerna med uppgift att:

- 1) sammanställa information om nuläget bl a vad gäller frågorna 1-7 ovan,
- 2) vara ett forum för diskussioner i ett tidigt skede i olika frågor samt följa utvecklingen i "LÄSK-området" oavsett i vilken kommun förändringen inträffar,
- 3) ta fram och ajourhålla en mellankommunal illustration (utan stöd i PBL) för den framtida markanvändningen i "LÄSK-området". Illustrationen kan sedan användas som ett av flera beslutsunderlag då enskilda frågor tas upp för behandling i respektive kommun.

2003-10-07

Peter Hellsten  
Tyresö

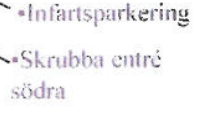
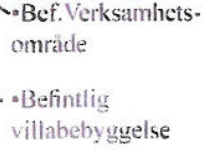
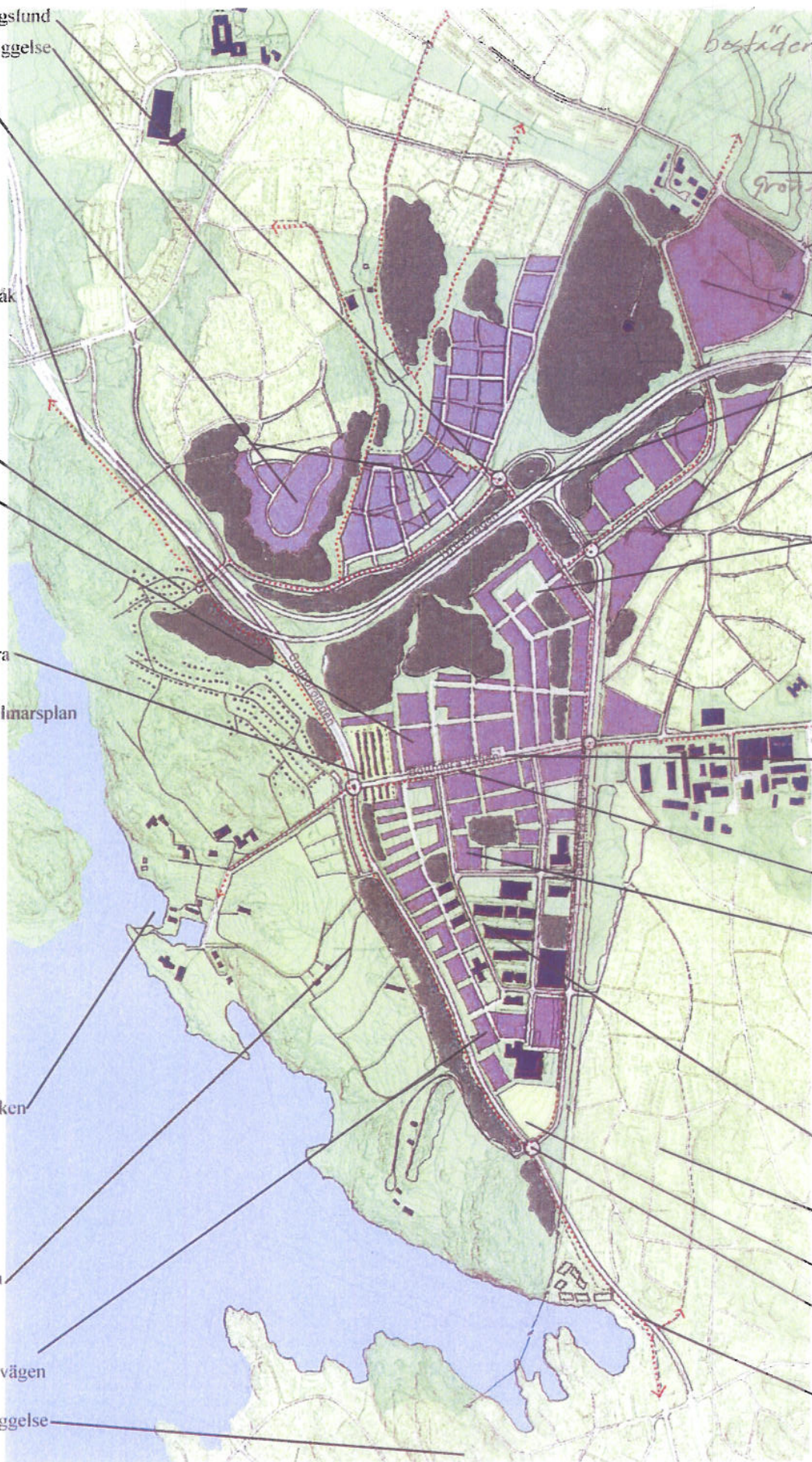
Anders Ekengren  
Nacka

Per-Olov Gustafsson  
Stockholm



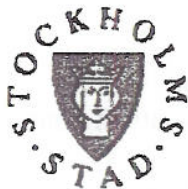
Bilaga 4

- Infart södra Hedvigslund
- Befintlig villabebyggelse
- Planerad villabebyggelse i södra Hedvigslund
- Regionalt cykelstråk
- Kolonilotter
- Ny bebyggelse blanding av bostäder och arbetsplatser
- Skrubba entré norra
- Infartsparkering
- Direktbuss till Gullmarsplan
- Rekreation Drevviken
- Strandkyrkogården
- Kontor i grönska annonserar sig mot vägen
- Befintlig villabebyggelse



- Närhet till rekreation Erstavik
- Rekreation Ältadalen
- Entré till Storkällans begravningsplats
- Verksamhetsområde
- Lindalens trafikplats
- Nya bostäder komplement till bef. villaområde social trygghet
- Utökat samband Älta -Skrubba nya bostäder
- Bollmoravägen bostäder, mötesplatser, verksamheter, handel
- Kontor mot huvudstråk
- Verksamhetsområde lätt industri blandat med kontor
- Bef. Verksamhetsområde
- Befintlig villabebyggelse
- Infartsparkering
- Skrubba entré södra
- Regionalt cykelstråk





TYRESÖ KOMMUN

Bråger 4A 1 (2)

Vägverket  
Region Stockholm  
Box 4202  
171 90 SOLNA

## **Flyttning av trafikplats Lindalen till "Skrubba", Tyresövägen-Ältabergsvägen-Töresjövägen, Nacka kommun**

Under ett par år har ett samarbetsprojekt, kallat LÄSK, Lindalen, Älta och Skrubba, pågått mellan Stockholms stad, Nacka kommun och Tyresö kommun. Syftet med projektet har varit att studera gemensamma planeringsfrågor. En viktig fråga har varit områdets trafikförsörjning och hur den planerade "trafikplatsen Lindalen" vid Grustagsvägens korsning under Tyresövägen skulle genomföras.

I samband med att Nacka kommun gav startsignal till planeringen av Södra Hedvigslund uppdrog kommunen åt WSP att göra en trafikutredning för södra Älta. I ett tidigt skede ifrågasattes läget på "Lindalens trafikplats" med hänsyn till den bedömda utvecklingen i hela Södra Hedvigslund och i Skrubba. Inom LÄSK tillsattes en trafikgrupp med representanter från de tre kommunerna för att tillsammans med konsulten utarbeta ett förslag till en ny trafikplats för Skrubba samt genomföra en trafikanalys. Under arbetets gång har kommunerna uppvaktat Vägverket som informerats. Förslaget till ny trafikplats har även redovisats för Vägverket vid kommunträffarna i Tyresö och Nacka.

Kommunstyrelsernas ordföranden Annika Billström, Stockholm, Erik Langby, Nacka, och Berit Assarson, Tyresö, har vid ett gemensamt möte i Stockholms stadshus ställt sig bakom att pröva att ersätta "Lindalens trafikplats" med en ny "Trafikplats Skrubba".

För det fortsatta planeringsarbetet för Södra Hedvigslund och förlängningen av Skrubba Malmväg är det angeläget att kommunerna tidigt kan få besked om Vägverkets bedömning av förslaget och hur ett genomförande bör gå till på snabbaste och bästa sätt.

Detaljplanarbetet för Södra Hedvigslund beräknas starta i april 2005 och vara klart i slutet av 2006. Därefter kan genomförandet av detaljplanen påbörjas. Detaljplaneringen för förlängningen av Skrubba Malmväg pågår och en utbyggnad kan påbörjas under



2006. Stora delar av transporter till och från Ältadalen sker i dag genom bostadsområden omkring Evalundsvägen och Erstaviksvägen på grund av att vägporten på Tyresövägen inte har full höjd vid Ältabergsvägen-Töresjövägen. Med hänsyn härtill är det angeläget att kommunerna tidigt kan få besked om Vägverkets bedömning av förslaget.

**Härmed överlämnas kommunernas gemensamma förslag till trafikplats "Skrubba" för Vägverkets prövning.**

Stockholm den


7/3-2005

Nacka den

Tyresö den

  
Annika Billström

  
Erik Langby

  
Berit Assarson



# Exploateringskalkyl för LÄSK-området

Ver 2005-10-18

## 1 INLEDNING

### LÄSK-samarbetet (Lindalen – Älta – Skrubba)

I början av 2003 inleddes ett samarbete mellan Nacka kommun, Stockholms Stad och Tyresö kommun om markområdena som ligger i gränslandet mellan kommunerna. En kommunövergripande grupp träffas regelbundet och utreder och driver olika frågor i området. En ledande politiker från vardera Nacka, Stockholm och Tyresö utgör tillsammans styrgrupp för arbetet.

### Markanvändningsskiss

LÄSK-gruppen tog under 2004 gemensamt fram en markanvändningsskiss för LÄSK-området. Skissen anger grovt hur området skulle kunna utvecklas med verksamheter, ny infrastruktur, nya rekreationsområden och eventuellt också nya bostäder. Utvecklingen av området kommer av olika anledningar att ta långt tid. Därför är det viktigt att från början ha en idé om slutresultatet så att alla mindre delprojekt leder till genomförandet av visionen för hela området. På samma sätt är det viktigt att i all kommande exploatering ha med sig den ekonomiska frågan.

### Syfte med detta pm

Detta pm syftar till att lägga fram en strategi för finansieringen av de större investeringarna som behöver göras i området. Syftet är också att komma med förslag om hur likviditetsfrågan kan lösas. Syftet är inte att reglera detaljfrågor, utan snarare att slå fast principer för det fortsatta arbetet.

## 2 EXPLOATERINGSKALKYL

Nedan redovisas en mycket översiktlig exploateringskalkyl (kostnader och intäkter). Det grundläggande gemensamma synsättet är att kommunerna framför allt ska bidra utifrån en uppskattning av framtida exploateringsintäkter.

### Förutsättningar

Följande förutsättningar har legat till grund för kalkylen:

- Endast de största "gemensamma" investeringarna har tagits med. Lokalgator, bullerplank etc förutsätts belasta respektive exploatör i varje enskilt projekt.
- Kostnader och intäkter är mycket grovt uppskattade.
- Ett område med omfattande föroreningar är känt (tippområdet). Detta område har i förslaget lämnats orört, varför inga saneringskostnader har tagits med. Stockholms stad har sökt och fått pengar från miljömiljarden för åtgärder i detta område.
- Infartsparkeringar bekostas av Stockholm Parkering enligt idag gällande ordning.
- Utbyggnaden av Skrubba Malmväg ska enligt tidigare uppgörelse planläggas och byggas ut av Stockholms Stad. Vägen beräknas kunna tas i bruk 2006.
- Det eventuella behovet av nya skolor och förskolor har inte utretts, varför några sådana investeringar inte ingår i kalkylen.



- Idag finns det möjlighet att få statsbidrag för anläggandet av gång- och cykelvägar. Eventuella bidrag har ej tagits med i kalkylen på grund av osäkerheten om den möjligheten finns kvar i framtiden.
- Frågan om befintlig kraftlednings eventuella påverkan på exploateringen har inte studerats.

### Kostnader

Följande anläggningar kan betraktas som gemensamma. De krävs för att området som helhet ska kunna utvecklas. Anläggningarna illustreras på bifogade karta (bilaga 1).

Anläggning	Kostnad Mkr	Kommun	Markägare
Trafikplats	30,0	Nacka / Stockholm	Stockholm
Förlängning Bollmoravägen	7,0	Stockholm	Stockholm
GC-väg regional	1,5	Nacka	Nacka
GC-väg regional	2,6	Nacka	Stockholm
GC-väg regional	16,8	Stockholm	Stockholm
Park o rekreation	5,0	Stockholm	Stockholm
<b>Summa</b>	<b>62,9</b>		

### Intäkter

Kostnaderna bör fördelas på de olika markområdena utifrån nytta (= byggrätt). Denna har uppskattats mycket översiktligt utifrån det gemensamma markanvändningsscenarioet enligt bifogade karta (bilaga 1).

Beteckning	Innehåll	Tomtyta m2	Bostäder antal	Andelar	Procent	Kostnadsandel Mkr	Kommun	Markägare
A	Bostäder	0	300	75	14%	8,7	Nacka	Stockholm / SMÅA
B	Bostäder	0	100	25	5%	2,9	Nacka	Nacka
C	Bostäder	0	125	31	6%	3,6	Nacka	Nacka
D	Bostäder	0	100	25	5%	2,9	Nacka	Stockholm
E	Bostäder	0	200	50	9%	5,8	Stockholm	Stockholm
F	Arbetsplatser	65 000	0	65	12%	7,6	Nacka	Nacka
G	Arbetsplatser	49 000	0	49	9%	5,7	Nacka	Stockholm
H	Arbetsplatser	66 000	0	66	12%	7,7	Stockholm	Stockholm
I	Arbetsplatser	138 000	0	138	25%	16,0	Stockholm	Stockholm
	Annan nytta			17	3%	2,0	Tyresö	
	<b>Summa</b>	<b>318 000</b>	<b>825</b>	<b>541</b>	<b>100%</b>	<b>62,9</b>		

Relationen mellan andelstal för bostäder respektive arbetsplatser är grovt uppskattad utifrån marknadsvärden (2500 kr/m<sup>2</sup> BTA bostäder samt 1000 kr/m<sup>2</sup> tomtyta arbetsplatser). En andel motsvarar för ovanstående kostnadsuppskattning ca 116 tkr.

Ett vanligt förfarande är att kommunen i samband med detaljplaneläggning upprättar ett exploateringsavtal där bidrag till de gemensamma anläggningarna tas ut av respektive exploatör. I de flesta delområdena är dock en kommun markägare, och det är då naturligt att marken säljs inklusive gatukostnader / bidrag till gemensamma anläggningar och att respektive kommun direkt bidrar till anläggningarna.

I diskussionerna i LÄSK-gruppen har frågan angående Tyresös bidrag till infrastrukturinvesteringarna diskuterats. Inget av ovanstående exploateringsområden ligger i Tyresö och kommunen äger inte heller någon mark i områdena. Tyresö har därför inga



framtida exploateringsintäkter i området. Tyresö har dock mycket att vinna på att framför allt trafikplatsen byggs ut, varför frågan om Tyresö kommun ska bidra med medel är aktuell. I kalkylen föreslås att Tyresö kommun bidrar med 2 milj kr. Egentligen strider detta mot lokaliseringsprincipen i kommunallagen, men rättspraxis har visat att det kan vara möjligt att göra undantag om anläggningen är till nytta för kommunens egna invånare.

Diskussioner förs just nu mellan Nacka och Ballast, som genom ett avtal med kommunen fyller massor i Ältadalen. Kommunerna räknar med att Ballast eventuellt bekostar en sänkning av befintlig tunnel där den nya trafikplatsen ska byggas. Kalkylen får revideras när denna del är klarlagd.

Vägverket vill förlänga avtalet om kross/upplag i Skrubba, bl a inför utbyggnaden av Norra länken. En förutsättning för detta bör vara att de bidrar till utbyggnaden av infrastrukturen i området i samarbete med kommunerna. Kalkylen får revideras när denna del är klarlagd.

### 3 LIKVIDITETSFRÅGAN

Med ovanstående exploateringskalkyl som grund har kommunerna enats kring ett förslag om hur likviditetsfrågan ska lösas.

Förutsättningen för en utveckling av området är att trafiken till och från området kan lösas på ett tillfredsställande sätt. Utbyggnaden av trafikplatsen är således en förutsättning för att kommunerna ska kunna gå vidare med planerna. Det är den största investeringen som behöver göras i området – och det i ett läge innan det finns några exploateringsintäkter i större omfattning. Det är också angeläget att snarast se över de regionala gång- och cykelstråken i området. Kommunerna bedömer att den enda framkomliga vägen är att kommunerna förskotterar pengar för vissa av investeringarna, framför allt trafikplatsen.

Istället för att alla kommuner ska bidra till alla anläggningar föreslås att kommunerna delar upp ansvaret för de olika anläggningar mellan sig enligt nedanstående tabell. Observera att det ändå är ovanstående gemensamma synsätt som legat till grund för fördelningen.

Anläggning	Betalande kommun	Kostnad Mkr
<b>Skrubba trafikplats</b>	<b>Totalkostnad</b>	<b>30</b>
	Nacka/exploatör S Hedvigslund	8,7
	Nacka bidrar	10,0
	Tyresö bidrar	2,0
	Stockholm bidrar	9,3
<b>Kostnad GC-stråk i Nacka</b>	<b>Totalkostnad</b>	<b>4,1</b>
	Nacka bidrar	4,1
<b>Resterande GC-stråk i Stockholm</b>	<b>Totalkostnad</b>	<b>16,8</b>
	Stockholm bidrar	16,8
<b>Rekreation o park</b>	<b>Totalkostnad</b>	<b>5</b>
	Stockholm bidrar	5
<b>Bollmoravägen</b>	<b>Totalkostnad</b>	<b>7</b>
	Stockholm bidrar	7

Fördelningen har illustrerats på bifogad kara (bilaga 2). Förslaget innebär att Nacka och Stockholm förskotterar pengar i ungefär samma storleksordning när det gäller trafikplatsen.



Nacka är efter anläggandet av trafikplatsen och delar av gc-vägnätet "klar" med sitt exploateringsbidrag. Resterande investeringar åligger Stockholm.

Ovanstående bör regleras i avtal mellan kommunerna. När det gäller finansieringen av trafikplatsen bör även Vägverket vara avtalspart.

## 4 ÖVRIGT

### **Kommungränsjustering**

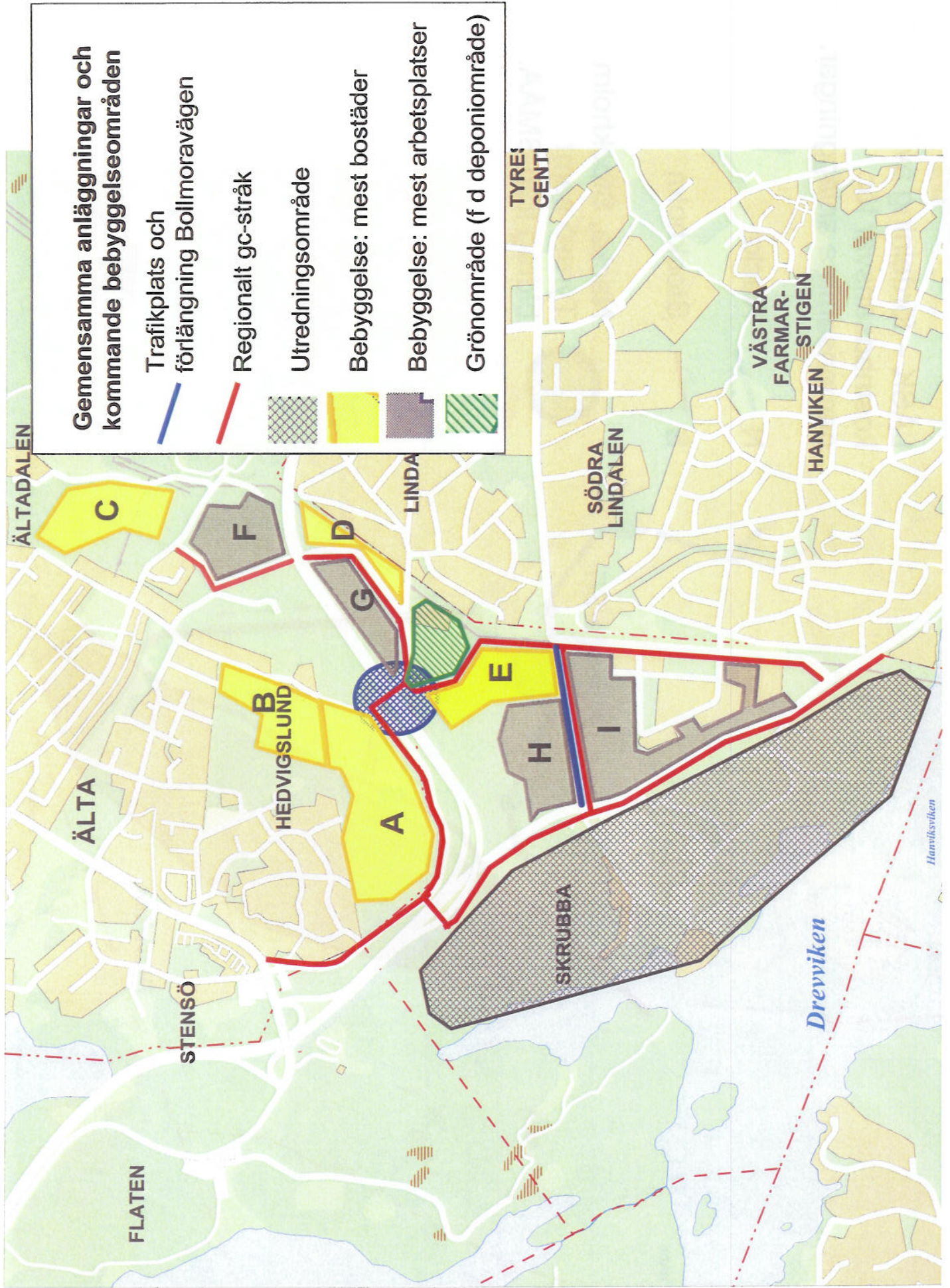
Kommunerna är eniga om att det skulle vara lämpligt att se över gränserna mellan kommunerna. Genom detta skulle t ex lämpliga kommunala verksamhetsområden kunna uppnås. Detaljplaneläggningen skulle också i flera fall underlättas. Om gränserna justeras får ovanstående kalkyler justeras i motsvarande mån. De föreslagna principerna för uttag av exploateringsbidrag gäller oavsett i vilken kommun respektive markområde är beläget.

*Bilaga 1 Karta med redovisning av gemensamma anläggningar (kostnader) och bebyggelseområden (intäkter)*

*Bilaga 2 Karta med redovisning av fördelning av kostnadsansvar*

*Dokumentet har utarbetats av Pia Ström-Sjöberg, exploateringschef, Nacka, Per Olof Jägbeck, projektledare, Stockholm och Åsa Granat, exploateringschef, Tyresö.*







## AVTAL

Nacka kommun, Tyresö kommun och Stockholms Stad (kommunerna) och Vägverket Region Stockholm (VST) är eniga om att i en förstudie, utreda förutsättningarna för lokaliseringen av en ny trafikplats på Tyresövägen, länsväg 229, vid Tyresövägens vägbro över Ältabergsvägen-Töresjövägen.

Bakgrunden till valet av lokalisering är att planering och diskussioner pågår för följande projekt:

- Södra Hedvigslund, ca 400 bostäder Nacka kommun.
- Förlängning av Skrubba Malmväg i Stockholms kommun.
- Aktualiserad bostadsbebyggelse i Ältadalen.
- Utveckling av Skrubba med omnejd. Gemensamt utvecklingsprojekt mellan kommunerna.

VST har ingen erinran mot att förstudie tas fram men har inga medel för finansiering av arbetet med en förstudie. Objektet finns inte med i gällande länsplan för vägtransportssystemet 2004-2015.

### § 1 Avtalets syfte

Kommunerna och VST har tecknat detta avtal för att reglera arbetsfördelning och finansiering av framtagande av förstudie för en ny trafikplats.

Till grund för framtagandet av förstudie ligger material framtaget av kommunerna för länsväg 229 vid Skrubba, WSP:s trafikanalys från februari 2005. Förstudie och arbetsplan ska uppfylla de formella kraven i Väglagen.

### § 2 Kommunernas åtagande

Kommunerna finansierar i enlighet med § 4 framtagandet av förstudie för en trafikplats på länsväg 229 vid Skrubba samt deltar aktivt tillsammans med utsedd kontaktperson i arbetet med framtagande av förstudie.

Kommunerna ska tillhandahålla befintligt kartmaterial (analogt och digitalt), för framtagande av förstudie, utan kostnad för VST.

### § 3 Vägverkets åtagande

Väghållningsansvaret för länsväg 229 åligger Vägverket. Föreslagen trafikplats med ramper kommer att ingå i Vägverkets väghållningsansvar. VST ansvarar som väghållningsmyndighet för planprocessen enligt väglagen.

VST utser ansvarig projektledare som leder arbetet med att ta fram erforderliga handlingar. Planering och projektering skall ske enligt väglagen, Vägverkets föreskrifter och praxis.

MT  
Be

u  
MAH



VST skall upphandla en konsult för framtagande av material för förstudien i samråd med kommunerna.

#### § 4 Finansiering

Kommunerna bekostar gemensamt förstudien för en trafikplats på länsväg 229 vid Skrubba. Totala kostnaden för framtagande av förstudien, inklusive upphandlad konsult och övriga utlägg, har preliminärt beräknats till 300-500 tkr. Alla kostnader över 500 tkr ska godkännas gemensamt av kommunerna innan de arbetas upp.

VST förbehåller sig rätten att endast fakturera Stockholms kommun för de faktiska kostnaderna som VST har vid framtagandet av handlingar vilket inkluderar kostnaderna för upphandlad konsult och övriga utlägg. Fakturering sker kvartalsvis med betalning inom 30 dagar.

Den kostnad som VST fakturerar Stockholms kommun ska fördelas mellan kommunerna enligt följande;

Stockholms kommun	2/5
Nacka kommun	2/5
Tyresö kommun	1/5

Ovan angivna kostnadsfördelning avser endast förstudien i enlighet med föreliggande avtal och skall inte vara vägledande för eventuella kommande utredningar eller andra kostnadsfördelningar.

Stockholms kommun fakturerar Nacka och Tyresö kommuner med betalning inom 30 dagar efter det att faktura inkommit till Stockholm från VST.

Respektive kommun samt VST svarar för kostnaden för arbetsinsats av egen personal.

Respektive kommun svarar för kostnader för framtagande av erforderliga detaljplan för projektet i den egna kommunen.

#### § 5 Genomförande

Arbetet med framtagande av erforderliga handlingar kommer att påbörjas snarast möjligt, beroende på när detta avtal påtecknats samt när VST har en projektledare tillgänglig. Målsättningen är att förstudien ska vara klar under år 2006.

Arbetet leds av VST som utser en ansvarig projektledare. Underlagsmaterial för förstudien tas fram av en konsult som upphandlas av VST i samråd med kommunerna. Anser kommunerna att anbudet är för höga eller på annat sätt inte uppfyller önskemålen kommer kontrakt med konsult ej att tecknas, varvid detta avtal kommer att omprövas eller eventuellt upphävas.

ME  
Abi

WAF  
U



## § 6 Parternas samarbete

VST och kommunerna ska fortlöpande överlämna material som underlättar framtagandet av förstudien för trafikplatsen i Nacka kommun respektive Stockholms Stad.

VST ska fortlöpande ge kommunernas kontaktpersoner insyn i och kontinuerlig information om arbetet med förstudien samt kalla kommunernas kontaktpersoner till gemensamma möten för avstämning av arbetet.


---

Avtalet har upprättats i fyra likalydande exemplar varav parterna tagit var sitt.

Kontaktpersoner är för	Vägverket Region Stockholm Nacka kommun Tyresö kommun Stockholms Stad Stockholms Stad	Maria Olsson Rolf Markman Åke Skoglund Per Olof Jägbeck, Markkontoret Henrik Christiansson Trafikkontoret
------------------------	---	--

För Vägverket Region Stockholm

2006-02-23

  
.....  
Ulrika Honauer


För Tyresö kommun

2006-02-14

  
.....

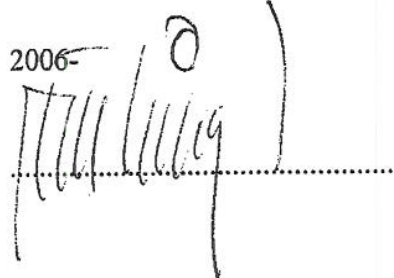
För Nacka kommun

2006-02-14

  
.....  
Anders Ekegren  
Stadsbyggnadsdirektör

För Stockholms Stad

2006-

  
.....



# INTENTIONSAVTAL

Nacka kommun, Tyresö kommun och Stockholms Stad (kommunerna) och Vägverket Region Stockholm (VST) har 2006-02-23 tecknat ett avtal om en förstudie för en ny trafikplats på Tyresövägen, länsväg 229. Förstudien fastställer att den lämpligaste placeringen av trafikplatsen är vid Töresjövägen - Ältabergsvägen. Kommunerna och VST är överens om att det är önskvärt att trafikplatsen byggs. Detta avtal reglerar dessa kostnader. I ett första steg upprättas 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.

## § 1 Avtalets syfte

Syftet med detta avtal är att reglera fördelningen av kostnaderna mellan kommunerna för arbetsplan och anläggande av den nya trafikplatsen. Grunderna för arbets- och kostnadsfördelning mellan VST och kommunerna kommer att regleras i särskilt avtal som upprättas av VST.

## § 2 Principer

Kommunerna har gemensamt tagit fram en exploateringskalkyl för LÄSK-området (Lindalen-Älta-Skrubba). Denna utgör grund för detta avtal och reglerar kostnadsfördelningen mellan kommunerna.

Kommunerna är överens om en långsiktig fördelning av de övergripande infrastrukturkostnaderna i området. Istället för att alla kommuner är med och betalar till alla anläggningar är kommunerna eniga om att dela upp ansvaret för de olika anläggningarna emellan sig så att respektive kommun ensamt finansierar infrastrukturinvesteringarna i den egna kommunen i takt med att de behövs för de planerade bebyggelseområdena.

Kommunerna ska dock gemensamt finansiera den nya trafikplatsen.

## § 3 Fördelning av kostnader

### Arbetsplan

Kostnaderna för arbetsplan, ca 2,5 miljoner kronor, delas mellan kommunerna så att Nacka betalar 40%, Stockholm 40% och Tyresö 20%.

### Större anläggningar, gemensamma för hela områdets behov

Huvudgång- och cykelstråk i Nacka kommun	Bekostas av Nacka kommun
Huvudgång- och cykelstråk i Stockholms Stad	Bekostas av Stockholms Stad
Rekreation och park väster om Gudöbroleden	Bekostas av Stockholms Stad
Förlängning av Skrubba malmväg	Bekostas av Stockholms Stad



## Ny trafikplats

Kostnaden för trafikplatsen uppskattas till ca 30 miljoner kronor. Kostnadsfördelningen är baserad på beräknad nytta och framtida exploateringsintäkter och redovisas i **Bilaga 1**. Slutlig kostnadsberäkning kommer att föreläggas för respektive kommuns beslutande organ i samband med att arbetsplan och detaljplan kan fastställas.

## § 4 Kostnadsfördelning i övrigt

Respektive kommun svarar för kostnaden för arbetsinsats av egen personal samt kostnader för framtagande av detaljplan i den egna kommunen.

## § 5 Kommande avtal

Kommunerna avser att gemensamt teckna avtal med VST, dels om i ett första steg där kommunerna tar på sig kostnaderna för att upprätta arbetsplan samt därefter i ett andra steg, när respektive kommun beslutat om att anlägga den nya trafikplatsen om genomförandet

## § 6 Avtalets giltighet

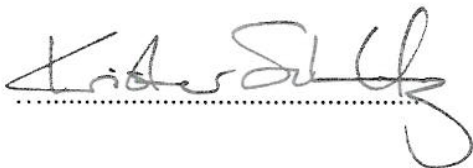
Detta avtal är giltigt endast under förutsättning att respektive kommun beslutar att ingå detta avtal genom beslut som vinner laga kraft.

-----

Avtalet har upprättats i tre likalydande exemplar varav parterna tagit var sitt.

För Stockholms Stad

2007-06-18




För Tyresö kommun

2007-03-29

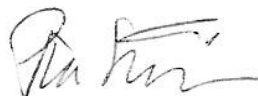


För Nacka kommun

2007-12-10



ERIK LANGBY, ORDF. KOMMUNSTYRELSEN  
NACKA



PIA STRÖM SJÖBERG  
EXPLOATERINGSCHEF



### Fördelningsföresättningar

Tyresös andel av totalkostnad för trafikplatsen SMAA:s andel, milj kr (fast belopp)  
 Stockholms och Nackas andel av kostnaden för trafikplatsen justeras proportionerligt om kostnaden ändras, SMAA:s andel ligger som ett fast belopp.

7%  
8,7

finansiering av trafikplatsen	Utfall vid totalkostnad 30 Mkr		Skede 1 kostnad Mkr (väj)		Utfall vid totalkostnad (väj belopp Mkr)		Fördelning av kostnader i skede 2	
	Totalt uppskattad kostnad, Mkr	Total fördelning, %	Skede 1 Kostnadsfördelning %	Skede 1 Uppskattad kostnad, Mkr	Totalt uppskattad kostnad, Mkr	Total fördelning, %	Totalt uppskattad kostnad, Mkr	Total fördelning, %
Stockholm	9,3	31%	40%	1,2	9,3	31%	8,1	30%
Nacka (exkl Små:s exploatering Södra Hedvigslund)	10,0	33%	40%	1,2	10,0	33%	8,8	33%
Exploatering Södra Hedvigslund	8,7	29%			8,7	29%	8,7	32%
Tyresö	2,0	7%	20%	0,6	2,0	7%	1,4	5%
<b>Totalt</b>	<b>30</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>3</b>	<b>30</b>	<b>100%</b>	<b>27,0</b>	<b>100%</b>

1. Detta är grundkalkylen. Utifrån den har man bestämt fördelning och sedan låst fast belopp för Små:s område och procentandel för Tyresö. (jusbli rutor.)

2. Förstudie och arbetsplan fördelas kostnadsmässigt på tredejedelar. Lägga in uppskattat belopp i den gulmarkerade rutan.

3. Om totalkostnaden avviker från 30 milj kr kan man studera utfallet genom att skriva in beloppet i den gulmarkerade rutan.

4. Kostnaden i skede 2 utgörs av mellanskillnaden mellan totalen och skede 1.

Ca