



Från
Anna Fredrikson
Planavdelningen
Planarkitekt
08-523 069 32
anna.fredrikson@sodertalje.se



Figur 1 Sandviksvägen.

Bild från Kulturmiljöanalys, WSP, 2023

Lokaliseringsprövningen har tagit ställning till enskilda och allmänna intressen jämte nytta, risk och säkerhet. Tre alternativ har utretts och föreslagning utbredning av gång- och cykelväg samt gångväg motiveras.

Anna Fredrikson (Sbk)
Planarkitekt

PM

Lokaliseringsprövning gång- och cykelväg
längs Sandviksvägen, Enhörna

Innehåll

Lokaliseringsprövning av gång- och cykelväg	2
Strategiska underlag	2
Översiktsplan, 2013	2
Cykelplan	2
Cykelnätet ska enligt cykelplanen vara:	3
Planområdet	3
Allmänna intressen	3
Jordbruksmark	3
Kulturmiljö, fornlämningar och landskapsbild	4
Naturvärden	5
Hantering av dagvatten, skyfall och avvattnings från åkermark	6
Trafiksäkerhet	6
Indragning av kommunalt vatten och spillvatten.	6
Alternativa dragningar	7
Alternativ 1	7
Alternativ 2	8
Alternativ 3	8
Avvägning av alternativen	8
Föreslagen dragning av gång- och cykelväg, alternativ 2	9
Typsektioner	9
Hänsynstaganden vid föreslagen utformning	10
Areal i anspråktagen mark	11
Sammanvägd bedömning	11

Lokaliseringsprövning av gång- och cykelväg

Länsstyrelsen meddelade 2023-09-11 att kommunen behöver göra en lokaliseringsprövning av gång- och cykelväg eftersom jordbruksmark tas i anspråk. Lokaliseringsprövning kan anpassas efter rådande omständigheter avseende omfattning. Länsstyrelsen meddelade även att den bedömning och utredning som görs inom planarbetet bör räcka och angav att det i nuläget inte krävs separat ansökan.

Strategiska underlag

Översiktsplan, 2013

Utvecklingen av ett hållbart transportsystem innebär att biltrafikens andel av transportarbetet måste minska till fördel för gång-, cykel- och kollektivtrafik.

Kommunens målsättning är att kraftigt öka resandet med kollektivtrafiken samt gång- och cykeltrafiken.

Den nyttillkommande bebyggelsen i form av bostäder och arbetsplatser kommer utgöra en liten andel av det totala beståndet, men det är av central vikt att denna nya bebyggelse placeras strategiskt rätt. För att klara av det krävs en medveten samplanering mellan bostäder, kollektivtrafik och cykel- och gångtrafik.

Generellt sett är en förtätning inom staden och nybyggnation i anslutning till tyngdpunkterna så som Sandviken positivt för både cykel- och kollektivtrafiken. Översiktsplanen tar särskilt upp att viktiga funktioner att utveckla i utpekade tyngdpunkter, varav Sandviken utgör en, är väl fungerande och trygga cykelstråk.

Andra viktiga åtgärder för att öka resandet med cykel och kollektivtrafik är en snabbare utbyggnad av cykelinfrastrukturen i enlighet med kommunens cykelplan. Fokus bör ligga på att öka vardagspendlingen med cykel.

Cykelplan

Cykelplan, 2007 utgjorde underlag till nu gällande översiktsplan. Redan i denna cykelplan pekas behov av gång- och cykelväg ut längs Sandviksvägen.

Cykelplanen, 2019 fastställd av Tekniska nämnden 2019-12-12 pekar fortlöpande ut behov av gång- och cykelväg längs Sandviksvägen.

Länsstyrelsen har erhållit remiss inför antagande av samtliga cykelplaner.

Cykelplanen, 2019, anger att bland de som sällan eller aldrig cyklar är det största hindret att det inte finns någon cykelväg dit de ska.

I Cykelplanen 2019 beskrivs att det i Enhörna finns vissa lokala cykelbanor- och vägar, men att bebyggelsen, här, liksom i andra kommundelar, i stort sett har byggts ut utan att cykelbanor- och vägar kommit till samtidigt. Landsvägarna som förbinder tätorterna i kommundelarna har Trafikverket som väghållare, och saknar i stort sett cykelbanor. Det finns idag inte några cykelbanor som förbinder kommunens tätorter med Södertälje eller med varandra. Behov föreligger på flera sträckor men har inte prioriterats av Trafikverket.



Figur 2 Illustration ur cykelplan 2007

Cykelnätet ska enligt cykelplanen vara:

- Gent
- Sammanhängande
- Framkomligt
- Finmaskigt
- Säkert
- Tryggt
- Orienterbart

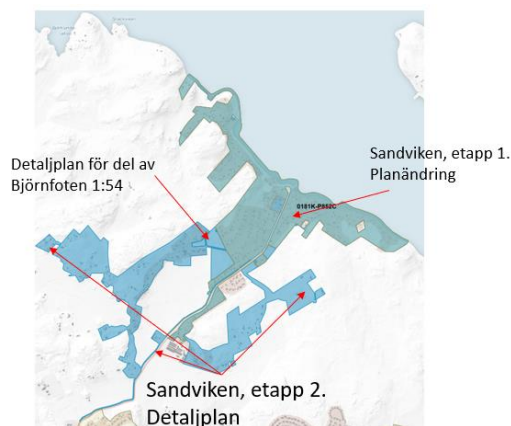


Planområdet

Planområdet för Sandviken, etapp 2 är en del av ett större område norr om Södertälje tätort. Sandviken är prioriterat i kommunens arbete med att förbättra Va-systemet och planläggning för ökade byggrätter i samband med utbyggnad av vatten och avlopp pågår.

Sandviken är i översiktsplanen en utpekad tyngdpunkt på landsbygden.

Planläggningen av Sandviken Etapp 2 har samband med Ändring av detaljplan för Sandviken, etapp 1 och planläggning av del av Björnfoten 1:54.



Figur 3 Planområdet inklusive pågående planer i närområdet.

Allmänna intressen

Allmänna intressen i området består i korthet av

- Jordbruksmark
- Fornlämningar
- Kulturmiljö
- Naturvärden
- Hantering av dagvatten, skyfall och markavvattning från åkermark (markavvattningsföretag finns)
- Trafiksäkerhet

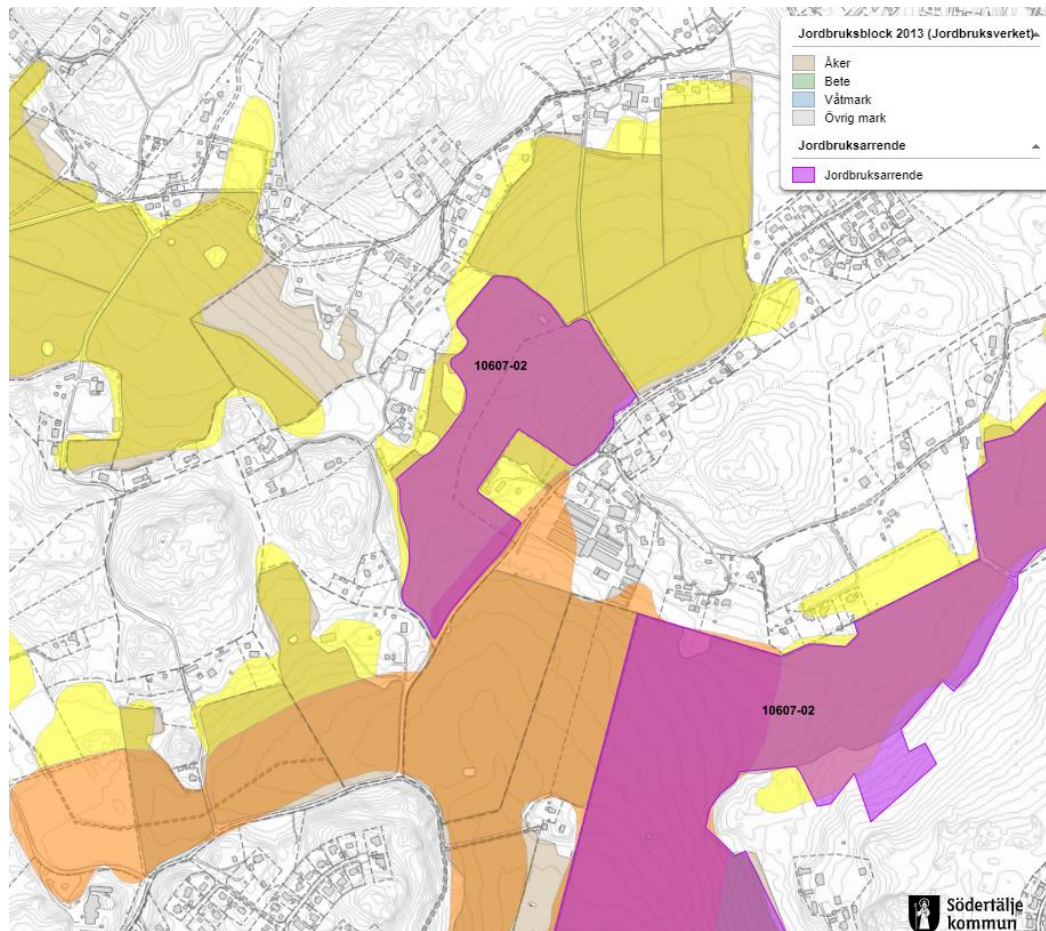
Jordbruksmark

Sandviksvägen löper från Enhörnaleden, förbi Vallaskolan och ned till Sandvikens ångbåtsbrygga. På var sida om Sandviksvägen finns jordbruksmark i klass 3 och 4.

Den norra delen av jordbruksmarken som berörs är av klass 3 (gul markering) och den södra delen av marken som berörs är klass 4 (orange markering) enligt 1974-års åkermarksgradering. Samtlig berörd jordbruksmark ingår i jordbruksblock.

Delar av jordbruksmarken arrenderas ut av kommunen (lila markering).

Den mellersta delen av berörd jordbruksmark ägs av kommunen, medan den norra och södra delen ägs av privata fastighetsägare.



Figur 4 Åkermarksgradering (1974) i gult och orange, jordbruksblock i brunt, jordbruksarrende i lila.

Kulturmiljö, fornlämningar och landskapsbild

Enligt Riksantikvarieämbetets databas över fornminnen och lämningar finns flera fornlämningar i området. Planområdet har tidigare delvis omfattats av riksintresse för kulturmiljön. Även om riksintresset avståtts utgör området fortfarande en kulturmiljö av kommunalt intresse, se figur 4.

Sandviken som helhet präglas av ett äldre kulturlandskap som bär på höga kulturhistoriska värden liksom enskilt värdefull bebyggelse. Särskilt stor hänsyn bör därför tas till landskapsbilden enligt PBL 2 kap. 6 §

Områdets kulturhistoriska värde ligger främst i helhetsmiljön. Området är en relativt heterogen miljö, där flera årsringar samsas sida vid sida och utgör ett koncentrat av en typisk svensk historia, hur marken tillhörande större gårdar omvandlas till sommarnöjen och fritidshusbebyggelse. Gården Björnfoten i områdets västra del samt Rävlöts prästgård vid Sandviksvägen är goda exempel på bebyggelsens placering på höjder eller i sluttning mot den odlingsbara marken.

De äldsta kända ortnamnen i området är Rävlöt och Norrlöt. Fram till slutet av 1800-talet var Sandviken relativt obebyggt och de områden som ingår i planområdet för Sandviken etapp 2 tillhörde till stora delar Stora Väsby och Vinberga byars ägor med avgärdade hemmanen; Rävlöt, Norrlöt, Brännorp och Björnfoten.

Vägnätet inom planområdet är småskaligt och följer topografin på ett ålderdomligt sätt. De äldsta detaljerade kartorna över planområdet är från 1790-talet (Figur 5). Där kan vi se hur tre vägar (delvis) löper genom området och ner mot Mälaren. Dessa motsvaras av Sandviksvägen, "Axviksvägen" samt vägen mot Dalkarlskärret.

De smala och ofta grusade vägarna bidrar till den ålderdomliga och lantliga karaktären. Vägarna har i många fall en ursprunglig sträckning och följer gränsen mellan odlingsmark och skogslandskap.

Det är de smala vägarna, de lummiga tomterna med höga häckar och stenmurar samt spår av äldre verksamheter som tillsammans med bebyggelsen utgör kulturmiljön i området.

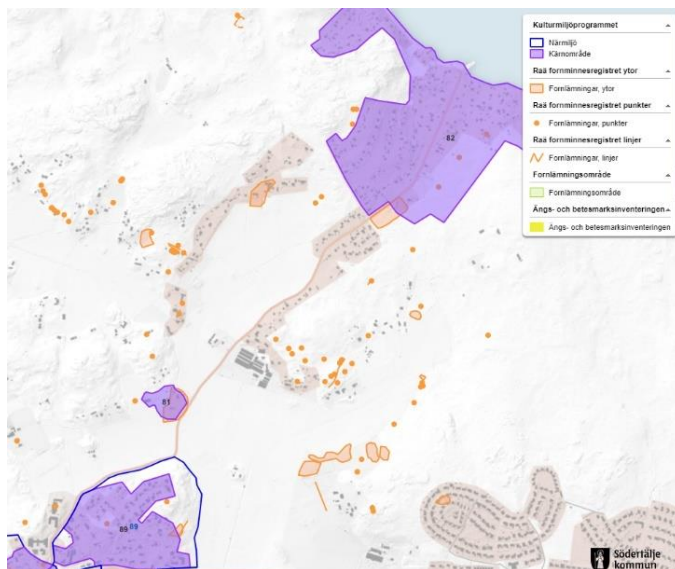
Planarbetet har genomfört kulturmiljöinventering och utreder behov av skydds- och varsamhetsbestämmelser i planområdet.

Naturvärden

Det finns höga naturvärden i form av såväl växtlighet som skyddade arter så som tex. spillkråka, stor vattensalamander och groddjur. Även fladdermöss har observerats i området.

De högsta naturvärdena inom området är kopplade till gamla barrskogsmiljöer, såväl hållmarkstallskog i norr som barrblandskogar i sydöst.

Planarbetet har genomfört Naturvärdesinventering, rekreationsanalys, fågelinventering, Artskyddsutredning fågel (pågår) och groddjursinventering med skötselöverslag.



Figur 5 Överblick över fornlämningar (orange markering) och kommunalt utpekad kulturmiljö (lila markering)



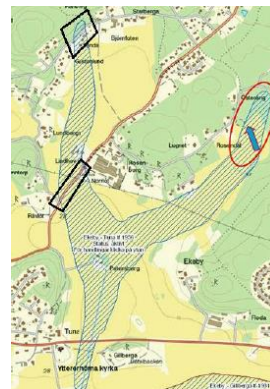
Figur 6 Illustration av vägnätet 1790-tal. Källa: Kulturhistorisk utredning WSP

Hantering av dagvatten, skyfall och avvattning från åkermark

Det finns markavvattningsföretag i området och hanteringen av dagvatten samt avvattning från jordbruksmarken behöver utredas vidare.

Ett vattenskyddsområde är under upprättande. Området som är beläget närmast strandlinjen föreslås utgöra primärt vattenskyddsområde och område som är mer perifert föreslås utgöra sekundärt vattenskyddsområde.

Avrinning sker främst i diken längs vägar, åkermark och inom grönområden samt till en mindre del genom trummor. Vattnet samlas i lågpunkter och infiltreras i marken, eller rinner vidare som ytvatten till recipient, det mesta av avvattningen inom tomtmark leds ut på grönytor. De samfällda vägarna, är grusvägar vilket medför att en stor del av dagvattnet infiltreras både i vägbanan och diken. Utanför bebyggt område dominerar jordbruksmark med öppna diken och täckdiken och skog.



Figur 7
Markavvattningsföretag
Ekeby-Tuna 1956

Enligt uppgift från Länsstyrelsens WebbGIS1 ingår delar av planområdet i markavvattningsföretaget "Ekeby – Tuna 1956".

Dagvattenutredning har genomförts. En fördjupad dagvattenutredning för gång- och cykelvägen har även genomförts i samband med förprojektering.

Trafiksäkerhet

Sandviksvägen, väg 527, är en av de ursprungliga vägarna i området. Sandviksvägen är också den väg som har busshållplatser och uppfattas som den större vägen i området.

Sandviksvägen håller idag en relativt låg standard och är utdaterad vad gäller kurvor, bredd och bärighet.

Vägen har kvar mycket av den struktur som gamla grusvägar har, d.v.s. vägen har anpassats efter yttre förutsättningar och rundar höjder och följer gränser efter landskapet och åkerstrukturer.

Sandviksvägen är inte anpassad för någon större trafikmängd eller tyngre trafik. Med anledning av att körbanan är smal och blir ännu smalare vintertid på grund av snövallar så kör bussen inte turtrafik till området under vintertid.

Gång- och cykelbana saknas, vilket gör trafiksituationen för gång- och cykeltrafikanter otillfredsställande. I genomförd barn- och ungdomsdialog framkom att barnen upplever Sandviksvägen som mycket otrygg. Barnen i Sandviken har rätt till skolskjuts till skolan eftersom trafikmiljön anses för farlig för barn att vistas i.

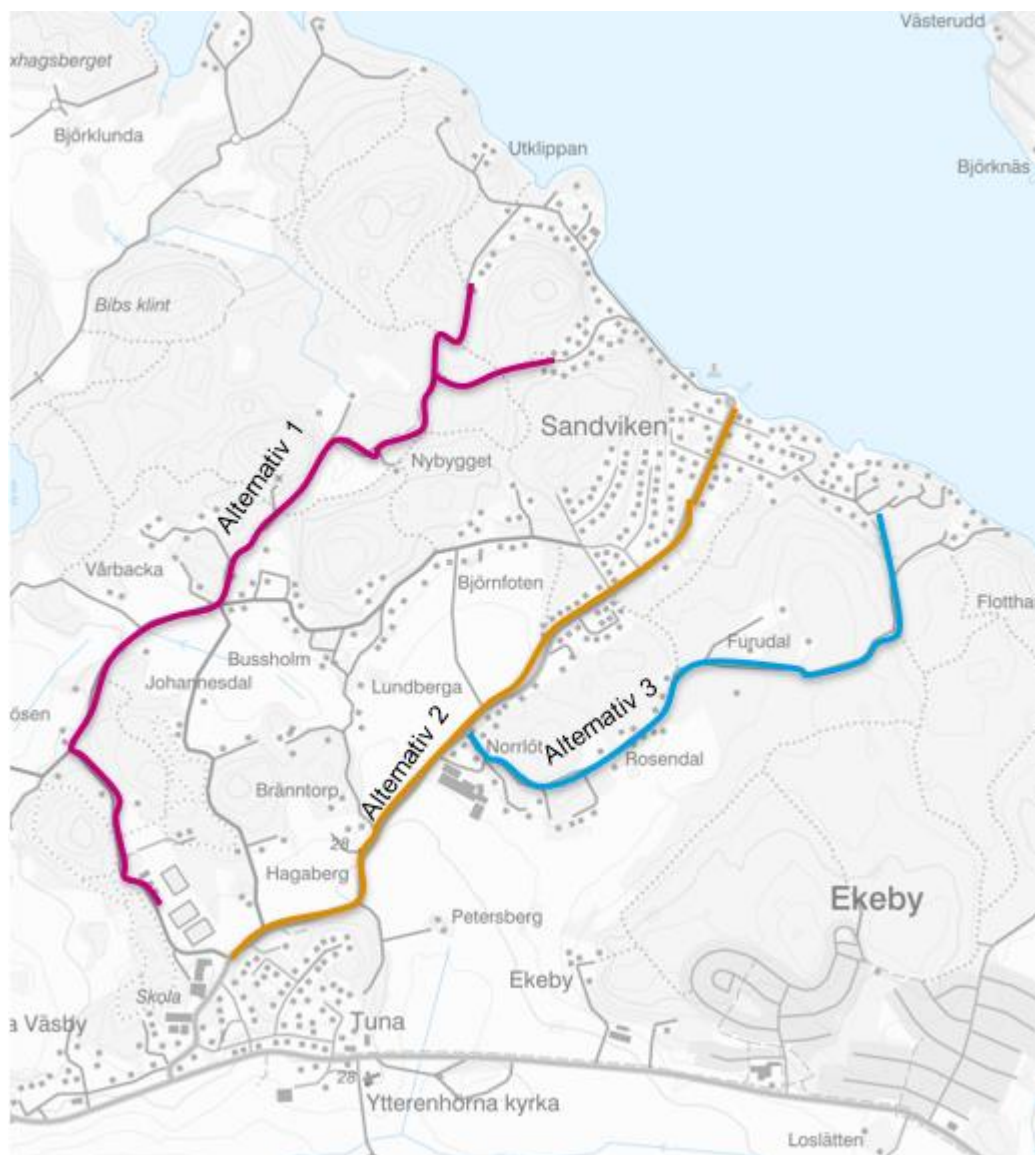
Indragning av kommunalt vatten och spillvatten.

Huvudsyftet för planläggningen är att möjliggöra indragning av vatten- och spillvatten till området.

Vatten och spillvatten kan i stora delar dras i G-C-vägens sträckning. Telge Nät kommer att söka ledningsrätt för överföringar under Trafikverkets väg.

Alternativa dragningar

Alternativa vägdragningar för gång och cykelbanan finns inte i egentlig mening då Sandviksvägen är den enda väg som binder samman de olika bebyggelseområdena och leder vidare till den befintliga G-C-vägen vid skola och idrottsplats och vidare ut till Enhörnaleden.



Figur 8 Alternativa dragningar i rosa (alternativ 1), gult (alternativ 2) och blått (alternativ 3).

Alternativ 1

Alternativ 1 innebär:

- att boende öster om Sandviksvägen inte har direkt tillgång till gång- och cykelväg.
- sträckningen anses inte uppfylla cykelplanens krav på genhet och orienterbarhet

- fornlämningar riskerar att påverkas negativt
- ny gång- och cykelväg anläggs i norra delarna på ej farbar skogsstig
- stor påverkan på landskapsbilden längs det ålderdomliga vägnätet
- belysning ger stor påverkan på landskapsbilden
- hierarkin av vägnätet förändras längs väg med föreslaget enskilt huvudmannaskap
- liten påverkan på trafiksäkerhet

Alternativ 2

Alternativ 2 innebär:

- likvärdig tillgång för boende till gång- och cykelväg
- sträckningen anses uppfylla cykelplanens krav på genhet och orienterbarhet
- Inga fornlämningar riskerar att påverkas negativt
- liten påverkan på landskapsbild avseende vägsträckning
- belysning innebär stor påverkan på landskapsbild
 - belysning behöver utformas medvetet för att inte påverka groddjur, fladdermöss och andra arter negativt
- hierarkin av vägnätet bibehålls
- stor positiv påverkan på trafiksäkerhet
- möjliggör samordning av schaktarbete samt bidrar till effektivare markanvändning vid indragning av Vatten och spillvatten till området

Alternativ 3

Alternativ 3 innebär:

- att boende väster om Sandviksvägen inte har direkt tillgång till gång- och cykelväg.
- sträckningen anses inte uppfylla cykelplanens krav på genhet och orienterbarhet
- fornlämningar riskerar att påverkas negativt
- stor påverkan på landskapsbilden längs det ålderdomliga vägnätet
- belysning ger stor påverkan på landskapsbilden
- hierarkin av vägnätet förändras längs väg med föreslaget enskilt huvudmannaskap
- liten påverkan på trafiksäkerhet
- åkermarken påverkas i nästan samma omfattning som i alternativ 2

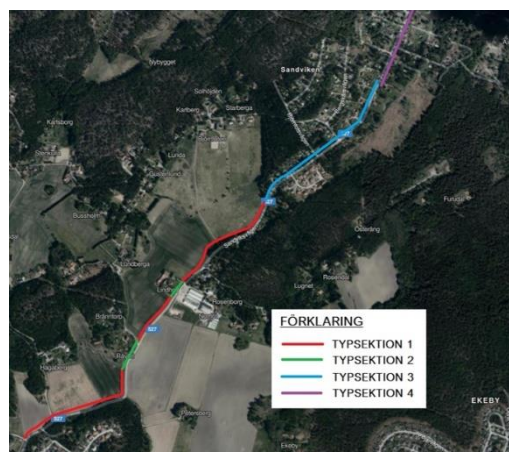
Avvägning av alternativen

Sammantaget är uppfattningen att alternativa dragningar 1 och 3 innebär att en enda G-C-väg inte skulle räcka till. Det innebär att om alternativ 2 inte är möjligt så skulle man behöva bredda befintliga lokalgator och anlägga G-C-väg på skogsstigar, dessutom skulle man inte fånga upp samtliga fastigheter. Intrånget på befintliga bostadsfastigheter blir då mycket större. Den sammanlagda ianspråktaga ytan för GC-vägen blir även mycket större och utbyggnadskostnaden skulle inte vara försvarbar. Dessutom skulle landskapsbilden påverkas i större omfattning.

Föreslagen dragning av gång- och cykelväg, alternativ 2

G-C-väg föreslås löpa från skolans befintliga G-C-väg, längs med Sandviksvägen, fram till den punkt där en övergång föreslås. Den sista delen av sträckan till ångbåtsbryggan föreslås en gångväg för att minska behov av markintrång och negativ påverkan på omgivande kulturmiljö, samtidigt som trafiksäkerhet tillgodoses.

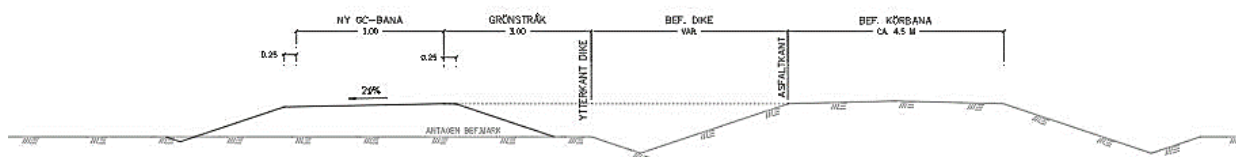
- Röd del, typsektion 1, föreslås belägen 3 meter från ytterkant vägdike. Undantag görs för trädridå som kvarstår mellan väg och cykelbana, där ökar avståndet. Röd del påverkar inte vägens funktion.
- Grön del, typsektion 2, föreslås löpa 3 – 5 meter från vägkant. Grön del påverkar vägdike utan att påverka vägens funktion.
- I blå del, typsektion 3, föreslås gång och cykelbana förläggas med kantsten vid vägkant. Blå del påverkar vägens funktion med ny dagvattenlösning.
- I lila del, typsektion 4 föreslås endast gångbana anläggas. Lila del påverkar vägens funktion med ny dagvattenlösning.



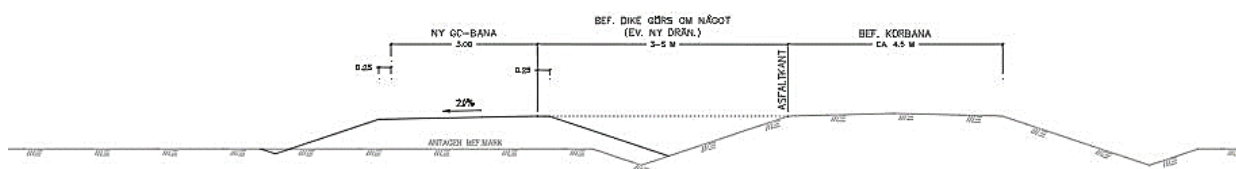
Figur 9 Föreslagen dragning av gång- och cykelväg

Typsektioner

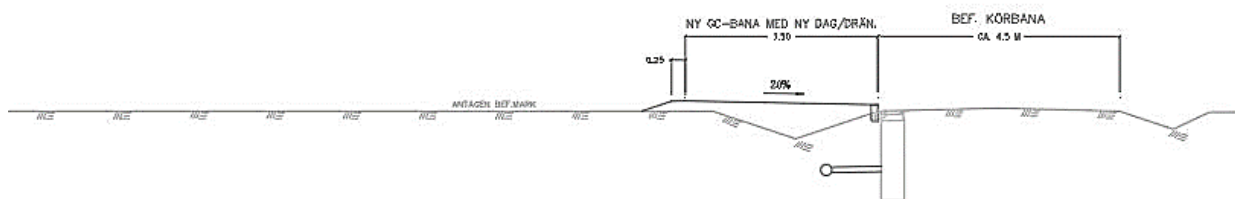
TYPSEKTION 1 – 3m FRÅN YTTERKANT VÄGDIKE



TYPSEKTION 2 – 3-5m FRÅN VÄGKANT



TYPSEKTION 3 – KANTSTEN VID VÄGKANT (GEMENSAM DAGVATTENHANTERING)



TYPSEKTION 4 – KANTSTEN VID VÄGKANT (GEMENSAM DAGVATTENHANTERING)

*Hänsynstaganden vid föreslagen utformning*

För att säkerställa att en god helhetsverkan uppnås har avvägningar gjorts vid framtagande av föreslagen sträckning för blivande G-C-väg och gångväg. Vid avvägning av behov av ny gång- och cykelbanas sträckning har hänsyn tagits till såväl kulturmiljö som natur och fornlämningar samt befintlig bristande trafiksäkerhet för gång- och cykeltrafikanter. För att minska påverkan på enskild egendom och kulturmiljö föreslås kantsten i tätbebyggt område.

Längs föreslagen sträckning av G-C-vägen finns särskilt känsliga avsnitt, se figur 10.

Längs med bebyggelseområdet i Sandviken är kulturmiljön känslig för negativ påverkan vid handelsträdgårdens infart och vid Rävlöts prästbostad finns också känslighet vad gäller landskapsbild, kulturmiljö och trafiksäkerhet.

Dragning för G-C-vägen har tagit hänsyn till känsliga miljöer genom att den följer vägens sträckning samtidigt som markintrånget föreslås minska vid dessa miljöer, se under rubrik typsektioner.

- Närmare ångbåtsbryggan föreslås en gångpassage över Sandviksvägen och efterföljande sträcka mot ångbåtsbryggan föreslås utgöras av endast en trottoar, dels för att minimera påverkan på landskapsbilden, dels för att minimera markintrång i tätbebyggt område.
- Vid Rävlöts prästbostad anses landskapsbilden främjas av att kantsten undviks men att gång- och cykelvägen förläggs närmare vägbanan. På så sätt påverkas inte befintlig stenmur. Möjligen påverkas något träd. Ersättningsfrågan för träd hanteras separat från denna handling. Säkerhet vid korsande utfart har beaktats.



Figur 10 Känsliga bebyggelsemiljöer i rosa. Sparad trädridå i grönt. Behov av samordning mellan befintlig G-C-väg och kommande G-C-väg i blått.

- Mittemot Norrlöts Handelsträdgård finns en bostadsfastighet omgiven av jordbruksmark. För att främja den lantliga karaktären men samtidigt undvika för stora markintrång föreslås avståndet från vägbanan minska även i detta läge.
- Norrlöts handelsträdgård utgör med sin verksamhet (odling, museum, antikaffär, loppis, café, minigolf mm) utgöra en målpunkt i området. Därför föreslås en övergång från gång- och cykelbanan till handelsträdgården.
- Genom att bibehålla en trädridå mellan Sandviksvägen och den blivande G-C-vägen, på Väsby 1:97, Björnfoten 1:54 och Norrlöt 1:6 anses landskapsbilden värnas samtidigt som trädridåns gynnsamma effekt mot spridning av allergener bibehålls. Trädridån har även betydelse för omhändertagande av dagvatten och för det biologiska sambandet.
- En tillgänglig ramp föreslås genom trädridån från gång- och cykelbanan till hållplatsen.
- I anslutning till rampen föreslås en viloplats med utsikt över fälten.

I vidare projektering kommer möjlighet att beså diken med lokala ängsblommor att utredas så att ekologiska samband gynnas. Därutöver finns förhoppning att upplevelsevärdet ökar om diken mellan gång- och cykelväg och åkermark besås med blommande växter. Gång och cykelväg längs Väg 140, Klintehamn-Västergarn, på Gotland har utgjort inspiration.

I vidare projektering kommer val av belysning utredas så att den belysning som uppförs anpassas till djurliv, båttrafik, trafiksäkerhet och omgivande kulturmiljö.

Trafikverket har ställt krav på att gång- och cykelvägen ska löpa 6 meter från asfaltskant men har gått med på avvikelse vid bebyggda områden. I det mest tätbebyggda området har Trafikverket medgett att gång- och cykelbanan planeras med kantsten men ställt krav på att gång och cykelbanan samt gångbanan ska löpa 10 cm. från stödremsan.

Areal ianspråktagen mark

Befintligt användningsområde mark	Ianspråktagen yta i ungefärliga kvadratmeter
Jordbruksmark	12 130
Planlagt grönområde/Park	330
Planlagt vägområde	3 380
Planlagt vägområde över oinlöst fastighet	870
Vägområde utom planlagt område	5
Befintlig C-G-väg	20
Kvartersmark/Tomt	840

Sammanvägd bedömning

Sandviksvägen har sedan länge utgjort den huvudsakliga vägen som binder samman samtliga bostadsområden varför dragning av G-C-väg längs denna anses främja såväl genhet som

orienterbarhet, användbarhet och trafiksäkerhet.

Förekomst av fornlämningar (boplatsläge) har utretts och föreslagen gång- och cykelväg anses inte påverka identifierade fornlämningar negativt.

Vid förprojektering har hänsyn tagits till omgivande kulturmiljö och landskapsbild.

I vidare projektering kommer dagvattenfrågan och markavvattning från jordbruksmark att utredas.

Ungefär 12 130 kvadratmeter jordbruksmark kommer att ianspråktas. Den ianspråktaga sträckan är ca 9 meter bred och ca 2 km. lång så effekten av ianspråktagen jordbruksmark anses vägas upp av nyttan gång och cykelvägen tillför. Framför allt anses den trafiksäkerhetshöjande åtgärden motiverad då de äldre barnen slipper åka skolskjuts och kan gå till och från skola och idrottsaktiviteter.

För planavdelningen

Anna Fredrikson