



TJÄNSTESKRIVELSE

Datum

2018-02-14

Enhörna kommunaldelsnämnd

Samhällsbyggnadskontoret

Detaljplan för Sandviken, del av Ekeby 4:1 mfl.

Diarienummer: SBN-2012-01084

Sammanfattning av ärendet

Enhörna kommunaldelsnämnd beslutade 2017-11-13 § 101 att konsekvenserna av olika planeringsalternativ och översiktliga ekonomiska kalkyler presenteras senast vid nämndsammanträde i januari 2018.

Inom utredningsområdet finns idag ca 300 fastigheter. Möjlig utveckling för Sandviken och dess närområde presenteras utifrån tre olika omfattningar, varav det andra alternativet är indelat i två underalternativ.

Samtliga alternativen innebär

- utbyggnad av allmänt VA med möjlighet att samtliga fastigheter inom utredningsområdet kan ansluta sig,
- förbättring av trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter längs Sandviksvägen,
- minsta tomtstorlek om 1200 kvm för tillkommande villatomter,
- föreslagna vägstandarder inom befintligt planområde uppnår inte kommunal standard med anledning av den känsliga kulturmiljön.

Alternativ 1 innebär en planändring med utökade byggrätter där det är lämpligt inom gällande byggnadsplan. Maximalt bostadstillskott om ca 240 bostäder. Kommunal gång- och cykelväg anläggs invid Sandviksvägen. Enskilt huvudmannaskap kvarstår i området.

Alternativ 2 innebär nya detaljplaner för hela bebyggelseområdet samt förtätning i medelstor skala. Maximalt bostadstillskott om ca 450 bostäder. Det ges två olika alternativ för huvudmannaskap för vägar och naturområden.

Alternativ 3 innebär ny Sandviksväg och exploatering på kommunal mark utöver förslag i alternativ 2. Maximalt bostadstillskott om ca 840 bostäder. De flesta gator och naturområden föreslås med kommunalt huvudmannaskap.

De föreslagna bostadstillskotten ska ses som maxalternativ. Under arbetet med samrådsförslag till detaljplaner kan antalet tillkommande bostäder komma att minska bl.a. med anledning av anpassning till kulturmiljön och fornlämningar samt dagvattenhantering.

Beslutsunderlag

I beslutunderlag ingår denna tjänsteskrivelse och följande utredningar:

- Konsekvensbeskrivning - utvecklingsalternativ för Dp Sandviken
- Trafikkonsekvenser

Diarienummer
SBN-2012-01084

- Konsekvensbeskrivning för utbyggnad av VA i Sandviken

Ekonomiska konsekvenser och finansiering

Olika finansieringsalternativ föreslås till olika planeringsalternativ. Finansiering av planarbete föreslås genom planavgifter inom planområden med många fastighetsägare och genom plankostnadsavtal mellan kommunen och exploatör/fastighetsägare där det är möjligt samt genom markanvisning kombinerad med plankostnadsavtal inom områden med kommunalt markinnehav.

I de alternativen som föreslår kommunalt huvudmannaskap har översiktliga gatukostnader enligt kommunens gatukostnadspolicy tagits fram för upprustning och nyanläggning av vägar samt för inlösen av naturmark. Kostnaderna fördelas på fastigheterna som har nytta av åtgärden.

Kontorets/Förvaltningens förslag till nämnden

Samhällsbyggnadskontoret föreslår att Enhörna kommunalnämnd beslutar om omfattning av fortsatt planarbete.

Beslutet ska skickas till

Planenheten

Projekt- och exploateringsenheten

Stadsmiljöenheten



Andreas Klingström, planchef

Planchef



Homan Gohari

Samhällsbyggnadsdirektör

Handläggare:

Paula Rönnbäck

Planarkitekt

Telefon (direkt): 08-523 049 61

E-post: paula.ronnback@sodertalje.se



Rapport | 2018-02-14

Konsekvensbeskrivning

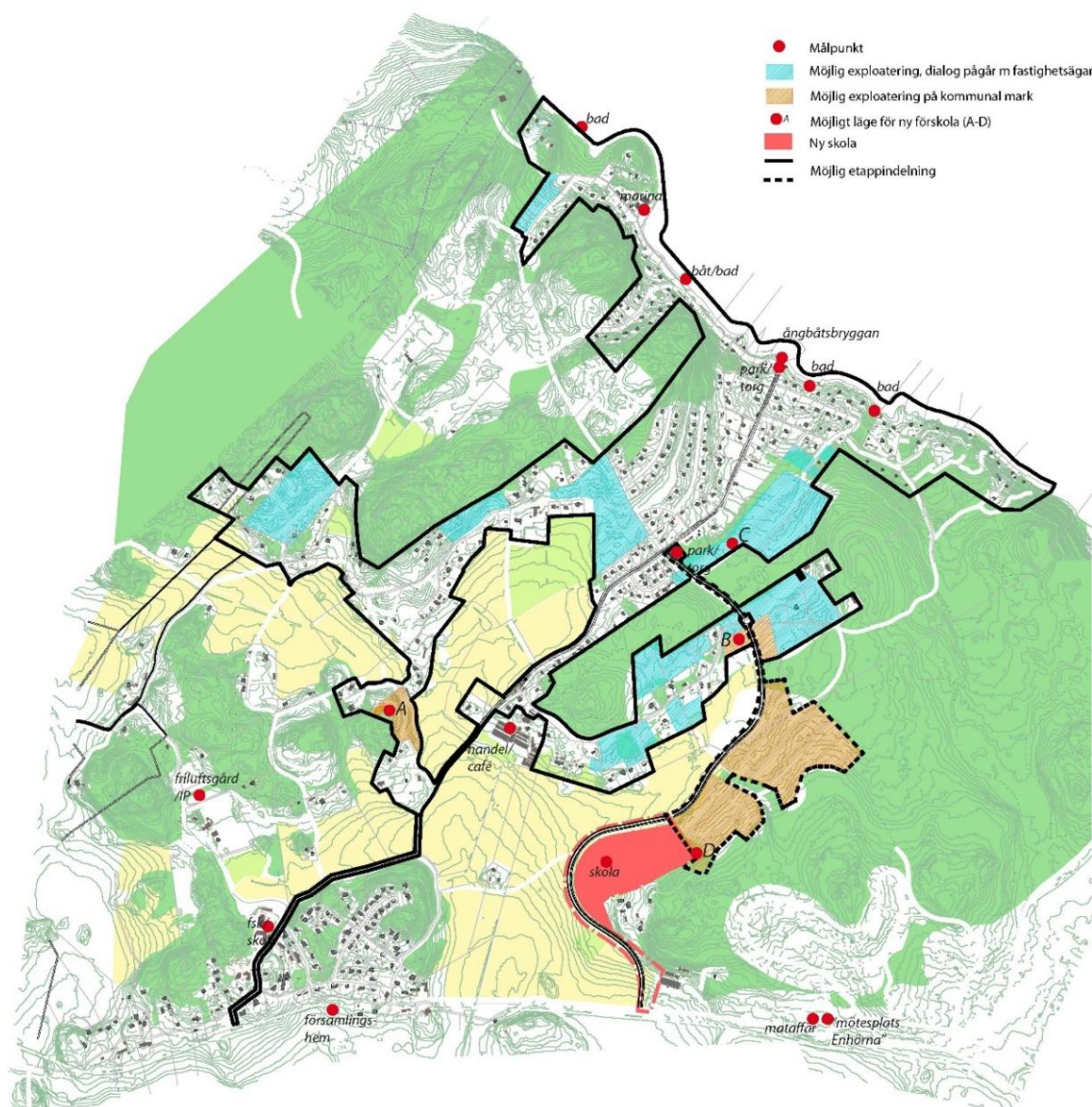
Utvecklingsalternativ för Dp Sandviken

Dnr SBN-2012-01084

Paula Rönnbäck
Planarkitekt
Planenhet
Telefon (direkt): 08-523 049 61
E-post: paula.ronnback@sodertalje.se

Sammanfattning

Utvecklingen för Sandviken och dess närområde utreds utifrån tre olika omfattningar. Alternativ 2 är indelat i två underalternativ. Alla alternativ innebär utbyggnad av allmänt VA med möjlighet att samtliga fastigheter inom utredningsområdet kan ansluta sig. Alla alternativ förbättrar trafiksituationen för oskyddade trafikanter på Sandviksvägen. Beräkningarna baseras på minsta fasthetsstorlek om 1200 kvm för villatomter.



Figur 1. Skiss för möjlig utveckling i Sandvikenområdet.

Alternativ 1 föreslår en ändring av gällande detaljplan samt tillkommande nya detaljplaner för befintliga bebyggelseområden som förväntas ingå i Telge Näts verksamhetsområde för kommunalt vatten och avlopp. I de nya detaljplanerna antas en förtätning om ca 230 bostäder på privat mark, längs befintliga vägar. Förtätningen medför även ett beräknat behov om 1st ny förskola. Längs med Sandviksvägen föreslås en kommunal gc-väg; inga övriga nya vägar tillkommer. Samtliga vägar (förutom den nya gc-vägen) förblir under dagens huvudmannaskap, vilket medför merarbete och försvårar framdragandet av kommunalt VA.

Vid ändringen av gällande plan påverkas inte strandskyddet och viss förtätning möjliggörs på idag obebyggda fastigheter. Allmän platsmark liksom enskilda vägar förblir i det här alternativet noterbart privatiserade och strandlinjen svårtillgänglig för allmänheten. Trafiksäkerheten förbättras i och med gc-vägen längs Sandviksvägen, men förblir låg i större delen av området. I detta alternativ krävs att byggnadsplanen genomförs och gamla rättigheter på grönmark upphävs, för att Mälaren ska bli mer tillgänglig för allmänheten.

Både **Alternativ 2A och 2B** innebär nya detaljplaner för det totala befintliga bebyggelseområdet samt förtätning i medelstor skala. En stor skillnad ligger i allmänhetens tillträde till Sandviken och dess strandlinje. Alternativ 2A prövar att endast Sandviksvägen samt Ångbåtsbryggans område får kommunalt huvudmannaskap. Resten av vägarna och de allmänna platserna för natur kvarstår med enskilt huvudmannaskap. I Alternativ 2B öppnas Sandviken upp och fler kan nyttja och röra sig ned till Mälaren. Alternativ 2B prövar att samtliga natur- och parkområden, Sandviksvägen samt ytterligare ett antal (ca 10 st) lokalgator i området får kommunalt huvudmannaskap. Förutom ett enklare förfarande för Telge Nät att anlägga det kommunala VA-nätet, medför kommunala vägar inne i området en ökad trafiksäkerhet, ökad framkomlighet för service- och utryckningsfordon samt ytterligare möjlighet till förtätning av privat mark. I alternativ 2A antas ca 440 tillkommande bostäder och alternativ 2B medger uppskattningsvis ca 450 st tillkommande bostäder. Samtliga tillkommande bostäder inom befintlig bebyggelse förutsätts vara av villa-, parhus- eller radhustyp. 3st nya förskolor förutsätts i Alternativ 2. I det här andra alternativet återinträder strandskyddet, vilket medför att kommunen behöver lösa in ej ianspråktagen mark inom strandskydd, vilket i de flesta fall berör obebyggda fastigheter. Skyddet av kulturmiljön kan stärkas i och med nya planer.

Alternativ 3 innebär, liksom alternativ 2, nya detaljplaner för befintliga bebyggelseområden. Dessutom möjliggörs den nya vägen från Enhörnaleden till Sandviksvägen samt exploatering av framförallt kommunal mark längs med den nya vägen. Det tredje alternativet medför ca 820 tillkommande bostäder varav ca 240 st bostäder i flerbostadshus i för det mesta två och ibland fyra våningsplan. Alternativ 3 inkluderar också 4st nya förskolor. Trafiksituationen i Sandviken förväntas bli förbättrad ytterligare i och med den nya vägen, utöver standardhöjningen av det befintliga vägnätet. I och med tillskapandet av ytterligare allmänna platser, både i parkformat och vid vattnet, presenterar det tredje alternativet den mest allmännyttiga lösningen, där boende och allmänhet ges störst möjligheter att nyttja Sandviken. Exploateringen av kommunal mark gör också Alternativ 3 till det ekonomiskt mest fördelaktiga för Södertälje kommun. För Telge Näts del är kostnaden svår att uppskatta, men Alternativ 3 medför sannolikt större omkostnader på grund av ökad belastning på befintlig infrastruktur.

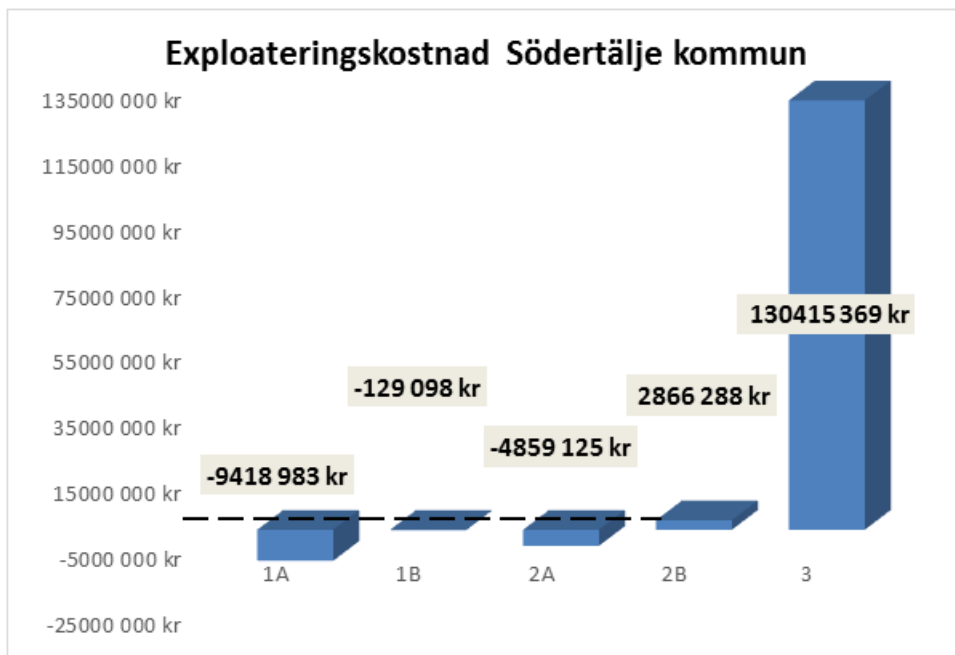
För de boende i området varierar gatukostnaden för en befintlig fastighet mellan 13-154 tkr beroende på vilket utbyggnadsalternativ som väljs. VA-taxan för anslutningspunkt till det kommunala VA-nätet ligger runt 230-300 tkr enligt dagens VA-taxa. För alternativ 3 kommer anslutningsavgifterna sannolikt inte att täcka utbyggnadskostnaderna fullt ut, vilket kommer att belasta VA-kollektivet om inte särtaxa tillämpas.

Alternativ	Exploateringskalkyl	Kommunal drift och underhåll	Gatukostnad för enskild bebyggd fastighet	Anslutningsavgift enskild villa (utan särtaxa)
Alternativ 1*	Underskott 9,4 mkr	280 tkr/år	0 kr	230-300 tkr
Alternativ 1**	Underskott 130 tkr	280 tkr/år	13 tkr befintlig 26 tkr ny	230-300 tkr
Alternativ 2A	Underskott 4,8 mkr	520 tkr/år	43 tkr befintlig 86 tkr ny	230-300 tkr
Alternativ 2B	Överskott 2,8 mkr	1,4 mkr/år	153 tkr befintlig 306 tkr ny	230-300 tkr
Alternativ 3	Överskott 130 mkr	2,3 mkr	117 tkr befintlig 234 tkr ny	230-300 tkr

Tabell 1. Sammanfattande tabell över kostnader för respektive alternativ.

*Gång-cykelväg bekostad genom kommunala medel.

**Gång-cykelväg bekostad genom gatukostnadspolicy.



Tabell 2. Exploateringskostnader för Södertälje kommun för respektive alternativ. Den streckade linjen visar nollvärdet.

Innehåll

Sammanfattning.....	2
1. INLEDNING	7
1.1. Läsanvisning.....	7
1.2. Projektdeltagare	7
2. TIDIGARE UTREDNINGAR OCH BESLUT	8
2.1. Översiktsplan för Södertälje 2013- 2030	8
2.2. Fördjupad översiktsplan för Ytterenhörna	9
2.3. Övriga planer, program och policies.....	9
2.4. Social hållbarhet	10
2.5. Tidiga dialoger	11
3. PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR.....	12
3.1. Gällande planer inom området	12
3.2. Förtätning inom redan bebyggda områden	13
3.2.1. Strandskydd	14
3.3. Huvudmannaskap för vägar och allmänna platser	14
3.3.1. Allmänhetens platser och målpunkter	15
3.3.1.1. Allmänna platser som strider mot plan	16
3.4. Vägnät och trafiksituation	16
3.5. Kulturmiljö	19
3.6. Naturmiljö.....	19
3.6.1. Jord- och skogsbruk.....	20
3.7. Kommunalt vatten- och avloppsnät	20
3.8. Kommunal service	21
3.9. Kommersiell service.....	22
4. ÖVERSIKT OLIKA ALTERNATIV.....	23
4.1. Sammanfattande skiss.....	23
4.1.1. Alternativ 1	24
4.1.2. Alternativ 2A och 2B	25
4.1.3. Alternativ 3	26
5. KONSEKVENSBESKRIVNING AV DE OLIKA ALTERNATIVEN.....	27
5.1. Generella bedömningar inför utveckling av Sandviken	27
5.2. Alternativ 1	27
5.2.1. Konsekvenser för anläggande av kommunalt vatten- och avloppsnät.....	27
5.2.2. Konsekvenser för trafikalstring och trafiksäkerhet.....	28
5.2.3. Huvudmannaskap för vägar och allmänna platser	29
5.2.4. Kulturmiljö och skydd av särskilt värdefull bebyggelse	30

5.2.5.	Enskilda intressen	30
5.3.	Alternativ 2A.....	31
5.3.1.	Konsekvenser för anläggande av kommunalt vatten- och avloppsnät.....	31
5.3.2.	Konsekvenser för trafikstring och trafiksäkerhet.....	31
5.3.3.	Huvudmannaskap för vägar och allmänna platser	32
5.3.4.	Kulturmiljö och skydd av särskilt värdefull bebyggelse	33
5.3.5.	Enskilda intressen	33
5.4.	Alternativ 2B.....	34
5.4.1.	Konsekvenser för anläggande av kommunalt vatten- och avloppsnät.....	34
5.4.2.	Konsekvenser för trafikstring och trafiksäkerhet.....	34
5.4.3.	Huvudmannaskap för vägar och allmänna platser	35
5.4.4.	Kulturmiljö och skydd av särskilt värdefull bebyggelse	36
5.4.5.	Enskilda intressen	36
5.5.	Alternativ 3	36
5.5.1.	Konsekvenser för anläggande av kommunalt vatten- och avloppsnät.....	37
5.5.2.	Konsekvenser för trafikstring och trafiksäkerhet.....	37
5.5.3.	Huvudmannaskap för vägar och allmänna platser	38
5.5.4.	Kulturmiljö och skydd av särskilt värdefull bebyggelse	40
5.5.5.	Enskilda intressen	40
6.	EKONOMISKA EFFEKTER.....	41
6.1.	Ekonomiska effekter för VA-kollektivet.....	41
6.1.1.	Kostnader för anslutning till kommunalt VA	41
6.2.	Kommunalekonomisk exploateringskalkyl	42
6.2.1.	Drift- och underhållskostnader	43
6.2.2.	Skattekraft, köpkraft och fördelning av inkomster.....	44
6.3.	Gatukostnader	45
6.4.	Planläggningskostnader och plangenomförandekostnader	46
6.5.	Potentiell värdeökning för fastigheter	47

BILAGA 1 TRAFIK-PM

BILAGA 2 KALKYL

BILAGA 3 KONSEKVENSBESKRIVNING VA

1. INLEDNING

Kommunen har enligt lagen (2000:1383) om kommunernas bostadsförsörjningsansvar skyldighet att *"...planera bostadsförsörjningen i syfte att skapa förutsättningar för alla i kommunen att leva i goda bostäder och för att främja att ändamålsenliga åtgärder för bostadsförsörjningen förbereds och genomförs"*.

Södertälje kommunfullmäktige beslutade i november 2017 att ingå avtal med Sverigeförhandlingen där kommunen åtar sig att bygga 15 300 bostäder i Södertälje tätort till år 2035. Därtill anges i kommunens Mål och budget för 2017-2019 att totalt 20 000 nya bostäder ska byggas fram till 2036.

Den 2017-11-13 uppdrog Enhörna kommunfullmäktige (EN KDN) åt Södertälje kommuns samhällsbyggnadskontor att utreda konsekvenserna av olika alternativ för utveckling i Sandviken. Behovet av en sammantagen planläggning av Sandviken grundar sig bland annat i behovet av utbyggnad av kommunalt vatten- och avloppsnät (VA) i området.

Arbetet har ägt rum under november och december 2017 och resulterat i följande sammanställda konsekvensbeskrivning av tre huvudalternativ för den fortsatta utvecklingen av området.

Planarbetet befinner sig i tidigt skede och uppgifter som lämnas i konsekvensbeskrivningen baseras på tidiga och preliminära skisser, antaganden och grovt uppskattade beräkningar.

1.1. Läsanvisning

Konsekvensbeskrivningen redovisar först tidigare ställningstaganden, planeringsförutsättningar samt genomförda dialoger för området. Därefter redovisas de tre huvudalternativen översiktligt. Konsekvenserna för varje alternativ redovisas var för sig. Planeringsförutsättningar och konsekvenser av olika alternativ redovisas tematiskt med allmänna intressen först och därefter enskilda intressen. En översikt över alternativ och konsekvenser finns i Bilaga 1.

Hela utredningen baseras på mycket tidiga antaganden. De ekonomiska effekterna som redovisas i konsekvensbeskrivningen är mycket grova uppskattningar i tidigt skede, baserade på antaganden som kommer att förändras under planarbetets fortsatta gång. I samband med vidare planläggning kan det visa sig att sakförhållanden skiljer sig från antagandena.

1.2. Projektdeltagare

Andreas Klingström, beställare, Södertälje kommun
Paula Rönnbäck, planarkitekt, Södertälje kommun
Hanna Lundevall, projektledare, WSP
Lotta Eklund, teknisk samordnare, WSP
Anna Hammarbäck, planarkitekt, Total arkitektur
Assienah Mooki Morosini, planarkitekt, Total arkitektur
Mattias Borgström, exploateringsingenjör, NAI Svefa

Martin Larsson, exploateringsingenjör, NAI Svefa
Alexine Wirén, trafikplanerare, Ramböll
Ramzi Laktena, trafik- och vägingenjör, Ramböll
Dimitry van der Nat, dagvatteningenjör, WRS
Robert Jönsson, dagvatteningenjör, WRS
Suvi Vainonpää, VA-ingenjör, Telge Nät
Rickard Cederwall, markingenjör, Telge Nät
Cecilia Weistrand, chef Planering VA och Återvinning, Telge Nät

2. TIDIGARE UTREDNINGAR OCH BESLUT

Planarbetet för Sandviken bygger vidare på tidigare utredningar, kommunala policyer och politiska beslut. Nedan redovisas några av dessa vägvisare som det tidiga planarbetet har utgått från och som samtliga alternativ grundas på.

2.1. Översiktsplan för Södertälje 2013- 2030

I Översiktsplanen (ÖP) anges att kommunen anser att det är viktigt att värna om Södertäljes karaktär med en tätort i varje kommunal. Ekeby, Tuna och Sandviken bedöms tillsammans ha förutsättningar för att utgöra tyngdpunkt/tätort i Enhörna kommunal.

”Genom att koncentrera ny bebyggelse till, eller i närheten av, dessa orter stärks deras möjligheter att tillsammans med sitt omland bidra till en hållbar utveckling i kommunen och regionen. Ambitionen är också att erbjuda fler att bo på landsbygden men att utbyggnad ska ske på ett sätt som inte försvagar landsbygdens karaktär och kvaliteter. Kommunen anser att det är den småskaliga utbyggnaden i byformationer som bäst bevarar och utvecklar landsbygdens kvaliteter och funktion. Småskalig utbyggnad med en blandning av bostäder och verksamheter är generellt ett positivt bidrag till Södertäljes landsbygd.” Framtid Södertälje, Översiktsplan 2013-2030, s.21

Viktiga funktioner och kvaliteter som ska utvecklas i tätorter är enligt ÖP:

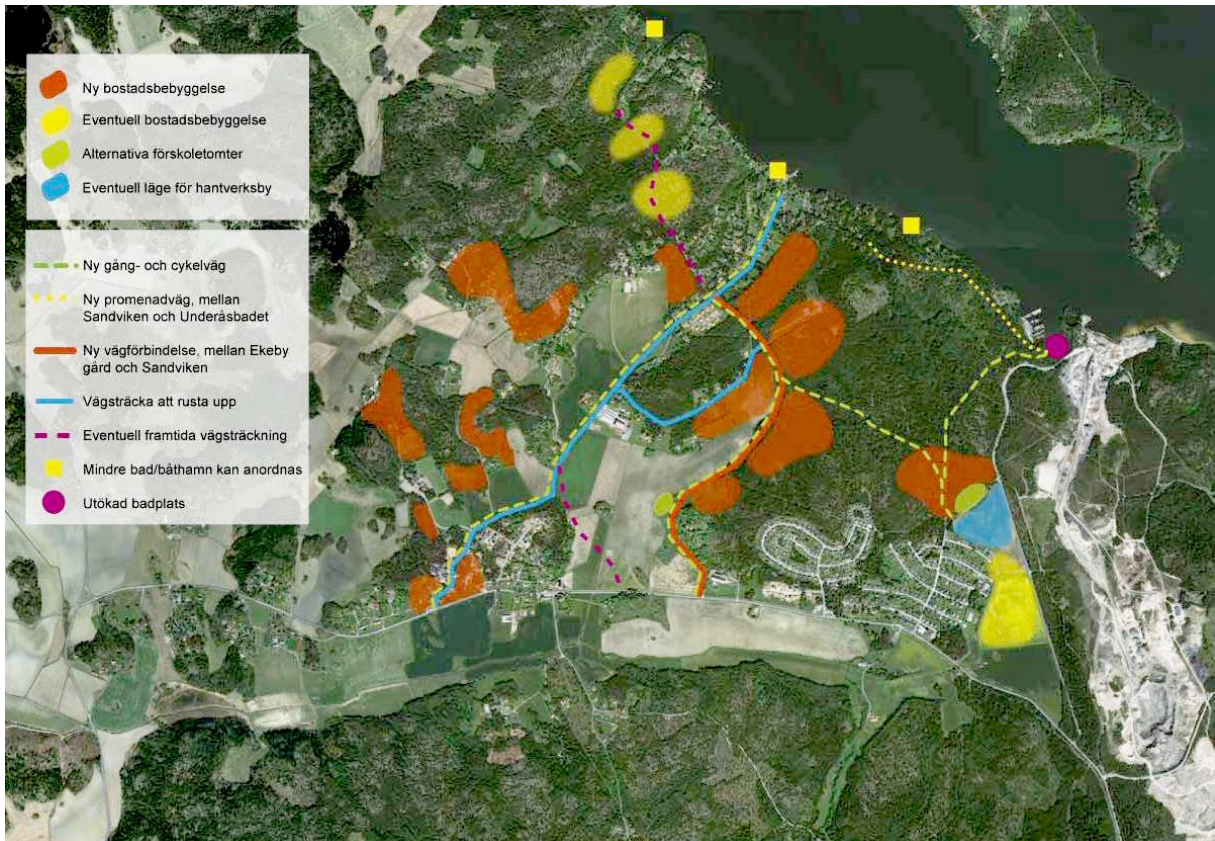
- Ett varierat bostadsutbud som också möjliggör för ungdomar och äldre att bo kvar i området.
- Tillgång till trygga och fungerande mötesplatser och andra offentliga rum, attraktiva parker och grönområden, idrottsplatser, platser för utövande och upplevelse av kultur, förskola och skola, vård och omsorgsboende, folkbibliotek, dagligvaruhandel, och café- och restaurangverksamhet.
- Ett väl fungerande och tryggt gatunät för gående. Utveckling av tyngdpunkterna ska ske utifrån platsens specifika karaktär och identitet. God tillgänglighet med kollektivtrafik till Södertälje, Stockholm och andra viktiga målpunkter i regionen skall skapas.
- Väl fungerande och trygga cykelstråk inom tyngdpunkterna.

I ÖP tas även behovet av kommunalt VA-nät upp:

”Sandviken är prioriterat i kommunens arbete med att förbättra VA-systemet och planläggning för ökade byggrätter i samband med utbyggnad av vatten och avlopp väntas komma igång under de närmsta åren.” Framtid Södertälje, Översiktsplan 2013-2030, s.47.

2.2. Fördjupad översiktsplan för Ytterenhörna

Den fördjupade översiktsplanen för Ytterenhörna (FÖP) antogs 2009. I denna fastställs dragningen för den nya vägen från Enhörnaleden till Sandviken ("Nya Sandviksvägen"), som ska ha separat gång- och cykelväg (se Figur 1). Befintliga Sandviksvägen ska enligt FÖP rustas upp och cykelväg ska dras utmed denna. Möjliga platser för ny bebyggelse anges, samt för *eventuell* ny bebyggelse. FÖP pekar ut tre möjliga platser för mindre allmän bad/båtplats. Idag är marken vid dessa platser privatägd men ska enligt gällande detaljplan nyttjas som "grönområde".



Figur 2. Bild från Fördjupad Översiktsplan för Ytterenhörna (2009).

2.3. Övriga planer, program och policys

2012 godkände EN KDN program och tillhörande programsamrådsredogörelse för detaljplaneprogram för Sandviken avseende ny väg och nyexploatering i anslutning till denna. EN KDN gav Samhällsbyggnadskontoret i uppdrag att upprätta en detaljplan för skola inklusive väg från Enhörnaleden till skolan, samt att upprätta ytterligare en detaljplan för en fortsättning på den nya vägen (vidare från skolan till Sandviken) samt nyexploatering längs med denna. Detaljplan för skola antogs 2014 av Kommunfullmäktige och är sedan dess överklagad. 2017 beslutade EN KDN att utöka planuppdraget (planområdet) att även innefatta befintlig bebyggelse i Sandviken.

VA-plan

Södertälje kommun har tagit fram ett förslag till VA-plan. Lagen (2006:412) om allmänna vattentjänster (LAV) reglerar kommunens ansvar att ordna med vattenförsörjning och avloppshantering för invånarna. Enligt riktlinjerna i kommunens VA-policy ska kommunen bedöma behovet av en allmän VA-anläggning i enlighet med LAV 6§.

"Prioritering av områden med behov av allmän VA-försörjning ska ske genom en god VA-planering i samordning med översiktsplaneringen och med hänsyn till miljö- och hälsoskyddsaspekter, befintlig VA-försörjning samt utbyggnadskostnader." VA-plan 160208, s.13

Prioriteringen har gjorts utifrån områdenas miljöpåverkan, hälsoskyddsaspekter, status på den befintliga VA-försörjningen, antalet fastboende i områdena och bestämmelser i gällande detaljplaner. Om det föreligger ett behov av en allmän anläggning enligt LAV 6§ är kommunen, oavsett möjligheterna, skyldig att inrätta verksamhetsområde för vatten och/eller avlopp och se till att behoven tillgodoses.

Sandviken är i VA-planen klassat som prioritet 1 med anledning av bebyggelsens omfattning, den ökande graden av permanentboende och svårigheten att lösa avloppsfrågan med enskilda anläggningar. Prioritering av Sandviken är också förknippad med det kommande vattenskyddsområdet för Mälaren – Södra Björkfjärden, som väntas bli fastställt under de närmaste åren enligt Länsstyrelsen¹. Södra Björkfjärden är råvattentäkt för Södertälje och har hög prioritet för regional/kommunal vattenförsörjning. Prästfjärden är dessutom utpekad som nationellt värdefullt ur natursynpunkt p.g.a. förekomst av hotade arter, skyddsvärda biotoper och ett artrikt område vad gäller fisk. Genom ett allmänt VA förväntas Mälaren avlastas från föroreningar från området.

Gatukostnadspolicy

2017-04-20 beslutade Tekniska nämnden att kommunens gatukostnadspolicy ska tillämpas i Sandviken. Policyn innebär att kostnader för utbyggnad av kommunala vägar och allmänna platser ska fördelas mellan de fastighetsägare som har nytta av anläggningarna. Gatukostnadspolicyn anger även riktlinjer för hur huvudmannaskapet inom detaljplan ska hanteras:

- Kommunen ska inte tvinga fram ett kommunalt huvudmannaskap om det finns en väl fungerande vägförening och gatorna och anläggningarna endast är till för de boende inom området. Om föreningen däremot vill ha kommunalt huvudmannaskap bör kommunen ta över.
- Huvudgator med kollektivtrafik eller som används av andra än de boende inom området ska normalt planläggas med kommunalt huvudmannaskap.

Vid nyexploatering kan i vissa fall lokalgator planläggas med enskilt huvudmannaskap om det bedöms lämpligt och omkringliggande gator har ett enskilt huvudmannaskap.

2.4. Social hållbarhet

Folkhälsomyndigheten beskriver social hållbarhet på följande sätt:

"Ett socialt hållbart samhälle är ett jämställt och jämlikt samhälle där människor lever ett gott liv med god hälsa, utan orättfärdiga skillnader. Ett samhälle med hög tolerans där människors lika värde står i centrum, vilket kräver att människor känner tillit och förtroende till varandra och är delaktiga i samhällsutvecklingen.

¹ Dricksvattenförekomster i Stockholms län, VAS-rådets rapporter nr 6 (2009)

Social hållbarhet är av avgörande betydelse för det demokratiska samhället och är helt nödvändig ur ett samhällsekonomiskt perspektiv. Ett socialt hållbart samhälle tål påfrestningar, är anpassningsbart och förändringsbenäget (resilient).”

Social hållbarhet beskrivs i Södertälje kommuns Mål och budget 2018-2020 enligt följande:

”För Södertälje kommun betyder social hållbarhet att alla invånare får sina rättigheter och behov tillgodosedda. Ett socialt hållbart samhälle är ett jämställt och jämlikt samhälle där människor lever ett gott liv med god hälsa och utan orättfärdiga skillnader. Ett samhälle med hög tolerans där människors lika värde står i centrum kräver att människor känner tillit och förtroende till varandra och är delaktiga i samhällsutvecklingen.” Mål och budget 2018-2020 för Södertälje kommun, s.13.

I Sandviken bor det idag ca 400 personer permanent och bland dessa är det en relativt jämn könsfördelning. Ca 60% av fastighetsägarna är skrivna i Enhörna, resten är folkbokförda på annan ort. Om man inkluderar alla barn och ungdomar yngre än 23 år ökar siffran som kan antas vara permanentboende till 70%.

2.5. Tidiga dialoger och tekniska utredningar

Under den tidiga fasen av planprocessen har dialoger förts med lokala verksamheter och intresseorganisationer. En inledande workshop med politiker i EN KDN genomfördes i mars 2017 och ett Öppet hus med boende i Sandviken hölls sedan i april. Vid dags datum pågår en barnkonsekvensanalys där man undersöker barns och ungdomars attityder till sin fysiska miljö.

Projektgruppen har kontaktat fastighetsägare med markinnehav större än 20 000 kvm för att diskutera önskemål och behov kring fastigheten. Flera av de fastighetsägare som projektgruppen har mött, önskar utveckla sina fastigheter med bostäder och en fortsatt dialog kring detta pågår. Ytterligare några fastighetsägare har själva kontaktat projektgruppen eller kommunen för att man önskar utveckla sina fastigheter med fler bostäder. Projektgruppen och kommunens tjänstemän har även blivit kontaktade av samfällighetsföreningar som önskar bevara nuvarande förhållanden (utöver kommunalt VA). Detta gäller också några av de större fastighetsägarna.

Följande punkter sammanfattar de önskemål som har framkommit av dialogerna:

- Tillgängliggörande av vattnet och stranden, samt fler båtplatser.
- Värna om jordbruksmark, skog och den lantliga karaktären.
- Ökad trafiksäkerhet och framkomlighet samt trygg skolväg.
- Fler aktiviteter och mötesplatser för barn och ungdom.
- Fler möjligheter till boendeutveckling och bostadskarriär.

För en mer detaljerad redovisning av medborgardialogen och dess resultat hänvisas till ”Rapport Medborgardialog Detaljplan för Sandviken m.m.”.

Under planprocessen har hittills följande utredningar tagits fram eller är under framtagande: Arkeologisk utredning; Barnkonsekvensanalys; Dagvattenutredning; Geoteknisk utredning; Naturvärdesinventering; Trafikutredning; samt VA-utredning.

Planerade utredningar/undersökningar som avvaktar planarbetets fortsatta inriktning innan de startar är följande: Bullerutredning, Geoteknisk undersökning med riskbedömning, Kulturmiljöanalys inkl. antikvarisk konsekvensanalys, ev. kulturmiljöinventering samt Miljöteknisk markundersökning.

3. PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR

Utöver kommunens styrande dokument samt dialoger med intressenter och boende i Sandviken, styrs planarbetet – i samtliga alternativ – av de lokala planförutsättningarna, så som de ser ut idag.

3.1. Gällande planer inom området

Samtliga detaljplaner inom området möjliggör bostäder. Genomförandetiden för samtliga planer har gått ut. I Tuna samhälle finns en gällande plan för bostäder (1961) och skola (2006, Vallaskolan), se Figur 2.



Figur 3. Gällande planer i området

För Sandvikens fritidshusområde gäller Byggnadsplan för Sandviken (0181K-P 852C) som vann laga kraft 1983. Större delen av planområdet är planlagt med högsta byggnadsarea om 60 kvm för huvudbyggnad samt uthus om 20 kvm för tomter där endast friliggande hus får uppföras. Inom planen finns även mindre områden för småindustri, parkering och allmän platsmark för gata och grönytor samt vattenområden där det på vissa ställen får uppföras bad- och båtbygggor. År 1996 gjordes ett tillägg till detaljplanen, vilket innebär större möjligheter att uppföra uthus.

1999 antogs en ny plan för exploatering av ett område öster om Sandviksvägen på fastigheten Väsby 1:142 (0181K-P 1284B). Största byggnadsarea är 150 kvadratmeter och minsta tomtstorlek föreslås i plan till mellan 1000-1200 kvadratmeter. Området är idag bebyggt med 16 villor för permanentboende. Planen möjliggör också tekniska anläggningar för avloppsrening, vattenverk och transformatorstation.

Detaljplan för Väsby 1:29 m.fl. (0181K-P 1283B) för bostadsändamål togs fram för område inom Sandviken som tidigare hade användning Centrumändamål. Då området nyttjades för bostäder istället för det ändamål som anges i byggnadsplanen, genomfördes en planändring år 2000 för att möjliggöra bostäder med en byggnadsarea för huvudbyggnad om 150 kvadratmeter i två våningar med uthus/garage på högst 50 kvadratmeter samt huvudbyggnad på 60 kvadratmeter för huvudbyggnad i en våning och 40 kvadratmeter för uthus/garage. En delning av fastigheterna innebär att den nya fastigheten inom område där 150 kvadratmeter tillåts endast får ha en byggnadsarea på 60 kvadratmeter för huvudbyggnad och 20 för uthus/garage

3.2. Förtätning inom redan bebyggda områden

Sandviken karaktäriseras av en mångfald av bebyggelse av fritidshuskaraktär. Idag har många fastigheter tagits i bruk för permanentboende. En stor del av planområdet omfattas av byggnadsplan från 1983 vars syfte lyder:

"Byggnadsplanens uppgift är att (...) befästa det existerande Sandvikenområdet med sin bebyggelse, sina fastigheter, vägar och tillhörande grönområden. Utöver möjlighet att bebygga ännu obebyggda tomtpatser (...) anvisas ingen mark för ny bebyggelse. Det finns flera skäl till detta. Ett är områdets höga utnyttjande i förhållande till strandtillgång och vägnät. Ett annat är att en utökad bebyggelse skulle kräva gemensamma vatten- och avloppsanläggningar som blir onormalt kostsamma. Till detta kommer att stor återhållsamhet med ny fritidsbebyggelse i denna del av Mälarens strandområde är påkallad av regeringen (...)"

Möjligheter till förtätning i området med dagens restriktioner är små. En utökning av byggrätter inom befintliga fastigheter genom ändring av byggnadsplanen kräver ett tidigt, nära samarbete med Länsstyrelsen, då gränserna för vad som kan rymmas inom en planändring inte är uppenbara.

Två ansökningar om planbesked har inkommit till kommunen under senare år. Fastigheten Vinberga 2:6 har ansökt om att uppföra 16 st. enbostadshus. EN KDN beslutade 2016-06-08 att låta Vinberga 2:6 ingå i nu aktuell detaljplan för Sandviken m.m. under förutsättning att förslaget stärks i enlighet med de principer som gäller för bebyggelse på landsbygden för att inte försvaga landsbygdens karaktär och kvaliteter. Fastigheten Björnfoten 1:54 har också ansökt om planbesked för 17 parhus och 2 enbostadshus. Samhällsbyggnadskontoret biföll ansökan 2014-09-02 och angav att fastigheten kommer att planläggas i samband med planläggningen av övrig bebyggelse i Sandviken "i nära framtid".

Två positiva förhandsbesked har lett till bygglov under senare tid. Fastigheten Brännatorp 2:6 har 2016-06-02 fått positivt förhandsbesked för bygglov för att uppföra ett enbostadshus och ett garage. Fastigheten Vinberga 1:73 har 2016-06-06 fått positivt bygglov för att uppföra ett enbostadshus.

3.2.1. Strandskydd

I Sandviken råder strandskyddet om 100 meter på land och i vattenområdet. Strandskyddet är upphävt på kvartersmark i de delar som har gällande detaljplaner, men gäller fortfarande i vattnet och på allmänplatsmark. Byggnadsförbud gäller på prickmark närmast stranden.

Strandskyddet har två syften: att långsiktigt trygga allmänhetens tillgång till strandområden och att bevara goda livsvillkor för djur- och växtliv. Strandskydd gäller vid hav, sjöar och vattendrag och inom strandskyddat område får inte åtgärder vidtas som går emot strandskyddets syften.

Strandskyddet om 100 meter återinträder på nytt när detaljplaner upphävs eller ersätts med en ny. Vid mindre ändring av en detaljplan återinträder inte strandskyddet. En förutsättning för prövning av en fråga om upphävande av eller dispens från strandskyddet inom ett område, är att det finns så kallade "särskilda skäl" vilka anges i miljöbalken 7 kap § 18c. Ett särskilt skäl är till exempel så kallad "ianspråktagen mark". I Sandviken är flertalet fastigheter inom strandskydds-zonen berörda av detta särskilda skäl.

3.3. Huvudmannaskap för vägar och allmänna platser

En viktig fråga för utvecklingen i Sandviken är vilken typ av huvudmannaskap som ska gälla för allmänna platser.

Generellt gäller att alla allmänna platser ska ha en huvudman. Huvudmannen för de allmänna platserna är ansvarig för att ställa i ordning och förvalta de allmänna platserna, till exempel bygga ut och sköta gator. Huvudmannaskapet för allmänna platser i en detaljplan kan vara antingen kommunalt eller enskilt. Enligt PBL är grundregeln att kommunen ska vara huvudman för allmänna platser. Kommunen får dock, om det finns särskilda skäl för det, i detaljplanen bestämma att huvudmannaskapet för allmän plats i stället ska vara enskilt. Av aktuella rättsfall kan följande anses vara särskilda skäl vilket skulle kunna motivera att planlägga med enskilt huvudmannaskap:

- Enhetlig förvaltning
- Avstånd till tätort
- Grad av omvandling/antal tillkommande byggrätter
- Fortsatt karaktär av fritidshusområde
- Grad av offentlig och kommersiell service
- Anläggningens karaktär, områdesanknuten eller för ett större sammanhang

Om staten är väghållare enligt väglagen för en allmän plats gäller motsvarande skyldigheter även för staten. Sandviksvägen har idag statligt väghållarskap. I projekt Rätt väghållaransvar (RÄV) har Trafikverket, Sveriges kommuner och landsting samt Riksförbundet Enskilda vägar kommit överens om hur väghållaransvaret ska förändras. Förmodligen kommer Trafikverket föreslå att Sandviksvägen överlämnas till kommunalt eller enskilt väghållarskap. Det kan vara möjligt att mindre vägar inom området utan allmänna intressen kan kvarstå som enskilda, men Sandviksvägen kan komma föreslås bli en kommunal väg.

Övriga allmänna platser och gator i området har enskilt huvudmannaskap idag. En enskild väg som uppbär statligt ekonomiskt stöd ger allmänheten rätt att köra där med motorfordon. För vägar och övriga allmänna platser med enskilt huvudmannaskap där statligt bidrag inte betalas ut, sker allmänhetens tillträde endast på allemansrättsliga villkor.

Vägar och andra platser som idag är planlagda som allmän plats, eller p.g.a. strandskyddslagstiftningen måste bli allmän plats vid ny detaljplan, eller där det av annan anledning bedöms gagna det allmänna intresset, kommer att planläggas som allmän plats.

Kommunen kan vara huvudman för en väg oavsett vilken utformning eller standard vägen har, men om Södertälje kommun blir huvudman, finns kravet att rusta upp och bredda vägarna för att säkerställa trafiksäkerhet, framkomlighet, belysning samt för att kunna sköta driften och underhållet av vägarna till en rimlig kostnad. Breddningen av befintliga vägar föreslås dock i aktuella alternativ bli mindre än för nybyggda vägar.² När kommunen är huvudman är vägen öppen för motorfordon för allmänheten.

Även då vägar och andra allmänna platser har enskilt huvudmannaskap kan kommunen med stöd av bestämmelser i detaljplanen styra utformningen av allmänna platser som blir tvingande. Kommunen ska dock inte reglera mer än nödvändigt i en detaljplan. Ansvar och kostnad för utbyggnad, drift och underhåll faller på de fastighetsägare som ingår i berörd gemensamhetsanläggning.

3.3.1. Allmänhetens platser och målpunkter

Oavsett vem som är huvudman för en allmän plats ska platsen hållas öppen för allmänheten. Sådana platser är viktiga för att alla ska kunna dra nytta av sin närmiljö och för att skapa förutsättningar för ansvarstagande och gemenskap i lokalsamhället (social hållbarhet).

Ångbåtsbryggan (Figur 4) med intilliggande grönyta samt den så kallade Fritomten är viktiga strandnära målpunkter i Sandviken.



Figur 4. Ångbåtsbryggan



Fritomten

² Rapporten utgår ifrån Rambölls förslag till minimalalternativ, se Bilaga 2.

Föreningen Sandvikens Ångbåtsbrygga äger ångbåtsbryggan samt intilliggande allmän plats och ansvarar idag för bryggans verksamhet. I föreningens stadgar framgår det att föreningen ska hålla bryggan i god skick och hålla den öppen för allmänheten.

Öster om ångbåtsbryggan finns Fritomten, som ingår i en stor väg- och grönområdesfastighet och nyttjas av kringboende i området. Under *medborgardialogen* uppgavs att Fritomten upplevs av de flesta, men inte alla, som öppen för allmänheten.

Även skogen är viktig som rekreationsområde för promenader, idrott, bär- och svampplockning såväl som jakt. Väl upptrampade stigar förbinder Sandviken med Ekeby respektive Underåsbadet. Såväl i öster (Väsby 1:49) som i väster (Vinberga 4:1 och Vinberga 2:21) finns obebyggda fastigheter där allmänheten har möjlighet att ta sig ned till vattnet. Fastigheten Vinberga 7:3 belastas med servitut för individuella rättigheter, vilket delvis begränsar allmänhetens tillgänglighet.

Björkfjärdsvägen löper längs med strandlinjen i Sandvikens nordvästra del. Här är själva strandremsan ianspråktagen av ett 10-tal bryggor och en del mindre byggnader. Skyltar och andra anordningar stänger i många fall allmänheten ute från själva stranden och bryggorna.

Vid båtvarvet (Vinberga 1:36 och 1:19) beläget i den nordvästra delen av Sandviken, finns ett 40-tal platser för småbåtar. Båtplatser finns också vid ett flertal privata bryggor. Vid den så kallade Axviken (Brännorp 1:6 och 1:8) fanns fram till 2015 stuguthyrning med gemensam badstrand och brygga. Fastigheten är idag i privat ägo.

Belägen intill Sandviksvägen finns Norrlöts handelsträdgård. Handelsträdgården bedriver förutom trädgårdsbutik även café, loppis, antikhandel, minigolf, lekstuga samt promenadstig. Fastigheten Norrlöt 1:4 där handelsträdgården finns är en jordbruks- och skogsfastighet. Under *fastighetsägardialog* har framkommit att verksamhetsutövaren önskar att verksamheten fortsätter vara icke detaljplanlagd. Fastighetens bostadsdel ingår idag i byggnadsplanen.

Övriga viktiga målpunkter och populära platser för allmänheten är Vallaskolan, Enhörna idrottsplats med friluftsgård, Ekeby med livsmedelsaffär samt "Enhörna mötesplats".

3.3.1.1. Allmänna platser som strider mot plan

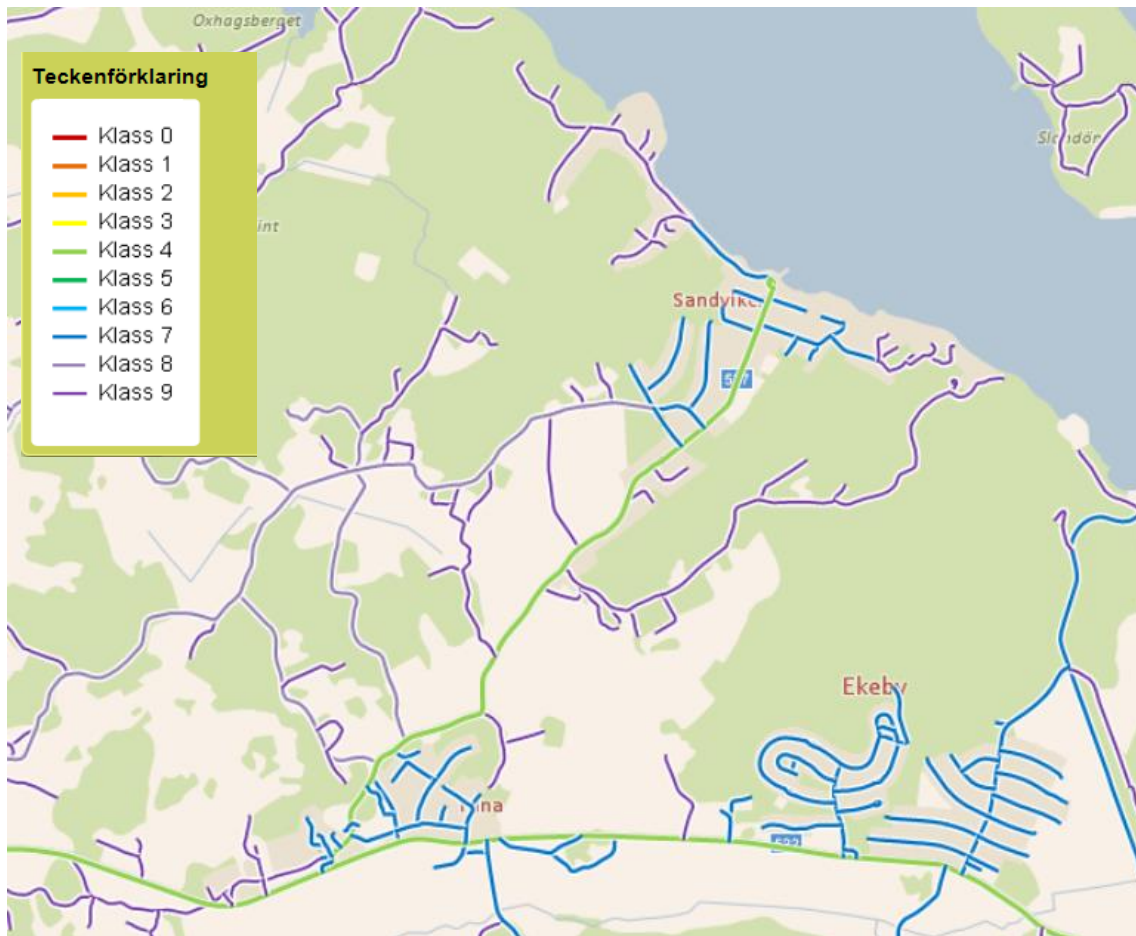
I den gällande byggnadsplanen finns flera områden för grönmark som är allmän plats. Av dessa är det bara området vid ångbåtsbryggan och Fritomten som i praktiken är tillgängliga för allmänheten. Övriga grönmarksområden är inte tillgängliga för allmänheten utan privatiserade på olika sätt. Dessa är i de flesta fall belagda med individuella rättigheter från tiden före byggnadsplanen. Dessa rättigheter har aldrig upphävts och är därför i strid med gällande byggnadsplan och ger privatpersoner rätt att nyttja delar av grönmarksområde för egen del.

Det förekommer också byggnadsverk på vissa platser som håller allmänheten utanför.

3.4. Vägnät och trafiksituation

Samtliga vägar i Sandviken ligger på allmän plats. Sandviksvägen (länsväg 527), som löper genom området från Enhörnaleden genom Tuna och vidare ut mot Mälarens strand, förvaltas av Trafikverket eftersom ångbåtsbryggan tidigare trafikerades av reguljär båttrafik. I övrigt har samtliga vägar inom Sandviken enskilt huvudmannaskap. Från Sandviksvägen utgår ett mindre vägnät med matargator från kringliggande bostadsområden (se Figur 5).

Sandviksvägen har ett körfält per riktning. En separat gång- och cykelbana löper parallellt från Enhörnaleden förbi Vallaskolan, resten av Sandviksvägen saknar gång- och cykelbana. Delar av vägen är en huvudled med hastighetsbegränsning 70 km/h. Genom tätbebyggda områden är hastighetsgränsen 50 km/h och tidsbegränsat satt till 30 km/h. Vägen avslutas med en vändslinga vid Sandvikens brygga. Enligt Trafikverkets uppgifter har Sandviksvägen funktionell vägklass 4, samma som Enhörnaleden³, med anledning av den tidigare reguljära båttrafiken. Övriga gator tillhör funktionella vägklasser 7-9.



Figur 5. Befintligt vägnät i Sandviken med funktionell vägklassificering. Vägen från Norrlöt till Furudal kallas här "Norrlötsvägen"

De så kallade matargatorna som finns inom området ger en lantlig karaktär och utgör enligt många uppskattade rekreativmöjligheter. Ingen kulturmiljöanalys har ännu gjorts i detta tidiga planskede, men de smala, grusade vägarna kan ändå ur kulturmiljösynvinkel anses bidra med ett för området starkt karaktärsdrag. Dessa matargator är dock i många fall smala och saknar belysning. Vägarna har ofta nedsatt sikt i kurvor, stundtals branta sträckningar, ojämnt underlag och trånga sektioner. Gatorna saknar också trottoarer och/eller cykelvägar. Sammantaget bidrar dessa faktorer till att standarden på dessa gator anses vara låg. Detta ska inte blandas ihop med underhållet på gatorna, något som inte har studerats i denna utredning. Trånga gator, dålig sikt och branta sträckningar kan skapa problem med framkomlighet och trafiksäkerhet.

³ Funktionell vägklass är Trafikverkets klassificering i nio nivåer baserad på hur viktig en väg är för det totala vägnätets förbindelsemöjlighet. Motorvägar tillhör klass 0 och minst viktiga vägar tillhör klass 9.

Längs Enhörnaleden (väg 522) trafikerar buss 787 året om sträckan mellan Överenhörna kyrka och Södertälje centrum med halvtimmestrafik. Närmaste hållplats för Sandviksborna är Tuna. Under sommarmånaderna trafikerar busslinje 787 även Sandvikens brygga med glesare trafik då passagerarbåtar trafikerar ångbåtsbryggan. Båtturerna trafikerar av ca 600 passagerare per år. Ångbåtsbryggan och båtarna drivs av ideella föreningar och ingår inte i SLL:s färjetrafik.

De senaste mätningarna med trafikmängder på Sandviksvägen visar 910 fordon i medeldygnstrafik norr om Vallaskolan och 710 fordon vid Norrlöt. Medelhastigheten på Sandviksvägen i dessa mätpunkter var c:a 50 km/h. Avsaknaden av gång- och cykelvägar gör att oskyddade trafikanter rör sig i blandtrafik. På gator där hastigheterna understiger 30 km/h anses detta inte vara ett problem. Det bör dock finnas god belysning för synliggörandet av de oskyddade trafikanterna. Där hastigheterna överstiger 30 km/h, vilket är fallet längs med Sandviksvägen, ska inte oskyddade trafikanter röra sig i blandtrafik då detta utgör en trafiksäkerhetsrisk. Sandviksvägen utgör på grund av detta en barriär för gång- och cykeltrafikanterna som önskar röra sig mellan olika målpunkter inom området, såsom skolan i Tuna, badplatserna vid Mälarens strand o.s.v.

Sandviksvägen har i dagsläget endast cykelbana i den södra delen, vid Vallaskolan. Cykling i blandtrafik rekommenderas endast för hastigheter upp till 30 km/h vilket gör Sandviksvägen olämplig som cykelväg. Det finns ingen koppling mellan bebyggelseområdena norr om Tuna med cykelvägen vid väg 522, vilket försvårar cykelpendling till Ekeby och Södertälje. Att inte bygga ut Sandviksvägen med ytterligare cykelvägar eller med sänkningar av hastigheterna till 30 km/h gör det osäkert för cyklister att nå lokala respektive externa målpunkter. Detta påverkar även barn i stor utsträckning vars fria rörlighet begränsas på grund av ett större bilberoende.

För alla utvecklingsalternativ gäller att Enhörnaleden är väl utformad för tillkommande belastning oavsett vilket utvecklingsalternativ som väljs.

Om skolan vid Ekeby gård uppförs ställer detta högre krav på rörelsemöjligheterna för oskyddade trafikanter och kollektivtrafik inom hela området Sandviken och Tuna. Skolan kommer att utgöra en tydlig målpunkt för områdets yngre befolkning och väg- och gatunätets utformning kommer att påverka elevernas förutsättningar att själva resa till och från skolan.

Enligt Trafikförvaltningen (Stockholms läns landstings trafikförvaltning) beror behovet av en ny busslinje dels på busslinjens geografiska utformning och dels på vilken storlek som finns på resenärsunderlaget. Längs med Sandviksvägen finns idag ingen möjlighet till vändning av bussen, varför denna behöver trafikera hela Sandviksvägen med vändning vid Ångbåtsbryggan. Då dagens busslinje via Sandviken går till Ytterenhörna kommer en utbyggd linje med rundslinga eller säckväg i Sandviken påverka resterande delar av linjen. Detta försvårar ytterligare möjligheterna till utbyggnad av kollektivtrafik inom Sandviken. För att motivera trafik året runt krävs ett ökat resenärsunderlag samt att Sandviksvägens standard höjs.

3.5. **Kulturmiljö**

I Södertälje kommuns inventering av kulturmiljöer i Södertälje kommun, Ytterenhörna och Överenhörna socknar pekas Sandviken ut som kärnområde för kulturhistoriska värden. För de utpekade delarna gäller bl.a. att ”Byggnader som är särskilt värdefulla från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt eller ingår i ett bebyggelseområde av denna karaktär ska PBL 3:12 tillämpas.”⁴

Delar av det aktuella området samt övriga Ytterenhörna är av riksintresse för kulturmiljövård. Det betyder att särskild hänsyn ska tas till den kulturhistoriska miljön och landskapsbilden. Vid förslag till åtgärder ska dessa prövas med hänsyn till kulturmiljön och de värdebärande delarna i riksintressets motivering. Ny bebyggelse ska placeras i traditionella bebyggelselagen d.v.s. i randzonen mellan åker och skog samt i skogslandskapet.

Sandviken och dess närområde utgörs av ett odlingslandskap rikt på fornlämningar med ålderdomliga byar och äldre vägsystem. Förutom äldre fornlämningar i form av stensättningar, kolanläggningar, röjningsrösen mm. finns inom planområdet en tegelbrukslämning, bestående av 1 husgrund med kvarstående skorsten samt tre kvarstående hus. Lämningen är från början av 1900-talet. Då området är rikt på fornlämningar kan *samtliga* utvecklingsalternativ riskera att komma i konflikt med fornlämningar i olika grad.

Från tidigt 1900-tal till mitten av förra seklet fanns ett tiotal trädgårdsmästerier i Ytterenhörna; inom området pågår idag verksamhet på Norrlöts handelsträdgård.

Alla vägar i området förutom Sandviksvägen är slingrande grusvägar och Sandviken karaktäriseras av en mångfald av bebyggelse av fritidskaraktär med tydliga årsringar. Den tidiga bebyggelsen uppfördes i anslutning till ångbåtsbryggans tillkomst under 1870-talet då även tegelbruk fanns i området. Längs vattnet i norra delen av området samt i Axviken dominerar en typisk småskalig fritidshusbebyggelse från 1930-talet och 1900-talets mitt. Den södra delen av Sandviken domineras av något större fritidshus från 1950-talet och framåt.

Varvsverksamheten på det så kallade båtvarvet påbörjades 1905 med båtbyggeri och har under en kort period även innefattat cafénäring. Idag består verksamheten av småbåtshamn och vinterförvaring.

3.6. **Naturmiljö**

Det aktuella området karaktäriseras av tätt skogslandskap i öster och väster samt öppet centralt jordbrukslandskap. Områden i anslutning till Mälaren ligger högre än övriga området och sluttar kraftigt mot Mälaren. I områdets östra del finns Ekebyskogen som fungerar som rekreationsområde för boende inom och i anslutning till Sandviken. En naturinventering för Ekebyskogen (2007) visar på fem nyckelbiotoper och ytterligare fem områden med höga naturvärden i anslutning till planområdet. Tre av nyckelbiotoperna är ovanliga och har ett högt skyddsvärde. Även alléer omfattas av biotopskydd enligt 7 kap. 11§ i miljöbalken. För att en allé ska omfattas av biotopskyddsbestämmelserna räcker det med fem lövträd planterade i en enkel eller dubbel rad.

⁴ PBL 3:12. Byggnader, som är särskilt värdefulla från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt eller som ingår i ett bebyggelseområde av denna karaktär, får inte förvanskas.

Mälaren med öar och strandområden är av *riksintresse med hänsyn till samlade natur- och kulturvärden*. Turismens och friluftslivets intressen ska särskilt beaktas vid olika typer av exploateringar.

Recipienterna i Mälaren är ytvattenförekomster enligt EU:s ramdirektiv för vatten och har av Havs- och Vattenmyndigheten (HAV) bedömts ha god ekologisk status. Enligt fastställd miljökvalitetsnorm får den goda ekologiska statusen inte försämrats, risk att försämring ändå inträffar till år 2021 bedöms dock finnas enligt HAV. Från Sandviken sker utsläpp av avloppsvatten ut i Mälaren som är kommande vattenskyddsområde för allmän vattenförsörjning. Vid utbyggnad av VA-systemet införs åtgärder för *lokalt omhändertagande av dagvatten* (LOD) som ska säkerställa att recipientens ekologiska och kemiska status inte försämrats. LOD-åtgärder kan även ge synergieffekter, t.ex. att antalet habitat (växt- och djurliv) ökar.

För alla utvecklingsalternativ gäller målsättning att inga förändringar för befintliga alléer eller konflikter med nyckelbiotoper kommer att uppstå. För exploateringsområden på privat mark gäller att naturmark tas i anspråk för bebyggelse.

Vid utbyggnad av det allmänna VA-systemet bedöms den negativa påverkan på Mälarens vattenkvalitet minska.

3.6.1. Jord- och skogsbruk

Åkermarken i Sverige är klassad efter en 10-gradig skala och beror av markens bördighet. Den högsta klassningen i länet är 5 och i Sverige 10. Åkermarken i det aktuella området varierar mellan klass 3 och 4.

Enligt 3 kap. 4 § andra stycket miljöbalken, får brukningsvärd jordbruksmark tas i anspråk för bebyggelse endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk.

Enligt miljö- och klimatprogrammet för Södertälje kommun 2018 – 2021 är jordbruksmarken en värdefull resurs som är skyddad för exploatering.

Till området anslutande skogsmarker är privata med aktivt skogsbruk för bl.a. flisning. Skogen används flitigt för rekreation och jakt. Om man låter skogsområden omringas av bebyggelse kan dessa riskera att p.g.a. kringliggande bebyggelse anses vara rekreationsskog. Detta innebär att restriktioner kan komma att åläggas förvaltning och slutavverkning av skogen. Traktorövergång krävs för skogsmaskiner mellan skiften, exempelvis som en följd av eventuell ny vägdragning från Sandviksvägen ned till Enhörnaleden.

3.7. Kommunalt vatten- och avloppsnät

Telge Nät har i sin konsekvensbedömning angett följande.

I Sandviken finns i dagsläget inget kommunalt VA-nät. Dagens vatten- och avloppsförsörjning i Sandvikenområdet sker med enskilda anläggningar. Många avloppsanläggningar är gamla och har inte uppgraderats till den standard som krävs för permanentboende. Ungefär hälften av avloppsanläggningarna är bristfälliga.

Markens höga genomsläpplighet kontra den stora mängden fastigheter med egna avloppsanläggningar och dricksvattenbrunnar ställer till problem inom området. På grund av markegenskaper och sluttande terräng behövs i vissa fall långa skyddsavstånd mellan dricksvattenbrunnar och avloppsanläggningar. Dessa avstånd kan vara svåra att åstadkomma inom ett så pass tätbebyggt område. Nu gällande plan är av äldre karaktär och säkerställer inte att samordnade lösningar för vatten och avlopp kan uppföras i Sandviken. Sandviken ligger inom det planerade vattenskyddsområdet för Södra Mälaren och kommer sannolikt att omfattas av restriktioner i framtiden gällande avloppslösningarna i området. Dricksvattenförsörjningen sker med enskilda vattenbrunnar och gemensamhetsanläggningar. En del fastigheter har sommarvatten från Mälaren. Det finns få uppgifter om dricksvattenkvaliteten i området.

VA-frågan i Sandviken måste ordnas i ett större sammanhang enligt Lagen om allmänna vattentjänster (LAV) 6§. VA-försörjningen har inte bedömts kunna ordnas på ett hållbart sätt på de enskilda tomterna utan att inskränka på skyddet för människors hälsa och miljön. Från Sandviken sker idag utsläpp av avloppsvatten till kommande vattenskyddsområde för allmän vattenförsörjning.

Kommunalt VA finns idag framdraget till Tuna och Ekeby. Ledningsnätet kommer att försörja hela det bebyggda området i Sandviken.

För alla utvecklingsalternativ gäller att kommunalt vatten och avlopp kommer att anläggas i området och varje fastighet får en anslutningspunkt. Om den sammanlagda mängden nya hushåll som möjliggörs då detaljplanen vinner laga kraft överstiger 600 st. måste en ny kapacitetsutredning göras för ledningssystemet mellan Södertälje och Ekeby.

I en undersökning från 2003 konstaterades att det i pumpstationen i Ekeby fanns kapacitet att ansluta ungefär 300 hushåll utöver de som redan är anslutna. För en anslutning av 600 nya hushåll konstaterades att flödesutjämnande åtgärder krävdes. Ett förslag var att bassängerna i det gamla Ekeby skulle kunna tas i bruk. Alla alternativ innebär – såvitt känt i detta tidiga skede – att utbyggnaden kräver flödesutjämnning och kapacitetshöjning av befintlig pumpstation och att en ny pumpstation behöver byggas.

Det lokala ledningsnätet i Sandviken föreslås bli utbyggt med LTA-teknik (lätt tryckavloppssystem).

Det finns rikligt med fornlämningar inom och i närheten av Sandviken vilka kan påverka placering av VA-utbyggnaden.

3.8. Kommunal service

Idag finns en förskola i Tuna och en i Ekeby. Skolkapaciteten behöver öka i området och en detaljplan för ny skola vid Ekeby gård har antagits av EN KDN och befinner sig för närvarande i en överklagandeprocess. EN KDN har också beslutat om en ny lokaliseringsutredning för skolan.

För alla utvecklingsalternativ gäller att skolan i princip kan lokaliseras antingen vid Vallaskolan eller vid Ekeby gård. De olika alternativen ställer dock olika krav på vägnätet för att en bra rörelsestruktur ska uppnås, vilket förklaras under respektive alternativ. I alla utvecklingsalternativ förutsätts att Vallaskolan förblir någon form av målpunkt. Vid nytillskott av bostäder ökar behovet av förskolor. Bostäder eller omsorg för äldre samt specialboende utreds i området.

3.9. *Kommersiell service*

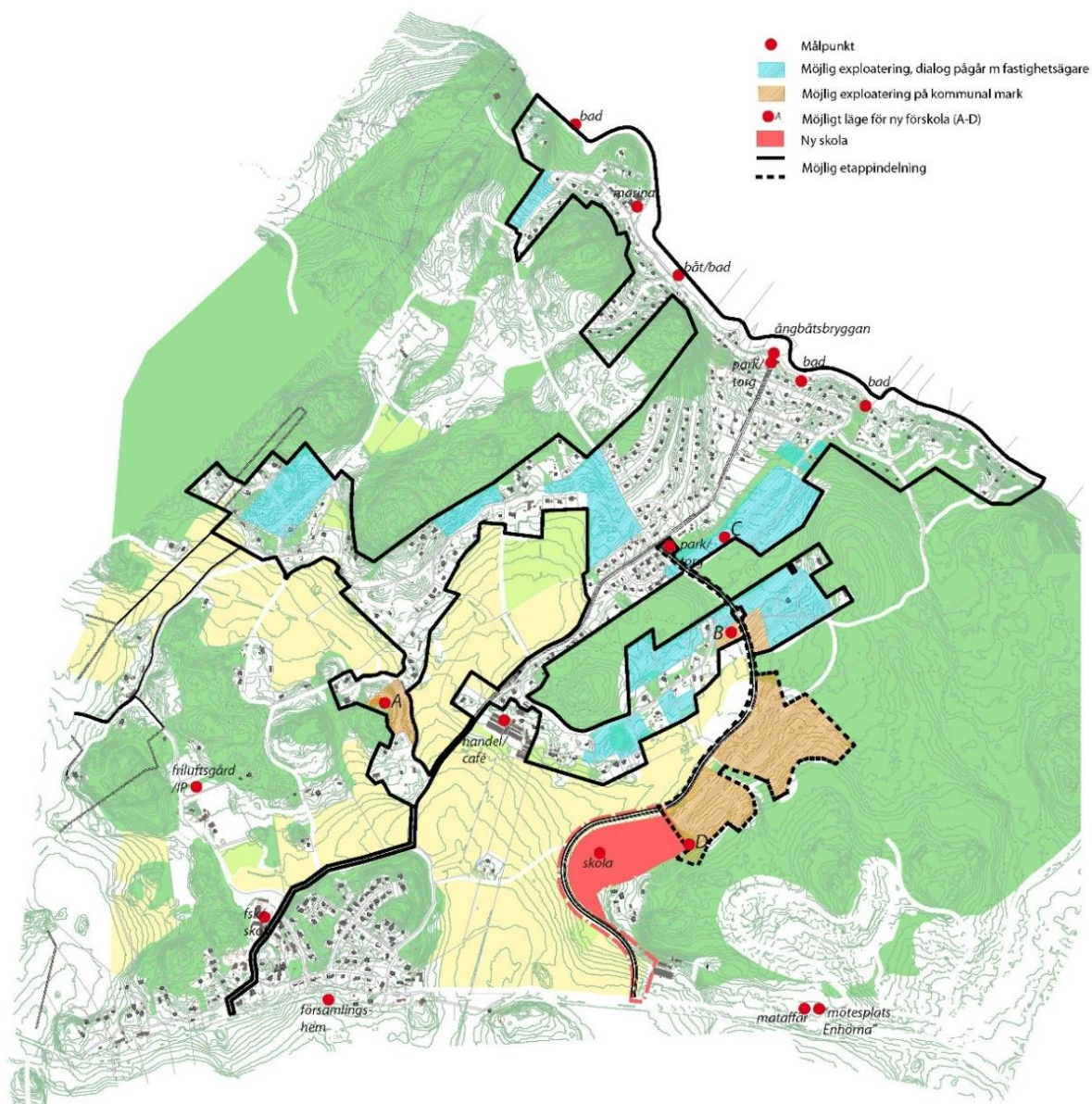
Norrlöts handelsträdgård bedriver förutom trädgårdsbutiken även café, loppis, antikhandel, minigolf, lekstuga samt promenadstig. I Ekeby finns en pizzeria. Tidigare bedrevs ett sommarcafé vid båtvarvet som var uppskattat av boende och andra, detta har lagts ned bland annat på grund av den ökade trafikbelastningen på Björkfjärdsvägen. I Ekeby finns en livsmedelsbutik.

4. ÖVERSIKT OLIKA ALTERNATIV

Under följande rubriker presenteras övergripande de tre huvudalternativ till det fortsatta planarbetet för Sandvikens utveckling. För Alternativ 2 finns två underalternativ; 2A och 2B.

4.1. Sammanfattande skiss

Under planprocessen har en skiss tagits fram för möjlig utveckling av Sandvikenområdet (Figur 1 och Figur 6). I bilden nedan syns möjliga målpunkter, möjliga exploateringsområden, vägar, ny förskola och skola samt möjlig etappindelning. De olika alternativen för utveckling som redovisas i denna konsekvensbeskrivning utgår från skissen i olika grad.



Figur6. Skiss för möjlig utveckling i Sandvikenområdet.

Samtliga alternativ skapar förutsättningar för ökad trafiksäkerhet på Sandviksvägen och för framdragandet av allmänt VA.

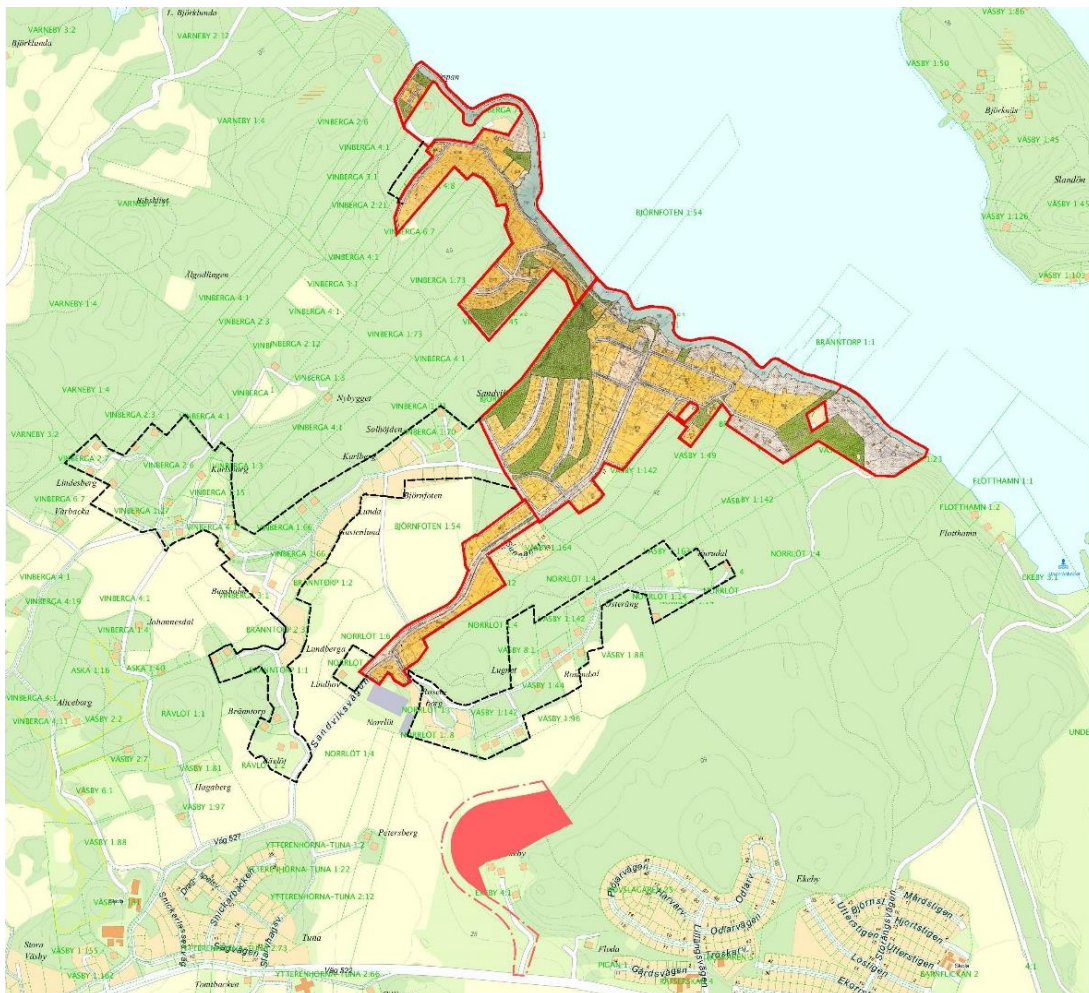
För avstyckning av fastigheter utanför exploateringsområden är utgångspunkten att minsta tillåtna tomtstorlek är ca 1200 kvm. Om denna minsta tomtstorlek används som huvudregel kan man anta att särskilt känslig kulturmiljö kommer att undantas för att behålla större tomter.

Antal möjliga tillkommande fastigheter som redovisas i de olika alternativen bygger på att flerbostadshus i 2 våningar kan uppföras i exploateringsområden öster om Sandviksvägen, blandat med radhus, parhus och enbostadshus. I övriga exploateringsområden föreslås radhus, parhus och enbostadshus. I skissen förutsätts att den nya skolan byggs vid Ekeby Gård.

4.1.1. Alternativ 1

Alternativet föreslår en ändring av gällande detaljplan samt tillkommande nya detaljplaner för befintliga bebyggelseområden. Till detta kommer också en gc-väg längs med Sandviksvägen.

Inom gällande detaljplan, se röd avgränsningslinje i Figur 7, föreslås ändring⁵ av planbestämmelser. Planändringen syftar till att möjliggöra anläggning av allmänt VA samt skapa möjlighet för permanentbosättning genom utökade byggrätter inom befintliga fastigheter.



Figur 7. Alternativ 1. Gällande plan inom röd linje, nya områden som kan detaljplaneläggas inom svart linje. I söder syns område för ny detaljplan för ny skola som antagits (rödfärgat).

⁵ En ändring av en detaljplan kan användas för att anpassa planen till nya förhållanden och hålla den aktuell utan att genomföra hela den lämplighetsbedömning som görs vid upprättandet av en ny plan. Det finns i lagen ingen uttalad gräns för vad som kan göras inom ramen för ändring. Ändringen ska dock uppfylla plan- och bygglagens, PBL, krav på tydlighet och rymmas inom syftet för den ursprungliga detaljplanen. Det är kommunen som avgör om det är lämpligt att använda sig av ändring av detaljplan i ett enskilt fall.

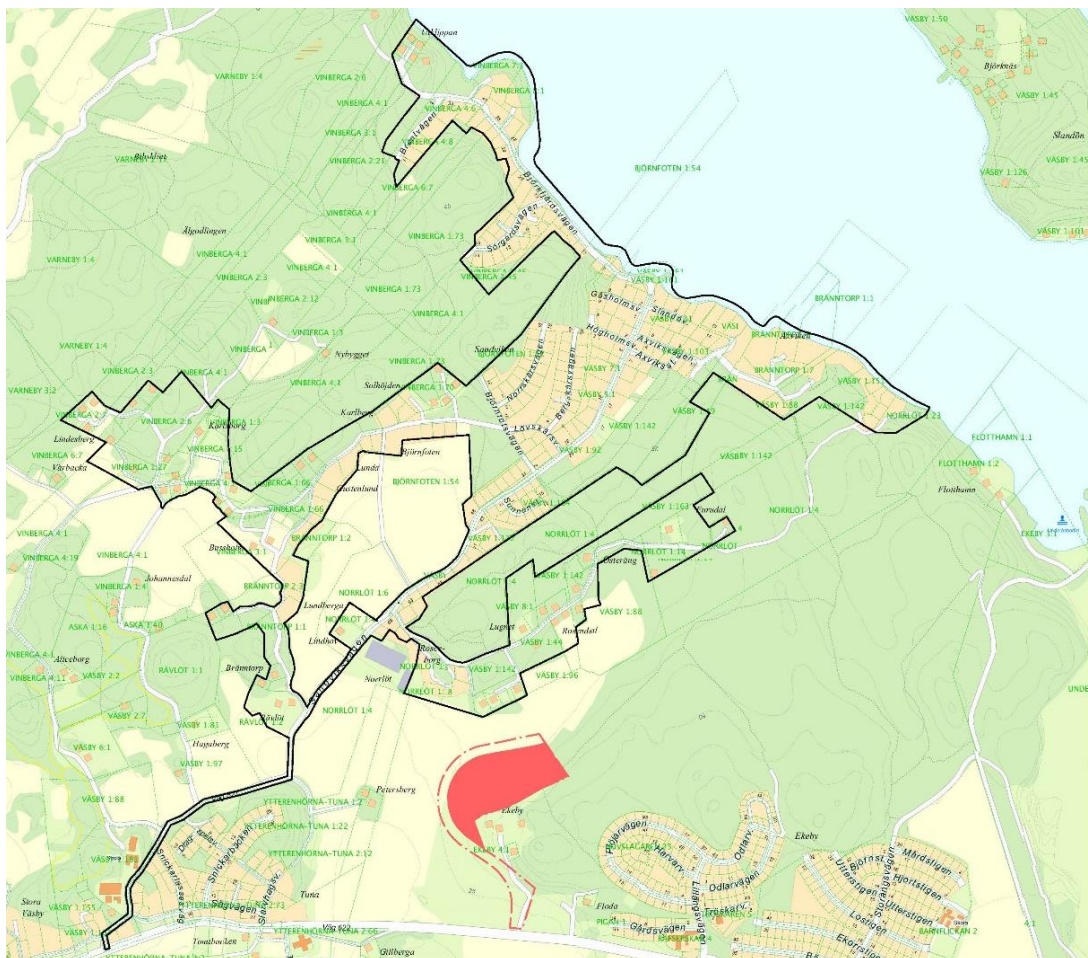
Med svart avgränsningslinje illustreras områden där nya detaljplaner tas fram för fastigheter som ligger utanför gällande plan och där allmänt VA-system ska anläggas. De nya detaljplanerna möjliggör avstyckningar samt fler och ökade byggrätter längs med befintliga vägar. Inga nya vägar tillskapas.

För samtliga vägar och allmänna platser, utom Sandviksvägen, består/prövas enskilt huvudmannaskap. Detta medför dock vissa svårigheter, dels på grund av att lång tid har gått sedan den gällande detaljplanen bildades, dels då ett enskilt huvudmannaskap kräver en fungerande samfällighetsförening som förvaltar de gemensamma ytorna.

4.1.2. Alternativ 2A och 2B

Alternativ 2A och 2B innebär nya detaljplaner för befintliga bebyggelseområden samt mindre exploateringsområden. Alternativ 2A innebär att pröva att Sandviksvägen samt Ångbåtsbryggans område får kommunalt huvudmannaskap. Resten av vägarna och de allmänna platserna för natur kvarstår med enskilt huvudmannaskap. Alternativ 2B innebär att pröva att Sandviksvägen samt ytterligare ett antal lokalgator i området får kommunalt huvudmannaskap, liksom samtliga natur- och parkområden.

Inom område med svart avgränsningslinje, se Figur 8, tas en ny detaljplan fram som möjliggör avstyckningar, fler och ökade byggrätter samt ett kommunalt övertagande av Sandviksvägen.



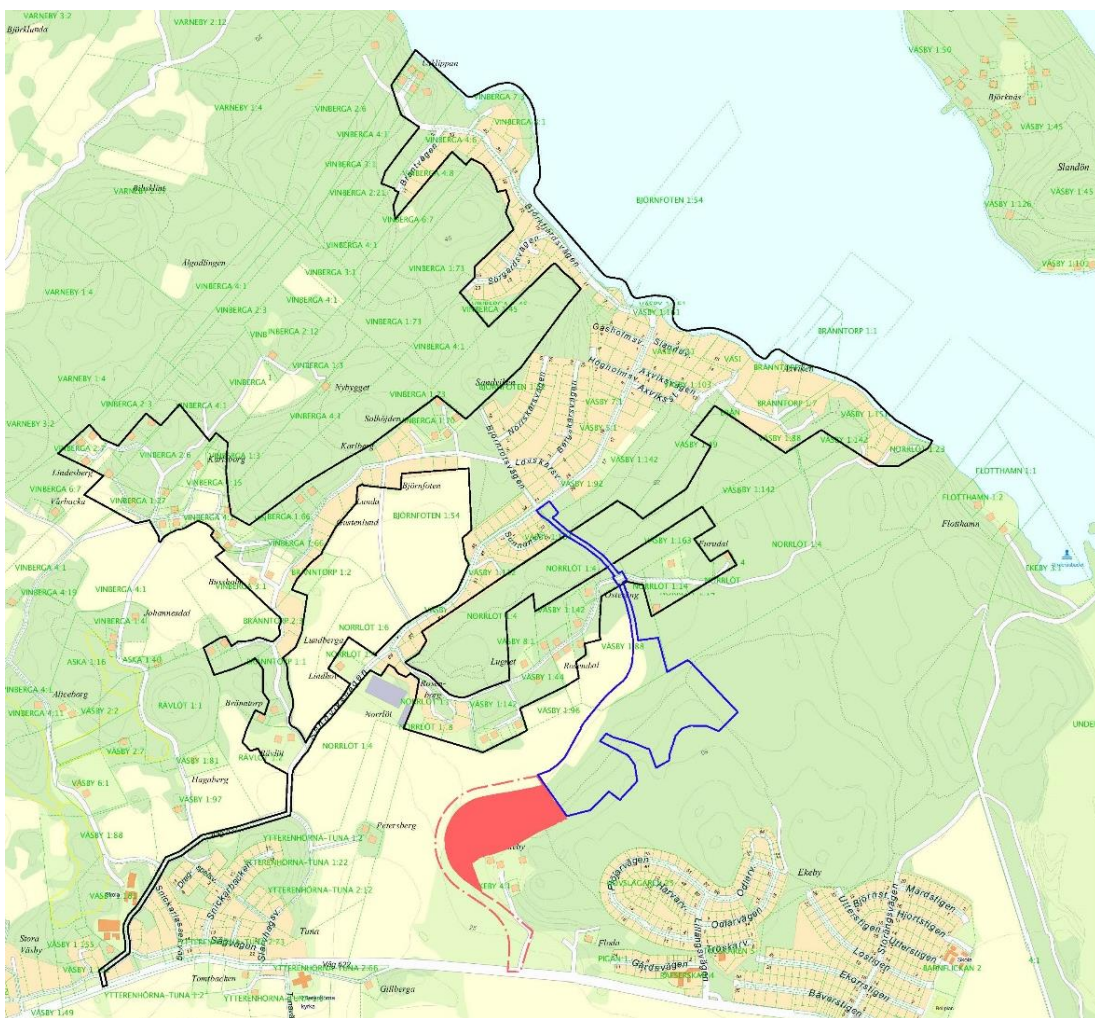
Figur 8. Alternativ 2A och 2B. Ny detaljplan tas fram för område inom svart avgränsningslinje. I söder syns område för ny detaljplan för ny skola som antagits (rödfärgat).

4.1.3. Alternativ 3

Det tredje alternativet innebär nya detaljplaner för befintliga bebyggelseområden; ny väg från Enhörnaleden samt exploatering av kommunal och privat mark.

Inom område med svart avgränsningslinje, se Figur 9, tas en ny detaljplan fram som möjliggör avstyckningar, fler och ökade byggrätter samt kommunalt övertagande av Sandviksvägen och andra huvudvägar. Inom område med blå avgränsningslinje tas en ny detaljplan fram som möjliggör dragning av ny väg från Enhörnaleden till Sandviken (Nya Sandviksvägen) samt nya bostäder på kommunalägd mark längs med den nya vägdragningen.

Båda områdena kan omfattas av en och samma detaljplan t.o.m. plansamråd för att sedan antingen delas i två eller flera olika detaljplaner eller hållas ihop i en enda.



Figur 9. Alternativ 3. Ny detaljplan tas fram för område inom svart avgränsningslinje samt för område med blå avgränsningslinje. I söder syns område för ny detaljplan för ny skola som antagits i EKN (rödfärgat).

5. KONSEKVENSBESKRIVNING AV DE OLIKA ALTERNATIVEN

Nedan redovisas de konsekvenser som projektgruppen prognostiserar utifrån de alternativ som presenterats ovan. Ekonomiska konsekvenser redovisas sist i detta avsnitt.

5.1. *Generella bedömningar inför utveckling av Sandviken*

I samtliga alternativ kommer VA-ledningarna hänvisas till befintliga gator, vilket ger en naturlig möjlighet till förtätning. Om den sammanlagda mängden nya hushåll överstiger 600 st. måste en ny kapacitetsutredning för VA-nätet göras för ledningssystemet mellan Södertälje och Ekeby.

Om en ny skola uppförs vid Ekeby Gård, utan att nya Sandviksvägen vägen anläggs (vilket är fallet i Alternativ 1, 2A, respektive 2B), innebär det ett större avstånd mellan Sandviken och skolan än idag. Detta minskar förutsättningarna för gång- och cykeltrafik till och från skolan. Biltrafiken, med hämtningar och lämningar, kommer då snarare att belasta korsningen mellan väg 522 och väganslutningen till den nya skolan.

Hur kollektivtrafiken ska anläggas om en ny skola byggs vid Ekeby Gård diskuteras tillsammans med trafikförvaltningen. En möjlighet är att anlägga en busshållplats vid Ekeby Gård, norr om Enhörnaleden, vilket anges i planbeskrivningen för den nya skolan (som är överklagad). Förutsättningar för ökad turtäthet och/eller längre säsong hos kollektivtrafiken förbättras i och med utvecklingen av Sandviken, men troligtvis inte tillräckligt för att tillskapa året runt-trafik med buss.

5.2. *Alternativ 1*

Gällande detaljplan kvarstår och nya detaljplaner tillkommer

Redogörelsen av konsekvenser av alternativ 1 (Figur 7) baseras på antagandet av ett maximalt bostadstillskott om ca 236 bostäder, varav 10 bostäder tillskapas genom att bebygga de obebyggda fastigheterna i gällande plan och 226 bostäder inom nya detaljplaner längs vägar där VA-nät planeras. Av dessa utgörs 155 st. av friliggande villor, 32 st. parhus, samt 49 st. radhus. Alternativ 1 innebär antingen en ny eller utbyggd skola. Behov av en ny förskola antas uppstå vilken föreslås bli förlagd på kommunal mark läge A, se Figur 6. Inget tillskott av äldreomsorgsboende antas uppstå.

5.2.1. *Konsekvenser för anläggande av kommunalt vatten- och avloppsnät*

Överföringsledningen till Sandviken kommer sannolikt att dras i åkermarken från Ekeby.

För områden som ligger inom gällande plan finns ingen mark reserverad för underjordiska ledningar (u-område). Ur produktions-/anläggningssynvinkel går det att bygga ut ledningsnät utan u-områden, men då erfordras avtal om upplåtelse av mark för ledningar alternativt inrättande av ledningsrätter genom Lantmäteriet. Om ledningsrätten inte motverkar detaljplanens syfte och inte heller innebär någon betydande inskränkning för den enskilda fastigheten, kan ledningsrätt inrättas i kvartersmark utan u-område. Inom allmän platsmark kan ledningsrätter inrättas utan u-område.

Utanför planlagt område kan frivilliga markupplåtelseavtal tecknas mellan fastighetsägare och Telge Nät. I de fall fastighetsägare motsätter sig ledningsdragning kan ledningsrätt inrättas tvångsvis genom Lantmäteriförrättning. Den bästa lösningen för Telge Nät är att detaljplanerna innehåller u-områden för ledningar och det anges att allmänna ledningar får läggas inom allmänna platser.

Även om vägarna i en ny detaljplan planläggs med enskilt huvudmannaskap kan vägområdena breddas för att underlätta utbyggnad av ledningssystemet.

Ur drift- och underhållssynpunkt är det sämre att placera ledningarna i enskilda vägar p.g.a. att kommunen inte råder över standard och underhåll av vägarna. Det innebär också ett merarbete för Telge Nät att samordna med vägföreningar under utbyggnaden och kan innebära dyra markförvärv.

Det finns ingen möjlighet att säkra reservat för tekniska anläggningar så som transformatorstationer och pumpstationer, vilket innebär att åtkomst även till sådana ytor kräver frivilliga överenskommelser om markupplåtelse om inte Lantmäteriet beviljar inrättande av ledningsrätt.

5.2.2. Konsekvenser för trafikalstring och trafiksäkerhet

Fortsatt höga hastigheter längs Sandviksvägen utgör en trafiksäkerhetsrisk. Att inte ha eget utrymme för gång- cykeltrafikanter i gaturummet bidrar till en minskad trafiksäkerhet. I alternativ 1 kvarstår befintliga vägar med enskilt huvudmannaskap, med undantag för Sandviksvägen som har fortsatt statligt huvudmannaskap. För de enskilda vägarna är det upp till fastighetsägarna att bilda vägföreningar och ansvara för att förbättringar av vägarna sker.

Längs med Sandviksvägen finns möjligheten att anlägga en kommunal gång- cykelväg. Åtgärden kan ske antingen genom att kommunen köper in erforderlig mark från berörda fastigheter med stöd av frivilliga överenskommelser alternativt genom att en ny separat detaljplan tas fram för gång- och cykelvägen och planläggs som allmän plats med kommunalt huvudmannaskap. Genom att anlägga en kommunal gång- och cykelväg längs med Sandviksvägen ökar möjligheterna för hållbart resande inom området och trafiksäkerheten för gående och cyklister förbättras. Dessutom innebär utbyggnaden en förbättrad cykelpendling till Ekeby och Södertälje, samt till ett minskat bilberoende vilket även förbättrar den fria rörligheten för barnen bosatta i området. Anläggandet av den kommunala gång- och cykelvägen med stöd av frivilliga överenskommelser är dock förenat med risk för att kommunen inte lyckas komma överens med samtliga fastighetsägare för att köpa in erforderlig mark, vilket är en förutsättning för att anläggandet ska kunna ske. Om däremot en ny detaljplan tas fram där gång- och cykelvägen planläggs som allmän plats med kommunalt huvudmannaskap, ges förutsättningar för kommunen att lösa in erforderlig mark, med stöd av Plan- och bygglagen. Överenskommelse med Trafikverket krävs i båda fallen eftersom gång- och cykelvägen placeras inom Trafikverkets vägområde.

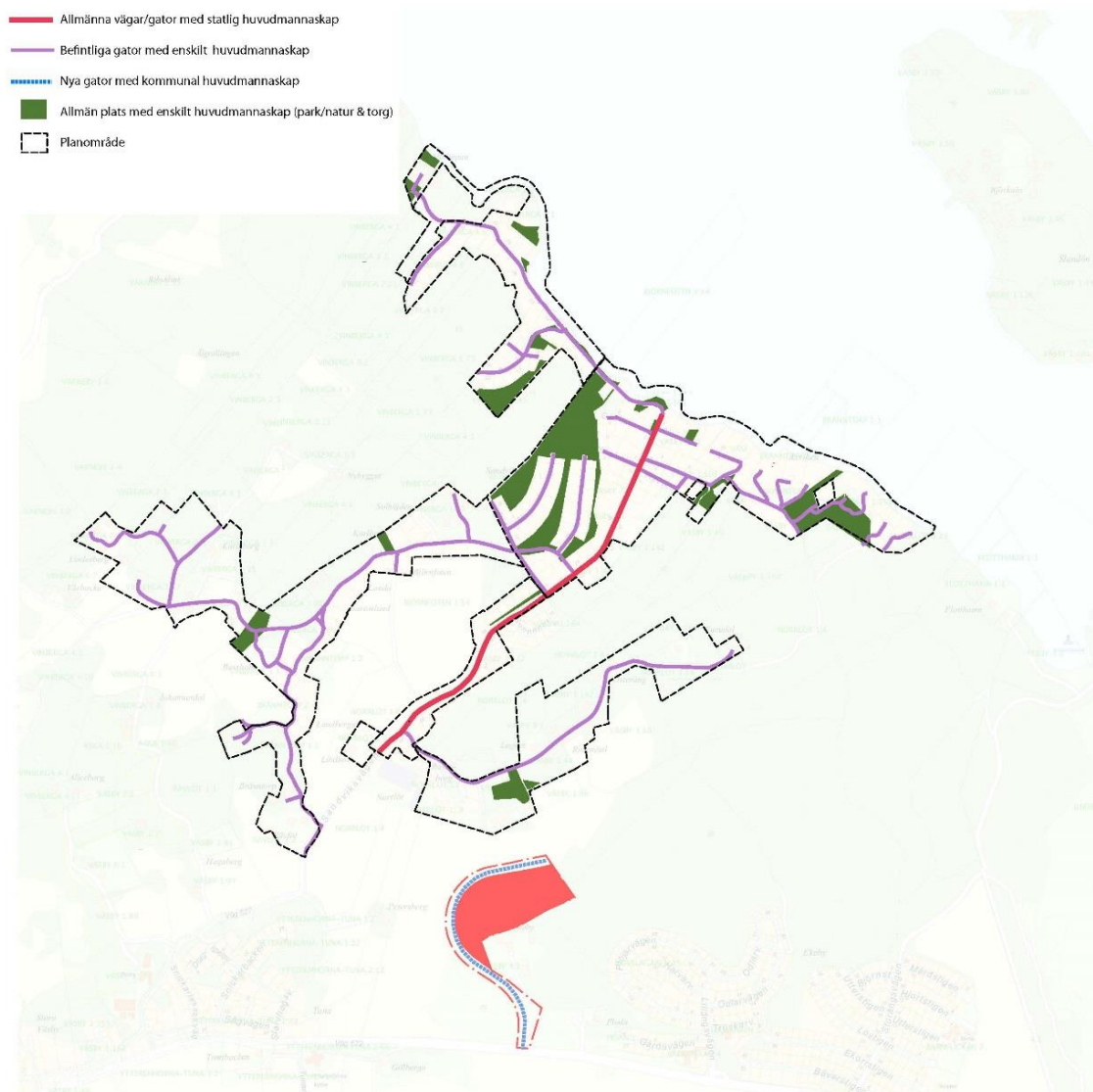
Trafikalstringen från de nya områdena kommer sannolikt att leda till en marginell ökning av trafikmängder. Eventuella problem med framkomlighet kommer troligen att uppstå vid korsningen mellan Norrlötsvägen och Sandviksvägen, där dålig sikt och brist på utrymme redan är en faktor. I dagsläget är Norrlötsvägen smal, grusbelagd och saknar belysning. Vid anslutningen till Sandviksvägen är korsningen utformad på ett sätt som medför brister i trafiksäkerheten på grund av dålig sikt och lutningar vid korsningen. Norrlötsvägens bredd gör det även svårt att mötas. Det är sannolikt att krav kommer att ställas på vägens standard vid planläggning och att vägsamfälligheten anmodas att bygga ut Norrlötsvägen och korsningen med Sandviksvägen om vägen kvarstår med enskilt huvudmannaskap såsom förutsätts i Alternativ 1.

Trots anläggandet av gc-väg längs med Sandviksvägen, kommer den generella bristen på ett utbyggt gångvägnät samt den fortsatt låga turtätheten i kollektivtrafiken motivera bilresor. Det är troligt att anta att många föräldrar även fortsättningsvis kommer att skjutsa sina barn till och från skolan, vilket i sig även påverkar framkomligheten för kollektivtrafiken.

5.2.3. Huvudmannaskap för vägar och allmänna platser

Sandviksvägen har idag statligt väghållarskap. Det kan vara möjligt att mindre vägar inom området utan allmänna intressen kan kvarstå som enskilda, men Sandviksvägen kan i RÄV-projektet komma föreslås bli en kommunal eller enskild väg.

I aktuellt alternativ tas ingen ny detaljplan fram för områden med redan gällande plan, vilket gör att riktlinjerna kring huvudmannaskap som anges i kommunens gatukostnadspolicy inte uppfylls i sin helhet då fungerande vägföreningar saknas i delar av området. Som har nämnts ovan, kan en ny detaljplan för gång- och cykelväg längs Sandviksvägen behövas för möjliggörande av kommunal gång- och cykelväg. Skulle detta ske, kan gatukostnadspolicyn komma att implementeras för fördelning av kostnader för själva gång- och cykelvägen. Alla vägar som omfattas av *ny detaljplan* föreslås planläggas med enskilt huvudmannaskap.



Figur10. Gator och allmänna platser, Alternativ 1.

I aktuellt alternativ påverkas inte strandskyddet jämfört med idag. Allmänhetens tillgång till Mälaren i aktuellt alternativ blir fortsatt begränsat, om inte *genomförande av befintlig plan* sker så att planlagda allmänna platser; grönområden, tillgängliggörs för allmänheten. Det innebär t.ex. att vissa enskilda rättigheter kan komma att upphävas. I detta sammanhang ska påpekas att en sådan process inte med nödvändighet betyder att alla bryggor som idag är uppförda på grönmark med stöd av rättigheter, tas

bort eller att alla privata båtplatser försvinner. Avtalsöverenskommelser som gynnar allmän tillgång samtidigt som traditionellt nyttjande fortlever kan upprättas. Inga nya lekplatser, grillplatser, parker eller torg o.s.v. planeras.

Rörligheten utmed vägar begränsas av bristfällig trafiksäkerhet. Ingen ändring sker av gällande situation, där enskilda vägar som inte har statligt stöd för drift och underhåll, kan stängas av för allmänhetens fordon. Möjligheter till rörelse i skog och mark påverkas i nya bebyggelseområden på privata fastigheter då ca 30 ha skogsmark bebyggs. Utöver de exploateringsområden på privat mark som är desamma för alla alternativ sker ingen påverkan på naturvärden i skogsmarken. Åkermarken lämnas orörd.

Drift och underhåll av LOD-åtgärder på allmän plats med enskilt huvudmannaskap säkerställs i mindre utsträckning vid enskilt huvudmannaskap.

5.2.4. Kulturmiljö och skydd av särskilt värdefull bebyggelse

Inom området som omfattas av gällande plan sker påverkan på kulturmiljön genom ökade byggrätter samt genom eventuella vägbreddningar för att möjliggöra utbyggnad av ledningssystemet. Dock ska noteras att en planändring som endast reglerar byggrätternas storlek, inte kommer att skydda särskilt värdefull bebyggelse inom detta område från förvanskning och rivning.

Kulturmiljö kommer att påverkas inom de områden där nya detaljplaner tas fram. En kulturmiljöinventering med särskild konsekvensbeskrivning kommer att vägleda arbetet med planbestämmelser för styckning, byggrätter och byggnadsutformning. I de områden där ny detaljplan tas fram ökar också möjlighet att genom planbestämmelser skydda särskilt värdefull bebyggelse från förvanskning och rivning.

5.2.5. Enskilda intressen

Inom ändringen av gällande plan (byggnadsplan) förväntas ett fåtal nya bostäder tillkomma på mark som idag är obebyggd, och vissa justeringar av byggrätter bli möjliga.

Inom de områden som kommer att omfattas av nya detaljplaner sker förtätning genom avstyckningar och flera bostäder på privat mark längs med befintliga vägar. Detta medför att de redan bosatta får nya grannar och fastighetsägare längs vägar där VA-nät anläggs får möjlighet att exploatera sina fastigheter.

En framtida utveckling av Sandviken som utgår från alternativ 1 medför att de boende i området kommer att få kommunalt vatten och avlopp anlagt i enskilda vägar. Vägarnas standard kommer fortsättningsvis att avgöras och skötas av samfälligheterna. Ingen ändring sker avseende allmänhetens möjlighet att röra sig inom området och gällande situation, där enskilda vägar som inte har statligt stöd för drift och underhåll, kan stängas av för allmänhetens fordon, kvarstår.

De boende som inte äger en strandfastighet eller servitut vid strandlinjen, kommer även fortsättningsvis att vara hänvisade till de allmänna platserna/grönområdena som i dagsläget uppfattas som allmäntillgängliga.

En gång- cykelväg antas bli framdragen längs med Sandviksvägen, vilket medför en ökad trafiksäkerhet samt bättre framkomlighet. En kommunal gång- och cykelväg medför också allmän belysning vilket kan öka trygghetskänslan bland de boende. För att få plats med gång- och cykelvägen kommer vissa anspråk att göras på privat mark längs med Sandviksvägen, vilket kan medföra flytt/rivning av staket, buskage m.m. Om överenskommelse inte kan göras med samtliga

fastighetsägare längs med Sandviksvägen, kan en ny detaljplan komma att upprättas för gång- och cykelväg. Detta medför troligen en fördelning av gatukostnader på de fastigheter som anses dra nytta av gc-vägen, i enlighet med kommunens gatukostnadspolicy.

5.3. Alternativ 2A

Ny detaljplan för samtliga inom befintliga bebyggelseområden, mindre exploateringsområden samt fortsatt enskilt huvudmannaskap för allmän plats

Redogörelsen av konsekvenser av alternativ 2A (Figur 8) baseras på antagandet av ett maximalt bostadstillskott om ca 439 bostäder genom förtätning och nyexploatering, varav 284 st. friliggande villor samt 41 st. parhus samt 114 st. radhus. Alternativ 2A innebär antingen en ny eller utbyggd skola. Behov av 3 st nya förskolor antas uppstå, vilka föreslås bli förlagda på kommunal mark läge A och B, respektive läge C som i dagsläget är privat mark, se Figur 6. Underlaget för den kommersiella servicen fördubblas.

5.3.1. Konsekvenser för anläggande av kommunalt vatten- och avloppsnät

Överföringsledningen läggs antingen i Sandviksvägen eller dras i åkermarken från Ekeby till Sandviken. Om alternativet Sandviksvägen väljs, krävs ny ledning för sträckan Tuna-Ekeby. Även om vägarna i en ny detaljplan planläggs med enskilt huvudmannaskap kan vägområdena komma att breddas för att underlätta utbyggnad av ledningssystemet. Ur drift- och underhållssynpunkt är det sämre att placera ledningarna i enskilda vägar p.g.a. att kommunen inte råder över standard och underhåll av vägarna. Det innebär också ett merarbete för Telge Nät att samordna med vägföreningar under utbyggnaden.

5.3.2. Konsekvenser för trafikstring och trafiksäkerhet

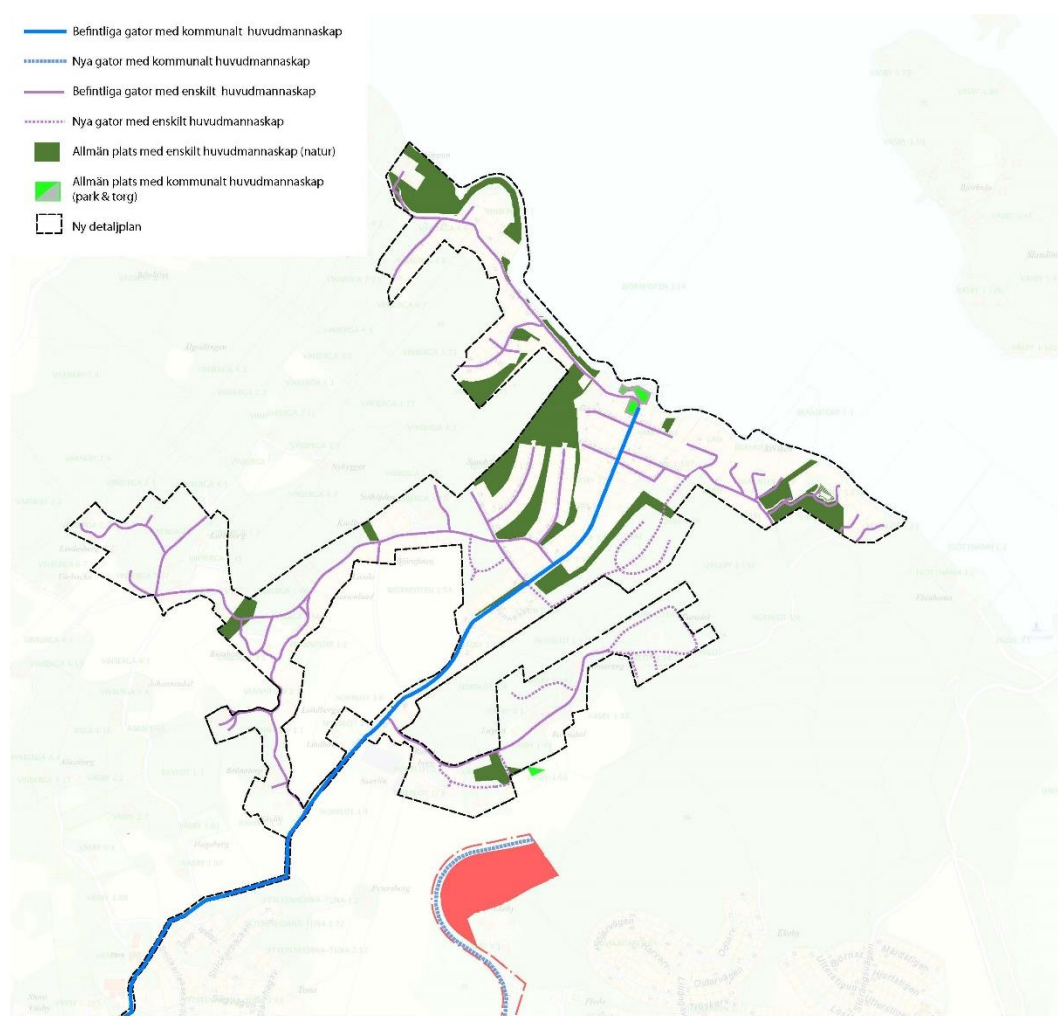
Huvudmannaskapet för Sandviksvägen antas i aktuellt alternativ övergå från Trafikverket till kommunen och vägen byggs ut samt standardhöjs. Övriga befintliga vägar planläggs med enskilt huvudmannaskap och byggs ut i de fall det är nödvändigt för anläggandet av VA-systemet. Nya vägar upprättas med enskilt huvudmannaskap.

Anläggandet av gc-väg längs med Sandviksvägen medför i aktuellt alternativ samma konsekvenser som redovisas för i alternativ 1 ovan. En standardhöjning av Sandviksvägen under kommunalt huvudmannaskap medför i sig en ökad trafiksäkerhet samt bättre förutsättningar för kollektivtrafik. På övriga gator bör låga hastigheter på max 30 km/h eftersträvas för att öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter att röra sig i området.

Trafikalstringen från de nya områdena kommer sannolikt att orsaka problem med framkomlighet vid korsningen mellan Norrlötsvägen (med fortsatt enskilt huvudmannaskap) och Sandviksvägen. Vid utbyggnaden av Sandviksvägen bör även korsningen Sandviksvägen/Norrlötsvägen optimeras med avseende på sikt och lutningar. I övrigt förutsätts samma konsekvenser som har angivits för alternativ 1.

5.3.3. Huvudmannaskap för vägar och allmänna platser

Genom det kommunala huvudmannaskapet för Sandviksvägen samt Ångbåtsbryggan, säkerställs anläggandet och driften av berörda allmänna platser liksom allmänhetens tillträde till desamma.



Figur11. Gator och allmänna platser, Alternativ 2A

Allmänhetens tillgång till Mälaren förbättras, se Figur 11, förutsatt att ett plang genomförande sker och enskilda rättigheter som är i konflikt med allmänhetens tillgång upphävs. Området kring ångbåtsbryggan kan övergå till kommunalt huvudmannaskap och utvecklas med bättre lekplats och badmöjligheter eller utbyggnad av fler båtplatser. Övriga områden som idag är grönmark i gällande byggnadsplan blir planlagda som natur i en ny detaljplan. Då vägar som leder till sådana platser skall vara belagda med enskilt huvudmannaskap, blir konsekvensen att även naturområden blir med enskilt huvudmannaskap. I samband med planens genomförande kan befintliga individuella rättigheter komma att upphävas så att platsen blir tillgänglig för allmänheten. Detta kräver initiativ från någon fastighetsägare inom planområdet, alternativt på initiativ av kommunen, genom inrättande av en gemensamhetsanläggning där mark utlagd som allmän plats upplåts eller löses in för gemensamma ändamål för deltagande fastigheter i anläggningen. Samtidigt som gemensamhetsanläggningen inrättas kan befintliga individuella rättigheter hanteras. Som tidigare påpekas att en sådan process inte med nödvändighet betyder att alla bryggor som idag är uppförda på grönmark med stöd av rättigheter tas bort eller att alla privata båtplatser försvinner. Avtalsöverenskommelser som gynnar allmän tillgång samtidigt som traditionellt nyttjande fortlever kan upprättas.

Strandskyddet återinträder och för mark inom 100 meter på land från stranden, som inte kan anses vara ianspråktagen, gäller att den omfattas av strandskyddet. Sådan mark skall planläggas som naturmark med enskilt huvudmannaskap, vilket innebär att de boende ansvarar för skötsel av naturmarken. Strandskyddet innebär också att fri passage längs stranden efterstås.

Strandfastigheterna Vinberga 4:1 och Vinberga 2:21 i områdets västra del och strandfastigheten Väsby 1:49 planläggs som naturmark med enskilt huvudmannaskap och genom upphävande av befintliga servitut kan dessa tydligare tillgängliggöras för allmänheten. Utöver detta planeras inga nya lekplatser, grillplatser, parker eller torg o.s.v. Möjligheter till rörelse i skog och mark påverkas i de nya bebyggelseområdena där ca 35 ha skogsmark tas i anspråk medan åkermarken lämnas orörd.

Rörligheten utmed enskilda vägar begränsas även fortsättningsvis på grund av bristfällig trafiksäkerhet.

Drift och underhåll av dagvattenanläggningar på allmän plats med enskilt huvudmannaskap säkerställs i mindre utsträckning för de anläggningar som ställs under enskilt huvudmannaskap.

5.3.4. Kulturmiljö och skydd av särskilt värdefull bebyggelse

Största påverkan på kulturmiljön antas komma av breddning av vägar, bl.a. av breddning och upprustning av Sandviksvägen. Övriga vägar kan också komma att breddas för att möjliggöra utbyggnad av ledningssystemet.

Avstyckning av tomter och tillkommande bebyggelse påverkar kulturhistoriska värden och en kulturmiljöinventering med särskild konsekvensbeskrivning kommer att göras för att vägleda arbetet med planbestämmelserna för styckning, byggrätt och byggnadsutformning. När ny detaljplan tas fram ökar också möjlighet att genom planbestämmelser skydda särskild värdefull bebyggelse från förvanskning och rivning.

5.3.5. Enskilda intressen

Med en ny detaljplan kan området förtätas genom avstyckningar och utökade byggrätter i syfte att öka möjligheter till permanentboende och generationsboende (eller motsvarande). Detta medför att de redan bosatta får nya grannar och trafikmängder inom området ökar. Privata fastighetsägare kan ges möjlighet till att utveckla sina fastigheter, även med tillskapande av nya vägar, om de så önskar. Viktigt att nämna är att en detaljplan endast anger *möjligheter* till utveckling, ej att dessa *måste* genomföras. Möjligheterna begränsas i de områden där strandskyddet återinträder om 100 meter, vilket kan få påverkan på framförallt avstyckningsmöjligheter och nya byggnader mellan huvudbyggnad och vattnet.

En kulturmiljöanalys med antikvarisk konsekvensbeskrivning kommer att genomföras för hela området och möjligheten till skydd av särskilt värdefull bebyggelse gör att utvecklingen av vissa befintliga fastigheter begränsas utifrån dagens planbestämmelser.

En framtida utveckling av Sandviken som utgår från alternativ 2A medför att de boende i området kommer att få kommunalt vatten och avlopp anlagt i enskilda vägar. Vägarnas standard kommer fortsättningsvis att avgöras och skötas av samfälligheterna. De boendes möjlighet att röra sig inom området liksom deras tillgång till strandlinjen förbättras något, i det fall planen genomförs. Gällande situation, där enskilda vägar som inte har statligt stöd för drift och underhåll kan stängas av för allmänhetens fordon, kvarstår.

Den nya kommunala gång- och cykelvägen längs med Sandviksvägen, med kommunalt huvudmannaskap, medför en ökad trafiksäkerhet samt bättre framkomlighet. Gatukostnader för kommunal väg fördelas enligt gatukostnadspolicyn. I övrigt antas samma konsekvenser av gång- och cykelväg som i alternativ 1.

5.4. Alternativ 2B

Ny detaljplan för befintliga bebyggelseområden, mindre exploateringsområden samt kommunalt huvudmannaskap

Redogörelsen av konsekvenser av alternativ 2B (Figur 8) baseras på antagandet av ett maximalt bostadstillskott om ca 449 bostäder genom förtätning och nyexploatering, varav 294 st. friliggande villor, 41 st. parhus, samt 114 st. radhus. Alternativ 2B innebär antingen en ny eller utbyggd skola. Behov av 3 st nya förskolor antas uppstå, vilka föreslås bli förlagda på kommunal mark läge A och B, respektive läge C som i dagsläget är privat mark, enligt Figur 6. Allmänna vägar ger ytterligare förutsättningar för kommersiell service, t.ex. för att återöppna café vid båtvarvet.

5.4.1. Konsekvenser för anläggande av kommunalt vatten- och avloppsnät

Överföringsledningen till Sandviken läggs antingen i Sandviksvägen eller dras i åkermarken från Ekeby. Om alternativet Sandviksvägen väljs krävs ny ledning för sträckan Tuna-Ekeby. Även om vägarna i en ny detaljplan planläggs med enskilt huvudmannaskap kan vägområdena komma att breddas för att underlätta utbyggnad av ledningssystemet. Sandviksvägen och flera lokalgator får kommunalt huvudmannaskap och det förenklar utbyggnad och drift av ledningssystemet. Mark för tekniska anläggningar reserveras i detaljplanen. Dagvattenhanteringen avseende den allmänna platsmarken kommer att ske på allmän plats med kommunalt huvudmannaskap vilket innebär att Telge Nät får ansvar för pumpstationer och flödesutjämning.

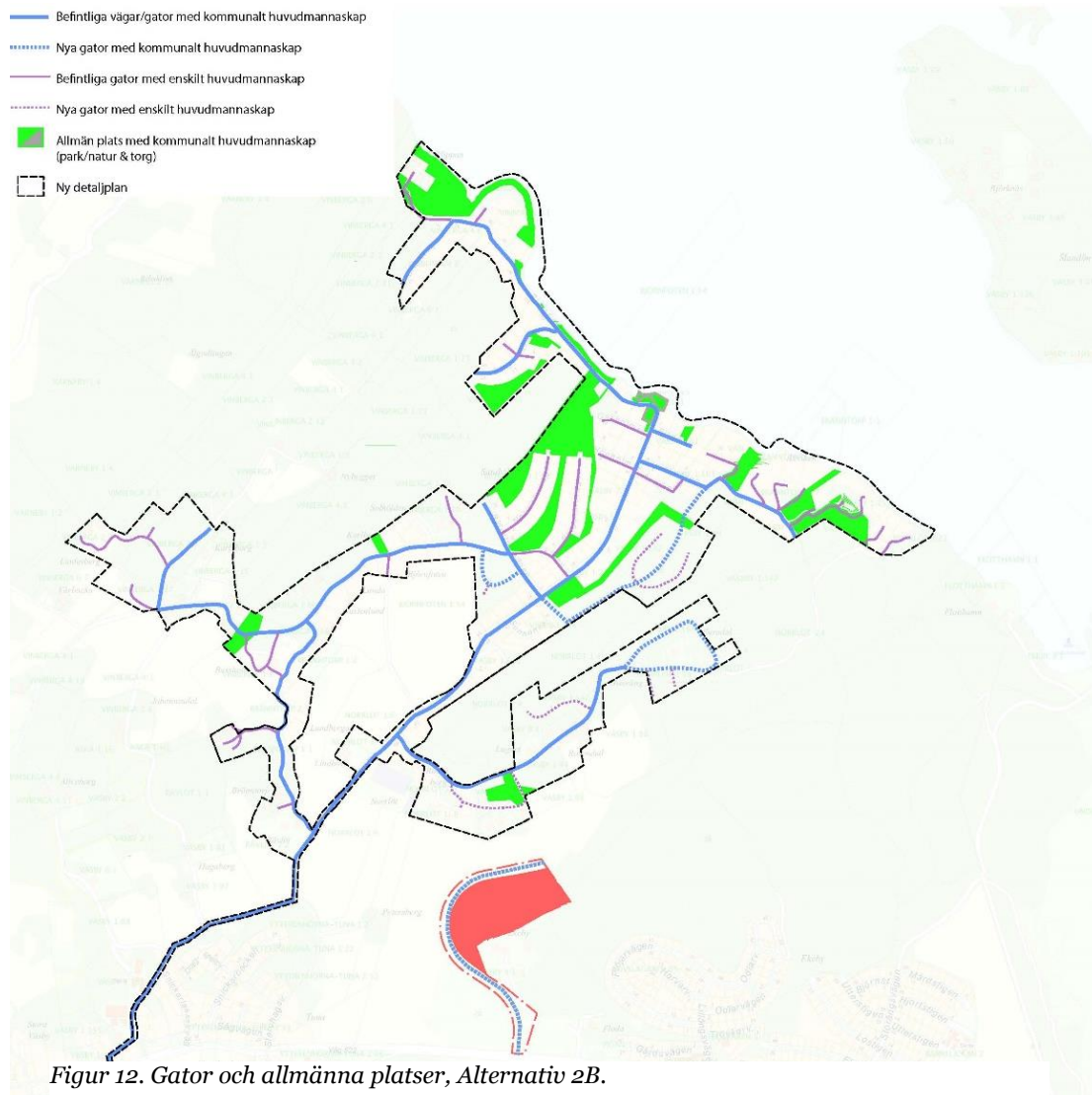
5.4.2. Konsekvenser för trafikstring och trafiksäkerhet

Sandviksvägen övergår från statligt till kommunalt huvudmannaskap och byggs ut. Huvudvägar övergår i kommunalt huvudmannaskap och breddas och upprustas till en högre standard. Den nyexploatering som sker öster om Sandviksvägen kommer till största delen att ansluta till Sandviksvägen via Norrlötsvägen, som i detta fall kommer att bli en matargata. Breddningen av denna väg ökar framkomligheten längs vägen och skapar bättre siktförhållanden.

Många av de viktiga vägarna kommer att byggas ut med gångbana eller trottoar, vilket leder till en ökad trafiksäkerhet för de oskyddade trafikanterna och ett mer tillgängligt Sandviken. På övriga gator kommer cykling att ske i blandtrafik, varför det är viktigt att hastigheterna hålls nere till max 30 km/h. Det utbyggda och breddade vägnätet gör det möjligt att optimera utsatta korsningspunkter utmed Sandviksvägen. Korsningen mellan Sandviksvägen och väg 522 kommer att påverkas av den ökade biltrafiken, vilket måste studeras i detalj i ett senare skede.

5.4.3. Huvudmannaskap för vägar och allmänna platser

Alternativ 2B innebär att Sandviksvägen och ytterligare ett antal huvudgator i området, liksom natur- och parkområden, får kommunalt huvudmannaskap (se Figur 12).



Figur 12. Gator och allmänna platser, Alternativ 2B.

Tillgången till strandlinjen förbättras ytterligare (i jämförelse med alternativ 1 resp. 2A). Området kring ångbåtsbryggan kan övergå till kommunalt huvudmannaskap och utvecklas med bättre badmöjlighet och lekplats eller utbyggnad av fler båtplatser. Övriga områden som är planlagda som grönmark blir natur med kommunalt huvudmannaskap och löses in av kommunen. Befintliga servitut för individuella rättigheter inom områden planlagda som allmän plats upphävs så att områdena blir tillgängliga för allmänheten. Även här noteras att en sådan process inte nödvändigtvis betyder att alla bryggor som idag är uppförda på grönmark med stöd av rättigheter, tas bort eller att alla privata båtplatser försvinner. Avtalsöverenskommelser som gynnar allmän tillgång samtidigt som traditionellt nyttjande fortlever kan upprättas.

Strandfastigheterna Vinberga 4:1 och Vinberga 2:21 i områdets västra del och strandfastigheten Väsby 1:49 planläggs som naturmark med enskilt huvudmannaskap och genom upphävande av befintliga servitut kan dessa tydligare tillgängliggöras för allmänheten.

Strandskyddet återinträder och för mark inom 100 meter på land från stranden som inte kan anses vara ianspråktagen gäller att den omfattas av strandskyddet. Det innebär att den ska medge fri passage och i övrigt vara tillgänglig för allmänheten. I övrigt planeras inga nya lekplatser, grillplatser, parker eller torg o.s.v. Möjligheter till rörelse i skog och mark påverkas i de nya bebyggelseområdena där ca 35 ha skogsmark tas i anspråk, men åkermarken lämnas orörd.

5.4.4. Kulturmiljö och skydd av särskilt värdefull bebyggelse

Störst påverkan på kulturmiljön utgörs troligtvis av breddningen och upprustningen av befintliga vägar. Likaså kommer en avstyckning av tomter samt utökade byggrätter att påverka de kulturhistoriska värdena i området. En kulturmiljöinventering med särskild konsekvensbeskrivning kommer att vägleda arbetet med planbestämmelser för styckning, byggrätt och byggnadsutformning. Som nämnts tidigare ger en ny detaljplan ökade möjligheter att genom planbestämmelser skydda särskild värdefull bebyggelse från förvanskning och rivning.

5.4.5. Enskilda intressen

I många anseenden är alternativ 2B likt alternativ 2A.. En avgörande skillnad för de boende kommer dock vara att huvudgator och allmän plats i större grad ges kommunalt huvudmannaskap. Detta medför bl.a. att fler av de boende i området kommer att få kommunalt vatten och avlopp anlagt i kommunala vägar med kommunal standard.

Fler fastigheter kommer att beröras av gatukostnadspolicyn och åläggas att betala gatukostnader för en standardhöjning. Vissa fastigheter, i de allra flesta fall obebbyggda, som idag innefattar grönområde, eller som berörs av det återinträdda strandskyddet, kan komma till del lösas in av inlöst av kommunen och planläggs som naturmark. De boendes möjlighet att röra sig inom området liksom deras tillgång till strandlinjen förbättras ytterligare, liksom trafiksäkerheten. Gällande situation, där enskilda vägar som inte har statligt stöd för drift och underhåll kan stängas av för allmänhetens fordon, kvarstår. I övrigt antas samma konsekvenser som i alternativ 2A.

5.5. Alternativ 3

Ny detaljplan för befintliga bebyggelseområden och mindre exploateringsområden samt Nya Sandviksvägen och exploatering av kommunal mark

Redogörelsen av konsekvenser av alternativ 3 (Figur9) baseras på antagandet av ett maximalt bostadstillskott om ca 844 bostäder genom förtätning och nyexploatering, varav 335 st. friliggande villor, 55 st. parhus, 216 st. radhus, samt 238 bostäder i flerbostadshus. Alternativ 3 innebär antingen en ny eller utbyggd skola. Behov av upp till fyra nya förskolor antas uppstå, vilka föreslås i läge A-D, enligt Figur 6. Tillkommande bostäder i denna skala samt allmänna vägar ger bättre förutsättningar för kommersiell service, t.ex. för återöppnandet av café vid båtvarvet.

5.5.1. Konsekvenser för anläggande av kommunalt vatten- och avloppsnät

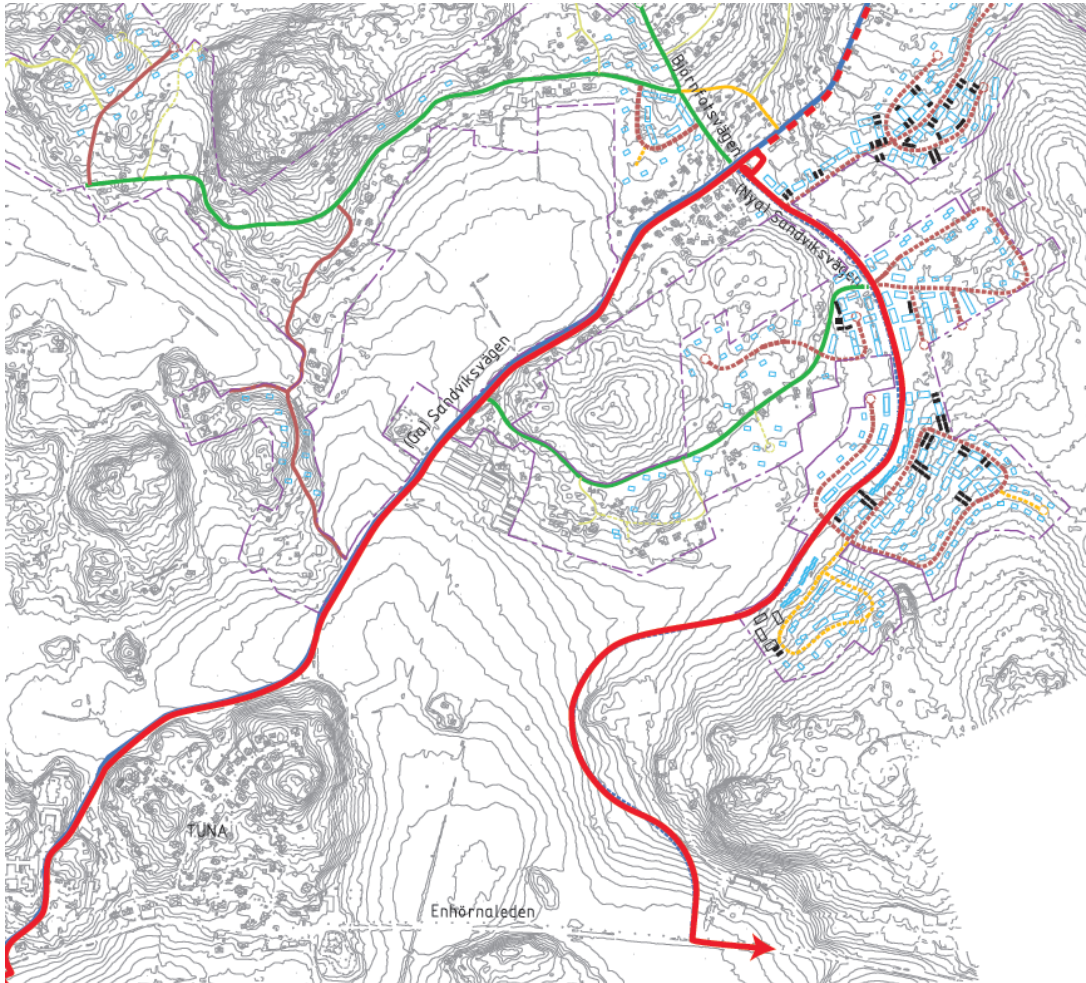
I pågående tidiga utredning inför plansamråd är för närvarande den föreslagna maximala utbyggnaden i alternativ 3 ca 840 tillkommande bostäder. En utredning för att säkerställa kapaciteten på tryckledningen på sträckan Ekeby – Södertälje (Lina) krävs därför. Eventuellt kan infrastrukturen behöva uppgraderas – framförallt sträckan Ekeby/Dammkärr/Vattubrinken (c:a 3,3 km). Sandviksvägen och flera lokalgator planläggs med kommunalt huvudmannaskap och det förenklar utbyggnad och drift av ledningssystemet. Dagvattenhanteringen avseende den allmänna platsmarken kommer att ske på allmän plats med kommunalt huvudmannaskap vilket innebär att Telge Nät får ansvar pumpstationer och flödesutjämning.

5.5.2. Konsekvenser för trafikalstring och trafiksäkerhet

Sandviksvägen övergår från statligt till kommunalt huvudmannaskap och byggs ut. Huvudvägar övergår i kommunalt huvudmannaskap och breddas och upprustas till en högre standard. Nya Sandviksvägen som ansluter till väg 522 anläggs och nya exploateringsområden tillkommer utmed den nya vägen. Alternativ 3 innefattar nya förskolor samt att ny skola vid Ekeby Gård antas uppföras enligt den antagna (överklagade) detaljplanen. Skolan och förskolor kommer att bli lokala målpunkter inom området och kommer till följd av detta att generera trafik längs Nya och gamla Sandviksvägen. Skolan och förskolan ställer också krav på goda kopplingar för gång- och cykelvägar samt i viss mån kollektivtrafik. På grund av att en stor mängd barn kommer att röra sig i närheten av skolan och förskolan är det extra viktigt att i detta avseende beakta barnperspektivet.

Den största ökningen av trafik kommer att alstras från områden öster om Sandviksvägen och kommer att fördela sig mellan Nya Sandviksvägen och (befintliga) Sandviksvägen, vilka är de vägar som har högst hastigheter och där de största trafiksäkerhetsriskerna finns. Hastigheterna rekommenderas vara reglerade till 30 km/h där det finns tät bebyggelse längs Sandviksvägen (nya och befintliga) samt där det finns skol- eller förskoleverksamhet. Den stora majoriteten av trafiken kommer under morgonens maxtimme att använda Nya Sandviksvägen för att passera skolan för att sedan ansluta till väg 522, vilket ställer krav på denna korsnings utformning och måste studeras i detalj i ett senare skede. I anslutning till skola och förskolor kommer det att krävas ytterligare åtgärder för att skapa säkra skolvägar, t.ex. genom att hastighetssäkra övergångsställen och cykelpassager. Utöver dessa två vägar kommer flera av de viktiga huvudvägarna att byggas ut med gångbana eller trottoar, vilket leder till en ökad trafiksäkerhet för de oskyddade trafikanterna och ett mer tillgängligt Sandviken. Möjligheten att tillskapa god belysning tillför också viktiga trygghetsaspekter. På övriga gator kommer cykling att ske i blandtrafik, varför det är viktigt att hastigheterna hålls nere till max 30 km/h. Det utbyggda och breddade vägnätet gör det möjligt att optimera utsatta korsningspunkter utmed Sandviksvägen.

Förutsättningar för en förlängd säsong och/eller ökad turtäthet av bussburen kollektivtrafik förbättras tack vare förbättrad standard och framkomlighet för buss på Sandviksvägen och Nya Sandviksvägen, men framförallt genom att dessa två vägar tillsammans skapar möjlighet för kollektivtrafiken att köra runt i området utan att behöva vända (se Figur 13).

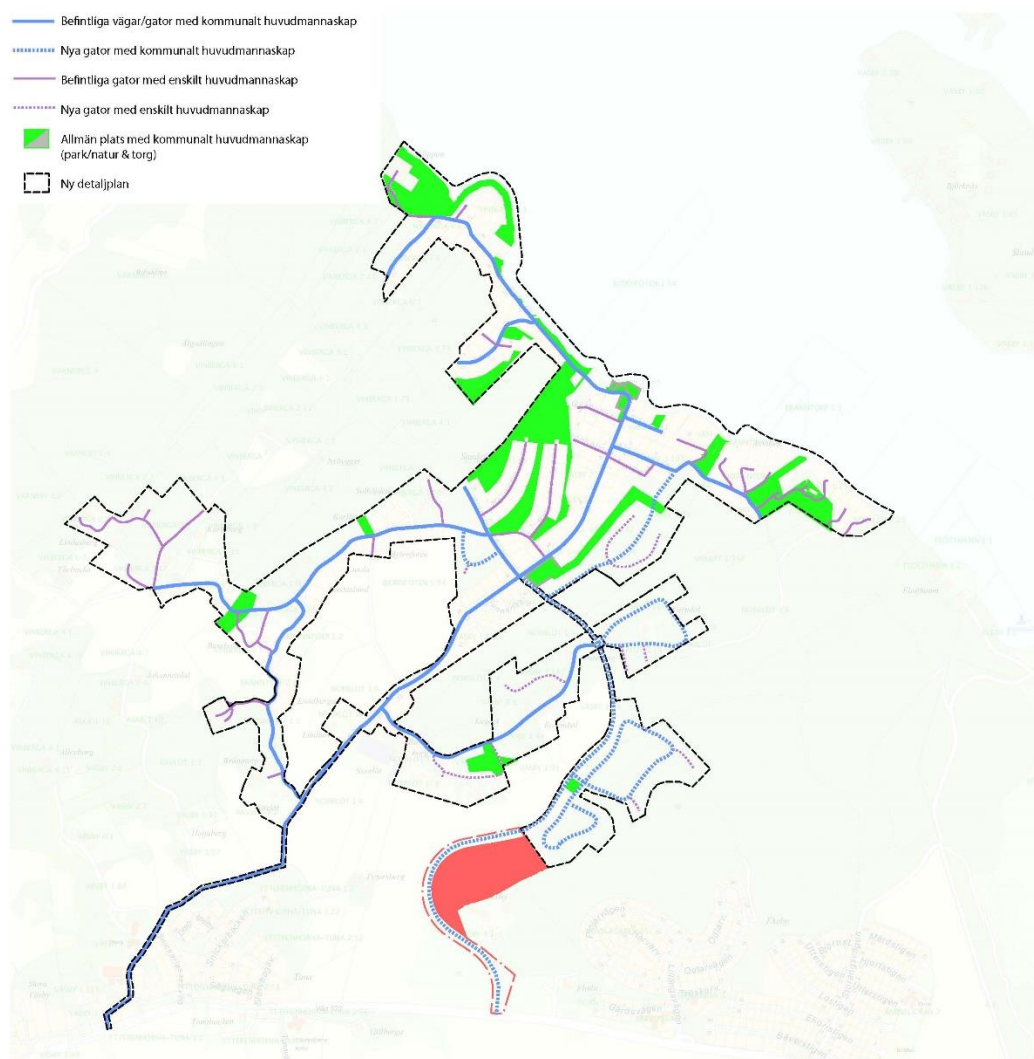


Figur 13. Möjlig linjesträckning för buss i framtiden, som har tagits fram i tidigt skede som en idéskiss.

Alternativ 3 innebär en vändmöjlighet längs sträckan vilket skapar möjlighet för en kortare linje med förbättrad restid. Även ett större resenärsunderlag förbättrar förutsättningar för längre säsong och/eller ökad turtäthet. Sammankopplingen mellan Sandviksvägen och Nya Sandviksvägen skapar även möjligheter för kollektivtrafiken att få ett större upptagningsområde. Anslutningen med kollektivtrafiken till skolan i Ekeby skulle kunna förbättras i och med detta alternativ.

5.5.3. Huvudmannaskap för vägar och allmänna platser

Alternativ 3 innebär att Sandviksvägen, Nya Sandviksvägen samt ytterligare ett flertal lokalgator i området, liksom natur- och parkområden, får kommunalt huvudmannaskap (se Figur14).



Figur14. Gator och allmänna platser, Alternativ 3.

Allmänhetens tillgång till strandlinjen samt till lekplatser, parker o.s.v. förbättras avsevärt jämfört med nuläget. Området kring ångbåtsbryggan kan övergå till kommunalt huvudmannaskap och utvecklas med ny lekplats och bättre badmöjlighet eller utbyggnad av fler båtplatser. Övriga områden som är planlagda som grönmark blir natur med kommunalt huvudmannaskap och servitut för individuella rättigheter löses in så att platsen blir tillgänglig för allmänheten. Strandfastigheterna Vinberga 4:1 och Vinberga 2:21 i områdets västra del och strandfastigheten Väsby 1:49 planläggs som naturmark med enskilt huvudmannaskap och genom upphävande av befintliga servitut kan dessa tydligare tillgängliggöras för allmänheten. Torg/park och ny lekplats tillkommer där nya och gamla Sandviksvägen möts. Ytterligare lekplatser planeras vid tillkommande förskolor. Strandskyddet återinträder inom 100 meter från strandlinjen för mark som inte kan anses vara ianspråktagen. Sådan mark skall planläggas som naturmark med kommunalt huvudmannaskap.

Rörligheten utmed vägar förbättras och trafiksäkerheten ökar tack vare nya kopplingar mellan Sandviken och Ekeby. Möjligheter till rörelse i skog och mark påverkas i de nya bebyggelseområdena där ca 45 ha skogsmark tas i anspråk. Nyckelbiotoper i Ekebyskogen påverkas inte.

5.5.4. Kulturmiljö och skydd av särskilt värdefull bebyggelse

Störst påverkan på kulturmiljön utgörs av breddning och upprustning av befintliga vägar. Nya Sandviksvägen och exploatering kring denna är ett ingrepp i landskapsbilden då den nya vägdragningen inte har någon historisk förankring. Bebyggelsen sker huvudsakligen i traditionella bebyggelselägen och hålls fortfarande inom mindre enklaver skilda från varandra som byar. Åkermark fredas även i detta alternativ från ny bebyggelse. En omfattande kulturmiljöinventering med särskild antikvarisk konsekvensbeskrivning kommer att vägleda arbetet med planbestämmelser för styckning, byggrätter och byggnadsutformning. När ny detaljplan tas fram ökar också möjlighet att genom planbestämmelser skydda särskild värdefull bebyggelse från förvanskning och rivning.

5.5.5. Enskilda intressen

Utöver de konsekvenser som beskrivs i alternativ 2B kommer det aktuella alternativet, som tillskapar en ny väg samt nyexploatering längs med denna, att medföra en betydande ökning av bostäder och boende i områdets sydöstra delar. Detta kommer att medföra en förändrad landskapsbild och större nyttjandegrad av rekreationsområden och strandlinje. Majoriteten av de boende i området kommer att få kommunalt vatten och avlopp anlagt i kommunala vägar med kommunal standard och dagvattenåtgärder kommer att genomföras i större utsträckning (gäller framför allt nyexploateringsområden).

Vissa fastigheter, som i de allra flesta fall är obebyggda, kommer att delvis bli inlösta av kommunen för tillgängliggörande av strandlinje och tillskapande av allmän platsmark, torg/parker m.m.

Allmänhetens möjlighet att röra sig inom området liksom dess tillgång till strandlinjen förbättras ytterligare, liksom trafiksäkerheten. Gällande situation, där enskilda vägar som inte har statligt stöd för drift och underhåll kan stängas av för allmänhetens fordon, kvarstår dock.

Det är osäkert om kollektivtrafiken kommer att påverkas avsevärt, trots det utökade resenärsunderlaget. Detta på grund av befintliga busslinjers geografiska utformning. Dock förbättras förutsättningarna avsevärt vad gäller busstrafik generellt i området, och eventuella framtida, nya busslinjer motverkas inte. I övrigt antas samma konsekvenser som i alternativ 2B.

6. EKONOMISKA EFFEKTER

De ekonomiska effekterna av de olika utvecklingsalternativen baseras på schabloner och grova antaganden.

6.1. *Ekonomiska effekter för VA-kollektivet*

Preliminära kostnadsuppskattningar gällande åtgärder *inom verksamhetsområdet* samt överföring från Tuna eller Ekeby lutar åt att det inte föreligger några större skillnader i kostnader mellan de fyra alternativen.

Den stora skillnaden mellan de olika alternativen uppstår om kapaciteten för överföringssträckan mellan Södertälje och Ekeby måste höjas. I dagsläget vet man att kapaciteten räcker för 600 tillkommande hushåll, eftersom det har varit en antagen förutsättning vid tidigare utredningar. Kapaciteten måste alltså utredas på nytt om föreslagen exploatering överstiger 600 nya hushåll. Det är viktigt att hålla i minnet att antal hushåll som beräknas tillkomma kan komma att förändras redan innan plansamråd då underlaget för exploateringstal är i mycket tidigt skede och inte är färdigförankrat med berörda fastighetsägare, kulturmiljöexperter m.fl. Naturligtvis kan det minska även efter plansamråd, t.ex. efter att en ny kapacitetsutredning anger gränsvärde för befintligt ledningssystem.

För alternativ 1, 2A samt 2B är det osäkert om kostnad för utbyggnad av ledningssystemet mellan Södertälje-Ekeby kommer att uppstå. För alternativ 3 gäller att en ny kapacitetsutredning måste göras för ledningssystemet mellan Södertälje och Ekeby. Det kan komma att innebära att tryckledningarna mellan Ekeby-Södertälje (Lina) behöver byggas ut (framförallt sträckan Ekeby/Dammkärr/Vattubrinken, c:a 3,3 km), vilket i så fall har stor påverkan på kostnaden. För alternativ 3 kommer anslutningsavgifterna sannolikt inte att täcka utbyggnadskostnaderna fullt ut, vilket kommer att belasta VA-kollektivet i stort (dvs delas av hela kommunen) om inte sär taxa tillämpas. I alternativ 2B resp. 3 finns eventuella samordningsvinster för Telge Nät tack vare fler kommunala vägar.

6.1.1. **Kostnader för anslutning till kommunalt VA**

VA-taxan, som gäller för hela kommunen, påverkas inte av valet av exploateringsgrad och är densamma i samtliga alternativ. I Telge Näts VA-taxa är avgifterna beräknade utifrån olika tomtstorlekar; med eller utan dagvatten. Den maximala anslutningsavgiften för samtliga tre nyttigheter, spillvatten, dricksvatten och dagvatten, är enligt 2018-års VA-taxa 315 625 kr per fastighet, om man har en tomtyta som är max 2 406 kvm. För en tomt om 1 200 kvm skulle anslutningsavgiften komma att bli 236 533 kr.

Huruvida Sandvikens kommande verksamhetsområde för det kommunala VA-nätet kan komma att bli utrett för sär taxering är i dagsläget inte möjligt att besluta. Avgörande parametrar för att bedöma om det är ett sär taxeområde eller inte, saknas. Enligt 31§ LAV ska en sär taxa tillämpas om "*särskilda omständigheter i ett område medför att kostnaderna avviker i beaktansvärd omfattning från andra fastigheter i verksamhetsområdet*".

Det räcker alltså inte att enbart kostnaderna avviker, utan avvikelsen måste bero på unika fysiska VA-förhållanden kopplade till det område som ska byggas ut. Vad som anses som särskilda omständigheter eller sär förhållanden skiljer sig från kommun till kommun.

Exempel på kostnadsdrivande faktorer, som skulle kunna vara särskilda omständigheter, är *topografiska skillnader* (t.ex. kuperad terräng där det behövs mer pumpar än normalt; *geotekniska förhållanden* (t.ex. stora behov av bergschakt eller stabiliseringsåtgärder); *stora fastigheter med lång ledningsdragning* mellan fastigheterna och där förtätning av någon anledning är utesluten/begränsad; *befintlig bebyggelse* där det bl.a. kan bli dyra återställningskostnader eller extra besvärligt att anlägga (specialmaskiner); *överföringsledning* (kan i vissa fall ingå i beräkningen av avgiften och då krävs att det går att avgränsa hur många som har nytta av utbyggnaden); samt *särskilda natur- eller kulturvärden* som ska bevaras utöver det normala och som fördyrar anläggningens utförande.

Kostnaderna för VA-utbyggnad i det aktuella området beräknas på samma sätt som den genomsnittliga kostnaden för övriga områden. Vid utredning om särtaxering är aktuellt kan det råda osäkerheter om kostnaderna vid olika tidpunkter i processen. Den slutgiltiga nivån ges först när området är färdigbyggt. Hur många fastigheter som ska vara med och dela på kostnaderna beräknas genom antaganden som grundar sig på planer som är beslutade av kommunen. En möjlig konstruktion är att särtaxan är satt till ett index/faktor till de befintliga anläggningsavgifterna. Ett annat sätt är att lägga till ett belopp lika för alla fastigheter, som ett tillägg till normaltaxan. Verksamhetsområdesbeslut samt beslut om särtaxering tas i kommunfullmäktige. Avgifternas nivå och konstruktion ska vara beslutad innan första förbindelsepunkten i området meddelas fastighetsägaren.

Tillkommande kostnader p.g.a. hänsynstagande till befintligt elnät har inte beaktats i denna rapport.

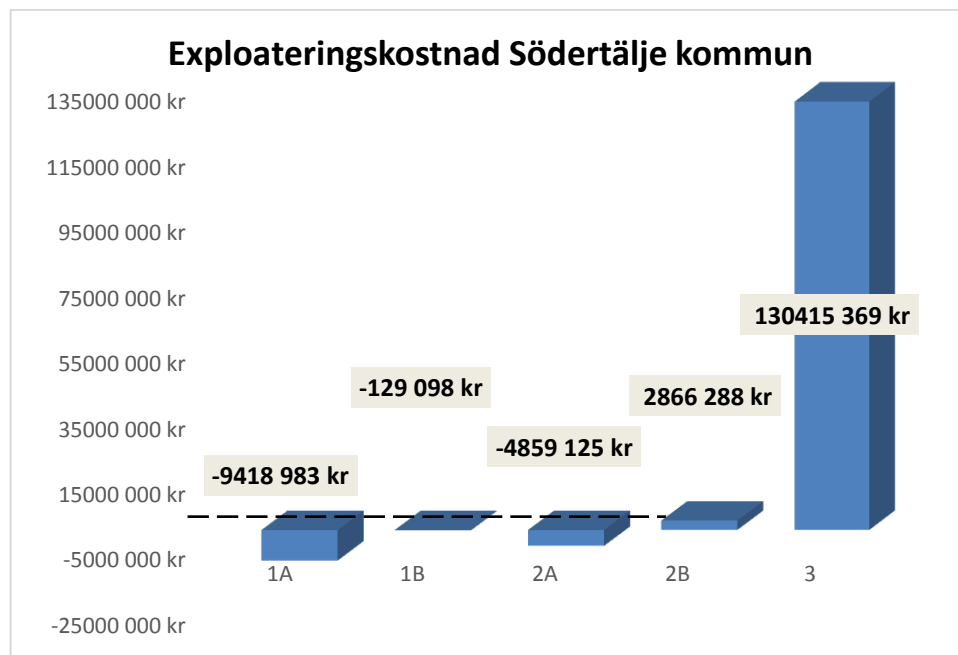
6.2. **Kommunalekonomisk exploateringskalkyl**

Kommunen får intäkter genom försäljning av kommunal mark. Inom planområden där kommunen är markägare ska kommunens markanvisningspolicy tillämpas. Kostnader för investeringar i kommunala vägar och allmänna platser med kommunalt huvudmannaskap fördelas mellan samtliga intressenter inom detaljplaneområdet, där även kommunen ingår som markägare. Planläggnings- och genomförandekostnader ingår inte i exploateringskalkylen nedan. En grov exploateringskalkyl ger följande siffror:

- Alternativ 1 ger vid finansiering av kommunal GC-väg med kommunala medel ett underskott om ca 9,4 miljoner kronor.
- Alternativ 1 ger vid finansiering av kommunal GC-väg genom uttag av gatukostnader ett underskott om ca 130 000 kronor.
- Alternativ 2 A ger ca 4,8 miljoner kronor i underskott.
- Alternativ 2 B ger ca 2,8 miljoner kronor i överskott.
- Alternativ 3 ger ca 130 miljoner kronor i överskott.

Nuvarande konsekvensbeskrivning med tillhörande kalkyl för gatukostnader och exploateringskostnader/-intäkter bygger på att bygggrätter för friliggande villabostäder har en tomtstorlek på 1200 kvm.

En ändring av tomtstorleken för friliggande villor från 1200 kvm till tex 1800 kvm innebär att antalet tillkommande byggrätter inom planområdet minskar. Minskningen i antalet byggrätter får till följd att fördelningsunderlaget för gatukostnaderna, alltså de fastigheter som ska vara med och bekosta upprustning av befintliga och anläggande av nya vägar samt övriga allmänna platser, påverkas. Konsekvensen blir att gatukostnaden för den enskilde, samt för kommunen, blir högre med anledning av att antalet enheter som gatukostnaderna fördelas ut på minskar. En ändrad tomtstorlek innebär även ett intäktsbortfall både för den enskilde fastighetsägaren, samt för kommunen, då antalet nytillkommande byggrätter minskar.



Tabell 3. Exploateringskostnader för Södertälje kommun för respektive alternativ. Den streckade linjen visar nollvärdet.

Exploateringskalkylen innehåller kostnader för markanskaffning för tillkommande förskolor men tar inte upp entreprenadkostnader för tex uppförande av förskola, torg eller park. Utifrån underlag från Telge fastigheter kan entreprenadkostnaden för uppförandet av en förskola för 120 barn uppskattas till ca 40-50 mkr (exklusive markinlösen).

6.2.1. Drift- och underhållskostnader

Driftskostnader för enskilda vägar belastar respektive samfällighet. Befintlig driftskostnad för de enskilda vägarna i området är inte kända av projektgruppen. Driftskostnader för de vägar och övriga allmänna platser som övergår i kommunalt huvudmannaskap belastar kommunen.

Kostnaden för drift och underhåll av Telge Näts ledningsnät baseras på nyckeltal från Värmdö kommun om 20,5 kr/löpmeter.⁶ Då siffran är från 2012 har den höjts till 23 kr/löpmeter i denna uppskattning. I alternativ 1, 2A samt 2B antas Telge Nät anlägga ca 18 km ledning, vilket ger en årlig drifts- och underhållskostnad om drygt 400 tkr. I alternativ 3 antas det totala ledningsnätet utgöra ca 30 km ledning, vilket ger en årlig drifts- och underhållskostnad om ca. 700 tkr.

⁶ SVU- Rapport från år 2012.

Driftskostnaden för Sandviksvägen är enligt Trafikverket ca 150 tkr/år. Uppskattningen av kostnader för underhåll av Sandviksvägen liksom för drift och underhåll av övriga vägar, baseras till stor del på kommunens nyckeltal⁷, men även vissa antaganden.⁸

I alternativ 1 antas samtliga vägar bestå under nuvarande huvudmannaskap, vilket inte medför någon ökad kostnad för kommunen. Den nya kommunala gc-vägen (3 km) ger i alternativ 1 en årlig drift- och underhållskostnad om ca 280 tkr.

I alternativ 2A övergår Sandviksvägen (3 km) i kommunalt huvudmannaskap, vilket innebär en årlig drift- och underhållskostnad av Sandviksvägen inklusive den kommunala gc-vägen om ca 520 tkr.

De tillkommande kommunala vägarna (6 km) i alternativ 2B innebär en total årlig drift- och underhållskostnad om ca 1400 tkr.

Alternativ 3 medför ytterliga ca 6 km kommunal väg, vilket ger en årlig drift- och underhållskostnad av Sandviksvägen (3 km), tillkommande kommunala vägar i befintligt område (ca 6 km) samt nya vägar (6 km) om ca 2300 tkr.

6.2.2. Skattekraft, köpkraft och fördelning av inkomster⁹

I och med framdragandet av det kommunala VA-nätet väntas andelen permanentboende i Sandviken öka, vilket medför en ökning av skattekraften¹⁰. Viktigt är dock att påpeka att det är svårt att härleda skattekraft till nyproduktion på grund av det kommunala skatteutjämningsystemet, som består av dels inkomstutjämning, som omfördelar inkomsterna, dels kostnadsutjämning. Detta medför att inkomstutjämningen minskar då personer med hög skattekraft flyttar till en kommun, men att kostnadsutjämningen ökar med t.ex. fler barn som behöver skola. Det kan dock vara intressant att titta på vilken storleksordning dessa siffror kan tänkas handla om, med fokus på relationen mellan de olika alternativen, snarare än siffran i sig.

Enligt SCB sker ungefär var tredje flytt över kommungränsen. Om man antar att denna andel framför allt utgörs av barnfamiljer som kan tänkas flytta till småhus i Sandviken, är det rimligt att anta att ca hälften av de vuxna i dessa familjer kan räknas som positiv skattekraft. Med tanke på närheten till Nykvarns kommun, kan även lägenheter tänkas tillföra ny skattekraft. Dock pågår i Nykvarn idag en extensiv bostadsbyggnation, vilket kan medföra färre som flyttar till Södertälje kommun från Nykvarns kommun. Alternativ 1 antas inte medföra någon ökad skattekraft. Alternativ 2 ger möjlighet till ca 150 tillkommande personer om ca 27 mkr i skattekraft. Genom den större exploateringen i Sandvikens sydöstra delar antas ca 270 personer tillföra en ny skattekraft om ca 50 mkr årligen.

Ökningen i skattekraft är i samtliga alternativ troligen försumbar i jämförelse med de investeringar som krävs.

⁷ Nyckeltal bokslut 2016 sbk. Driftskostnad per ljuspunkt 634 kr; Vinterväghållning per kvm kommunal väg 10 kr; Underhållsbeläggning per kvm kommunal väg 6 kr

⁸ Då det saknas nyckeltal för driftskostnad per kvm kommunal väg antas den till 10 kr. Trafikverkets totala drifts- och underhållskostnad för Sandviksvägen är idag ca 12,5 kr/kvm. Ljuspunkter på kommunal väg har antagits till var 30e meter.

⁹ Kapitlet har tagits fram i dialog med kommunens statistiker, Magnus Lundin.

¹⁰ Skattekraft per invånare i Södertälje kommun 2017 antas till 179 265 kr, enligt statistik från SCB.

De som flyttar till, framför allt nyproducerade småhus i, Sandviken besitter troligtvis en högre skattekraft än snittet, vilket kan ge en bättre fördelning av inkomster inom kommunen. Dessutom kan en större befolkningsökning inom ett visst område skapa förutsättningar för ett större utbud av service.

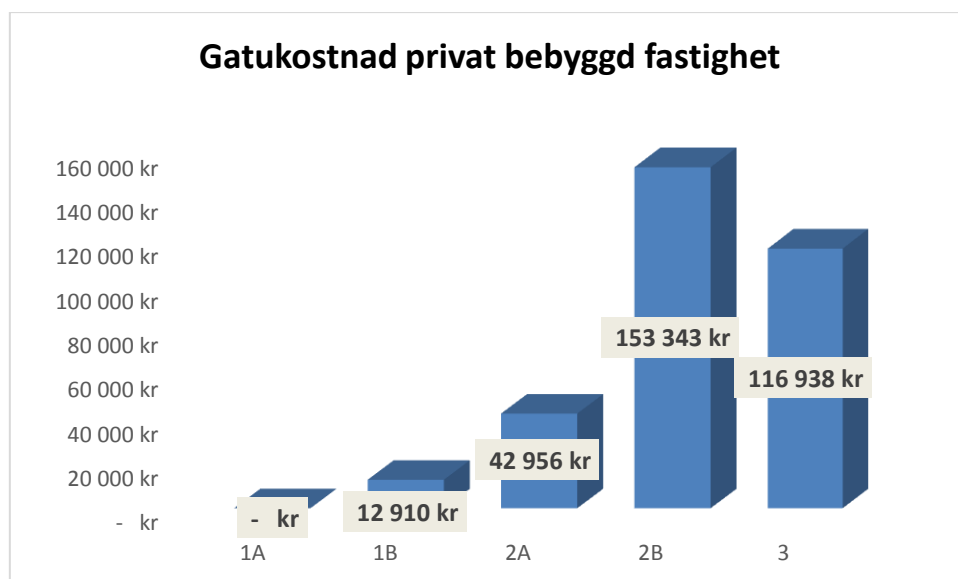
Tillkommande bostäder bär med sig även andra kommunala investeringsbehov som inte inkluderas i exploateringskalkylen. Exempel på investeringar är förskolor, skolor, äldreboenden och andra specialboenden. I exploateringskalkylen ingår markanskaffning för tillkommande förskolor, som är de mest yrkrävande anläggningarna. Markanskaffning för ny Enhörnaskola ingår i redan antagen detaljplan.

I kommande kommunala investeringar för anläggningar för nya förskolor, äldreboende och andra specialboende ingår utöver byggnader för verksamheterna också vägar för angöring, bil- och cykelparkering, lekplatser, parker och belysning.

6.3. Gatukostnader

Gatukostnad beräknas i enlighet med Södertälje kommuns gatukostnadspolicy. Gatukostnaden beräknas genom att den totala investeringskostnaden för gator och andra allmänna platser delas med ett andelstal, som baseras på hur många hushåll detaljplanen skapar möjlighet för inklusive befintliga och nytillkommande hushåll. Befintligt bebyggda fastigheter belastas med hälften jämfört med nytillkommande fastigheter. En preliminär gatukostnadsutredning har tagits fram för denna konsekvensbeskrivning.

- Alternativ 1 innebär 0 kr i gatukostnad om kommunal GC-väg finansieras med kommunala medel.
- Vid finansiering genom uttag av gatukostnader innebär alternativ 1 ca 13 tkr per befintlig fastighet; ca 26 tkr per nytillkommande fastighet.
- Alternativ 2 A innebär ca 43 tkr per befintlig fastighet; ca 86 tkr per nytillkommande fastighet.
- Alternativ 2B innebär ca 153 tkr per befintlig fastighet; ca 306 tkr per nytillkommande fastighet.
- Alternativ 3 innebär ca 117 tkr per befintlig fastighet; ca 234 tkr per nytillkommande fastighet.



Tabell 4. Gatukostnad per befintlig bebyggd fastighetsenhet för respektive alternativ.

Beräkning av kostnader för att anlägga vägar och andra allmänna platser med kommunalt huvudmannaskap har skett med en rad antagna förutsättningar gällande markförhållanden m.m. och ska betraktas som minst 50 % säkra. Det är viktigt att hålla i minnet att underlaget för beräkning av antal bostäder i de olika alternativen är framtaget i tidigt skede och att samtliga siffror baseras på grova antaganden. Antal bostäder som möjliggörs i detaljplanen när den vinner laga kraft har stor påverkan på den slutliga gatukostnaden för varje enskild fastighet.

6.4. Planläggningskostnader och plangenomförandekostnader

Planläggningskostnader

Södertälje kommun strävar i första hand efter att teckna plankostnadsavtal med exploatörer/fastighetsägare för att specificera betalningsvillkor och parternas övriga åtaganden. Kostnader för allt planarbete med tillhörande utredningar som behövs för att ta fram detaljplanen bekostas av exploatörer/fastighetsägare. I tabellen nedan redovisas mycket grovt uppskattade planläggningskostnader för Södertälje kommun för respektive alternativ.

Alternativ 1*	Alternativ 1**	Alternativ 2A	Alternativ 2B	Alternativ 3
3 500 000 kr	3 000 000 kr	4 500 000 kr	6 000 000 kr	7 500 000 kr

*Gång-cykelväg bekostad genom kommunala medel. **Gång-cykelväg bekostad genom gatukostnadspolicy.

Inom stora planområden är alla fastighetsägare och föreningar potentiella intressenter. Att teckna planavtal med många intressenter är inte praktiskt genomförbart varför kommunen i dessa fall väljer att ta ut planläggningskostnaden i efterskott genom så kallad planavgift som tas ut i samband med bygglovsprövning. Taxa för planavgift beslutas årligen av kommunfullmäktige. Planavgiften ska täcka en större del av de av kommunen tidigare nedlagda kostnaderna för planarbetet och är liksom bygglovsavgiften proportionerlig till den ansökta åtgärdens storlek. Exempelvis för nybyggnad av en- eller tvåbostadshus med bruttoarea om 100 – 250 kvm är planavgiften 32 000 kr enligt taxa för 2018.

Enskilt huvudmannaskap i Alternativ 1 och 2A

Ett genomförande av befintlig respektive ny detaljplan med avseende på områden planlagda som allmän plats, exempelvis grönområden/natur och gator, kräver initiativ från någon av fastighetsägarna inom planområdet, alternativt på initiativ av kommunen. Detta sker genom inrättande av en eller flera gemensamhetsanläggningar, genom Lantmäteriet, som omfattar de delar av planområdet som ska vara gemensamma för fastigheterna. Genomförandet innebär en kostnad för deltagande fastigheter, dels med avseende på den lantmäteriförrättning som erfordras för inrättande av gemensamhetsanläggningen och dels kostnad för att lösa åtkomst till marken, antingen genom att marken upplåts till förmån åt gemensamhetsanläggningen med servitut eller att marken förvärvas. Det är då upp till deltagande fastigheter att avgöra vilket alternativ som förespråkas. Samtidigt uppstår även kostnader för att upphäva befintliga rättigheter som kan förekomma inom de delar som planläggs eller redan är planlagda som allmän plats. Kostnaden består dels av att ersättning ska utgå till den eller de fastigheter som innehar individuella rättigheter att nyttja annan fastighet och ska motsvara den marknadsvärdeminskning som uppstår när rättigheten försvinner, dels av handläggningskostnaden för Lantmäteriet att upphäva rättigheten inklusive värderingskostnaden av marknadsvärdeminskningen.

Utöver ovanstående kostnader tillkommer även fastighetsbildningskostnader för fastigheter inom planområdet med avstyckningsmöjligheter.

Kommunalt huvudmannaskap i Alternativ 2B och 3

Genomförandekostnader med avseende på områden planlagda för allmän plats ingår i kostnadsunderlaget som ligger till grund för fakturering av gatukostnaderna och innebär därför ingen tillkommande kostnad såsom beskrivs ovan för alternativ 1 och 2A. Precis som för alternativ 1 och 2A tillkommer dock fastighetsbildningskostnader för fastigheter inom planområdet med avstyckningsmöjligheter.

6.5. Potentiell värdeökning för fastigheter

Ny detaljplan som medför nya utbyggnadsmöjligheter ökar generellt sett markens värde. Fastighetsägarna inom området kommer att, oavsett vilket alternativ som väljs, beröras i olika grad av värdeökning av sina fastigheter. Det är svårt att resonera för hur värdeökningen ser ut för respektive alternativ som väljs, men generellt kan sägas att värdeökningen består i tillkomst av kommunalt vatten och avlopp, utökade eller tillkommande byggrätter, nya och upprustade gator med högre standard, förbättrad trafiksäkerhet, samt att vissa fastigheter slipper avgift till vägföreningar då kommunen övertar drift- och underhållsansvar för gator som övergår eller tillkommer med kommunalt huvudmannaskap.



Rapport | 2018-02-14

Kortversion av Konsekvensbeskrivning Utvecklingsalternativ för Dp Sandviken

Dnr SBN-2012-01084

Paula Rönnbäck
Planarkitekt
Planenhet
Telefon (direkt): 08-523 049 61
E-post: paula.ronnback@sodertalje.se

Projektdeltagare

Andreas Klingström, beställare, Södertälje kommun

Paula Rönnbäck, ansvarig planarkitekt, Södertälje kommun

Hanna Lundevall, projektledare, WSP

Lotta Eklund, teknisk samordnare, WSP

Anna Hammarbäck, planarkitekt, Total arkitektur

Assienah Mooki Morosini, planarkitekt, Total arkitektur

Mattias Borgström, exploateringsingenjör, NAI Svefa

Martin Larsson, exploateringsingenjör, NAI Svefa

Alexine Wirén, trafikplanerare, Ramböll

Ramzi Laktena, trafik- och vägingenjör, Ramböll

Dimitry van der Nat, dagvatteningenjör, WRS

Robert Jönsson, dagvatteningenjör, WRS

Suvi Vainonpää, VA-ingenjör, Telge Nät

Rickard Cederwall, markingenjör, Telge Nät

Cecilia Weistrand, chef Planering VA och

Återvinning, Telge Nät

Innehåll

1. Läsanvisning	4
2. Tre huvudalternativ	4
2.1. Sammanfattande skiss.....	4
3. Översikt olika alternativ	6
3.1. Alternativ 1.....	6
3.2. Alternativ 2A och 2B.....	7
3.3. Alternativ 3.....	8
4. Sammanfattning av konsekvenser.....	9
BILAGA 1	KONSEKVENSBESKRIVNING RAPPORT
BILAGA 2	TRAFIK-PM
BILAGA 3	EXPLOATERINGSKALKYL
BILAGA 4	KONSEKVENSBESKRIVNING VA

1. Läsanvisning

Följande dokument är en sammanfattning av rapporten Konsekvensbeskrivning Utvecklingsalternativ för Detaljplan Sandviken daterad 2018-02-14. För en detaljerad redovisning av de förutsättningar och antaganden som ligger till grund för följande slutsatser hänvisas till huvuddokumentet.

Hela utredningen baseras på mycket tidiga antaganden. De ekonomiska effekterna som redovisas i konsekvensbeskrivningen är mycket grova uppskattningar i tidigt skede, baserade på antaganden som kommer att förändras under planarbetets fortsatta gång. I samband med vidare planläggning kan det visa sig att sakförhållanden skiljer sig från antagandena.

2. Tre huvudalternativ

Under följande rubriker presenteras övergripande de tre huvudalternativ till det fortsatta planarbetet för Sandvikens utveckling. För Alternativ 2 finns två underalternativ; 2A och 2B.

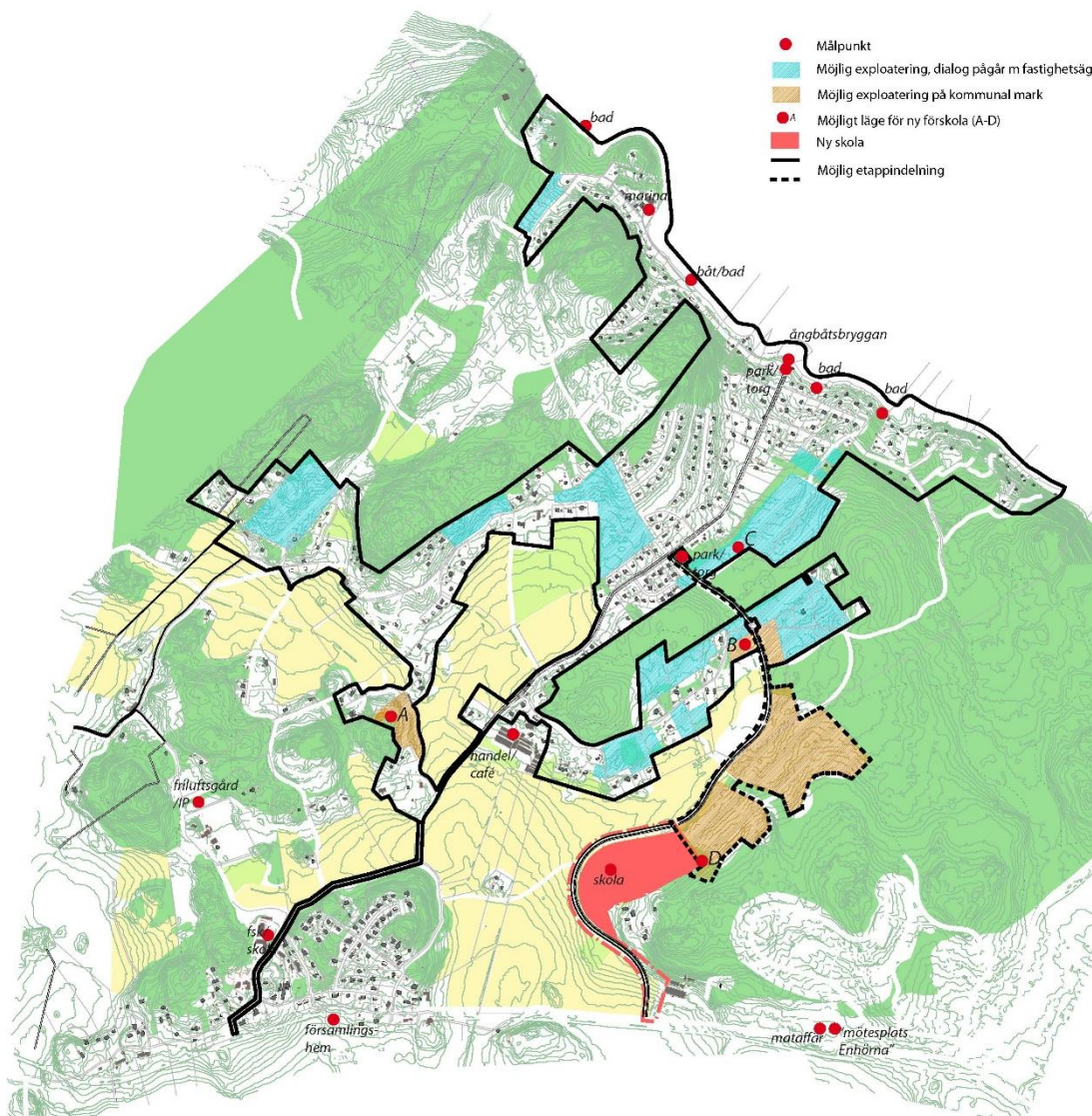
2.1. Sammanfattande skiss

Under planprocessen har en skiss tagits fram för möjlig utveckling av Sandvikenområdet, se Figur 1. I bilden nedan syns möjliga målpunkter, möjliga exploateringsområden, vägar, ny förskola och skola samt möjlig etappindelning. De olika alternativen för utveckling som redovisas i denna konsekvensbeskrivning utgår från skissen i olika grad.

Alternativ 1 föreslår en ändring av gällande detaljplan samt tillkommande nya detaljplaner för befintliga bebyggelseområden. Till detta kommer också en gång- och cykelväg längs med Sandviksvägen.

Alternativ 2A och 2B innebär nya detaljplaner för befintliga bebyggelseområden samt mindre exploateringsområden. Alternativ 2A innebär att pröva att Sandviksvägen samt Ångbåtsbryggans område får kommunalt huvudmannaskap. Resten av vägarna och de allmänna platserna för natur kvarstår med enskilt huvudmannaskap. Alternativ 2B innebär att pröva att Sandviksvägen samt ytterligare ett antal lokalgator i området får kommunalt huvudmannaskap, liksom samtliga natur- och parkområden.

Alternativ 3 innebär nya detaljplaner för befintliga bebyggelseområden; ny väg från Enhörnaleden samt exploatering av kommunal och privat mark.



Figur 1. Skiss för möjlig utveckling i Sandvikenområdet.

Samtliga alternativ skapar förutsättningar för ökad trafiksäkerhet på Sandviksvägen och för framdragandet av allmänt VA.

För avstyckning av fastigheter utanför exploateringsområden är utgångspunkten att minsta tillåtna tomtstorlek är ca 1200 kvm. Om denna minsta tomtstorlek används som huvudregel kan man anta att särskilt känslig kulturmiljö kommer att undantas för att behålla större tomter.

Antal möjliga tillkommande fastigheter som redovisas i de olika alternativen bygger på att flerbostadshus i 2 våningar kan uppföras i exploateringsområden öster om Sandviksvägen, blandat med radhus, parhus och enbostadshus. I övriga exploateringsområden föreslås radhus, parhus och enbostadshus.

I skissen förutsätts att den nya skolan byggs vid Ekeby Gård.

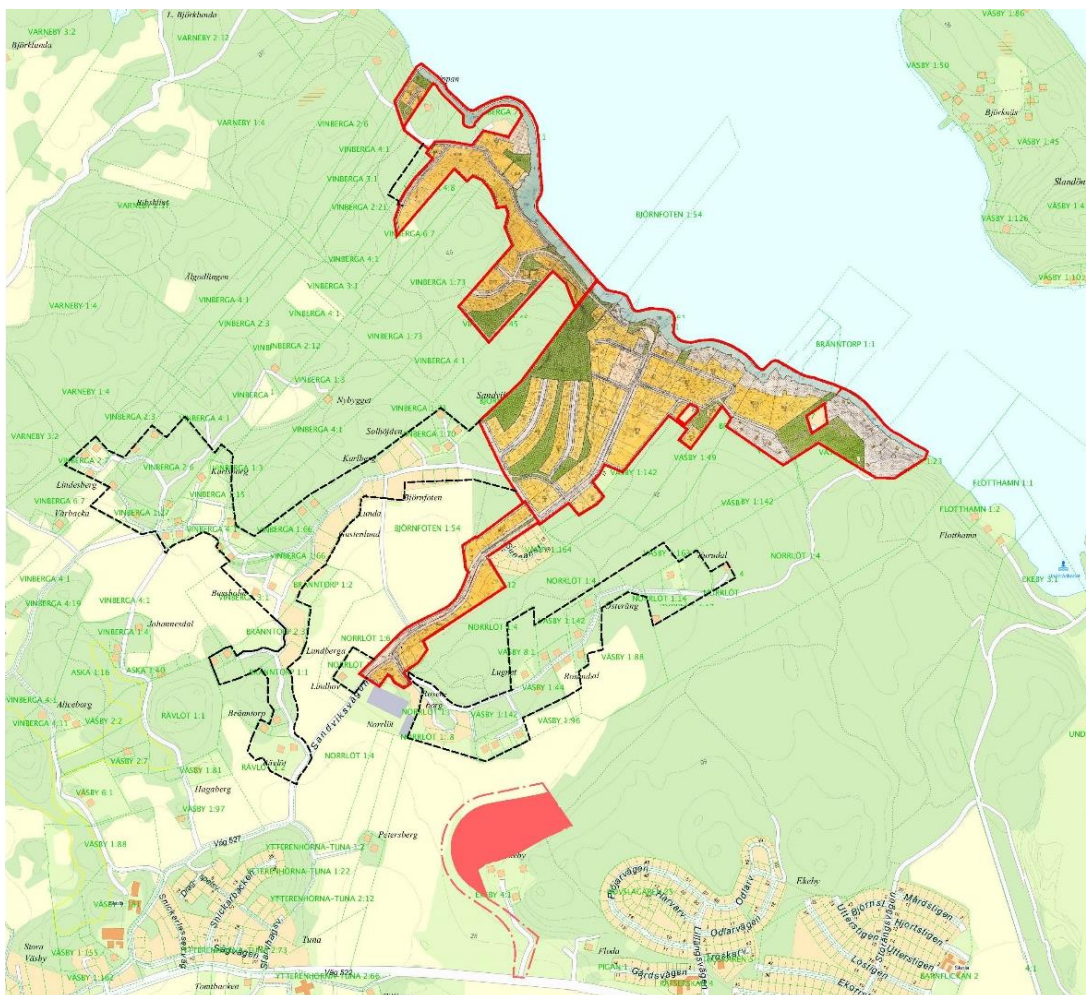
3. Översikt olika alternativ

Under följande rubriker presenteras övergripande de tre huvudalternativ till det fortsatta planarbetet för Sandvikens utveckling. För Alternativ 2 finns två underalternativ; 2A och 2B.

3.1. Alternativ 1

Alternativet föreslår en ändring av gällande detaljplan samt tillkommande nya detaljplaner för befintliga bebyggelseområden. Till detta kommer också en gång- och cykelväg längs med Sandviksvägen.

Inom gällande detaljplan, se röd avgränsningslinje i Figur 7, föreslås ändring¹ av planbestämmelser. Planändringen syftar till att möjliggöra anläggning av allmänt VA samt skapa möjlighet för permanentbosättning genom utökade byggrätter inom befintliga fastigheter.



Figur 2. Alternativ 1. Gällande plan inom röd linje, nya områden som kan detaljplaneläggas inom svart linje. I söder syns område för ny detaljplan för ny skola som antagits (rödfärgat)

¹ En ändring av en detaljplan kan användas för att anpassa planen till nya förhållanden och hålla den aktuell utan att genomföra hela den lämplighetsbedömning som görs vid upprättandet av en ny plan. Det finns i lagen ingen uttalad gräns för vad som kan göras inom ramen för ändring. Ändringen ska dock uppfylla plan- och bygglagens, PBL, krav på tydlighet och rymmas inom syftet för den ursprungliga detaljplanen. Det är kommunen som avgör om det är lämpligt att använda sig av ändring av detaljplan i ett enskilt fall.

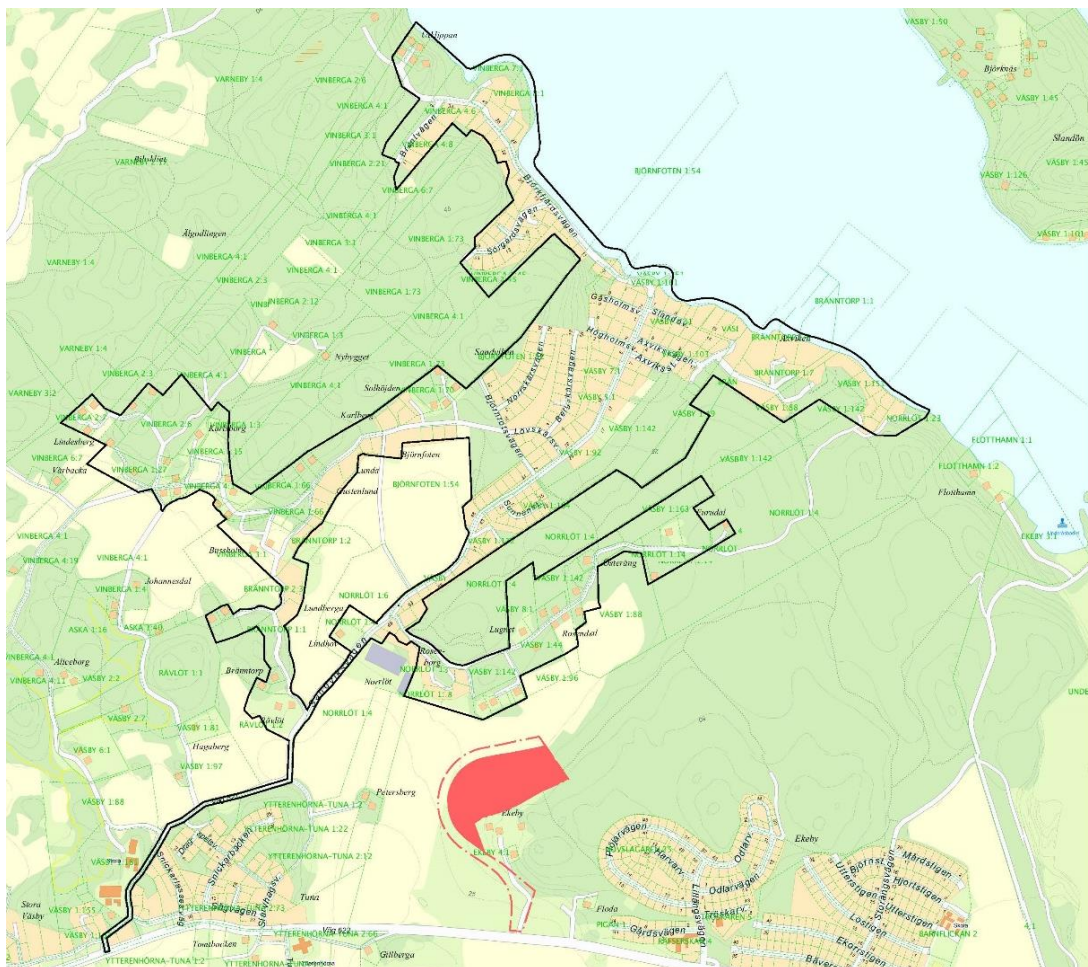
Med svart avgränsningslinje illustreras områden där nya detaljplaner tas fram för fastigheter som ligger utanför gällande plan och där allmänt VA-system ska anläggas. De nya detaljplanerna möjliggör avstyckningar samt fler och ökade byggrätter längs med befintliga vägar. Inga nya vägar tillskapas.

För samtliga vägar och allmänna platser, utom Sandviksvägen, består/prövas enskilt huvudmannaskap. Detta medför dock vissa svårigheter, dels på grund av att lång tid har gått sedan den gällande detaljplanen bildades, dels då ett enskilt huvudmannaskap kräver en fungerande samfällighetsförening som förvaltar de gemensamma ytorna.

3.2. Alternativ 2A och 2B

Alternativ 2A och 2B innebär nya detaljplaner för befintliga bebyggelseområden samt mindre exploateringsområden. Alternativ 2A innebär att pröva att Sandviksvägen samt Ångbåtsbryggans område får kommunalt huvudmannaskap. Resten av vägarna och de allmänna platserna för natur kvarstår med enskilt huvudmannaskap. Alternativ 2B innebär att pröva att Sandviksvägen samt ytterligare ett antal lokalgator i området får kommunalt huvudmannaskap, liksom samtliga natur- och parkområden.

Inom område med svart avgränsningslinje, se Figur 8, tas en ny detaljplan fram som möjliggör avstyckningar, fler och ökade byggrätter samt ett kommunalt övertagande av Sandviksvägen.



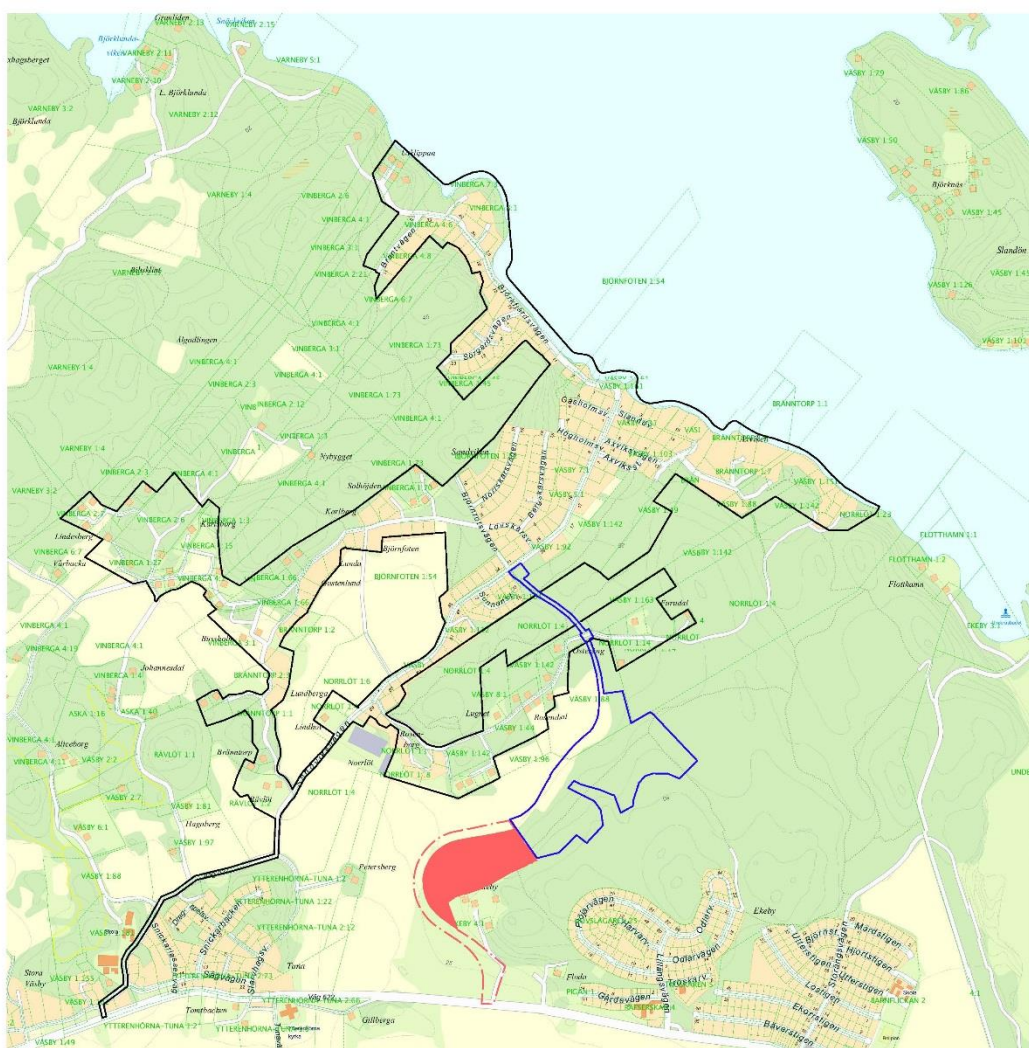
Figur 3. Alternativ 2A och 2B. Ny detaljplan tas fram för område inom svart avgränsningslinje. I söder syns område för ny detaljplan för ny skola som antagits (rödfärgat)

3.3. Alternativ 3

Det tredje alternativet innebär nya detaljplaner för befintliga bebyggelseområden; ny väg från Enhörnaleden samt exploatering av kommunal och privat mark.

Inom område med svart avgränsningslinje, se Figur 9, tas en ny detaljplan fram som möjliggör avstyckningar, fler och ökade byggrätter samt kommunalt övertagande av Sandviksvägen och andra huvudvägar. Inom område med blå avgränsningslinje tas en ny detaljplan fram som möjliggör draging av ny väg från Enhörnaleden till Sandviken (Nya Sandviksvägen) samt nya bostäder på kommunalägd mark längs med den nya vägdragningen.

Båda områdena kan omfattas av en och samma detaljplan t.o.m. plansamråd för att sedan antingen delas i två eller flera olika detaljplaner eller hållas ihop i en enda.



Figur 4. Alternativ 3. Ny detaljplan tas fram för område inom svart avgränsningslinje samt för område med blå avgränsningslinje. I söder syns område för ny detaljplan för ny skola som antagits i EKN (rödfärgat)

4. Sammanfattning av konsekvenser

Utvecklingen för Sandviken och dess närområde utreds utifrån tre olika omfattningar; varav det andra alternativet är indelat i två underalternativ.

Alternativ 1 föreslår en ändring av gällande detaljplan samt tillkommande nya detaljplaner för befintliga bebyggelseområden som förväntas ingå i Telge Nätets verksamhetsområde för kommunalt vatten och avlopp. I de nya detaljplanerna antas en förtätning om ca 230 bostäder på privat mark, längs befintliga vägar. Förtätningen medför även ett beräknat behov om en ny förskola. Längs med Sandviksvägen föreslås en kommunal gång- och cykelväg; inga övriga nya vägar tillkommer. Samtliga vägar (förutom den nya gång- och cykelvägen) förblir under dagens huvudmannaskap, vilket medför merarbete och försvårar framdragandet av kommunalt VA. Vid ändringen av gällande plan påverkas inte strandskyddet och viss förtätning möjliggörs på idag obebyggda fastigheter. Allmän platsmark liksom enskilda vägar förblir i det här alternativet noterbart privatiserade och strandlinjen svårtillgänglig för allmänheten. Trafiksäkerheten förbättras i och med gång- och cykelvägen längs Sandviksvägen, men förblir låg i större delen av området. I detta alternativ krävs att byggnadsplanen genomförs och gamla rättigheter på grönmark upphävs, för att Mälaren ska bli mer tillgänglig för allmänheten.

Både **Alternativ 2A och 2B** innebär nya detaljplaner för det totala befintliga bebyggelseområdet samt förtätning i medelstor skala. En stor skillnad ligger i allmänhetens tillträde till Sandviken och dess strandlinje. Alternativ 2A prövar att endast Sandviksvägen samt Ångbåtsbryggans område får kommunalt huvudmannaskap. Resten av vägarna och de allmänna platserna för natur kvarstår med enskilt huvudmannaskap. I Alternativ 2B öppnas Sandviken upp och fler kan nyttja och röra sig ned till Mälaren. Alternativ 2B prövar att samtliga natur- och parkområden, Sandviksvägen samt ytterligare ett antal (ca 10 st) lokalgator i området får kommunalt huvudmannaskap. Förutom ett enklare förfarande för Telge Nät att anlägga det kommunala VA-nätet, medför kommunala vägar inne i området en ökad trafiksäkerhet, ökad framkomlighet för service- och utryckningsfordon samt ytterligare möjlighet till förtätning av privat mark. I alternativ 2A antas ca 440 tillkommande bostäder och alternativ 2B medger uppskattningsvis ca 450 st tillkommande bostäder. Samtliga tillkommande bostäder inom befintlig bebyggelse förutsätts vara av villa-, parhus- eller radhustyp. 3 st nya förskolor förutsätts i Alternativ 2. I det här andra alternativet återinträder strandskyddet, vilket medför att kommunen behöver lösa in ej ianspråktagen mark inom strandskydd, vilket i de flesta fall berör obebyggda fastigheter. Skyddet av kulturmiljön kan stärkas i och med nya planer.

Alternativ 3 innebär, liksom alternativ 2, nya detaljplaner för befintliga bebyggelseområden. Dessutom möjliggörs den nya vägen från Enhörnaleden till Sandviksvägen samt exploatering av framförallt kommunal mark längs med den nya vägen. Det tredje alternativet medför ca 840 tillkommande bostäder varav ca 240 st bostäder i flerbostadshus i för det mesta två och ibland fyra våningsplan. Alternativ 3 inkluderar också 4 st nya förskolor. Trafiksituationen i Sandviken förväntas bli förbättrad ytterligare med den nya vägen, utöver standardhöjningen av det befintliga vägnätet. I och med tillskapandet av ytterligare allmänna platser, både i parkformat och vid vattnet, presenterar det tredje alternativet den mest allmännyttiga lösningen, där boende och allmänhet ges störst möjligheter att nyttja Sandviken. Exploateringen av kommunal mark gör också Alternativ 3 till det ekonomiskt mest fördelaktiga för Södertälje kommun. För Telge Nätets del är kostnaden svår att uppskatta, men Alternativ 3 medför sannolikt större omkostnader på grund av ökad belastning på befintlig infrastruktur.

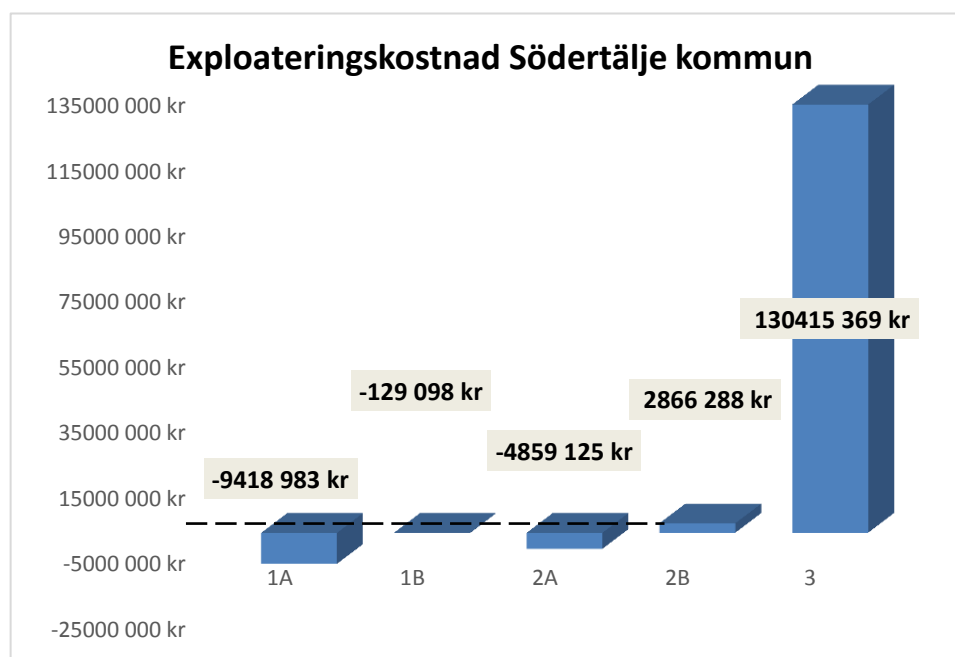
För de boende i området varierar gatukostnaden för en befintlig fastighet mellan 13-154 tkr beroende på vilket utbyggnadsalternativ som väljs. VA-taxan för anslutningspunkt till det kommunala VA-nätet ligger runt 230-300 tkr enligt dagens VA-taxa. För alternativ 3 kommer anslutningsavgifterna sannolikt inte att täcka utbyggnadskostnaderna fullt ut, vilket kommer att belasta VA-kollektivet om inte särtaxa tillämpas.

Alternativ	Exploateringskalkyl	Kommunal drift och underhåll	Gatukostnad för enskild bebyggd fastighet	Anslutningsavgift enskild villa (utan särtaxa)
Alternativ 1*	Underskott 9,4 mkr	280 tkr/år	0 kr	230-300 tkr
Alternativ 1**	Underskott 130 tkr	280 tkr/år	13 tkr befintlig 26 tkr ny	230-300 tkr
Alternativ 2A	Underskott 4,8 mkr	520 tkr/år	43 tkr befintlig 86 tkr ny	230-300 tkr
Alternativ 2B	Överskott 2,8 mkr	1,4 mkr/år	153 tkr befintlig 306 tkr ny	230-300 tkr
Alternativ 3	Överskott 130 mkr	2,3 mkr	117 tkr befintlig 234 tkr ny	230-300 tkr

Figur 5. Sammanfattande tabell över kostnader för respektive alternativ.

*Gång-cykelväg bekostad genom kommunala medel.

**Gång-cykelväg bekostad genom gatukostnadspolicy.



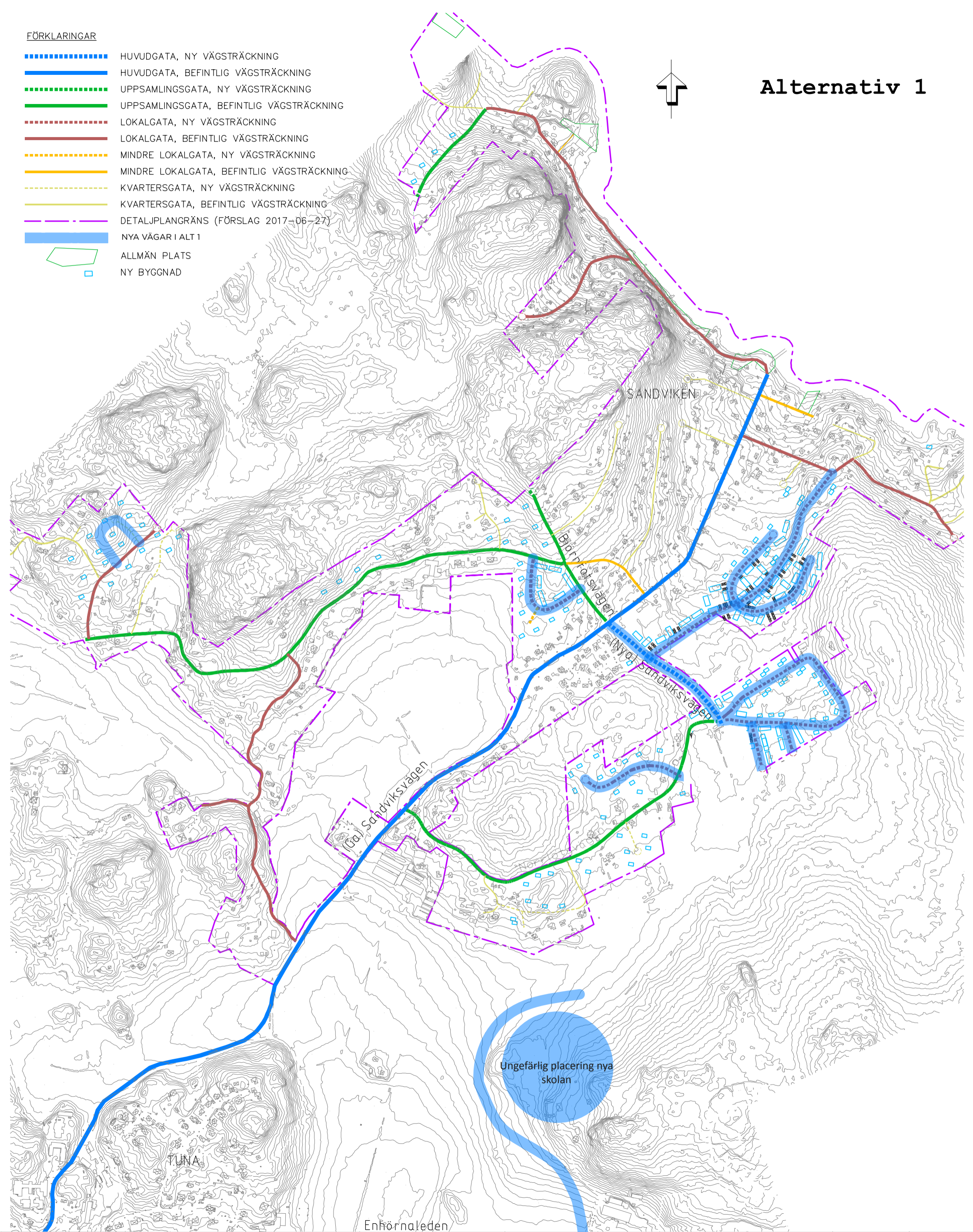
Figur 6. Exploateringskostnader för Södertälje kommun för respektive alternativ. Den streckade linjen visar nollvärdet.

FÖRKLARINGAR

- HUVUDGATA, NY VÄGSTRÄCKNING
- HUVUDGATA, BEFINTLIG VÄGSTRÄCKNING
- UPPSAMLINGSGATA, NY VÄGSTRÄCKNING
- UPPSAMLINGSGATA, BEFINTLIG VÄGSTRÄCKNING
- LOKALGATA, NY VÄGSTRÄCKNING
- LOKALGATA, BEFINTLIG VÄGSTRÄCKNING
- MINDRE LOKALGATA, NY VÄGSTRÄCKNING
- MINDRE LOKALGATA, BEFINTLIG VÄGSTRÄCKNING
- KVARTERSGATA, NY VÄGSTRÄCKNING
- KVARTERSGATA, BEFINTLIG VÄGSTRÄCKNING
- · - · - · DETALJPLANGRÄNS (FÖRSLAG 2017-06-27)
- NYA VÄGAR I ALT 1
- ALLMÄN PLATS
- NY BYGGNAD



Alternativ 1



Kompletterande trafik-PM, Alternativ 1

Uppdrag Enhörna Trafik
Handläggare Alexine Wirén
Granskare Anthon Georgsson
PM nummer 1 – Alternativ 1

Datum 2017-12-22

Ramböll Sverige AB
Box 17009, Krukmakargatan 21
104 62 Stockholm

T: +46-10-615 60 00
D: +46 (0)721 46 81 56
www.ramboll.se

Unr 1320020020

Ramböll Sverige AB
Org nr 556133-0506

1. Kort beskrivning/tolkning

Ingen förändring görs av redan befintliga vägar. Inte heller Sandviksvägen förändras, som idag förvaltas av Trafikverket utan planer på att byggas ut¹. Den trafik som alstras av nyexploateringen öster om Sandviksvägen kommer att ansluta till Sandviksvägen via "Norrlötsvägen". I alternativ 1 föreslås att denna väg kommer att kvarstå i befintligt skick och under enskilt huvudmannaskap. I dagsläget är "Norrlötsvägen" smal, grusbelagd och oupplyst. Vid anslutningen till Sandviksvägen är korsningen utformad på ett sätt som medför brister i trafiksäkerheten på grund av dålig sikt och lutningar vid korsningen. "Norrlötsvägens" bredd gör det även svårt att mötas på vägen. Se bild 1-4 på "Norrlötsvägen".

¹ Det är möjligt att upprusta och bygga ut Sandviksvägen även i detta alternativ. Detta förutsätter att Trafikverket beslutar om att dra in Sandviksvägen som allmän väg. Sedan kan fastighetsägarna själva rusta upp vägen. För den del som ligger utanför gällande plan skall Lantmäteriet först inrätta en ny gemensamhetsanläggning. Fortsättningsvis i konsekvensbeskrivningen antas dock att detta inte sker



Bild 1 och 2: Korsningen Sandviksvägen/ "Norrlötsvägen"





Bild 3-4: "Norrlötsvägen"

På grund av nyexploateringen kommer tillkommande trafik att alstras i området. Denna trafik kommer troligen, på grund av genheten, att ansluta till Sandviksvägen via "Norrlötsvägen" i stor utsträckning. På grund av vägens skick och de ökade trafikmängderna är detta alternativ inte att rekommendera ur trafiksynpunkt.

2. Gångtrafik

De befintliga vägarna i området kommer ej att breddas och saknar gångbanor på stora delar av vägnätet vilket lämnar gångtrafikanterna utsatta. Det tydligaste exemplet på detta är Sandviksvägen som bland annat leder till skolan och servicefunktioner i Tuna samt förlängningen i Ekeby. Bristen på ett utbyggt gångvägnät motiverar bilresor vilket får påverkan på det totala bilåkandet inom området och kommunen.

Att inte ha ett eget utrymme för gångtrafikanterna i gaturummet bidrar dessutom till en minskad trafiksäkerhet. Fortsatt höga hastigheter längs Sandviksvägen utgör en trafiksäkerhetsrisk.

3. Cykeltrafik

Sandviksvägen har i dagslägen inte någon cykelbana, vilket lämnar cyklisterna utsatta. Cykling i blandtrafik rekommenderas endast för hastigheter upp till 30 km/h vilket gör Sandviksvägen olämplig som cykelväg. Det finns ingen koppling mellan bebyggelseområdena norr om Tuna med cykelvägen vid väg 522, vilket hindrar cykelpendling till Ekeby och Södertälje. Att inte bygga ut Sandviksvägen med cykelvägar eller med sänkningar av hastigheterna till 30 km/h gör det osäkert för cyklister att nå lokala och mer externa målpunkter. Detta påverkar även barn i stor utsträckning vars fria rörlighet begränsas på grund av ett större bilberoende.

Brist på cykelvägar i området kan leda till att cyklister rör sig i blandtrafik, på sträckor där hastigheterna överstiger 30 km/h. Detta medför ökade risker för cyklisterna.

4. Kollektivtrafik

Förutsättningar för ökad turtäthet och/eller längre säsong ändras inte nämnvärt vare sig genom befolkningsökning eller förbättrad framkomlighet för buss. Enligt underlag från arbetsmöte med Trafikförvaltningen 2017-12-05 beror behovet av en ny busslinje dels på busslinjens geografiska utformning och dels på vilken storlek som finns på resenärsunderlaget. På grund av att dagens busslinje via Sandviken går till Ytterenhörna kommer en utbyggd linje med rundslinga eller säckväg i Sandviken påverka resterande delar av linjen. Detta försvårar möjligheterna till utbyggnad av kollektivtrafik inom Sandviken. För att motivera året-runt-trafik krävs ett ökat resenärsunderlag samt att Sandviksvägen standarden höjs genom breddning och drift och underhåll.

5. Biltrafik















Trafikalstringen från de nya områdena kommer sannolikt att leda till ökade trafikmängder med risk för köbildning under rusningstid vid anslutningar till Sandviksvägen. Det främsta problemet kommer troligen att uppstå vid korsningen mellan "Norrlötsvägen" och Sandviksvägen, där dålig sikt och brist på utrymme redan är en faktor. Denna korsning kommer behöva studeras i detalj om detta förslag aktualiseras.

I och med avsaknaden av gång- och cykelvägar samt kollektivtrafik mellan Sandviken och Tuna är det troligt att anta att många föräldrar kommer att skjutsa sina barn till och från skolan i Tuna. Detta kan få en påverkan på trafikmängderna i området, vilket även påverkar framkomligheten för

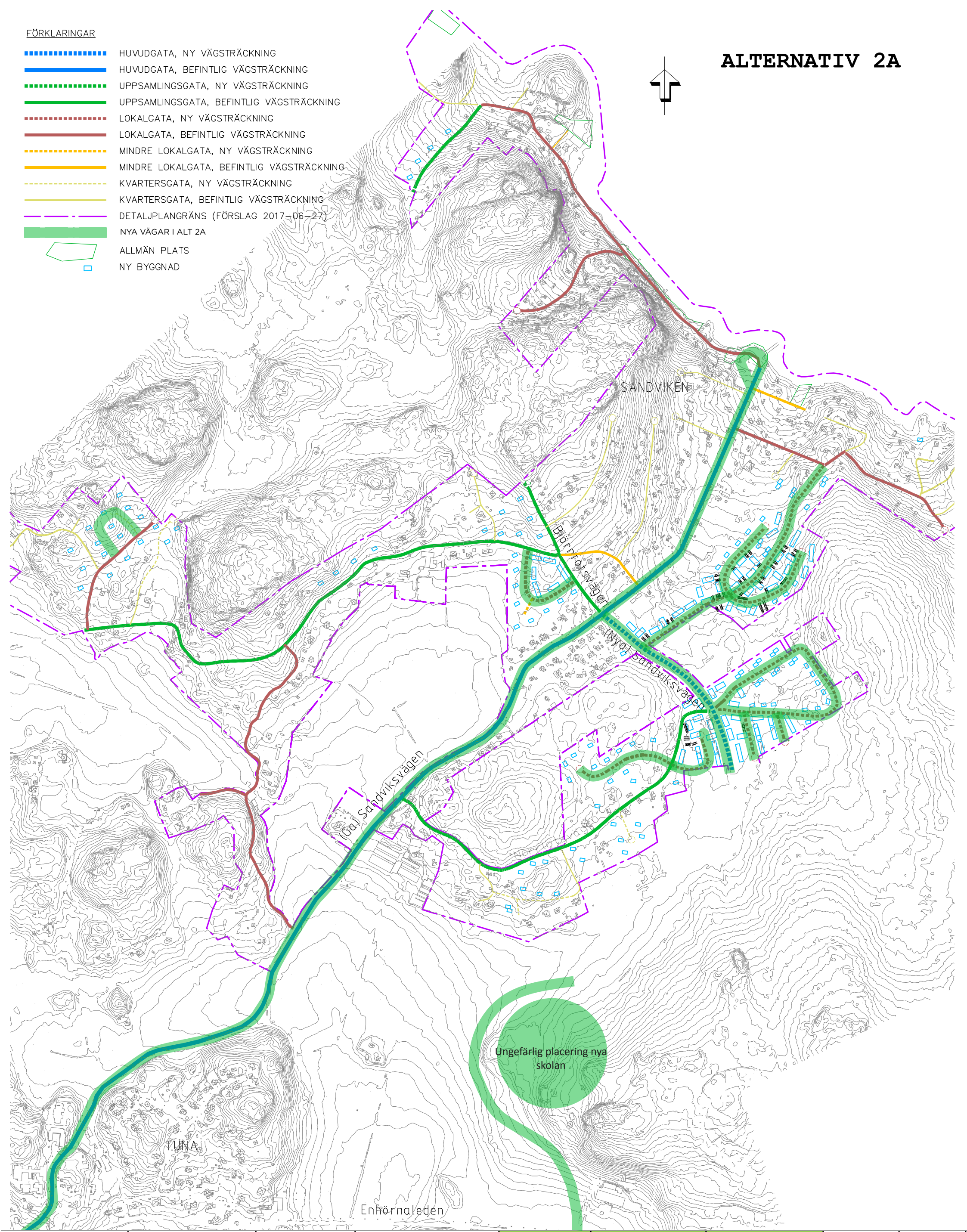
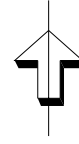
kollektivtrafiken i punkten. Korsningen mellan Sandviksvägen och väg 522 kommer att påverkas av detta, vilket måste studeras i detalj.

Om en ny skola anläggs vid Ekeby Gård innebär det ett ännu större avstånd mellan Sandviken och skolan. Detta minskar ytterligare förutsättningarna för resor med gång och cykel mellan Sandviken och skolan. Biltrafiken, med hämtningar och lämningar, kommer då snarare att belasta korsningen mellan väg 522 och väkanslutningen till den nya skolan. Hur kollektivtrafiken ska anläggas för att skapa kopplingar till skolan bör diskuteras tillsammans med trafikförvaltningen. En möjlighet som angavs i minnesanteckningar från möten med trafikförvaltningen 2017-12 05 var att anlägga en busshållplats vid Ekeby Gård, norr om leden. Detta ökar dock inte förutsättningarna för elever att resa från Sandviken, endast mellan Tuna och Ekeby gård.

FÖRKLARINGAR

-  HUVUDGATA, NY VÄGSTRÄCKNING
-  HUVUDGATA, BEFINTLIG VÄGSTRÄCKNING
-  UPPSAMLINGSGATA, NY VÄGSTRÄCKNING
-  UPPSAMLINGSGATA, BEFINTLIG VÄGSTRÄCKNING
-  LOKALGATA, NY VÄGSTRÄCKNING
-  LOKALGATA, BEFINTLIG VÄGSTRÄCKNING
-  MINDRE LOKALGATA, NY VÄGSTRÄCKNING
-  MINDRE LOKALGATA, BEFINTLIG VÄGSTRÄCKNING
-  KVARTERSGATA, NY VÄGSTRÄCKNING
-  KVARTERSGATA, BEFINTLIG VÄGSTRÄCKNING
-  DETALJPLANGRÄNS (FÖRSLAG 2017-06-27)
-  NYA VÄGAR I ALT 2A
-  ALLMÄN PLATS
-  NY BYGGNAD

ALTERNATIV 2A



Kompletterande trafik-PM, Alternativ 2A

Uppdrag Enhörna Trafik
Handläggare Alexine Wirén
Granskare Ramzi Laktena/Jens Svensson
PM nummer 2 – Alternativ 2A

Datum 2017-12-05

Ramböll Sverige AB
Box 17009, Krukmakargatan 21
104 62 Stockholm

T: +46-10-615 60 00
D: +46 (0)721 46 81 56
www.ramboll.se

Unr 1320020020

Ramböll Sverige AB
Org nr 556133-0506

1. Kort beskrivning/tolkning

Huvudmannaskapet för Sandviksvägen övergår från Trafikverket till kommunen och vägen kan byggas ut. Övriga befintliga vägar kommer att förbli opåverkade och nya vägar upprättas med enskilt huvudmannaskap.

Den trafik som alstras av nyexploateringen öster om Sandviksvägen kommer att ansluta till Sandviksvägen via "Norrlötsvägen". I alternativ 1 föreslås att "Norrlötsvägen" kommer att kvarstå i befintligt skick och under enskilt huvudmannaskap. I dagsläget är "Norrlötsvägen" mycket smal, grusbelagd och oupplyst. Vid anslutningen till Sandviksvägen är korsningen utformad på ett sätt som medför brister i trafiksäkerheten på grund av dålig sikt och lutningar. "Norrlötsvägens" bredd gör det även svårt att mötas på vägen. Se bild 1-4 på "Norrlötsvägen".

2. Gång- och cykeltrafik

Då Sandviksvägen byggs ut med gång- och cykelbana ökar möjligheterna för hållbart resande inom området. På övriga gator bör låga hastigheter om max 30 km/h eftersträvas för att öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter att röra sig i området.

Att bygga ut gång- och cykelbana längs Sandviksvägen möjliggör för resande med gång- och cykel till lokala målpunkter och pendling till Ekeby och Södertälje. Att det skapas förutsättningar för gång- och cykeltrafik gör det troligt att dessa trafikslags resenärer ökar.

Sandviksvägen är den väg som har högst hastigheter i området och där de största trafiksäkerhetsriskerna finns. Att anlägga en gång- och cykelbana längs denna vägsträcka ökar trafiksäkerheten för de oskyddade trafikanterna.

3. Kollektivtrafik

I minnesanteckningarna från mötet med Trafikförvaltningen 2017-12-05 framgår att ökad trafikering av busstrafik längs med Sandviksvägen förutsätter en ökad standard av Sandviksvägen gällande såväl breddökning som drift och underhåll samt att det finns förutsättningar för ett ökat resenärsunderlag i och med exploatering. Alternativ 2A medger en möjlighet till uppfyllnad av båda dessa kriterier. Längs med Sandviksvägen finns ingen möjlighet till vändning av bussen, varför denna förutsätts behöva trafikera hela Sandviksvägen med vändning och eventuellt reglering vid Ångbåtsbryggan, se bild 5. En vändmöjlighet längs sträckan skulle skapa möjlighet för en kortare linje med förbättrad restid.



Bild 5: Befintlig vändmöjlighet för buss vid Ångbåtsbryggan

4. Biltrafik















Trafikalstring från de nya områdena kommer att leda till en ökad mängd biltrafik och köer kan eventuellt komma att uppstå under rusningstid vid anslutningar till

Sandviksvägen. Det främsta problemet kommer troligen att uppstå vid korsningen mellan "Norrlötsvägen" och Sandviksvägen, där sikten och utrymmet i korsningen är dålig. Vid utbyggnaden av Sandviksvägen bör även korsningen Sandviksvägen/"Norrlötsvägen" optimeras med avseende på sikt och lutningar. Om ny skola anläggs vid Ekeby Gård innebär det ett stort avstånd mellan Sandviken och skolan. Det stora avståndet minskar förutsättningarna för resor med gång och cykel mellan Sandviken och skolan. Biltrafiken, med hämtningar och lämningar, kommer då att belasta korsningen mellan väg 522 och vängslutningen till den nya skolan. Hur kollektivtrafiken ska anläggas för att skapa kopplingar till skolan bör diskuteras tillsammans med trafikförvaltningen. En möjlighet som angavs i minnesanteckningar från möten med trafikförvaltningen var att anlägga en busshållplats vid Ekeby Gård, norr om leden. Detta ökar dock inte förutsättningarna för elever att resa från Sandviken, endast mellan Tuna och Ekeby gård.



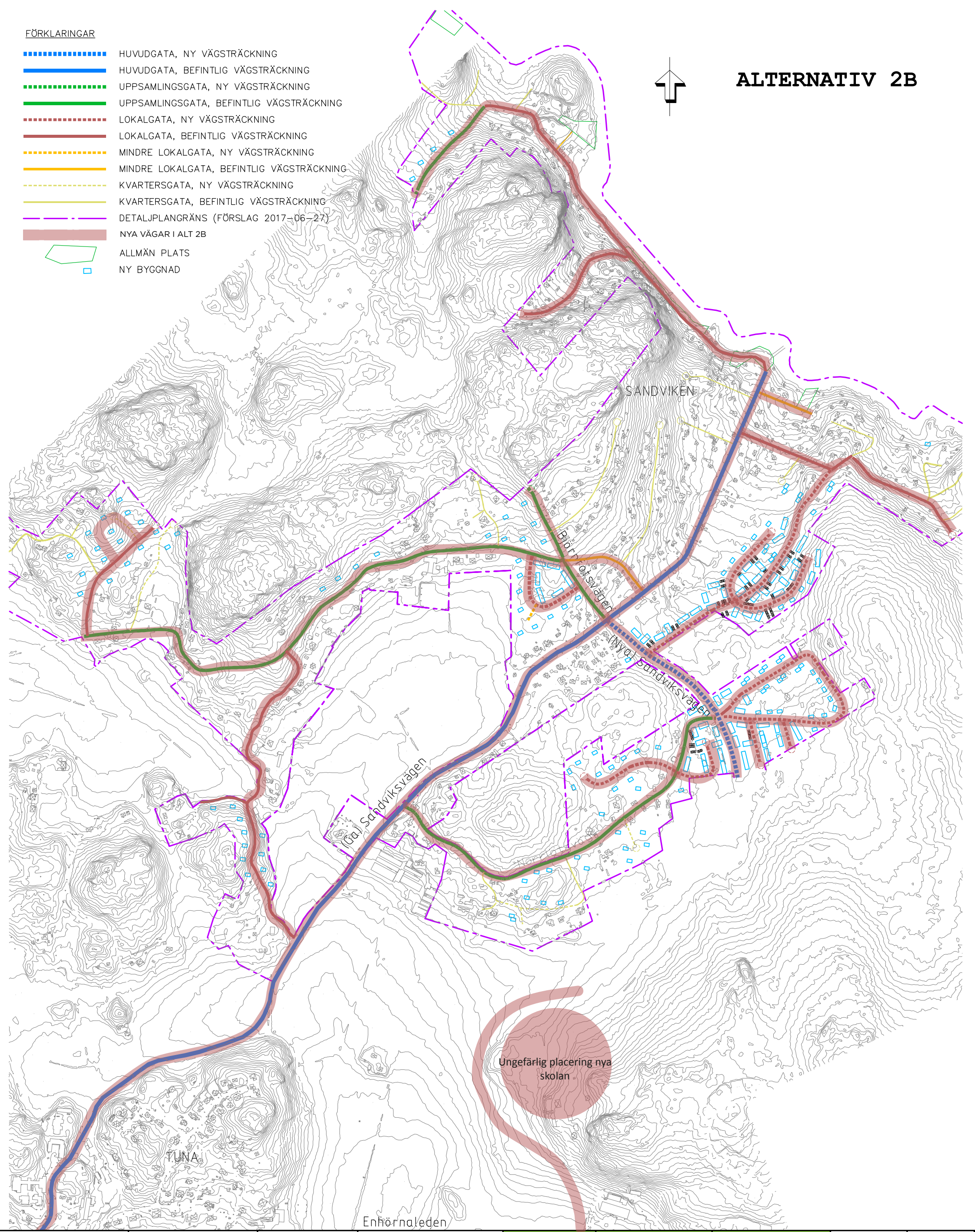
Bild 6: Antaget läge för busshållplats tolkat från anteckningar från möte med trafikförvaltningen 2017-12-05

FÖRKLARINGAR

-  HUVUDGATA, NY VÄGSTRÄCKNING
-  HUVUDGATA, BEFINTLIG VÄGSTRÄCKNING
-  UPPSAMLINGSGATA, NY VÄGSTRÄCKNING
-  UPPSAMLINGSGATA, BEFINTLIG VÄGSTRÄCKNING
-  LOKALGATA, NY VÄGSTRÄCKNING
-  LOKALGATA, BEFINTLIG VÄGSTRÄCKNING
-  MINDRE LOKALGATA, NY VÄGSTRÄCKNING
-  MINDRE LOKALGATA, BEFINTLIG VÄGSTRÄCKNING
-  KVARTERSGATA, NY VÄGSTRÄCKNING
-  KVARTERSGATA, BEFINTLIG VÄGSTRÄCKNING
-  DETALJPLANGRÄNS (FÖRSLAG 2017-06-27)
-  NYA VÄGAR I ALT 2B
-  ALLMÄN PLATS
-  NY BYGGNAD



ALTERNATIV 2B



Ungefärlig placering nya skolan

TUNA

Enhörnaleden

Kompletterande trafik-PM, Alternativ 2B

Uppdrag Enhörna Trafik
Handläggare Alexine Wirén
Granskare Anthon Georgsson
PM nummer 3 – Alternativ 2B

Datum 2017-12-21

Ramböll Sverige AB
Box 17009, Krukmakargatan 21
104 62 Stockholm

T: +46-10-615 60 00
D: +46 (0)721 46 81 56
www.ramboll.se

Unr 1320020020

Ramböll Sverige AB
Org nr 556133-0506

1. Kort beskrivning/tolkning

Sandviksvägen övergår från Trafikverket till kommunen och kan byggas ut. Huvudvägar övergår i kommunalt huvudmannaskap och breddas och upprustas till bättre standard.

Den nyexploatering som sker öster om Sandviksvägen kommer till största delen att ansluta till Sandviksvägen via "Norrlötsvägen", som i detta fall kommer att bli en matargata. Breddningen av denna väg ökar framkomligheten längs vägen och skapar bättre siktförhållanden.

2. Gång- och cykeltrafik

Många av de viktiga vägarna kommer att byggas ut med gångbana eller trottoar. Sandviksvägen kommer att byggas ut med cykelbana, på övriga gator kommer cykling att ske i blandtrafik, varför det är viktigt att hastigheterna hålls nere till max 30 km/h. På övriga gator bör låga hastigheter om max 30 km/h eftersträvas för att öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter att röra sig i området.

Att bygga ut gång- och cykelbana längs Sandviksvägen möjliggör för resande med gång- och cykel till lokala målpunkter och pendling till Ekeby och Södertälje. Att det skapas förutsättningar för gång- och cykeltrafik gör det troligt att dessa trafikslags resenärer ökar.

Att skapa gångbanor och trottoarer ökar möjligheterna att röra sig till fots inom området, vilket bland annat är positivt ur ett barnperspektiv. Viktigt mellan målpunkter är också sittplatser och dylikt för förskolegrupper att stanna vid när avstånden är långa mellan skola/målpunkt.

Att anlägga en gång- och cykelbana längs Sandviksvägen ökar trafiksäkerheten för de oskyddade trafikanterna.

3. Kollektivtrafik

I minnesanteckningarna från mötet med Trafikförvaltningen 2017-12-05 framgår att ökad trafikering av busstrafik längs med Sandviksvägen förutsätter en ökad standard av Sandviksvägen gällande såväl breddökning som drift och underhåll samt att det finns förutsättningar för ett ökat resenärsunderlag i och med exploatering. Alternativ 2B medger en möjlighet till uppfyllnad av båda dessa kriterier. Längs med Sandviksvägen finns ingen möjlighet till vändning av bussen, varför denna förutsätts behöva trafikera hela Sandviksvägen med vändning och eventuellt reglering vid Ångbåtsbryggan. En vändmöjlighet längs sträckan skulle skapa möjlighet för en kortare linje med förbättrad restid.

4. Biltrafik

Det utbyggda och breddade vägnätet gör det möjligt att optimera utsatta korsningspunkter utmed Sandviksvägen.

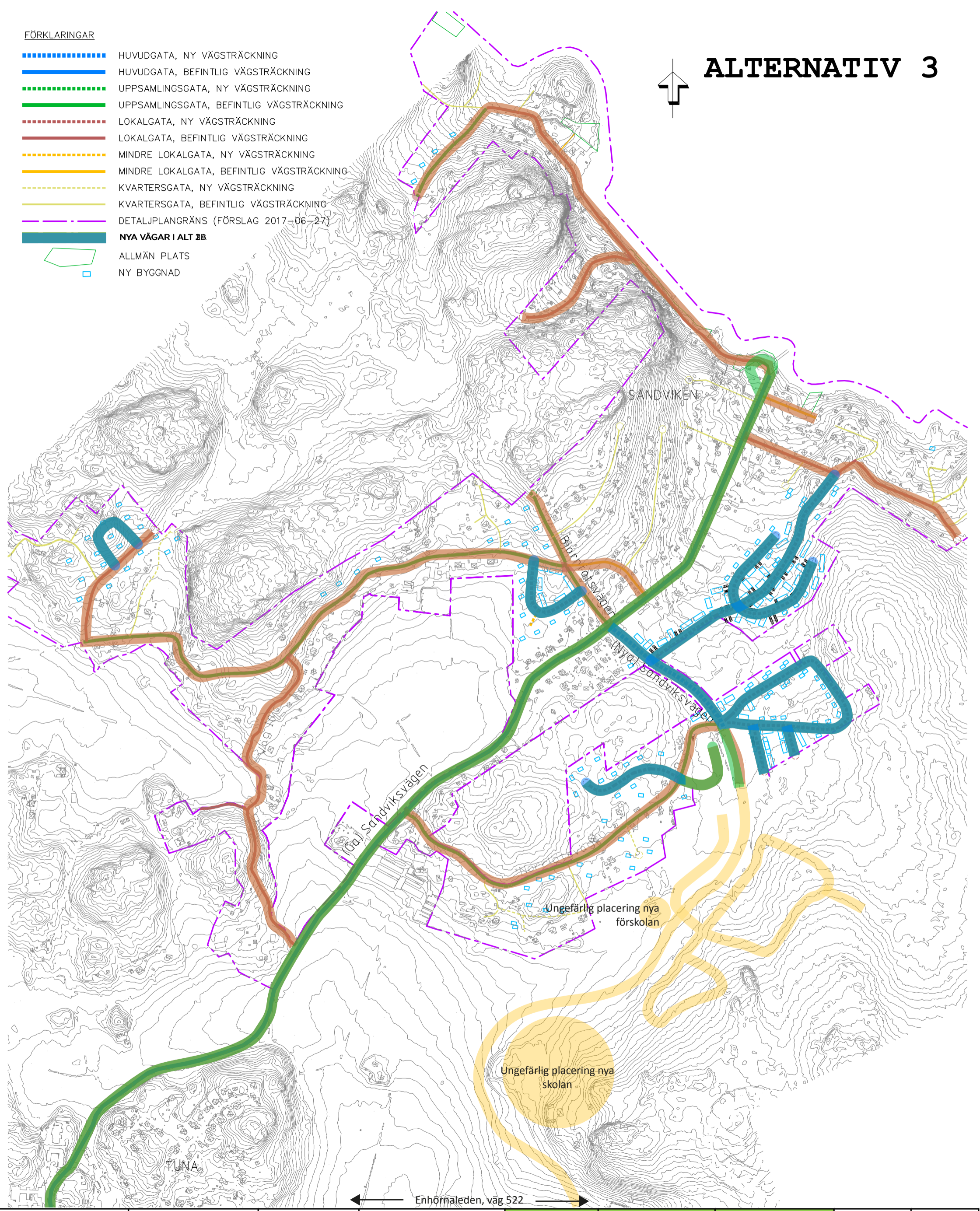
Korsningen mellan Sandviksvägen och väg 522 kommer att påverkas av den ökade biltrafiken, vilket måste studeras i detalj i ett senare skede.

Om en ny skola anläggs vid Ekeby Gård innebär det ett stort avstånd mellan Sandviken och skolan. Det stora avståndet minskar förutsättningarna för resor med gång och cykel mellan Sandviken och skolan. Biltrafiken, med hämtningar och lämningar, kommer då att belasta korsningen mellan väg 522 och väkanslutningen till den nya skolan. Hur kollektivtrafiken ska anläggas för att skapa kopplingar till skolan måste diskuteras tillsammans med trafikförvaltningen. En möjlighet som angavs i minnesanteckningar från möten med trafikförvaltningen 2017-12-05 var att anlägga en busshållplats vid Ekeby Gård, norr om leden. Detta ökar dock inte förutsättningarna för elever att resa från Sandviken, endast mellan Tuna och Ekeby gård.

FÖRKLARINGAR

- HUVUDGATA, NY VÄGSTRÄCKNING
- HUVUDGATA, BEFINTLIG VÄGSTRÄCKNING
- UPPSAMLINGSGATA, NY VÄGSTRÄCKNING
- UPPSAMLINGSGATA, BEFINTLIG VÄGSTRÄCKNING
- LOKALGATA, NY VÄGSTRÄCKNING
- LOKALGATA, BEFINTLIG VÄGSTRÄCKNING
- MINDRE LOKALGATA, NY VÄGSTRÄCKNING
- MINDRE LOKALGATA, BEFINTLIG VÄGSTRÄCKNING
- KVARTERSGATA, NY VÄGSTRÄCKNING
- KVARTERSGATA, BEFINTLIG VÄGSTRÄCKNING
- DETALJPLANGRÄNS (FÖRSLAG 2017-06-27)
- **NYA VÄGAR I ALT 2B**
- ALLMÄN PLATS
- NY BYGGNAD

ALTERNATIV 3



SANDVIKEN

Björnsjö
Ot Sväden

(Ga) Sandviksvägen

Ungefärlig placering nya
förskolan

Ungefärlig placering nya
skolan

TUNA

Enhörnaleden, väg 522

Kompletterande trafik-PM, Alternativ 3

Uppdrag Enhörna Trafik
Handläggare Alexine Wirén
Granskare Anthon Georgsson
PM nummer 4 – Alternativ 3

Datum 2017-12-21

Ramböll Sverige AB
Box 17009, Krukmakargatan 21
104 62 Stockholm

T: +46-10-615 60 00
D: +46 (0)721 46 81 56
www.ramboll.se

Unr 1320020020

Ramböll Sverige AB
Org nr 556133-0506

1. Kort beskrivning/tolkning

Sandviksvägen och övriga huvudvägar byggs ut, Nya Sandviksvägen byggs och ansluter till väg 522. Nya exploateringsområden tillkommer utmed denna. Förslaget innefattar även en förskola i nyexploateringsområdet. I detta alternativ antas skolan i Ekeby enligt den antagna detaljplanen byggas ut.

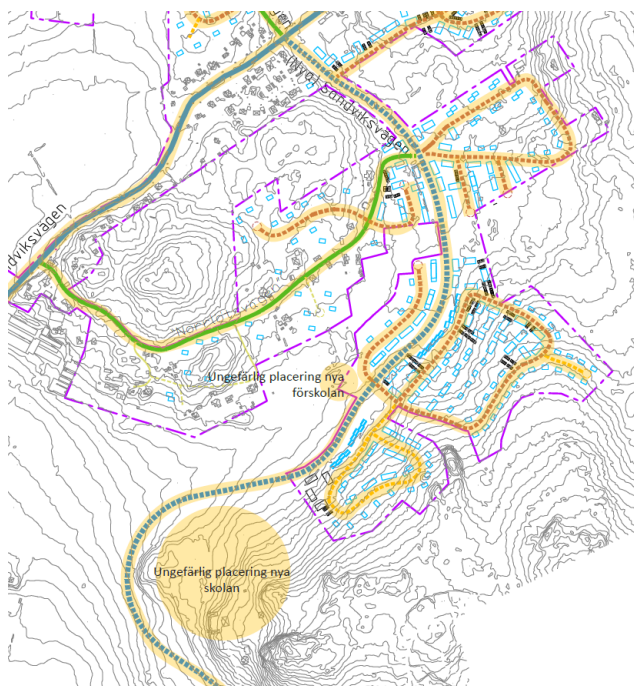


Bild 7: Ungefärlig placering av ny skola och förskola i exploateringsområdet.

Skolan och förskolan kommer att bli lokala målpunkter inom området och kommer till följd av detta att generera trafik längs Nya Sandviksvägen. Skolan och förskolan ställer också krav på goda kopplingar för gång- och cykelvägar samt i viss mån kollektivtrafik. På grund av att en stor mängd barn kommer att röra sig i närheten av skolan och förskolan är det extra viktigt att i detta avseende beakta barnperspektivet.

Den nya trafik som alstras till följd av exploateringen kommer att fördela sig mellan Nya Sandviksvägen och Sandviksvägen.

2. Gång- och cykeltrafik

Många av de viktiga vägarna kommer att byggas ut med gångbana eller trottoar. Nya Sandviksvägen kommer att anläggas med gång- och cykelbana. Sandviksvägen kommer att byggas ut med gång och cykelbana. För att förbättra möjligheterna till resor med gång- och cykel inom området behövs ytterligare gång- och cykelkopplingar mellan exploateringsområdena för att skapa gena vägar. Gångbanor och trottoarer ökar möjligheterna att röra sig till fots inom området vilket bland annat är positivt ur ett barnperspektiv.

Att bygga ut en gång- och cykelbana längs Sandviksvägen och Nya Sandviksvägen möjliggör för cykling till lokala målpunkter och pendling till Ekeby och Södertälje. Att det skapas förutsättningar gång- och cykeltrafik gör det troligt att dessa trafikslags reseandelar ökar.

Sandviksvägen och Nya Sandviksvägen är de vägar som har högst hastigheter och där de största trafiksäkerhetsriskerna finns. Att anlägga en gång- och cykelbana längs dessa vägsträckor ökar trafiksäkerheten för de oskyddade trafikanterna.

3. Kollektivtrafik

I minnesanteckningarna från mötet med Trafikförvaltningen 2017-12-05 framgår att ökad trafikering av busstrafik längs med Sandviksvägen förutsätter en ökad standard av Sandviksvägen gällande såväl breddökning som drift och underhåll samt att det finns förutsättningar för ett ökat resenärsunderlag i och med exploatering. Alternativ 3 medger en möjlighet till uppfyllnad av båda dessa kriterier. Sammankopplingen mellan Sandviksvägen och Nya Sandviksvägen skapar även möjligheter för kollektivtrafiken att få ett större upptagningsområde. Anslutningen med kollektivtrafiken till skolan i Ekeby skulle förbättras i och med detta förslag.

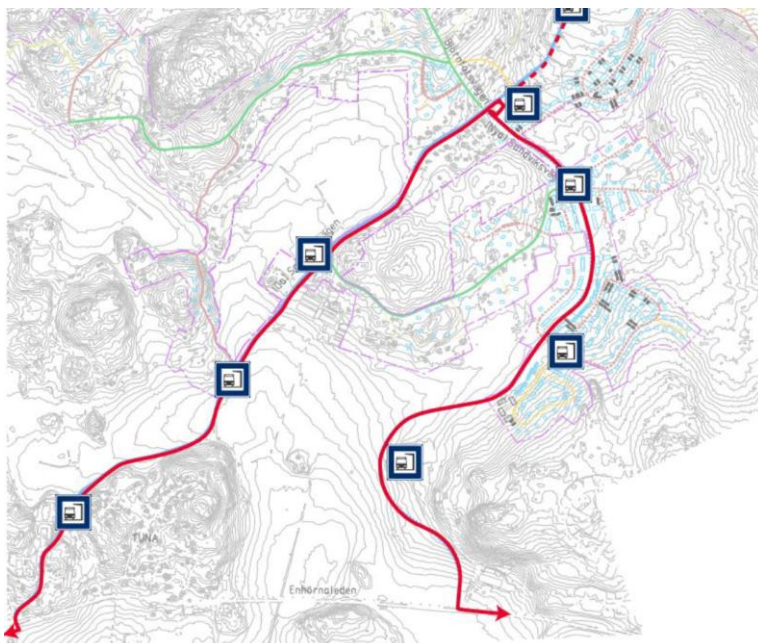


Bild 8: Möjlig linjedragning för kollektivtrafiken genom området om Nya Sandviksvägen byggs ut.

4. Biltrafik

Den största alstringen av biltrafik kommer att genereras från område D, E och G. Dessa områden ansluter till (Nya) Sandviksvägen och den stora majoriteten av trafiken kommer under morgonens maxtimme att använda Nya Sandviksvägen för att passera skolan och sedan ansluta till väg 522, vilket ställer krav på denna korsnings utformning.

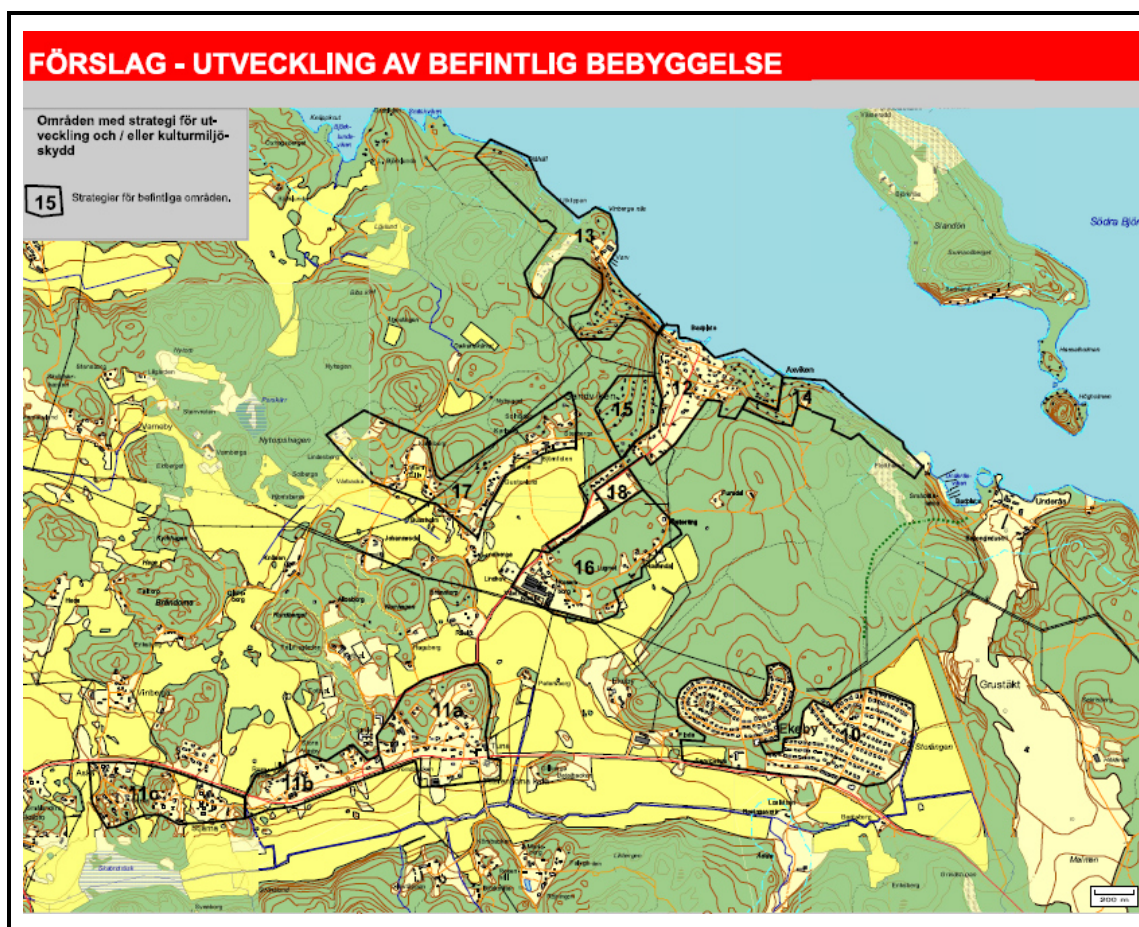
1.1 Mängd

Den planerade bebyggelsen kommer att leda till en ökad mängd biltrafik i området. Denna trafik kommer framförallt att samlas på (Nya) Sandviksvägen och Sandviksvägen.

1.2 Säkerhet

Korsningen "Norrlötsvägen"/Sandviksvägen bör förbättras och breddas för bättre sikt och mindre lutning. Vid tätt bebyggda områden och vid skolan och förskolan bör trafiksäkerhetsåtgärder planeras och låga hastigheter hållas.

Konsekvensbeskrivning för utbyggnad av VA i Sandviken



Karta från Fördjupad översiktsplan för Ytterhörna, s. 22.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Sammanfattning	3
1 Inledning	4
2 Bakgrund	4
3 Utbyggnadsalternativ	5
3.1 Alternativ 1.....	7
3.2 Alternativ 2 a.....	9
3.3 Alternativ 2 b.....	9
3.4 Alternativ 3.....	10
4 Ekonomiska aspekter	12
5 Slutsatser och diskussion	14

Uppdraget har utförts av:

Suvi Vainionpää, VA-ingenjör, Telge Nät

Elin Åkerlund, planeringsingenjör, Telge Nät

Elisabet Öhman, VA-strateg, Telge Nät

Fredrik Schölander, VA-konsulterna i Svealand AB.

Suvi Vainionpää
VA-ingenjör, Telge Nät

Cecilia Weistrand
Planeringschef VA, Telge Nät

Sammanfattning

Enhörna kommun har den 6 februari 2017 fattat beslut om att utöka planområdet för ny detaljplan för del av Ekeby m.fl. till att inkludera Sandvikens fritidshusbebyggelseområde samt utvecklingsområden enligt fördjupad översiktsplan Enhörna (2009). I tidigare skeden var omfattning av detaljplanen i Sandviken omkring 600 bostäder (*befintliga och nya*). Enligt det senaste förslaget har omfattningen av planen ökat till omkring 1 300 nya bostäder (*utöver 325 befintliga*), vilket gör att kapaciteten för Telge Näts (TN) överföringsledningar på sträckan Ekeby-Södertälje inte kommer att räcka till. Nya överföringsledningar måste i så fall lägga på denna sträcka.

Det finns flera olika möjligheter för fortsatt planarbete. Därför har Södertälje kommun bett att konsekvenserna av alternativen och översiktliga ekonomiska kalkyler tas fram. Denna rapport ger en översiktlig konsekvensbeskrivning för hur VA-utbyggnaden påverkas i de olika alternativen för fortsatt planarbete.

1 Inledning

Södertälje kommun har i en tjänsteskrivelse från 2017-10-13 presenterat tre alternativ för fortsatt planarbete för Sandviken. Efter det har ytterligare ett alternativ presenterats (*mejl av projektledare Hanna Lundevall från WSP 2017-11-29, samt minnesanteckningar från arbetsmöte mellan Telge Nät och WSP 2017-11-22*).

I denna rapport har VA-frågan endast kunnat diskuteras översiktligt, p.g.a. det tidiga skedet som planprocessen befinner sig i. Alternativen som kommunen har tagit fram diskuteras översiktligt var för sig samt att en sammanfattande diskussion av hur VA-försörjningen till området ska lösas när antalet planerade fastigheter har ökat jämfört med tidigare diskussioner.

I rapporten har även dagvattenfrågan endast diskuterats översiktligt eftersom dagvattenutredningen för området inte har varit tillgänglig. Fokus i dagvattenfrågan har varit att undersöka vilka konsekvenser de olika förslagen har för ansvarsfördelningen för dagvatten.

Med det underlaget som finns har det inte varit möjligt att göra kostnadsberäkningar för de olika förslagen. Ett övergripande resonemang kring kostnaderna förs dock i ett separat kapitel.

2 Bakgrund

VA-frågan i Sandviken behöver ordnas i ett större sammanhang, i enighet med 6 § i Lagen om allmänna vattentjänster. VA-försörjningen har bedömts att inte kunna ordnas på ett hållbart sätt på de enskilda tomterna utan att inskränka på skyddet för människors hälsa och miljön. Från Sandviken sker utsläpp av avloppsvatten ut i kommande vattenskyddsområde för allmän vattenförsörjning. På grund av detta kommer det kommunala ledningsnätet behöva försörja samtliga bebyggda områden i Sandviken.

Kommunalt VA finns i dag framdraget till de närliggande områdena Ekeby och Tuna. I Sandviken finns i dagsläget inget kommunalt nät.

Det finns rikligt med fornlämningar inom och i närheten av Sandviken vilka kan påverka VA-utbyggnaden.

3 Utbyggnadsalternativ

Nedan presenteras de olika alternativen för fortsatt planarbete.

- 1) Ändring av gällande plan och komplettering med ny detaljplan för intresserade (intelligande) fastighetsägare. Ingen förändring avseende vägar i områden med gällande plan. Nya vägar och eventuella nya naturområden får enskilt huvudmannaskap.
- 2)
 - a) Ny detaljplan för befintliga Sandviken och intresserade (intelligande) fastighetsägare. Sandviksvägen övertas från Trafikverket (TV) och blir kommunal alternativt enskild. Övriga vägar och övriga allmänna platser förblir/blir med enskilt huvudmannaskap utom området kring Ångbåtsbryggan som blir kommunalt.
 - b) Ny detaljplan för befintliga Sandviken och intresserade (intelligande) fastighetsägare. "Viktiga vägar" (Sandviksvägen och 9 till) blir kommunala. Inlösen av naturmark "vid strandskydd"/för allmän tillgänglighet till stranden samt av befintliga grönområden inom gällande plan.
- 3) Ny detaljplan för befintliga Sandviken och intresserade (intelligande) fastighetsägare, samt utbyggnad av Nya Sandviksvägen och nyexploateringsområdet. "Viktiga vägar" (9 st.) blir kommunala. Inlösen av naturmark "vid strandskydd"/för allmän tillgänglighet till stranden samt att befintliga grönområden inom gällande plan.

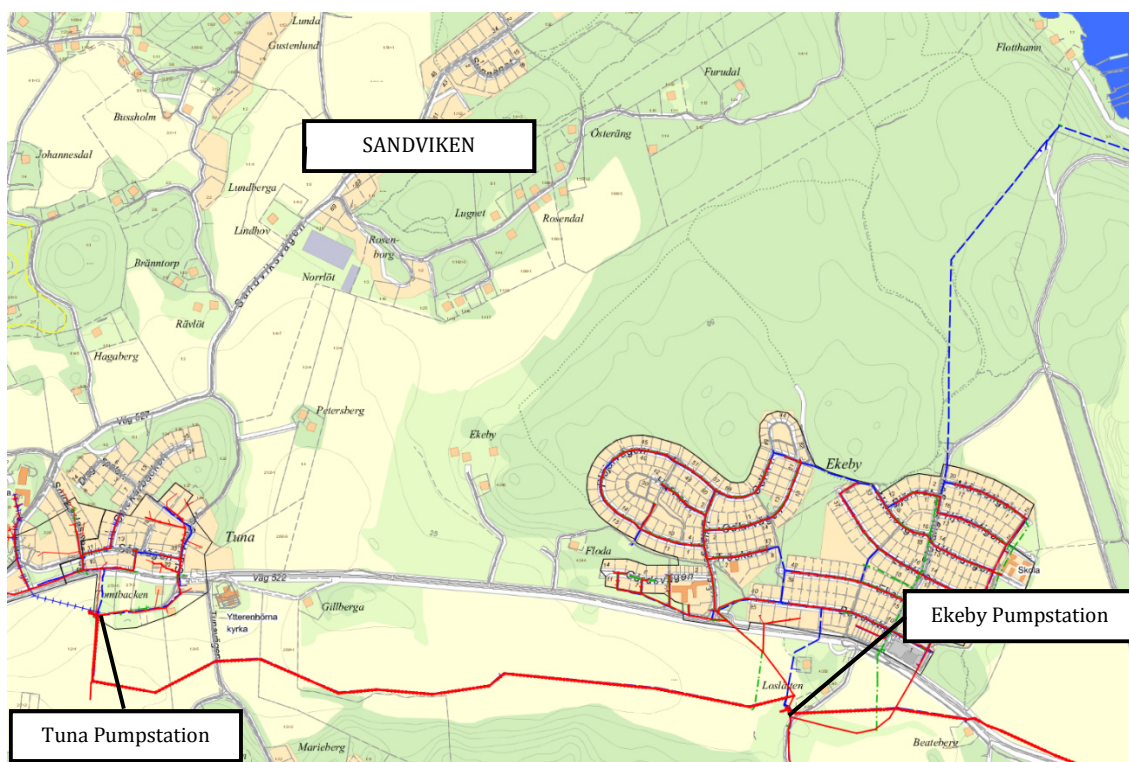


Bild 1. Befintligt ledningsnät.

För att ansluta Sandviken till det Telge Nätets ledningar är det nödvändigt att dra överföringsledningarna till/från befintligt kommunalt nät i Ekeby eller Tuna, se bild 1. Tuna är anslutet till Ekeby som sedan via överföringsledningarna är anslutet till Södertälje (*Lina*).

I en undersökning från 2003 konstaterades att det i pumpstationen i Ekeby fanns kapacitet att ansluta ungefär 300 fastigheter utöver det som redan är anslutet. För en anslutning av 600 fastigheter (som tidigare har diskuterats) konstaterades att flödesutjämnande åtgärder krävdes. Ett förslag var att bassängerna i det gamla reningsverket i Ekeby tas i bruk som utjämningsmagasin. För den föreslagna nya omfattningen på upp till 1 300 nya bostäder (enligt beräkningar från konsulter på Total Arkitektur och Urbanism, "Konsekvensbeskrivning_Kalkylindelning20171123") behövs en ny utredning för hur kapacitetsbegränsningen i pumpstationen i Ekeby ska hanteras. Tillägget av ytterligare bostäder kräver sannolikt även att kapaciteten i tryckledningarna mellan Ekeby – Södertälje (*Lina*) behöver ses över, se bild 2 nedan. Framförallt gäller detta sträckan Ekeby-Dammkärr/Vattubrinken (ca 3,3 km). Det är av mycket stor betydelse för projektets sammanlagda omfattning att även dessa ledningar behöver inkluderas i utredningen. Konsekvenserna av att antalet bostäder har ökat till den grad att även dessa ledningssträckor inkluderas i utredningen diskuteras i kapitlet *Ekonomiska aspekter*.

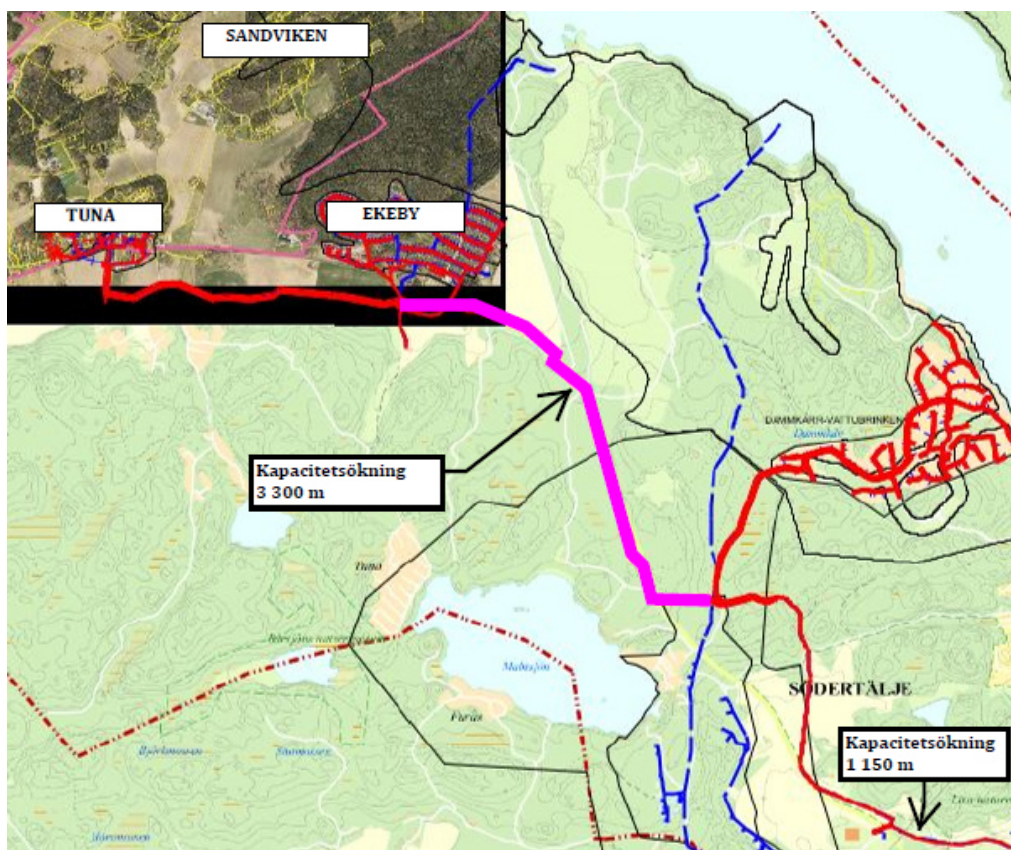


Bild 2. Överföringsledningarna mellan Södertälje – Ekeby, och sträckor var kapacitetsökning kan behövas.

För samtliga av ovan presenterade planförslag finns det som tidigare nämnt två huvudsakliga alternativ för hur överföringsledningen från Sandviken ska dras, antingen till Tuna eller till Ekeby. Det som i VA-synpunkt varierar mellan planförslagen är hur troligt den ena eller andra ledningssträckan är. Övergripande gällande ledningsdragningen Sandviken-Ekeby kan sägas att fördelen är att den sträckningen är mest lämpad för att undvika att VA-utbyggnaden hindrar framtida exploatering österut. Om ledningssträckan Sandviken-Tuna väljs finns risken att, om inte framtida utbyggnad beaktas redan i planeringsstadiet, exploatering österut blir kostsam på grund av att nya huvudledningar behövs österut. Det är viktigt att poängtera att alternativet dock inte utesluter exploatering österut men att det bör beaktas i planeringsstadiet.

För samtliga planförslag föreslås att det lokala ledningsnätet i Sandviken byggs med LTA-teknik (*lätt tryckavloppssystem*).

3.1 Alternativ 1

Vid alternativ 1 förändras gällande detaljplan (*större byggrätter ges för befintliga fastigheter*), samt kompletteras med nya detaljplaner för omkringliggande områden. Huvudmannaskap för befintliga vägar förändras inte och nya vägar och naturområden får enskilt huvudmannaskap. Detta innebär att inga kommunala vägar skulle finnas i Sandviken. För VA är det en nackdel att vägar inte får kommunalt huvudmannaskap eftersom det innebär visst merjobb för Telge Nät att samordna utbyggnad med vägföreningar jämfört med kommunen. Förutom att det innebär merjobb både under byggnation och i framtida drift- och underhållssammanhang, innebär det dock inga större skillnader för VA-försörjningen i övrigt. TN måste dock upprätta ledningsrätt för samtliga ledningar utanför allmän eller kommunal mark, och då måste U-områdena finnas markerade på detaljplanen för att möjliggöra teckning av ledningsrätter.

För alternativ 1 är det mest troligt att en överföringsledning dras mellan Ekeby och Sandviken i åkermark, se bild 3. Schaktfria metoder såsom styrd borrning kan då användas vilket ger en fördel ur kostnadssynpunkt. Även ur miljöperspektiv kan schaktfria metoder vara att föredra då det jämfört med schaktning ger minimal påverkan av naturmark. I fornlämningsområden minskar även risken för omfattande och tidskrävande undersökningar (*restriktioner avseende fornlämningar finns ofta ned till 1m djup, schaktfria metoder utförs på 2-2,5m djup*).

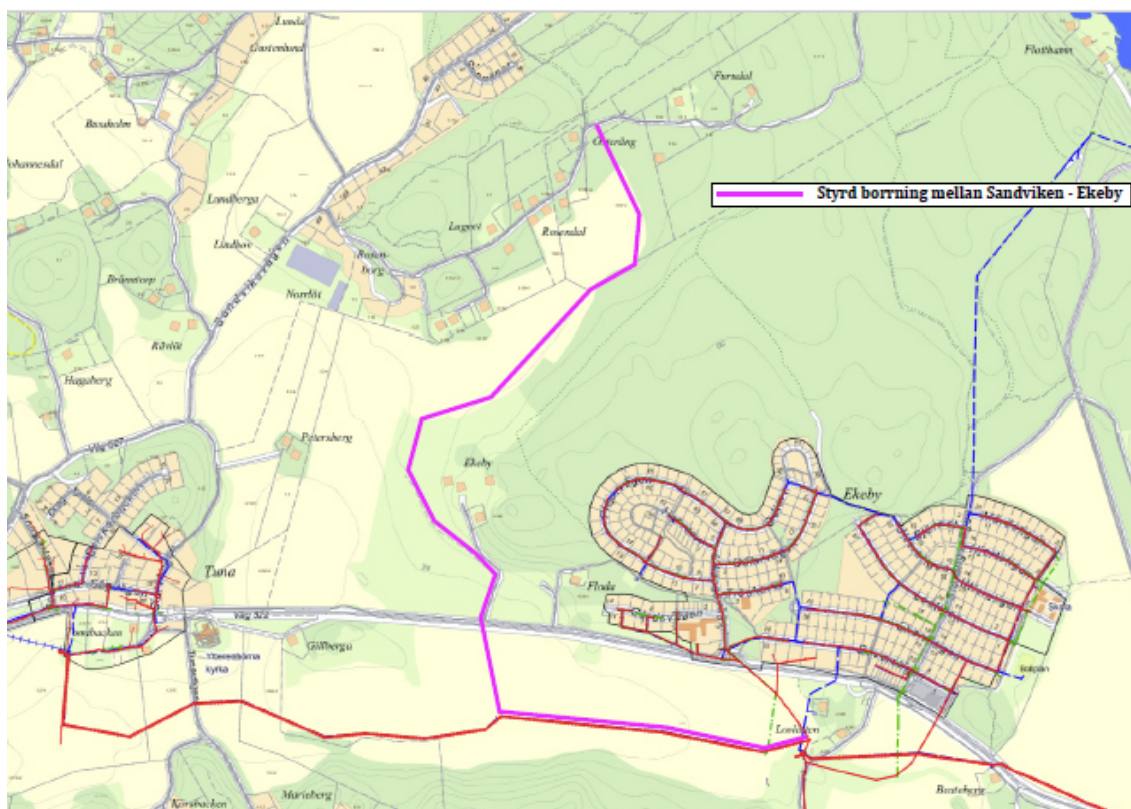


Bild 3. Ungefärligt läge för den mest sannolikt ledningsdrag vid planalternativ 1.

Överföringsledningar i åkermark kan borras mellan 250-400 m i taget. Nackdelen med schaktfria metoder är att antalet rör som får plats i borrhålet är begränsat. Om många ledningslag ska samordnas på sträckan finns risk att ett borrhål inte är tillräckligt utan flera borrhningar behövs parallellt. Om så är fallet bör istället schaktning övervägas.

Det kan även vara möjligt att en ledningsdragning under Sandviksvägen blir aktuell (*sträckan Sandviken-Tuna*). Att Trafikverket fortfarande är huvudman för vägen kan vara en fördröjande faktor på grund av högre krav på VA -anläggningar inom vägområdet.

Huruvida områden klassas som naturområde eller inte påverkar inte TN i detta alternativ eftersom det skulle vara enskilt huvudmannaskap i dessa områden.

Eftersom det blir mindre nybyggnation inom befintlig detaljplan i alternativ 1, blir kostnadsbeteckning för TN mindre jämfört med andra alternativen med ny detaljplan. För en mer omfattande diskussion om ekonomiska konsekvenser hänvisas till avsnitt 4, *Ekonomiska aspekter*.

3.2 Alternativ 2 a.

Vid alternativ 2 a. ska hela Sandviken få en ny detaljplan. Sandviksvägen får kommunalt eller enskilt huvudmannaskap.

Om Sandviksvägen blir kommunal kan det vara lämplig att överväga möjligheten för överföringsledning via Sandviksvägen. Detta då det kan finnas samordningsvinster vid schakt av väg och VA, samt att ledningar skulle kunna lägga inom vägområdet. Om sträckan Sandviken-Tuna väljs behövs dock en kapacitetsförstärkning på sträckan Tuna-Ekeby, vilket i praktiken innebär att en ny ledning behöver läggas. Detta innebär samtidigt att pumpstationen i Tuna behöver uppgraderas samt eventuellt att ytterligare en pumpstation behöver byggas på sträckan Sandviken-Tuna.

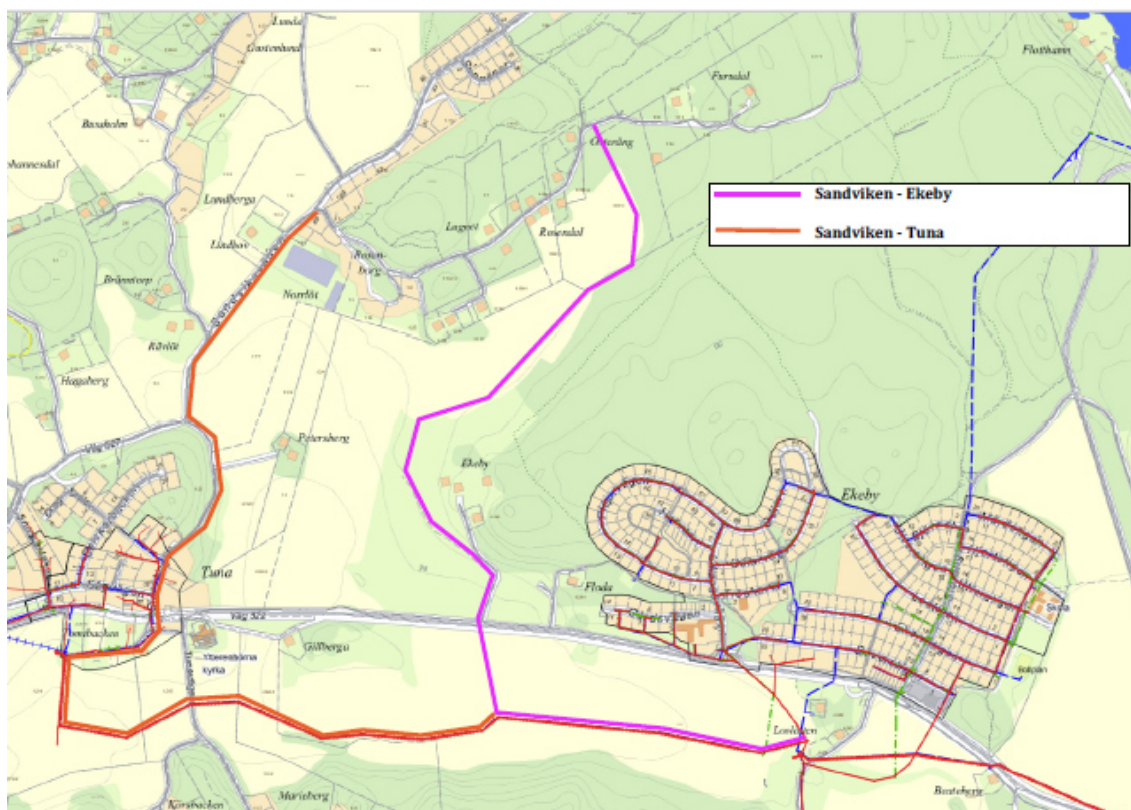


Bild 4. Ungefärliga/möjliga lägen för alternativa ledningsdragningar vid planalternativ 2.

3.3 Alternativ 2 b.

Vid alternativ 2 b. blir det ny detaljplan för hela Sandviken och Sandviksvägen samt nio viktiga vägar inom planområdet blir kommunala. Det skulle också ske inlösen av naturmark och grönområden. För alternativ 2b finns samma alternativ för överföringsledning och möjlighet till samordning som i alternativ 2a. Det finns eventuellt samordningsvinster med fler kommunala

vägar i Sandviken, eftersom det blir en kostnadsfördelning mellan kommunen och TN vid ombyggnation.

En annan skillnad mot alternativ 2a är att dagvattenhanteringen påverkas då inlösen av naturmark blir aktuell. Ansvar för dagvatten inom de inlösta områdena i kommunalt huvudmannaskap hamnar hos TN vilket gör att TN får ett större område inom vilket de har ansvar för dagvattenfrågan.

3.4 Alternativ 3

Vid alternativ 3 blir det ny detaljplan för hela Sandviken, och kommunen bygger ut nya Sandviksvägen samt vägar inom de nya exploateringsområdena. Ny Sandviksvägen och nio till viktiga vägar blir kommunala. Det skulle också ske inlösen av naturmark och grönområden.

Dragningen för Nya Sandviksvägen skulle motsvara den dragning som är planerad för alternativ 1, se bild 5.

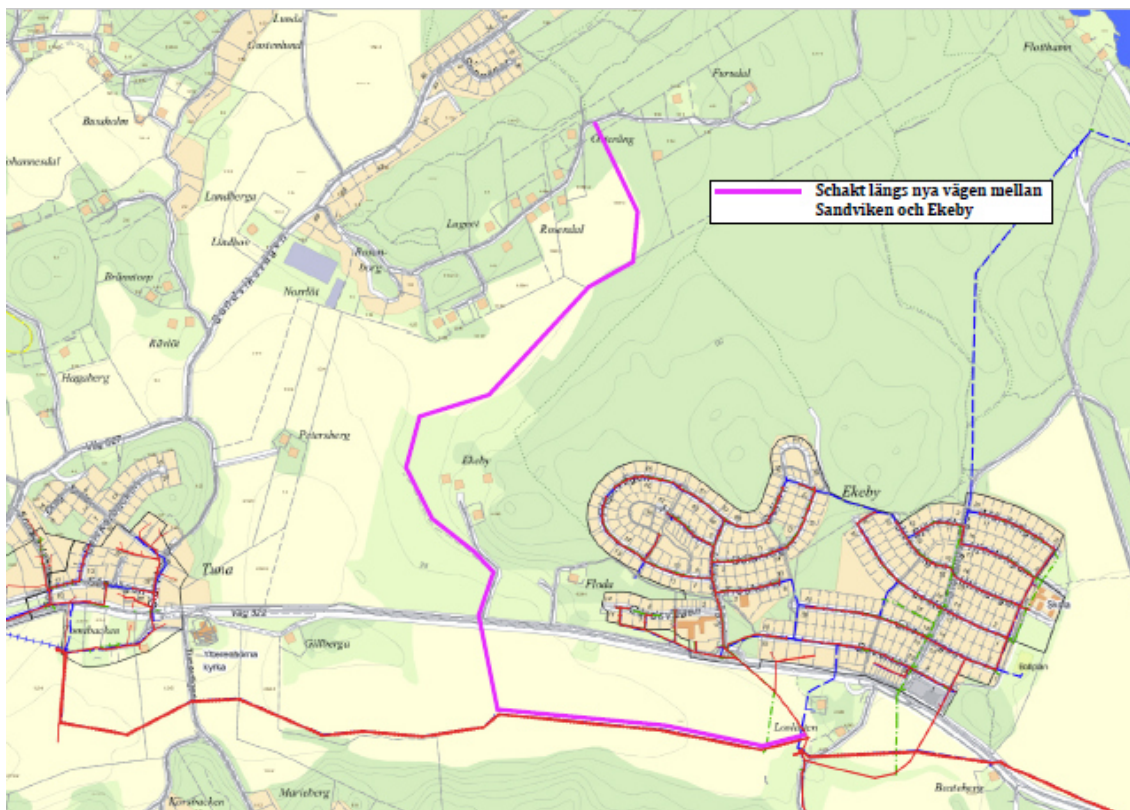


Bild 5. Ungefärligt läge för ledningsdragning längs nya Sandviksvägen vid planalternativ 3.

Om Ny Sandviksvägen byggs är det troligt att överföringsledningen skulle planeras så att byggnationen av den kan samordnas med vägbyggnationen. Detta kan eventuellt innebära att kostnaderna reduceras för TN jämfört med alternativ 1.

Dagvattenhanteringen påverkas då inlösen av naturmark blir aktuell. Ansvar för dagvatten inom de inlösta områdena i kommunalt huvudmannaskap hamnar hos TN vilket gör att TN får ett större område inom vilket de har ansvar för dagvattenfrågan.

4 Ekonomiska aspekter

Kommunen har bett om översiktliga ekonomiska kalkyler i relation till olika alternativen. För att kunna ta fram en pålitlig kalkyl behövs följande information kompletteras:

- Mer detaljerad information angående omfattning av planområdet
- Planerade åtgärder vad det gäller dagvatten inom området

När detta är klart behöver TN tid att ta fram:

- Uppdaterad kapacitetsutredning av befintlig överföringsledning mellan Ekeby och Södertälje
- Uppdaterad utredning för utformning VA-systemet i Sandviken

Med andra ord, med ett begränsade underlag som finns har det inte varit möjligt att särskilja de olika alternativen från varandra. Preliminära kostnadsuppskattningar lutar åt att det inte föreligger några större skillnader i kostnader mellan de fyra alternativen.

Utanför kommunens önskade beskrivningar om konsekvenserna för de olika presenterade planalternativen ligger frågan av planens omfattning. Ifall nya planerna medger en omfattning av upp emot 1 300 nya bostäder, måste Telge Nät ta ett större grepp om frågan och även se över kapaciteten för överföringssträckan mellan Ekeby och Södertälje. Detta skulle ha stor påverkan på kostnaderna för VA-kollektivet. De slutsatser som kan dras gällande ekonomiska konsekvenser för projektet är således att val av ledningssträcka spelar mindre roll utan det är planens totala omfattning som ger störst konsekvenser för Telge Nät.

Gällande sär taxa gäller att om kostnaderna för utbyggnad av VA i Sandviken skulle avvika beaktansvärd i jämförelse med andra områden, samt områden skulle ha sär förhållanden i jämförelse med andra områden, skulle sär taxa kunna tillämpas. Nedan följer Telge Näts ståndpunkt som tidigare kommunicerats gällande sär taxa i Sandviken. Delar av texten är citat från branschorganisationen Svenskt Vattens information om sär taxa.

"En sär taxa är ett avsteg från nyttoprincipen som gäller normalt inom verksamhetsområdet. Det är en taxa för ett geografiskt definierat verksamhetsområde inom kommunen.

En sär taxa ska tillämpas om följande två kriterier är uppfyllda samtidigt:

- 1. Kostnaderna avviker beaktansvärt i jämförelse med andra områden.*
- 2. Avvikelsen beror på sär förhållanden kopplat till området.*

Det räcker alltså inte att enbart kostnaderna avviker, utan avvikelsen måste bero på unika fysiska VA-förhållanden kopplade till området som ska byggas ut. Detta är klagjort i rättspraxis. Vad som anses som särskilda omständigheter eller sär förhållanden skiljer sig från kommun till kommun. I en kommun med största delen åkermark kan berg vara ett sär förhållande och i en kommun med största delen berg, kan

åkermark vara ett särförhållande. Därför måste de fysiska förutsättningarna och omständigheterna utredas i varje specifikt fall.

Vi inte kan bedöma om Sandviken är ett särtaxeområde eller inte förrän området är klart avgränsat och vi vet exakt vilket geografiskt område som ska försörjas med kommunalt VA.”

Värt att påpeka i sammanhanget är att kostnaderna för eventuell ledningsomläggning/kapacitetsökning på sträckan från Södertälje (*Lina*) till där ledningen delas mellan Ekeby och Dammkärr/Vattubrinken kan komma att belasta VA-kollektivet i stort. Ledningsomläggning på sträckan mellan Ekeby och där ledningarna delas mot Dammkärr/Vattubrinken kan dock påverka kostnadsunderlaget vid framtagandet av en eventuell särtaxa.

5 Slutsatser och diskussion

Det finns olika alternativ för hur överföringsledningarna ska dras och båda alternativen är förknippade med både fördelar och nackdelar. Övergripande kan dock sägas att inget av de alternativ som föreslagits låser in området på något visst sätt eftersom oavsett vilken sträcka eller etappordning som väljs så måste VA dras ut till kommande vattenskyddsområden. VA -systemet planeras så att det kan byggas och driftsättas etappvis. I vilken ordning de olika etapperna byggs har inte heller någon större påverkan för VA -systemet.

Om Sandviksvägen (*via Tuna*) väljs för VA-dragning så kommer befintliga gator behöva grävas upp vilket kan innebära en olägenhet för boende i Sandviken och Tuna. Ur den synvinkeln är det lättare att dra ledningarna från Ekeby direkt till Sandviken, oavsett om Nya Sandviksvägen byggs eller inte (*schakt eller schaktfritt*). Om Sandviksvägen inte övergår kommunalt huvudmannaskap är det mer troligt att schaktfri anläggning genom åkermarken blir aktuell (*sträckan Ekeby-Sandviken*).

I nuvarande detaljplan kan vissa vägområden vara något smala för VA. Vid framtagandet av en ny detaljplan finns möjlighet att planlägga bredare vägområden vilket kan underlätta VA-utbyggnad. Det finns dock tekniker för att anlägga VA-ledningar i smala vägområden, men det kan vara en fördröjande faktor.

Gällande vägarna så kan det finnas samordningsvinster med både anläggning och drift av VA-anläggningen om de är i kommunalt huvudmannaskap. Ur drift- och underhållssynpunkt är det fördelaktigt att ledningarna placeras under kommunala vägar eftersom då är det sannolikt att det finns tillräckligt med utrymme, samt att standard- och underhåll av vägen kan underlätta åtkomst till VA -anläggningarna.

Vilket alternativ som väljs för överföringsledningar påverkar inte dagvattenfrågan. Däremot har framtida beslut för vilka dagvattenlösningar som väljs stor påverkan på kostnadsbildningen för projektet. Detta är i sin tur beroende på om inlösen av naturmark är aktuell eller inte. Dagvattenfrågan kommenteras dock inte vidare i denna rapport utan blir aktuell först i ett senare skede efter att dagvattenfrågan inklusive lämpliga lösningar för området är närmare utredd.

Sammanfattningsvis kan sägas, med det underlag som finns, att ingen av alternativen är direkt olämpliga ur VA-synpunkt. TN emottar vidare diskussioner för att kunna göra en mer korrekt bedömning över de olika alternativen. **Ur VA-synpunkt är det planens sammanlagda omfattning som har störst påverkan på omfattningen av projektet och tiden för realisering av projektet.**

Detaljplan för Sandviken – planeringsalternativ och konsekvenser

Exempel på avgifter för enskilda fastighetsägare i samband med nybyggnation inom område där planarbetet bekostas genom planavgifter. Exemplet gäller för redan bebyggd fastighet om 1 200 kvm.

Exemplet avser rivning av befintlig byggnad, nybyggnad av enbostadshus om 200 kvm bruttoarea (BTA) och nybyggnad av garage om 50 kvm BTA samt nybyggnad av Attefallshus med en lägenhet. Befintlig elanslutning finns.

	Alt 1A	Alt 1B	Alt 2A	Alt 2B	Alt 3
VA anslutningsavgift enligt Va-taxa 2018, exempel utan särtaxa	256 732	256 732	256 732	256 732	256 732
Gatukostnad	0	12 910	42 956	153 343	116 938
Planavgift	32 000	32 000	32 000	32 000	32 000
Avgift för rivning, bygglov och bygganmälan	45 600	45 600	45 600	45 600	45 600
Nybyggnadskarta	9 009	9 009	9 009	9 009	9 009
Utstakning*	14 742	14 742	14 742	14 742	14 742
Lägeskontroll	8 190	8 190	8 190	8 190	8 190
Summa kr	366 273	379 183	409 229	519 616	483 211

*Ofta förekommande men krävs inte i samtliga bygglov och anmälan.

Utöver ovanstående tillkommer kostnader för anläggning av ledningar på egen mark från förbindelsepunkten till husen.