

Förstudie

Margretelundsvägen, etapp 3, från Gårdslötsvägen till Isättravägen

Projektbeställare Anna Anderman

Huvudprojektledare Johan Bergqvist

Delprojektledare detaljplan Camilla

Datum 2019-03-19

Bennet

Version	1
Projektnummer	01072
Diarienummer	

Innehållsförteckning

1.	Bakgrund.....	3
1.1	Tidigare ställningstaganden.....	4
2.	Föreslaget projekt.....	4
3.	Förutsättningar.....	5
3.1	Nuvarande markanvändning.....	5
3.2	Nationella och regionala intressen.....	7
3.3	Nationella och regionala intressen.....	7
3.4	Planer och program.....	7
3.5	Natur- och kulturmiljö.....	8
3.6	Kommunikationer.....	9
3.7	Service.....	9
3.8	Teknisk försörjning.....	9
4	Projektets syfte och mål.....	9
3	Preliminär tidplan och kostnader.....	10
4	Risker.....	10
5	Förvaltningens slutsatser.....	11

1. Bakgrund

Längs med Margretelundsvägen byggs gång- och cykelväg ut i etapper. Etapp 1 som sträcker sig mellan Pärönkröken och Gröndalsvägen byggdes under 2011-2012. Gång- och cykelväg är även utbyggd en kortare sträcka om cirka 250 meter längst i norr närmast Isättravägen. Detaljplaneläggning av etapp 2, mellan Gröndalsvägen och Gårdslöten, pågår. Detaljplanen var på samråd hösten 2018 och beräknas ställas ut för granskning under våren 2019. Byggnation av etapp 2 planeras att påbörjas under 2020. Samhällsbyggnadsförvaltningen avser nu påbörja etapp 3 som ansluter till etapp 2 vid Gårdslötsvägen och sträcker sig fram till Isättravägen.



Föreslagen etappindelning.

1.1 Tidigare ställningstaganden

Den aktuella gång- och cykelvägssträckan finns upptagen i Gång- cykelplan 2008 (obj. 12) samt i den uppdaterade cykelplanen godkänd av Kommunfullmäktige 2015-12-14 (sträckan var då uppdelad i etapp 3 och 4, obj. 5 och 6 i cykelplanen).

2. Föreslaget projekt

Planuppdraget innefattar dels ny gång- och cykelväg och dels Margretelundsvägens befintliga vägbanan. Margretelundsvägen är en tidigare statlig väg som sannolikt omfattats av vägrätt som övertogs av kommunen år 1991. Då gällande byggnadsplaner har enskilt huvudmannaskap ingår även vägbanan i den nya detaljplanen i syfte att ändra huvudmannaskapet till kommunalt.

Detaljplanens avgränsning mot omgivningen bestäms i huvudsak av gång- och cykelvägens samt Margretelundsvägens släntfot alternativt dikeskrön samt eventuell ytterligare mark som behövs för anläggningen. Planens avgränsning mot anslutande vägar bör göras med hänsyn till huvudmannaskap och drift. I längdriktningen avgränsas detaljplanen från avslutningen på etapp 2 i söder. I norr föreslås detaljplanen även täcka den bit av Margretelundsvägen och Isättravägen (totalt ca 500 m) där gång- och cykelväg redan är utbyggd av samt driftas av Österåkers kommun men gällande detaljplan är en byggnadsplan med enskilt huvudmannaskap. Syftet med detta är att ändra huvudmannaskapet till kommunalt. Detta medför att planområdet föreslås avslutas i fastighetsgräns mellan fastigheterna Härbacka 1:2 och Härbacka 12:1. Exakta plangränser bestäms under planarbetet.

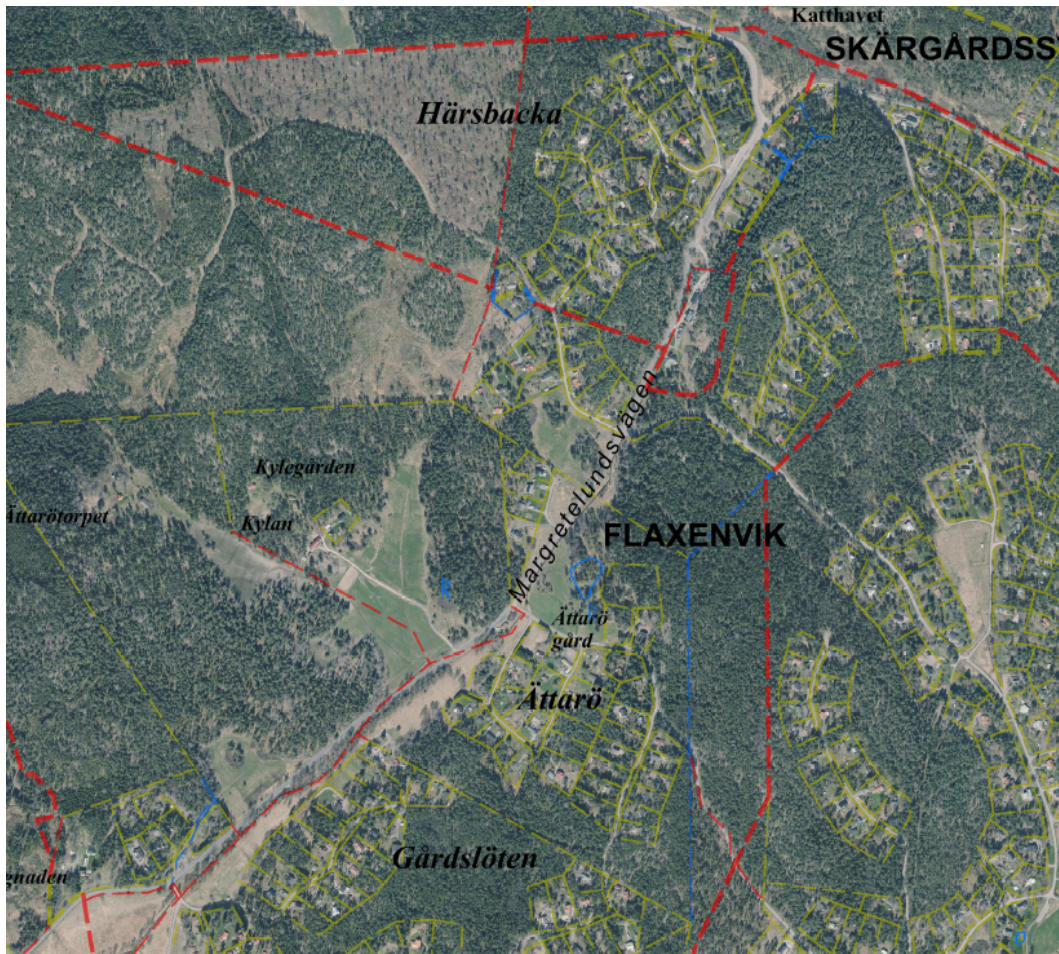
Vilken sida om vägen som gång- och cykelvägen bör anläggas på, samt eventuella nya lokaliseringar av busshållplatser, har ännu inte beslutats utan är en fråga som får utredas närmare i kommande detaljplane- och förprojekteringsarbete. Vatten och avloppsledningar, belysning samt ev. övrigt kablage (el och fiber), föreslås ligga i gång- och cykelvägen.

3. Förutsättningar

3.1 Nuvarande markanvändning

Margretelundsvägen är en viktig förbindelselänk mellan Åkersberga och Lervik, Brevik samt Flaxenvik. På aktuell sträcka har vägen karaktären av en landsväg och trafiksäkerheten är låg, särskilt för oskyddade trafikanter. Margretelundsvägen är samtidigt en viktig skolväg.

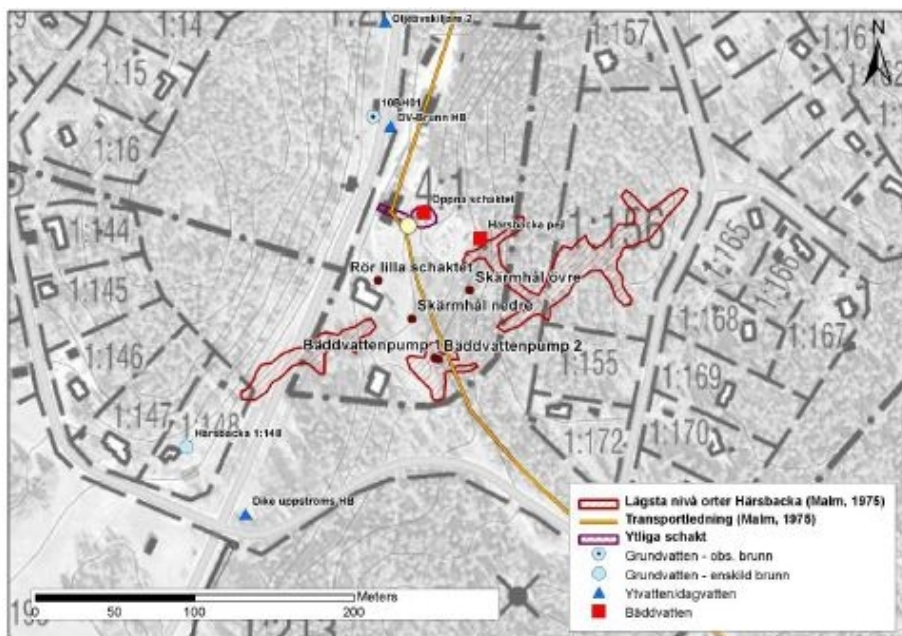
På båda sidor om Margretelundsvägen finns bebyggelse i form av friliggande villor. Bostadsfastigheterna ligger med enstaka undantag på visst avstånd (minst ca 10 m) från Margretelundsvägen. Längst i norr där gång- och cykelbana redan är utbyggd har fastigheterna direktutfart mot Margretelundsvägen över gång- och cykelvägen. I övrigt är utfarterna, med enstaka undantag, samlade till gemensamma utfarter.



Ortofoto över området

I norra delen av planområdet, på fastigheten Härsbacka 4:1, finns Härsbacka gruva. I gruvan har det bedrivits oljelagringsverksamhet. Gruvschaktet sträcker sig ner under Margretelundsvägen, vilket kommer behöva beaktas i kommande utredningar och planarbete. Figur 3-1 nedan kommer från *"Kompletterande undersökningar Oljelager i Isättra och Härsbacka, Österåkers kommun"*, utförd av Kemakta Konsult AB på uppdrag

av SGU
2011.



l samt

3.2 Markägoförhållanden

Fastigheterna som aktuell sträcka av Margretelundsvägen är belägen på är större fastigheter som antingen är lantbruksfastigheter eller taxerade som övrig mark (gatu- och parkmark). Fastigheterna ägs av Valsjöbergs tomtägareförening, Flaxenviks vägförening, Österman-hus AB, Videkvisten Ättarö AB samt en privatperson. I detaljplanarbetet kommer det att utredas huruvida det även kommer att bli aktuellt med markintrång på intilliggande bostadsfastigheter.

3.3 Nationella och regionala intressen

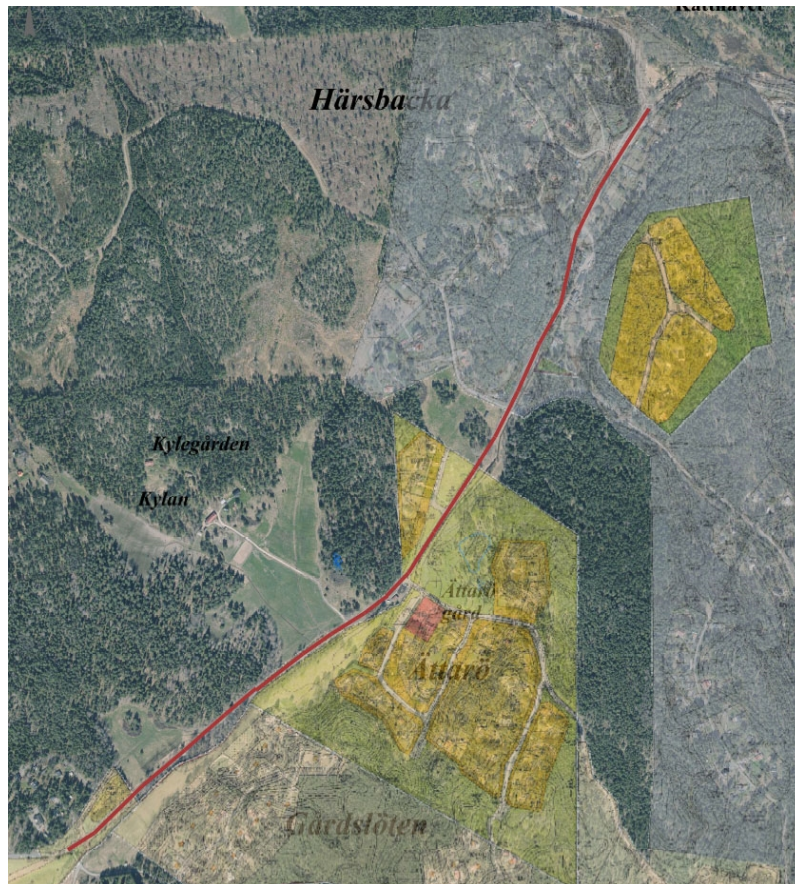
Föreslaget planområde berörs inte av något nationellt eller regionalt intresse.

3.4 Planer och program

Enligt kommunens översiktsplan, *Stad, skärgård och landsbygd* från 2018, ingår planområdet i utvecklingsområdet Brevik-Lervik-Flaxenvik, ett omvandlingsområde där successiv omvandling från fritidsbebyggelse till permanentboende pågår. Området avses i framtiden detaljplaneläggas och försörjas med allmänt vatten och avlopp. Utbyggnad av gång- och cykelväg längs Margretelundsvägen pekas ut som en viktig del i att skapa säkra transportvägar för oskyddade trafikanter i det framtida utvecklingsområdet. Margretelundsvägen är även mycket viktig för kollektivtrafikförsörjningen i den här delen av kommunen.

Inom föreslaget planområde för Margretelundsvägen etapp 3 finns följande gällande detaljplaner (byggnadsplaner). Byggnadsplanerna anger allmän plats väg och park med enskilt huvudmannaskap för aktuellt planområde.

- Dpl nr 48, Byggnadsplan för Härbackaområdet, laga kraft 1953-06-16
- Dpl nr 129, Byggnadsplan för Ättarö 1:5 m.fl., laga kraft 1958-01-14
- Dpl nr 136, Byggnadsplan för fritidsbebyggelse inom fastigheterna Berga 6:64 och Ättarö 1:16, laga kraft 1962-09-24



Gällande byggnadsplaner utmed Margretelundsvägen etapp 3

I samband med fastställande av byggnadsplanerna har länsstyrelsen beslutat om ett förordnande enligt 113 § byggnadslagen (6 kap 5§ PBL 2010:900). Detta förordnande har genom SFS 2014:900 upphört att gälla.

Margretelundsvägen har tidigare varit en statlig väg, och uppläts sannolikt med vägrätt. Kommunen övertog driften av Margretelundsvägen från dåvarande Vägverket år 1991.

3.5 Natur- och kulturmiljö

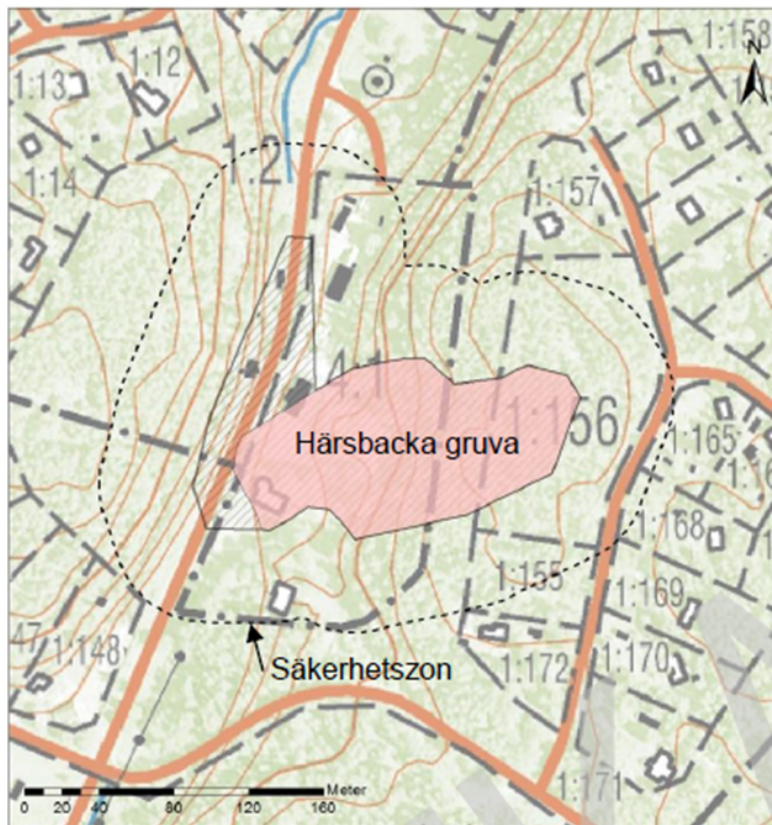
Inom planområdet finns inte några utpekade natur- eller kulturvärden och inga fornlämningar har påträffats. Planområdet utgörs av delar av Margretelundsvägens

nuvarande vägområde och av mark i form av skog och jordbruksmark. Vägsträckan är relativt flack men på västra sidan om vägen finns kuperade bergspartier.

3.6 Markföreningar

Inom fastigheten Härsbacka 4:1 intill Margretelundsvägen är Härsbacka f.d. pegmatitgruva belägen. Gruvschaktet sträcker sig ner under Margretelundsvägen. Efter avslutad brytning har gruvan använts som oljelager för eldningsolja under drygt 30 år. Inga tätande åtgärder utfördes innan gruvschaktet togs i bruk för oljelagring. Vid avslut tömdes det flytande oljelagret men stora mängder olja finns kvar i gruvgångar och på botten av gruvschaktet.

Undersökningar 2015 kom fram till att grundvattnet i berget är artesiskt. Den generella grundvattenströmmen är riktad uppåt i berget mot gruvöppningen men oljeblandat vatten kan också spridas uppåt via sprickor i berget. Ett förslag till skyddszon där oljeblandat vatten kan förekomma togs fram, se figur nedan.



Rekommenderad säkerhetszon (50 m) runt Härbacka gruvan och skrafferat området inom vilket diffust utsläpp från gruvan förväntas kunna nå markytan (väster om gruvan). Rosa markering visar gruvschaktet troliga utbredning under mark.

Flera skyddsåtgärder används för att hindra pågående spridning från att lämna området. Gruvschaktet har byggts om till en oljeavskiljare, därefter går vattnet genom tre seriekopplade oljeavskiljare inom Härbacka 4:1 och vidare i ledning i nordvästlig riktning till ytterligare en oljeavskiljare i diket och utsläppspunkten på västra sidan om Margretelundsvägen. Åtgärdsutredning för att förbättra oljeavskiljningarna inne i gruvan pågår. Det kan finnas oljeföreningar i marken i dikena på båda sidor om vägen vid gruvan och i kontakt med sprickor i berget, vilket måste undersökas och vid behov åtgärdas. Vid markarbeten i nära kontakt med gruvan är det av största vikt att noga kontrollera ytliga sprickor i berget samt bergstäckets tjocklek ovan gruvan. Detta för att inte orsaka hål, öka sprickorna i berget där det artesiska grundvattnet kan spridas med uppträngande grundvatten till markytan samt för att säkerställa att grundvattnets riktning mot gruvschaktet inte rubbas.

3.7 Geoteknik, geohydrologi

Geotekniska undersökningar för etapp 3 och 4 av Margretelundsvägen till och med Flaxenviksvägen har genomförts av Ramböll i samband med utredningarna för etapp 2. För området kring Härbacka gruva har geohydrologisk modellering och strukturgeologisk kartering genomförts under 2015 av Golder Associates på uppdrag av SGU.

Margretelundsvägen går genom ett relativt flackt åkerlandskap. På ett antal ställen passeras låga höjdryggar främst på vägens västra sida. På vissa ställen på båda sidor om vägen förekommer berg-i-dagen. På hela sträckan finns ett avvattningsdike på vägens östra sida. Diken finns på ett avstånd om 3-27 meter från vägen, men i huvudsak inom 10 meters avstånd. Nivån på dikesbotten är på långa sträckor 2-2,5 m lägre än vägens nivå.

Jordlagerföljden i området utgörs av torv och gyttja på lera/silt på morän. Djupen från markytan ner till fast botten av morän varierar mellan 0,5-22 meter.

Grundvattennivån finns mellan 0-2,2 m under markytan. Margretelundsvägen har vid flera tillfällen varit drabbad av översvämningar.

3.8 Kommunikationer

Margretelundsvägen trafikeras av buss mellan Åkersberga och Skärgårdsstad. Längs etapp 3 av Margretelundsvägen finns åtta busshållplatser, fyra på var sida vägen.

Hållplatserna är varken väderskyddade eller tillgänglighetsanpassade. Detaljplanen bör möjliggöra för väderskydd men för hållplatserna så styr antalet påstigande om Trafikförvaltningen placerar ut väderskydd. Hållplatserna bör tillgänglighetsanpassas enligt Trafikförvaltningens riktlinjer, *”Riktlinjer Utformning av infrastruktur med hänsyn till busstrafik”*.

3.9 Teknisk försörjning, dagvatten

I och med utbyggnaden av etapp 2 lägger Roslagvatten huvudledningar för vatten och avlopps för framtida utbyggnad av allmänt VA inom Lervik, Brevik och Flaxenvik. Eon har under etapp 2 uttryckt önskemål om att lägga elledningar i gång- och cykelvägen. Detta väntas gälla även under etapp 3.

Inom planområdet finns ett aktivt markavvattningsföretag, Ättarö-Valsjötorps torrlägningsföretag i form av det avvattningsdike som löper längs vägen.

4 Projektets syfte och mål

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra en utbyggnad av gång- och cykelväg, en förbättrad trafiksäkerhet samt tillgänglighetsanpassade busshållplatser längs sträckan. Syftet är även att planlägga Margretelundsvägen med kommunalt huvudmannaskap. Detaljplanen är en delstap i arbetet för att möjliggöra en utbyggnad av gång- och

cykelväg på hela sträckan av Margretelundsvägen mellan Pärönkröken och Isättravägen.

3 Preliminär tidplan och kostnader

Planarbetet föreslås ske med standardförfarande och kan påbörjas våren 2019.

Därefter kan en preliminär tidplan se ut enligt följande:

- Planuppdrag våren 2019
- Samråd våren 2020
- Granskning hösten 2020
- Antagande våren 2021

Detaljplanprocessens tidplan hänger ihop med övrig tidplanen inom investeringsprojektet. Förprojektering och utredningar kommer att påbörjas under 2019. Detaljplanen finansieras av Österåkers kommun inom ramen för investeringsprojektet Margretelundsvägen etapp 3. Markinlösen kommer att krävas både för befintliga Margretelundsvägen och ny gång- och cykelväg.

4 Risker

Gång- och cykelvägens sträckning berör flera fastigheter ägda av privatpersoner, föreningar eller företag, där inlösen av mark behöver ske för att möjliggöra anläggandet. Processen med markinlösen, antingen genom frivilliga överenskommelser eller genom Lantmäteriet kan tidsmässigt komma att påverka projektet.

De geotekniska och geohydrologiska förhållandena kan försvåra och fördyra både planprocessen och anläggandet av gång- och cykelvägen då det är långt till fast botten och grundvattennivåerna är höga, och översvämningrisk finns. Dessa förhållanden kan även göra att en större yta behöver tas i anspråk för gång- och cykelvägen, motsvarande Margretelundsvägen etapp 2. Detta leder till ökade kostnader i och med större markintrång.

Inom fastigheten Härsbacka 4:1 intill Margretelundsvägen är Härsbacka gruva belägen. Gruvschakt sträcker sig ner under Margretelundsvägen. Det finns även risk för markföroreningar i vägdikena på båda sidor av Margretelundsvägen. Denna problematik kan komma att tidsmässigt påverka detaljplanarbetet och komplicera genomförandet.

Inom detaljplaneområdet finns ett aktivt markavvattningsföretag. Om företaget behöver omprövas i och med detaljplanen kan det komma att påverka projektet tidsmässigt.

5 Förvaltningens slutsatser

För att möjliggöra utbyggnad av gång- och cykelväg längs Margretelundsvägen, etapp 3, behöver ny detaljplan tas fram. Nästan hela sträckan är detaljplanlagd med byggnadsplaner med enskilt huvudmannaskap. Vägen har sannolikt omfattats av vägrätt. Driften av vägen sköts sedan 1991 av Österåkers kommun. I den nya detaljplanen föreslås huvudmannaskapet ändras till kommunalt huvudmannaskap. Markinlösen kommer att krävas dels för befintlig vägbana och dels för utrymme för ny gång- och cykelväg.

I det inledande skedet av detaljplanen genomförs en undersökning (tidigare behovsbedömning) i syfte att bedöma om detaljplanen kan komma att medföra betydande miljöpåverkan. Under förutsättning att detaljplanen inte bedöms medföra betydande miljöpåverkan föreslås planprocessen ske med standardförfarande i enlighet med de ändringar i plan- och bygglagen som trädde i kraft 1 januari 2015 (SFS 2014:900).

Målet med en utbyggnad av gång- och cykelväg längs Margretelundsvägen är att vägen ska bli säkrare för gående och cyklister. Detta sker genom separerad gång- och cykelbana samt bättre placering, utformning och tillgänglighetsanpassning av buss- och cykelplatser. I samband med utbyggnaden av gång- och cykelväg längs Margretelunds-

vägen kommer också både Margretelundsvägens körbana och gång- och cykelvägen förses med belysning vilket ökar tryggheten och säkerheten inom föreslaget planområdet. Utbyggnaden väntas inte leda till någon ökning när det gäller biltrafiken eller bullernivåer.

Inom planområdet finns ett aktivt markavttningsföretag, Ättarö-Valsjötorps torrläggningsföretag. Under detaljplanearbetet behöver det utredas huruvida planläggningen påverkar torrläggningsföretaget så att det behöver omprövas.

I samband med genomförandet av detaljplanen tillkommer kostnader för markförvärv och utbyggnad. Därefter kommer en framtida drift av området. Ur ett långsiktigt perspektiv bedöms de positiva konsekvenserna med ökad tillgänglighet överväga de ekonomiska kostnaderna av drift.

Ambitionen är att detaljplanera återstående sträcka av Margretelundsvägen som en etapp, och inte uppdelad i etapp 3 respektive 4 som det anges i cykelplanen. Detta då det finns samordningsvinster i att genomföra utredningar för hela sträckan samtidigt. Att det är ett mindre antal fastighetsägare och föreningar som väntas beröras av markintrång gör att det bedöms lämpligt att planlägga för hela sträckan samtidigt. Härbacka gruva på fastigheten Härbacka 4:1 är dock en riskfaktor och utredningsbehov kring gruvan kan komma att påverka detaljplanen tidsmässigt. Om så är fallet finns alternativet att under planprocessens gång bryta loss den nordligaste delen av planområdet i en etapp 4. Detta bedöms i så fall inte påverka tidplanen nämnvärt för etapp 3.