

NÄMNDEN FÖR TEKNIK, FRITID OCH KULTUR

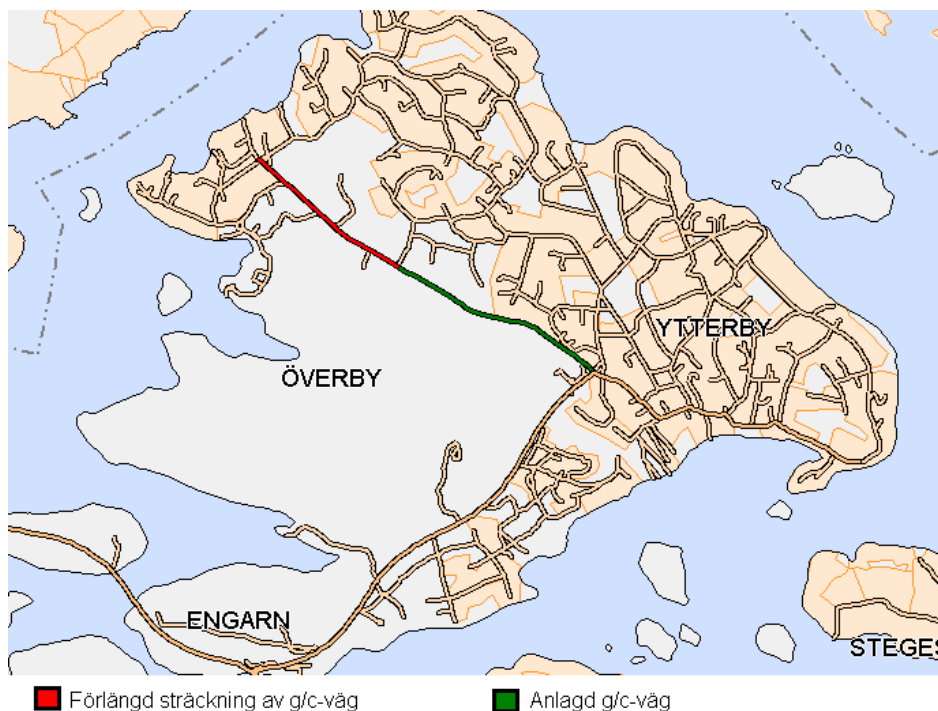
Gång- och cykelväg Överbyvägen etapp II

Förslag till beslut

Tekniska enheten föreslår till nämnden för teknik, fritid och kultur att besluta att den fortsatta inriktningen på arbetet med att få till stånd en fortsättning av gång- och cykelvägen utmed Överbyvägen (etapp II) ska vara att den ska ligga på den norra sidan av vägen och att man avvaktar med genomförandet tills detaljplanen för Resarö Mitt (Dp 382) vunnit laga kraft.

Ärende

Vid kommunstyrelsens tekniska utskott den 19 november 2008 togs beslut om att gång- och cykelvägen utmed Överbyvägen på Resarö ska gå på den norra sidan om Överbyvägen mellan ICA-affären och Överby förskola (denna första etapp är klar). I samma beslut står att gång- och cykelvägen ska fortsätta på den södra sidan om Överbyvägen mellan Överby förskola och Lövuddsvägen (även kallad etapp II). Trots detta beslut gällande etapp II har turerna varit många om vilken sida av Överbyvägen det faktiskt är mest fördelaktigt att den fortsatta sträckningen av gång- och cykelvägen anläggs på. Med detta som bakgrund anser tekniska enheten att ett nytt väl avvägt beslut måste till för att arbetet ska kunna fortgå.



MarkTema har på uppdrag av tekniska enheten sammanställt ett PM, kostnads kalkyler samt utformningsförslag som belyser för och nackdelar med det södra respektive det norra alternativet. Utifrån MarkTemas underlag kan följande slutsatser dras:

Gång- och cykelväg söder om Överbyvägen:

- + Samma sida som bollplan, häststall, badplats och viss bebyggelse.
- + Endast en passage på Överbyvägen krävs.
- Anslutande vägar till Överbyvägen måste korsas.
- Samtliga gång- och cykeltrafikanter som rör sig förbi snittet Överby förskola måste korsa Överbyvägen.

Gång- och cykelväg norr om Överbyvägen:

- + Gång- och cykelvägen fortsätter på samma sida.
- + Boende i Lövudden behöver inte korsa Överbyvägen.
- Gående och cyklister måste passera bussvändslingan vid Lövuddsvägen.
- Fler överfarter på Överbyvägen för att samtliga målpunkter ska kunna nås, vilket även gör att anläggningskostnaderna för detta alternativ blir något dyrare. Detta beror på att fler trafiksäkerhetshöjande åtgärder måste till.

Utöver ovanstående kortfattade positiva och negativa aspekter visas nedan de huvudsakliga förutsättningar som gäller oavsett om gång- och cykelvägen anläggs på den södra eller norra sidan om Överbyvägen.

- Fotgängare och cyklister som ska ta sig till bollplan, stall eller bad måste oavsett norra eller södra alternativet korsa Överbyvägen.
- Överbyvägen på den aktuella sträckan har en högsta tillåtna hastighet om 30 km/h.
- Marken på den norra sidan har ingen bostadsbebyggelse i närheten av Överbyvägen och fastigheterna är relativt stora.
- Oavsett alternativ kommer utrymme för att kunna bredda Överbyvägen i framtiden att reserveras. Gång- och cykelbanan tar större delar mark i anspråk än en eventuellt framtida breddning av vägen.
- Oavsett val av det södra eller norra alternativet är kostnader för den mark som gång- och cykelvägen planeras på en kostnad som tillkommer. Det som kan beräknas är själva anläggningens kostnad. Markkostnaderna har inte estimerats då det inte ses som möjligt att ange en rättvisande storhet på denna.

Markåtkomst

Rådighet över marken krävs för att kunna bygga föreslagen gång- och cykelväg. Utan att först ha en färdig detaljplan som grund försvåras åtkomsten till marken väsentligt för staden. Om en enda fastighetsägare inte medger åtkomst på sin mark medför det att hela projektet ej kan genomföras.

För att kunna etablera föreslagen gång- och cykelväg, utan stöd av detaljplan, krävs det att tekniska enheten förhandlar med varje enskild fastighetsägare om en skäligen ersättning för att lösa in marken. I dagsläget kan tekniska enheten ej uttala sig om storleksordningen på denna ersättning, mer än att man får utgå från

de ersättningsregler som regleras i expropriationslagen (1972:719) och sedan förhandla därom. Enligt expropriationslagens ersättningsregler ska markägaren få en marknadsmässig ersättning med ett påslag på 25 procent. Vid en förhandling kan denna procentenhet komma att överstigas.

Om man endast bygger gång- och cykelbanan och ej breddar vägbanan är det en viss skillnad i antal berörda fastigheter, beroende på vilken sida den förläggs. Väljer man däremot att samtidigt som man bygger gång- och cykelbanan även bredda vägbanan medför det att samtliga fastighetsägare på båda sidor blir berörda. Väljer man det sistnämnda alternativet med både bräddning och gång- och cykelbana varierar storleken av intrånget något beroende på vilken sida gång- och cykelvägen förläggs.

Nedan följer en kort redovisning för markåtkomstfrågorna vid ett scenario där man endast bygger gång- och cykelväg och väntar med breddningen av vägen.

Norra alternativet

Det norra alternativet innebär att fem fastigheter, varav två som ägs av Vaxholms stad, blir berörda. De berörda fastigheterna är relativt stora och endast en enskild grusväg leder fram till Överbyvägen. Denna norra sträckning innebär dock att man korsar samfällad mark (Överby S:1) med 40 delägare. Dessa har inte bildat någon samfällighetsförening så rent förhandlingstekniskt innebär det att man skall kontakta varje enskild delägare. Detta är tidskrävande och risken är stor att någon delägare inte medger åtkomst till marken. Vaxholms stad har även en ouppklarad tvist med en av de andra berörda fastigheternas två ägare.

Södra alternativet

Detta alternativ berör sju fastigheter, varav en är Vaxholms stads (fotbollsplanen). Enligt detta alternativ korsar tänkt gång- och cykelbana tre mindre vägar vilket bidrar till att öka ytan något på den mark som måste ianspråkta. Vaxholms stad har en tvist med två fastighetsägare, samma som i norra alternativet ovan. Det som gör detta förslag svårt att genomföra är att gång- och cykelbanan kommer att hamna alldeles för nära bebyggelsen på fastigheten Överby 29:40. Även intrånget på den redan nu lilla fastigheten Överby 29:51 skulle kunna få stora konsekvenser, då intrånget skulle kunna begränsa fastighetens byggbarhet.

Slutsats

Båda alternativen medför stora svårigheter att få rådighet över marken. Den norra sträckningen är dock det alternativ som är att föredra.

Genomförs det södra alternativet kommer närheten till befintlig bebyggelse att högst sannolikt både fördröja och fördyra projektet. Risken finns att man tvingas att expropriera/lösa in hela eller delar av fastigheterna Överby 29:40 och Överby 29:51, vilket är en långdragen och dyr process. Den tvist som föreligger mellan två fastighetsägare och Vaxholms stad måste lösas, oavsett på vilken sida som gång- och cykelvägen förläggs, eftersom de äger fastigheter på båda sidor om Överbyvägen. Denna tvist kan komma att fördröja projektet.

Önskvärt vore att avvakta med genomförandet av gång- och cykelväg tills detaljplanen för Resarö Mitt (Dp 382) har vunnit laga kraft.

Bilagor

- PM
 - Kostnads kalkyler
 - Översiktsplaner
 - Utformningsförslag för G/C-väg
-

Jonatan Odén
Gatu- och trafikingenjör

Helena Westin
Mark- och exploateringsingenjör