



LÄNSSTYRELSEN

Stockholms län

Planeringsavdelningen
Handläggare
Förste byråingenjör
Rolf Renvall
Tel. 785 4036

BESLUT

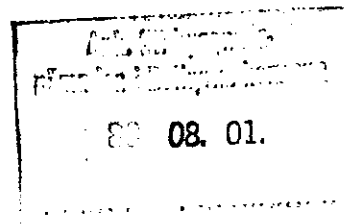
Datum

1980-07-31
Ert datum

Beteckning

11.082-355-80
Er beteckning

1(2)



Fastställelse av stadsplan (2 bilagor)

Kommunfullmäktige i Botkyrka kommun har den 20 december 1979 antagit förslag till stadsplan för Eriksbergsvägen i ny sträckning i kommunen.

Vid samråd, under utställning och efter revidering av förslaget samt med anledning av stadsarkitektkontorets tjänsteutlåtande har skrivelser inkommit från Alfa Laval AB, gemensam skrivelse Claes Möre (Sluttningen 12) och Björn Normark (Sluttningen 27) gemensam skrivelse från Sören Larsson (Åkern 24), Gunnar Sand (Åkern 10), Zeljko Grbin (Åkern 23), Sven Magnusson (Åkern 22) och Marianne Johansson (Fältet 11), från Nackdala Villaägareförening och från Landstingets trafiknämnd.

Planförslaget har efter utställningen bl a kompletterats med en av Alfa Laval AB önskad gångtunnel under Eriksbergsvägen omedelbart norr om järnvägsområdet. Bolagets påpekanden i övrigt berör plangenomförandet och kostnader härför.

C Möre och B Normark har synpunkter på Eriksbergsvägens läge och på bullerfrågan.

S Larsson, G Sand, Z Grbin, S Magnusson och M Johansson önskar bl a att avsedd bullervall läggs på en nivå som motsvarar Eriksbergsvägens profil, alternativt en sänkning av vägbanan.

Nackdala Villaägareförening har besvärat sig över kommunfullmäktiges antagandebeslut. Besvären har ej tagits upp till prövning enligt kommunallagen då skrivelsen inkommit för sent. Föreningen anser bl a att bullervallens planerade utformning inte tillfredsställer kraven på bullerskydd samt hävdar att inga garantier finns för genomförandet av densamma.

Erinringarna har enligt länsstyrelsens uppfattning på ett tillfredsställande sätt bemötts av stadsarkitektkontoret i tjänsteutlåtande den 11 oktober 1979.

Landstingets trafiknämnd har tidigare bl a motsatt sig föreslagna hållplatslägen och gångtunnellägen. Då överenskommelse nu träffats i frågan finner länsstyrelsen att hinder för fastställelse inte föreligger.

Länsstyrelsen anser att Eriksbergsvägen i överensstämmelse med kommunens översiktliga planering fått ett acceptabelt läge och utformning. Vägförvaltningens trafikbullerberäkning, daterad den 29 januari 1979, utgår från antaganden om trafikmängd och hastighet som länsstyrelsen anser vara realistiska. Skulle

trafikintensiteten i en framtid bli avsevärt högre än den antagna hindrar inte planförslagets utformning kompletterande åtgärder.

Länsstyrelsen förutsätter att planen vad gäller busshållplatser och gångtunnellägen kommer att genomföras enligt planeringskontorets promemoria 1980-06-19.

Länsstyrelsen fastställer med stöd av 26 § byggnadslagen ovan-nämnda stadsplaneförslag, sådant förslaget åskådliggjorts på en av arkitekterna Ingemar Ståhl och Per-Göran Carlsson den 23 juli 1979 upprättad och den 16 oktober samma år revideradkarta i tre blad med därtill hörande stadsplanebestämmelser enligt bilaga 1.

./.

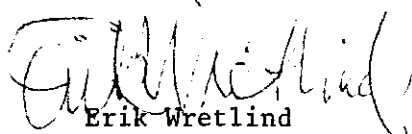
./.

Till förslaget hör dessutom beskrivning med tillägg (bilaga 2).

./.

Detta beslut kan överklagas hos bostadsdepartementet, se bilaga (Formulär V).

I den slutliga handläggningen av detta ärende har deltagit t f länsarkitekt Erik Wretlind, beslutande, byråchef Claes Hammarskjöld, bitr överlantmätare Allan Palmqvist, förste byråingenjör Ingrid Olsson, antikvarie Carl-Henrik Ankarberg och förste byråingenjör Rolf Renvall, föredragande.


Erik Wretlind


Rolf Renvall

Bilageförteckn

Bil 1

Bil 2

YA/...

ERIKSBERGSVÄGEN i ny sträckning (Pl 20-13A)
Botkyrka kommun, Stockholms län

Förslag till stadsplan

BESTÄMMELSER

1 § PLANOMRÅDETS ANVÄNDNING

1 mom Byggnadskvarter

Med Jp betecknat område får användas endast som industripark och därmed samhörigt ändamål.

2 mom Specialområden

- a) Med Ta betecknat område får användas endast för gatutrafik och därmed samhörigt ändamål. Med s betecknad del därav skall hållas tillgänglig för anordningar till skydd mot trafikbuller.
- b) Med Tj betecknat område får användas endast för järnvägstrafik och därmed samhörigt ändamål.
- c) Med Vb betecknat område skall utgöra vattenområde som icke får utfyllas eller överbyggas i annan mån än som erfordras för gångbro.

2 § MARK SOM INTE FÅR BEBYGGAS

Med punktprickning betecknad mark får icke bebyggas.

3 § SÄRSKILDA FÖRESKRIFTER ANGÅENDE OMRÅDEN FÖR
ALLMÄN TRAFIK OCH FÖR ALLMÄNNA LEDNINGAR

1 mom Med x betecknad mark skall hållas tillgänglig
för allmän gångtrafik.

2 mom Med z betecknad del av järnvägsområde skall
hållas tillgänglig för allmän gatutrafik.

3 mom På med u betecknad mark får icke vidtagas
anordningar som hindrar framdragande och
underhåll av underjordiska allmänna ledningar.

4 § UTFARTSFÖRBUD

Utfart får icke anordnas över områdesgräns
som även betecknats med ofyllda cirklar.

Stockholm den 23 juli 1979

HJS ARKITEKTKONTOR AB


Ingemar Ståhl
Arkitekt SAR


Per-Göran Carlsson
Arkitekt

Reviderat den 16 oktober 1979

HJS ARKITEKTKONTOR AB


Ingemar Ståhl
Arkitekt SAR


Per-Göran Carlsson
Arkitekt

20 december 79 5284



ERIKSBERGSSVÄGEN i ny sträckning (Pl 20-13A)

Botkyrka kommun, Stockholms län

Förslag till stadsplan

BESKRIVNING

PLANDATA

Områdets areal och läge

Planområdet omfattar 1,5 km av väg 587, Eriksbergsvägen i ny sträckning, mellan framtida Tumba trafikplats och Tuna industriområde. Planförslaget omfattar ca 17 ha mark varav 12 ha utgör trafikområde.

PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR

Befintliga planer

Regionplan

I den år 1974 fastställda regionplanen för Stockholms län, reserveras mark för en ny väg med högre standard mellan Hallunda trafikplats i Norra Botkyrka och väg 226 i Tumba. Samma reservation görs i förslag till regionplan -78.

Generalplan

I "förslag till generalplan för del av Botkyrka kommun" februari -79, sägs att "Tumba trafikplats, med bro över järnvägen i ett läge mellan Munkhättorna samt väg 587 Eriksbergsvägen i ny sträckning från trafikplatsen till Tuna planeras att vara utbyggda år 1990". Vidare att upprustningen av Ävägen är av vikt samt att denna blir upplåten för allmän trafik.

Detaljplaner

Planförslaget omfattar i väster del av den år 1970 fastställda stadsplanen för södra Nackdalaområdet, 20-7.

Fastställd byggnadsplan, 27-1, för Alfa Laval's industrier, berörs i söder liksom fastställd stadsplan, 10-3, för SJ:s spårområde.

I övrigt gäller utomplansbestämmelser enligt 29 § BS.

Angränsande detaljplaner framgår av bilaga 1.

Parallellt med föreliggande planförslag upprättas förslag till stadsplan för del av Västra Hamra, Pl 26-02, (FOA:s tomtområde). Dessa båda planförslag är avhängiga varandra både vad gäller formell utformning och plangenomförande.

Befintliga förhållanden, markens användbarhet

Terrängförhållanden, vegetation

Planområdets norra del består av barrskogsklädd mark genomlöpt av en ravinliknande sänka som sluttar ned mot åkermarken söder om Tuna brandstation.

Mellersta delen utgörs av mot söder sluttande öppen mark, parallellt med Bondgårdsvägen, i öster begränsat av Solbacksberget.

Södra delen löper över åkermarken i Tumbadalen och in mellan de två markanta bergsformationerna, Munkhättorna. Åkermarken genomflyts i östlig riktning av Tumbaån.

Geotekniska förhållanden

Tumbadalen är en bred sedimentfylld sprickdal. Djupet till fast botten varierar mellan 10-20 m. Torrskorpeskiktet är ca 1 m. Leran är normal-konsoliderad. Grundvattenytan är hög. Grundförhållandena får här betraktas som svåra.

I övrigt är grundförhållandena goda inom planområdet.

Fornlämningar

Inga registrerade fornlämningar förekommer inom planområdet.

Bebyggelsen

Föreliggande planförslag och exploatering av FOA-tomten förutsätter rivning av bebyggelsen Lilla Nackdala, f n nyttjat som åretrundbostad. Bebyggelsen är "klassad" av länsantikvarien och rivning skall föregås av dokumentation genom uppmätning och fotografering i samråd med länsantikvarien.

Vägar och trafik

Bondgårdsvägens norra del väster om planområdet utgör matargata till småhusbebyggelsen i Nackdalaområdet. Vägen uppvisar, p g a att den är säckad i norr, en intim lokalgatukaraktär.

Villaområdet Solbacken är anslutet till Bondgårdsvägen genom en provisorisk förlängning västerut av Solbacksvägen. Gällande byggnadsplan anger dock att området skall trafikmatas från öster.

Ävägen ansluter vid Tullingesjön i öster till väg 226. Vägen är enskild och skyltad mot obehörig trafik. Enligt generalplaneförslaget är de av stor vikt att denna väg byggs om och upplåtes för allmän trafik.

Munkhättevägens östra del som korsar planområdet i söder är huvudtillfart till Alfa Laval.

Ledningssystem

Befintliga VA-ledningar, fjärrvärmeledningar, högspänningskablar och telekablar inom planområdet framgår av grundkartan. De är framför allt koncentrerade till Tumbadalgången.

Ombyggnad av ett flertal ledningar och kablar kommer att erfordras vid vägens utbyggnad.

Markägoförhållanden

Markens ägs till övervägande del av Botkyrka kommun.

I sydväst omfattar planförslaget viss mark i Alfa Lavals ägo.

PLANFÖRSLAGET

Allmänt

Planförslaget innebär en utbyggnad av en sedan länge tänkt primärled mellan Tuna och Tumba trafikplats. I omgivande fastställda planer för Nackdalabebyggelsen och Tumba Gärde kan konstateras att vägens framtida tillkomst utgjort en förutsättning för planarbetet.

Den nu föreslagna vägen kommer att byggas ut med två körfält. Utrymme finns för en ev framtida breddning mot Solbacksberget till fyra körfält.

Eftersom detaljplaneringen av leden inte fortskridit så långt att ledens sträckning och höjdläge kan redovisas på det sätt som skall ske beträffande gata, redovisas i planen erforderlig mark som specialområde för gatutrafik.

Trafik

Vid Lilla Nackdala i norr ansluts huvudentrénvägen till FOA:s planerade anläggningar öster om vägen.

Ävägen och Munkhättvägen ansluts via två trevägskors på ca 200 m avstånd från varandra till Eriksbergsvägen.

Av trafiksäkerhets- och orienterbarhetsskäl bör all trafik från befintliga och framtida anläggningar utefter Ävägen samlas ihop på denna innan den leds ut på primärleden Eriksbergsvägen. För Alfa Lavals huvudinfart innebär denna, av ovan nämnda skäl viktiga, strävan efter en hierarkiska uppbyggnad av vägsystemet att den "direkta" kontakten med norra delarna av Tumba centrum går förlorad.

Från FOA:s huvudentré leder en gångbro över till Nackdalasidan. I anslutning härtill förläggs busshållsplatser. Gång- och cykeltrafik från FOA mot centrum går efter Eriksbergsvägens östra sida på här föreslagen gång- och cykelväg alternativt utefter Bondgårdsvägen och ner mellan Nackdalabebyggelsen och Tumba sjukhus. Mot norr leds gång- och cykelvägstrafiken, bitvis via det befintliga gatunätet i Norra Nackdala, till Tuna industriområde där anslutning sker till primärstråket mot Norra Botkyrka.

En gångtunnel i höjd med Solbacksvägen möjliggör att kontakterna mellan bostadsbebyggelsen öster om vägen liksom centrum och strövområdena mot Tullingesjön på ett acceptabelt sätt vidmakthålls. Tunneln är även en viktig länk av skolvägen för de öster om vägen boende barnen.

Norr om korsningen vid Ävägen förläggs busshållsplats avsedd att betjäna sjukhuset och framtida verksamhetsområden i Tumbadalgångens östra delar. Ett större x-område möjliggör alternativa lägen och utformningar av en gångvägsförbindelse tvärs Eriksbergsvägen i anslutning till busshållsplatsen.

Gångtunnel i anslutning till Munkhättevägen tar hand om gång- och cykeltrafik från Alfa Laval och områdena söder om järnvägen mot centrum. Tunnelns placering överensstämmer med de vid Tullingesjön boende barnens skolväg.

Omedelbart norr om SJ:s spårområde håller planförslaget öppet för en ev framtida gångvägsförbindelse i öst - västlig riktning under Eriksbergsvägen.

Trafikbuller

Planförslaget avsätter erforderlig mark för bullerskyddsanordningar mot Nackdalabebyggelsen och Tumba sjukhus.

Bullerproblematiken behandlas i en speciell utredning utförd av vägförvaltningen genom ing Rolf Adenfors. Denna utredning utgör separat bilaga till planförslaget.

PLANGENOMFÖRANDE

Staten utför och bekostar Eriksbergsvägen i ny sträckning. Kommunen förbinder sig att medverka till att den nya vägsträckningen tidsmässigt utföres så att en första etapp av vägen kan tagas i bruk för allmän trafik senast i samband med inflyttning i byggnader och anläggningar inom FOA:s område (vilket beräknas ske under senare hälften av 1984) samt för byggtrafik senast tre år tidigare.

Om utbyggnad av Eriksbergsvägen i en första etapp begränsas till sträckan Tuna brandstation - Bondgårdsvägen, skall kommunen medverka till att Bondgårdsvägen i ett övergångsskede får nyttjas för trafikförsörjning av FOA:s område. Bondgårdsvägen får dock ej användas för byggtrafik eller allmän genomfartstrafik.

Vägförvaltningen och kommunen är överens om vikten av och skall verka för att Eriksbergsvägen byggs ut i hela sträckningen mellan Tuna och Tumba trafikplats i en etapp.

SAMRÅD

Planförslaget är upprättat på uppdrag av Botkyrka kommuns byggnadsnämnd. Arbetet har bedrivits i nära samarbete med vägförvaltningen och gatukontoret under kontinuerliga möten med den av kommunstyrelsen 1978-03-13, § 129, utsedda projekteringsgruppen för samordning av planering för FOA:s anläggningar. I projektledningsgruppen har ingått planeringschefen, stadsarkitekten, exploateringschefen och byggnadschefen. Ledningsgruppens sekreterare har planeringssekreteraren varit.

Under en begränsad remiss i juli-augusti 1978 bereddes vissa av kommunens tekniska kontor liksom vägförvaltningen, byggnadsstyrelsen, SL och Alfa Laval tillfälle att yttra sig över ett, 1978-07-14 upprättat, skissförslag till stadsplan för Eriksbergsvägen i ny sträckning.

Preliminärt förslag till områdesplan för del av Västra Hamra, daterad 1978-07-04, var utsänt på s k S-plane-remiss från 1978-07-10 till 1978-09-29. Planförfattaren har 1979-01-22 upprättat sammanfattning av remissyttranden. Sammanfattningen innehåller även kommentarer och förslag till åtgärder.

Under skäligt beaktande av de synpunkter som framförts utarbetades ett preliminärt förslag till stadsplan 1979-01-29 (S 20-13). Det preliminära förslaget remitterades 1979-02-27 till 1979-04-20 till regionala, kommunala och övriga berörda instanser för yttrande.

Yttrande över S-planen har sammanfattats och kommenterats av planförfattaren 1979-06-25.

Till möte 1979-03-19 kallades per brev samtliga, av föreliggande planförslag och det parallellt härmed upprättade förslaget till stadsplan för del av Västra Hamra, berörda markägare för information och diskussion. Dessutom inbjöds samtliga Nackdalabor genom meddelande i brev-lådorna

Under mötet överlämnade Nackdala Villaägarförening skriftliga frågor rörande den framtida trafikleden. Från mötet föreligger minnesanteckningar daterade 1979-03-30.

Föreliggande planförslag (Pl 20-13) har mot bakgrunden av framförda synpunkter och efterföljande utredningar och samråd ändrats på följande punkter i förhållande till S-planen:

- X-området inom bostadskvarteren utmed Bondgårdsvägens västra sida har utgått. Nackdala villaägarförening fann intrånget oacceptabelt, fastighetskontoret ställde sig tveksamma beträffande behovet av detta gångvägsreservat och länsstyrelsen påpekade att x-områdets placering var felaktig rent formellt.

Ett flertal instanser påpekade möjlighet att förlägga stråket öster om vägen. Efter samråd med vägförvaltningen och gatukontoret illustreras denna lösning i föreliggande planförslag.

- Tumbaån har på gatukontorets och verkstyrelsens inrådan åsatts särskild planbeteckning med följande bestämmelse.

Under S-planeremissen framgick att Nackdala villaägarförening hyser oro för trafikbullersituationen. Man efterlyser en utförligare redovisning av vilka beräkningsmetoder och förutsättningar som legat till grund för utförda bullerberäkningar. Hälsovårdsnämnden anser att bullerskyddet skall förbättras vid Snårvägen och Vallvägen. Verkstyrelsen säger att bullervallen måste göras högre och förses med vegetation t ex dvärgtall.

Den av vägförvaltningen 1979-01-29 utförda preliminära trafikbullerberäkningen utgör separat bilaga till föreliggande planförslag. Den är utförd enligt den nya metoden - nordisk beräkningsmodell för vägtrafikbuller - som ersätter den tidigare tillämpade statens planverks rapport nr 22. (Samhällsplanering och vägtrafikbuller).

De preliminära beräkningarna visar det möjligt att bemästra bullerproblemen inom de ramar, utrymmen för bullerskyddsanordningar, som planförslaget anvisar och framförda erinringar har ej föranlett några åtgärder i den formella planen.

Fortsättningsvis studeras detaljutformningen av bullerskyddsanordningarna i samband med detaljprojektering av vägen.

Länsstyrelsen har framfört att kommunen bör stå som garant för att skyddsåtgärderna mot buller genomföres och att detta bör behandlas i samband med antagandet.

Landstingets trafiknämnd konstaterar att frågan om lokalisering av hållplatsen i nya Eriksbergsvägen med godtagbar anslutning till sjukhuset inte är tillfredsställande löst, varför en överarbetning av planförslaget erfordras i detta avseende.

Vägförvaltningen utreder f n tillsammans med SL och gatukontoret i Botkyrka alternativa lägen för busshållsplatser vid Tumba sjukhus.

I planförslaget angivna lägen för busshållsplatser är endast illustrationer och omöjliggör ej andra placeringar. I avvaktan om den pågående utredningens resultat illustreras den aktuella busshållsplatsern lika som i S-planen.

Utformningen av Alfa Lavals infart har varit föremål för omfattande studier och diskussioner.

I PM 1979-01-22 "Anslutning av Alfa Lavals huvudinfart från omgivande vägsystem" redovisades de fyra alternativa lösningar som förelåg inför upprättande av S-planen. En kapacitetsstudie av vägförvaltningen av dessa fyra påvisade att två av dem var orealistiska p g a för korta magasinlängder vid påfarten till Eriksbergsvägen. Kvar stod den i föreliggande planförslag angivna utformningen med två trevägskors alt A och en av Alfa Laval föreslagen utformning med ett trevägskors och ett fyrvägskors alt B, innebärande att Alfa Laval anslutes direkt till Eriksbergsvägen mitt emot Munkhättevägen.

Ett samrådsmöte hölls med Alfa Laval 1979-01-23. Alfa Laval krävde i det fall alt A redovisade i S-planen att en separat utredning skulle undersöka möjligheterna av en komplettering med en körbar underfart mot norra centrum.

I S-planen redovisades alt A bl a mot bakgrunden av att vägförvaltningen hävdar att denna trafiklösning är den riktiga. I en utredning 1979-04-25 "Komplement till PM av den 22 januari 1979" klarlades förutsättningarna för och konsekvenserna av en körbar underfart mot norra centrum. Arbetsgruppen, bestående av representanter för vägförvaltningen, gatukontoret och planförfattaren, bedömde en sådan underfart ur trafiksäkerhets- och orienterbarhetssynpunkt som klart olämplig.

Utredningens resultat redovisades för Alfa Lavals representanter vid samrådsmöte 1979-06-05.

Det framgick klart att man från Alfa Lavals sida betraktar den i föreliggande planförslag angivna lösningen, d v s utfart mot Ävägen utan komp-
letterande underfart som en klar försämring av trafikförhållandena för bolaget. Man sade sig dock beredd att motvilligt acceptera denna lösning om andra frågor fick en för Alfa Laval tillfredsställande lösning. Inga kostnader för ändrade vägdragningar får belasta Alfa Laval, uppskyllningen på Eriksbergsvägen utföres på ett godtagbart sätt samt att kommunen påtar sig underhållet av infarten.

Under mötet konstaterades att kommunen och vägförvaltningen är beredda att sinsemellan dela på kostnaderna för den ändrade infarten. Vidare redovisade vägförvaltningen ett förslag till uppskyllning av vägen som Alfa Lavals representanter vid ett första påseende ställde sig positiva till.

Stockholm den 23 juli 1979

HJS ARKITEKTKONTOR AB


Ingemar Ståhl
Arkitekt SAR


Per-Göran Carlsson
Arkitekt

REVIDERING

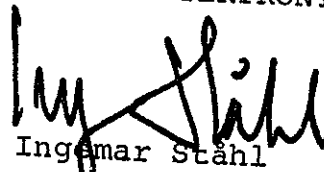
Planförslaget har enligt byggnadsnämndens beslut 1979-08-07, § 463, varit utställt under tiden 1979-08-20 - 1979-09-14. Inkomna yttranden som refereras och kommenteras i stadsarkitektkontorets tjänsteutlåtande 1979-10-11, har föranlett att planförslaget ändrats i följande avseenden:

- Beteckningen mark tillgänglig för allmän gångtrafik (x) har införts på specialområdet för gatutrafik (Ta) dels mellan Ävägen och Samaritvägen och dels norr om Statens Järnvägars område.
- SYVAB:s avloppstunnel har införts på grundkartan
- Beskrivningen har ändrats i avsnittet "Genomförande"

Tillkommande bestämmelse om mark tillgänglig för
allmän gångtrafik berör endast mark i kommunens
ägo. Kompletteringen av grundkartan och ändringen
av beskrivningen är ändringar av redaktionell
natur.

Stockholm den 16 oktober 1979

HJS ARKITEKTKONTOR AB



Ingemar Ståhl

Arkitekt SAR



Per-Göran Carlsson

Arkitekt