

LANTMÄTERIET	
Fastighetsregistermyndigheten	
Stockholms län	
Ink.	90 -11-1 4
Dnr	90/1688

SAMRÅDSFÖRSLAG 1989-04-21
UTSTÄLLNINGSFÖRSLAG 1989-08-24, reviderat 1989-11-16

Ändring av detaljplan för kv MAGASINET samt del av ESTUNAVÄGEN i Norrtälje stad.

PLANBESKRIVNING

Till förslaget hör

plankarta med bestämmelser	daterad 1989-08-24, reviderad 1989-11-16
illustrationskarta	daterad 1989-08-24, reviderad 1989-11-16
denna beskrivning	daterad 1989-08-24, reviderad 1989-11-16
genomförandebeskrivning	daterad 1989-08-24
bullerutredning	daterad 1989-08-17

Planens syfte

Estunavägen ingår tillsammans med Stockholmsvägen i riksväg 76, Norrtäljes största genomfartsled.

Genomsnittlig trafikmängd på här aktuell del av Estunavägen kan för 1989 uppskattas till något över 10 000 fordon per årsmedeldygn.

Statsmakterna inledde 1988 ett tioårigt bärighetshöjande åtgärdsprogram för landets alla huvudvägar (riksvägar och primära länsvägar). Programmet skall möjliggöra en anpassning av de svenska viktbestämmelserna för tunga vägtransporter till motsvarande bestämmelser inom EG-området.

En tidigare observerad svaghet i Estunavägens underbyggnad på avsnittet invid Norrtäljeån har visat sig svår att förstärka utan att vägen erhåller annan utformning såväl i profil som plan.

Estunavägens planstandard på sträckan Stockholmsvägen-Lommarvägen är därtill oacceptabelt låg - delvis röd enligt TRÅD (Trafikråd= allmänna råd 1982 för planering av stadens trafiknät från Statens Planverk, numera Boverket) - och har därför studerats med avseende på såväl ändrad sträckning som tomtutfarer och korsningsavstånd. Vägförvaltningen har understrukt Estunavägens betydelse som huvudinfart norrifrån också för tiden efter utbyggnaden av den nord-sydliga väg (tidigare kallad Lommarleden) som i framtiden kan ha övertagit Estunavägens funktion som genomfartsled.

Planen beaktar ovan redovisade samspelande behov och redovisar en lösning för Estunavägen, vars huvuddrag återfinns i en av Hulthéns ingenjörbyrå i Karlstad 1986 upprättad utredningsplan.

Sekundärt syftar planen till vissa förändringar i kvarteret Magasinet.

Vägverket kan av bärighetshöjande medel anvisa 75 % av godkända kostnader (=bidragsunderlag) för vägombyggnaden under 1990.

Plandata

Planområdet följer Estunavägen cirka sexhundra meter västerut-norrut från Stockholmsvägen omedelbart norr om Norrtäljeån. I planområdet ingår, förutom vägområdet, kvarteret Magasinet.

Ett nyligen genomfört förvärv av fastigheten Brovakten 2 har givit kommunen full förfoganderätt över all den vägområdesmark som berörs av Estunavägens föreslagna sträckning.

Kv Magasinet ägs i huvudsak av Vigelsjö AB - ett bilhandelsföretag - och Texaco Oil AB. All övrig mark inom planområdet ägs av kommunen.

Tidigare ställningstaganden

Planen stämmer i princip överens med den av kommunfullmäktige 1986 antagna översiktsplanen för Norrtälje stad.

De detaljplaner som berörs av nu aktuell ändring fastställdes som stadsplaner av KM den 27 mars 1942, av länsstyrelsen den 8 januari 1957, den 11 februari 1970, den 21 juni 1973, den 17 mars 1975, den 27 april 1977, den 9 maj 1979 och den 12 maj 1987.

Förutsättningar och förändringar

Estunavägens nuvarande sträckning Mellan Stockholmsvägen och Ladugatan kan härledas till 1800-talets mitt. Stadens nord-sydliga genomgående landsvägstrafik utnyttjade den s k Gallbron över Norrtäljeån till Trädgårdsgatan för att sedan ledas in på Stockholmsvägen mitt för Tullportsgatan. Efter det att Gallbron av vägverket utdömdes för biltrafik byggdes den nu använda landsvägsbron i Stockholmsvägens förlängning. Genomfarten drogs norrut fram till i höjd med Hantverkaregatan och vinklades av längs en befintlig väg på Norrtäljeåns norra sida.

Senare företagna upprustningar av denna väg kan inte dölja det faktum, att sträckningen mellan kvarteren Bryggården och Brovakten inte kan erbjuda sådan vägstandard som dagens trafik förutsätter. Gång- och cykeltrafiken har visserligen till en del kunnat föras över på den banvall som tidigare utnyttjats för järnvägstrafik längs Estunavägens norra och östra sidor. Växande trafik, begränsad framkomlighet i korsningar, tomtutfarter, snäva kurvradier i kombination med skymd sikt, korsande gång- och cykeltrafik och nu även otillräcklig bärighet gör ombyggnaden av Estunavägen på berörd sträcka till en viktig angelägenhet ur trafiksynpunkt.

Estunavägen gränsar i sin södra del till de två bostadskvarteren Brovakten och Bryggården. Kvarteret Brovakten består av tre numera kommunägda fastigheter.

Byggnaderna på dessa tre fastigheter har åsatts ett taxerat värde av sammanlagt cirka 300 000 kronor. Samtliga byggnader förutsättes rivna.

Kv Bryggården innehåller två enskilt ägda bostadsfastigheter i dess västra del och två kommunägda numera obebyggda tomter i den östra. Tomten nr 2, en villafastighet, har i dag sin tillfart mot Estunavägen medan tomten nr 1, en hyresfastighet med sju lägenheter och en elektrisk installationsfirma, har sin tillfart mot Ladugatan.

Markutnyttjandet för kv Bryggården är i dagarna föremål för utredning. Bland annat övervägs särskilda bostadshus för gruppboende och service-lägenheter för gamla. Tillfarten till detta område och till tomten nr 2 måste endera ske via Gallbron från Trädgårdsgatan eller via en kombinerad kvartersväg och gång- och cykelväg från Ladugatan. I det förra fallet måste Gallbron ersättas av ny bro med nya brofästen. I det senare fallet måste Gallbron ersättas med ny gång- och cykelbro som dock kan anbringas på befintliga brofästen.

I avvaktan på den utredning med åtföljande planändring som nu påbörjats, föreslås att utfarten från tomten nr 2 under en övergångstid ordnas med utfart över norra hörnan av tomten nr 3 till Estunavägen.

Kv Magasinet innehåller dels ett relativt stort bilföretag med försäljningslokaler, verkstäder och drivmedelsförsäljning, dels en renodlad bensinstation men också gatumark från ett äldre planförhållande samt en transformatorstation.

Bensinstationen som för närvarande har utfarter såväl mot Estunavägen som Ladugatan skall flyttas till en för ändamålet avsedd tomt vid Knuthy torg. Därvid förvärvar kommunen tomten nr 17 i kv Magasinet. Bilföretaget önskar förvärva del av Sandgatan norr om kvarteret, vilket markområde för närvarande hyrs av företaget. Sandgatan avses ej återfå någon körbar anslutning till Estunavägen, varför området redovisas som kvartersmark. I gällande plan redovisat planteringsområde mot Ladugatan föreslås utgå.

Geotekniska förhållanden

För vägombyggnaden specifika grundförhållanden har utretts genom Hulthéns ingenjörbyrå, Karlstad, vilken även redovisat alternativa förstärkningsåtgärder i vägdelen närmast Stockholmsvägen.

Fornlämningar m m

Några kända fornlämningar eller kulturhistoriskt intressanta byggnader berörs ej av planändringen.

Gator och trafik

Den planerade ombyggnaden av Estunavägen innebär förbättringar ur bärighetssynpunkt men också för framkomlighet och trafiksäkerhet.

Ombyggnaden av Estunavägen omfattar även anslutningen till Stockholmsvägen med åtföljande upprustning av signalsystemet i vägkorsningen.

Estunavägens anslutningar till Ladugatan och Diamantgatan utformas med utrymme för vänstersväng. Mitt för Diamantgatans anslutning bibehålles en utfart från kv Magasinet. Korsningarna med Ladugatan och Diamantgatan bör förberedas för signalreglering. Gång- och cykeltrafik ordnas främst i befintlig gång- och cykelväg på Estunavägens norra sida, men även mellan Gallbron och Ladugatan på Estunavägens södra sida. Estunavägens mer precisa sträckning har av hänsyn till televerkets och vägförvaltningens synpunkter förskjutits någon meter österut i höjd med kv Magasinet.

Korsande gång- och cykeltrafik finns redan nu planskilt ordnad i höjd med Vigelsjövägen. Med ombyggnaden av Estunavägen tillkommer en planskild korsning under Estunavägen mellan Gallbron och bussterminalen. Alternativa lägen för denna gångport redovisas på illustrationskartan. Befintlig utfart från kv Låset och parkeringsområdet söder därom avstängs. Alternativ utfart från kv Låset mot Estunavägen kan bli aktuell under en kort tid fram till dess fastigheten Låset 1 har evakuerats.

Planen har kompletterats med erforderliga bestämmelser om utfartsförbud från alla kvarter som gränsar till Estunavägen inom planområdet.

Kollektivtrafik

Någon busshållplats inom området planeras ej. Den närmast norr om planområdet befintliga hållplatsen bör dock förlängas med utrymmeskrav för ledbuss i anslutning till nu aktuell vägombyggnad.

Bullerstörningar

Trafikmängderna på Estunavägen förutses öka från dagens trafik - omkring 10 000 fordon i medeltal per dygn - till 15 000 eller mer vid sekelskiftet. Främsta anledningen härtill är den planerade utbyggnaden av nya bostadsområden i stadens norra delar, men också den generella trafikökningen i Norrtäljeområdet. De ökade bullerstörningar som följer med en sådan trafikutveckling är relativt sett små, men accentueras dels av vägens nya sträckning och profil, dels det faktum att befintlig bullerskärm i form av byggnader försvinner.

De tilltagande bullerstörningarna kan dock motverkas på flera sätt. Dels kan sov- och vardagsrumsfönster i mest utsatta fasad i det sydligast belägna huset i kv Köpmannen förstärkas eller bytas ut. Dels kan den för buller mest utsatta platsen utanför vardagsrummen på tomten nr 1 i kv Köpmannen kringgärdas med en tätare och något högre avskärmning än vad som är fallet idag. Vidare kan en bullerskärm utföras enligt en av Hulthéns ingenjörskontor föreslagen bullerutredning, varmed en cirka 1,6 m hög skärm utföres i tomtgräns.

På längre sikt bör tillkomsten av en ny genomfart kunna medföra betydande lättnader ifråga om bullerstörningar, framför allt med avseende på tunga fordon nattetid.

Radon

Någon risk för inträngande radon bedöms ej föreligga för planerade hus inom planområdet.

Administrativa frågor

Gällande fastighetsplaner: Endast kv Magasinet omfattas av en tomtindelning som fastställts av länsstyrelsen och som enligt PBL 17:11 nu gäller som fastighetsplan.

Det nu framlagda förslaget till ändrad plan strider mot nämnda tomtindelning. Med anledning härav föreslås upphävande av den tomtindelning för kv Magasinet, som fastställts av länsstyrelsen den 17 november 1970.

Genomförandetid

Genomförandetiden för här redovisad plan föreslås uppgå till tio år räknat från den dag då beslut om antagande av planen vinner laga kraft.

STADSARKITEKTKONTORET



Anders Erixon
Stadsarkitekt



Ove Lundberg
Planingenjör