

Tillhör Byggnadsnämndens 1
Norrtälje beslut 1973-06-14, § 632

Bengt Strömberg
Sekreterare

Tillhör kommunfullmäktiges
1 Norrtälje kommun beslut
28 aug 1973, § 180.

Bengt Strömberg
Sekreterare

24 1973 1632 10
12 1973 1632 10
12 1973 1632 10

Beskrivning tillhörande förslag till ändring och utvidgning av stadsplanen för del av SÖDRA INFARTEN, alternativen I och II, omfattande bl a delar av Stockholmsvägen och Gustaf Adolfs väg, kvarteren Flygfyren, Vilan, Vinden, Vårsolen, Varingen, Växtriket, Växlaren samt stg 1622 och 1765 m m i Norrtälje församling, upprättat å stadsarkitektkontoret i Norrtälje i augusti 1972.

Planförslaget åskådliggöres av stadsplanekarta med tillhörande stadsplanebestämmelser. Planområdet är beläget nordväst om Flygfältet och består av industritomter samt obebyggd mark i den triangel som begränsas av Flygfältet, Nya kyrkogården och Gustaf Adolfs väg. Vidare ingår ett antal bostadskvarter, inrymmande även ålderdomshemmet Gustafslund, på båda sidor om Stockholmsvägen norr om korsningen Stockholmsvägen - Gustaf Adolfs väg. För området gällande stadsplan fastställdes av Kungl. Maj:t den 2 och 9 december 1949 samt av länsstyrelsen den 21 september och den 12 december 1951, den 24 november 1954, den 19 december 1960, den 12 januari 1962, den 24 november 1966, den 16 november 1967 och den 23 mars 1971. I sydöstra delen av planområdet ingår ett tidigare icke planlagt område samt ett område, för vilket gällande plan upphävdes genom länsstyrelsens beslut den 19 december 1960. Ett av stadsfullmäktige i augusti 1970 antaget förslag till ändring av stadsplanen för kv Flygfyren, Gustaf Adolfs väg m m omfattande en väsentlig del av här aktuellt planområde återkallades genom kommunfullmäktiges beslut den 25 maj 1971 till följd av pågående utredningsarbete för södra infarten och Gustaf Adolf väg m m.

Ett omfattande utredningsarbete, bedrivet av Bachmans ingenjörskontor i nära samråd med Norrtälje stad och sedermera kommun samt vägförvaltningen har legat till grund för en av byrån utarbetad den 11 oktober 1971 daterad utredningsplan för sträckan Södra trafikplatsen - Bergsgatan. Södra trafikplatsen är benämningen på den väster om blivande motorhotellets tomt planerade trafikapparaten i Lommarleden, från vilken man når södra delen av Norrtäljes inre gatunät. Utredningsplanen har i princip godtagits av vägförvaltning och kommun till grund för fortsatt planarbete. Ett av samma ingenjörskontor under 1972 påbörjat utredningsarbete för Stockholmsvägen-Bangårdsgatan, d y s infartens fortsättning till centrum, förväntas i någon mån påverka den äldre utredningsplanens målsättning avseende gatunätet mellan Stockholmsvägen och Södra Bergen.

Planförslaget omfattar en väsentlig del av det komplexa vägnätet mellan Södra trafikplatsen och Bergsgatan. Förslaget utgör ett led i planlägningsarbetet för det område mellan Södra trafikplatsen och Norrtäljeån, som i olika avseenden påverkas av Lommarledens i vägverkets förenklade arbetsplan redovisade sträckning. Också österut utefter Gustaf Adolfs väg bör planändringar,

grundade på ovan nämnda utredningsplan, snarast utarbetas.

Förslaget redovisar omfattande förändringar i det nuvarande trafiknätet. Motiven till förändringarna kan till viss del härledas ur målsättningen att bygga den nya infarten i ett läge öster om Stockholmsvägen och bebyggelsen utmed denna, men också ur en målmedveten strävan mot ökad trafiksäkerhet och framkomlighet, konkret formulerad i generella och speciella anvisningar och krav från överordnade plan- och vägmyndigheter. Dessa direktiv är främst principiella och inriktade på trafiksystemets struktur samt rangordningen mellan de olika byggstenarna i systemet, men också detaljutformningen av vägnätet underkastas vederbörlig prövning. De i sista hand avgörande motiven till utformningen av det aktuella vägnätet har emellertid framsprungit ur en vilja till stadsmässig förnyelse av såväl vägnät som bebyggelse, styrd av föreliggande behov men också av värderingar avseende miljökväligheter m m.

Den nya trafikleden föres mellan flygfältet och småindustrier öster om Stockholmsvägen med fyra körfält parallellt med Stockholmsvägen fram till en T-korsning omedelbart öster om tomten nr 4 i kvarteret Flygfyren, (Philipssons AB tillhörig fastighet) i vilken leden spjälkas upp i två infartsleder som småningom omsluter stadskärnan och åter vävs samman i Bangårdsgatan. Stockholmsvägen inriktas som ståndaren i nämnda T-korsning mot nordväst, böjes därefter norrut och ansluts till dess nuvarande sträckning mellan kvarteren Vårsolen och Väringen. I böjen ansluter dels från sydväst återstoden av Stockholmsvägen fram till motorhotellet och från nordost utfart från det planerade varuhuset. Liggaren i T-korsningen inriktas mot nordost, böjes därefter av mot öster och ansluts till Gustaf Adolfs väg i höjd med den stora hangarbyggnaden. I den svaga böjen anslutes en ny gata inriktad mot flygfältets mitt. Från denna gata har tillfarten till stora hangarbyggnaden och en planerad bilvårdsanläggning föreslagits. Återstoden av Gustaf Adolfs väg och en bit av Stegelbäcksgatan, d v s sträckan hangarbyggnaden-Götgatan redovisas som gång- och cykelväg, framförd genom tunnel under Stockholmsvägen. Lv 3 och kyrkogården erhåller nya huvudtillfarter från en ny gata utgående från Stockholmsvägen söder om kyrkogården. Denna gata erfordras främst p g a att den planerade Lommarledens höjdläge ej medger korsning med Stegelbäcksgatan. Bebyggelsen i kvarteret Västriket, Väringen och Växlaren angöres dels från Rodengatan, som förlänges fram till Lennart Torstenssons väg, dels från delar av denna väg samt från återstoden av Väringgatan. Rodengatans genombrott medger att Lennart Torstenssons väg kan stängas av för motorfordonstrafik på den sträcka öster om tomten nr 21 i Växtriket, som redan nu fungerar som parkeringsgata. Härvid förutsättes att anslutningen av Lennart Torstenssons väg till Stockholmsvägen norr om kv Växtriket utformas för dubbelriktad trafik. Bebyggelsen förslås även få en direkt angöring till Stockholmsvägen i gränsen mellan tomterna 20 och 21. Tillfarterna till Grossgårdet förutsattes i ett tidigare remissbehandlat förslag ordnade över Lundmansgatan i ny sträckning, men även över Götgatan samt Esplanaden. Under remissgången för detta förslag, men också tidigare, framkom kritik från flera håll mot den föreslagna ändrade sträckningen av Lundmansgatan. Det utställda förslaget har därför utformats med alternativa lösningar för detta område.

I det ena alternativet, benämnt Alternativ I, utformas Lundmansgatan öster om Götgatan som återvändsgata. Denna lösning förutsätter en i förslaget icke redovisad ny bussgata belägen väster

om kyrkogården mellan Stegelbäcksgatan och den föreslagna ^{nya} infarten till Lv 3. Det andra alternativet, benämnt Alternativ II, utformas med Lundmansgatan som huvudtillfart för södra delen av Grossgårdet. Alternativ I möjliggör vissa kvaliteter som alternativ II missar, mindre ingrepp i kvarteret Vinden, dubbelriktad gång- och cykelväg bakom ålderdomshemmet, en nästan bilfri förbindelse mellan gång- och cykelvägen i Gustaf Adolfs väg och en planerad gångtunnel under Stockholmsvägen i Tullportsgatans förlängning, större frihet i utformningen av dubblerad bussficka i Stockholmsvägen vid kvarteret Vårsolen samt fördelaktigare dragning av busslinje 650. Fördelarna med Alternativ II ligger i bättre åtkomlighet av bostadskvarteren norr om kyrkogården samt mindre trafiktryck på Sveagatan och Esplanaden.

Bebyggelsen i kvarteren Vilan, Vårsolen och Vinden väster om Stockholmsvägen utgöres av tre- och fyra vånings bostadshus från förra hälften av 50-talet samt ålderdomshemmet Gustafslund, ett två vånings stenhus ingående i C E Stenbergs donation. Byggnaden uppfördes på 1860-talet. På fastighetens södra del står Pauvres Honteux, ett mindre två vånings stenhus, uppfört med donerade medel omkring 1930. Ett nytt ålderdomshem uppförs för närvarande å södra delen av kvarteret Eneberg, väster om kvarteret Vinden. Någon målsättning avseende Gustafslunds framtid har ännu inte fastslagits. Bostadskvarteren är underförsörjda på parkeringsutrymmen. Företagna ändringar i detta område innefattar ambitionen att möjliggöra lämpliga parkeringslösningar. För Gustafslund innebär förslaget, förutom alternativa ingrepp, att det parkliknande området framför huvudbyggnaden redovisas som "mark som icke får bebyggas". Områdets användning för "allmänt ändamål" kvarstår. Bebyggelsen mellan Lennart Torstenssons väg och Stockholmsvägen består av hyreshus uppförda under 50-talet, villabebyggelse av varierande ålder, en bilverkstad och en helt nyligen uppförd bostadsfastighet å tomten nr 20 i kvarteret Växtriket. Endast å sistnämnda fastighet och i villaområdet kan behoven av parkeringsplatser och lektyr tillgodoses på ett tillfredsställande sätt. En så sent som i mars 1971 fastställd stadsplaneändring redovisade tomterna nr 20 och 21 i kvarteret Växlaren som parkeringsområde och lekpark. Den föreslagna förlängningen av Rodengatan torde dock göra en flyttning av lekparken till tomterna nr 7 och 15 i kvarteret Växtriket nödvändig. Förslaget redovisar ett betydande tillskott av parkeringsplatser. Parkeringsbehovet i området torde trots detta på sikt nödvändiggöra, att tomtmark och lokaler i större omfattning än tidigare utnyttjas för boendeparkering.

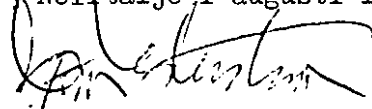
Det redovisade gatugenombrottet i kvarteret Flygfyren förutsätter förhållandevis obetydlig husrivning. Markingreppen i kvarterets norra del kan utmärkt väl kompenseras av området öster därom, varigenom en med hänsyn till genomfartstrafik och angränsande bostadsområden synnerligt väl belägen varuhustomt kan tillskapas. Också tomten nr 4 i kvarteret Flygfyren kan kompenseras på ett tillfredsställande sätt. De i förslaget redovisade byggnadskvarteren omedelbart norr om flygfältet föreslås reserverade för bilvårdsanläggning resp. småindustriändamål. Det senare motsvaras av den stora hangarbyggnaden, på senare tid i huvudsak utnyttjad för bilförsäljning och som tillverkningsverkstad. Flygfältets funktion som allmän flygplats berörs inte av de byggnader och vägar som redovisas i förslaget eller förutsättes i underliggande utredningsplan. En nedläggning av flygverksamheten kan emellertid inte uteslutas, varför omgivande trafikleder, anslutande gator etc utformats för att kunna mäta de tillfartsbehov, som

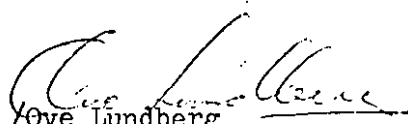
kan komma att alstras av en framtida ändrad markanvändning.

Utbyggnaden av den nya infarten förutsättes påbörjad tidigast 1978. Detta såvitt framgår av gällande fördelningsplan avseende de projekt för vilka kommunen är väghållare. Flera av de infarten underordnade gatuomläggningarna torde därför dröja till efter 1978. Samma förhållande torde komma att gälla vissa av till dessa arbeten knutna fastighetsregleringar. Nybyggnader i kv Flygfyren, Å varuhustomten samt i kvarteren Vinden och Växlaren torde där-
emot kunna företas utan att infartsledens utbyggnad inväntas. Vissa förbehåll avseende tillfarter, framkomlighet eller underhåll m m såvitt angår Gustaf Adolfs väg och Stockholmsvägen måste dock påräknas. Ingrepp i tomten nr 8 i kvarteret Vinden, (Gustafslund) innebärande minskning av Stenbergsska stiftelsens markinnehav, liksom en ännu icke avgjord fråga om fastighetens framtida användning, torde förutsätta sådana ändringar i reglementet för stiftelsens förvaltning, som måste fastställas av länsstyrelsen. Frågan om segelflygets framtid på flygfältet bör ingående undersökas till följd av i förslaget redovisad bilvårdsanläggning som förutsätter rivning av flygklubbens hangarbyggnad.

Av berörda markägare har kommunen genom berörda förvaltningar, bostadsrättsföreningen Vårsolen, Karl Johanssons Byggnads AB, Norrtälje kommuns bostads AB, Philipssons AB samt AB Sigfrid Henriksson vidtalats i samband med förslagens upprättande eller under det grundläggande utredningsarbetet. Vidare har samråd skett med länsarkitekten, militärmyndigheterna, luftfartsverket, landstinget via SL, kyrkorådet i Norrtälje, fastighetsbildningsmyndigheten, vägverket samt televerket. Av hittills framförda krav synes Chefens Lv 3 vara svårast att efterkomma. Den begärda förlängningen av nya utfarten från Lv 3 över Stockholmsvägen och ut mot nya infartsleden mellan kvarteren Flygfyren och Flygspanaren kan sannolikt inte accepteras för allmäntrafik. En exklusiv anslutning för tunga transporter i detta läge behöver emellertid inte uteslutas, om vägande skäl för sådan åtgärd kan förebringas. Frågan berör främst trafiksäkerheten och torde prövas i samråd med vägförvaltningen. En revidering eller ändring av förslaget i detta avseende kan således komma i fråga. Luftfartsverket har under utredningens gång för sitt ställningstagande infordrat uppgifter om samtliga de flygfältet omgivande trafikleder som planeras. Också här kommer fortsatt samråd att äga rum.

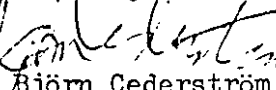
Norrtälje i augusti 1972

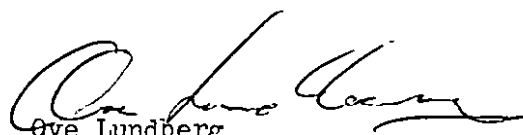

Björn Cederström
Stadsarkitekt


Ove Lundberg
Stadsplaneingenjör

Vissa under utställningstiden och dessförinnan inkomna erinringar avseende önskemål om smärre justeringar i förslaget från elverket, brf Växlaren och Bengt Karlsson såsom ägare av tomten nr 5 i kv Växlaren samt av vägverket framförd erinran ang hörnavskärning har tillgodosetts i och med en i mars 1973 daterad revidering av förslaget. Berörda markägare har underrättats om revideringen och givits tillfälle inkomma med erinringar.

Norrtälje i mars 1973


Björn Cederström
Stadsarkitekt


Ove Lundberg
Stadsplaneingenjör

Fotokopians överensstämmelse
med originalet intyga:

