



Akt nr:

0181K-P985C

AU\$0181K-P985C

Detaljplan för
SÖDERTÄLJE SYD - Igelstabilbron
inom kommundelarna Östertälje och
Persnagen i Södertälje
Upprättad den 6 juni 1990

PLANBESKRIVNING

HANDLINGAR

Detaljplanen utgörs av plankarta i skala 1:2000 med planbestämmelser.

Till planen hör dessutom

- * Denna beskrivning
- * Genomförandebeskrivning
- * Fastighetsförteckning
- * Bullerutredning

PLANDATA

Läge och omfattning

Planområdet, som omfattar ca 9 ha, sträcker sig ca 2 km i öst-västlig riktning från väg 225 (Nynäsvägen) inom kommundelen Östertälje, över delar av Sydhavnen, till ca 300 m väster om E 4 i kommundelen Persnagen.

Markägförhållanden

Den östra halvan av vattenområdet i Igelstaviken och marken öster därom ägs av staten, kriminalvårdsstyrelsen. Undantag utgör området vid väg 225, som ägs av Statens vägverk. Vägverket äger även marken vid E 4 i planområdets västra del.

Övrig mark inom planområdet och den västra halvan av vattenområdet i Igelstaviken ägs av Södertälje kommun, dock med Södertälje hamn AB som tomrätthavare av hamnområdet.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Översiktsplan

Detaljplanen överensstämmer med det remissbehandlade förslaget till översiktsplan för Södertälje.

Generalplan

För området öster om väg 225, gäller generalplan för Gärtuna, antagen 1972-05-29.

Detaljplaner

Planen berör följande detaljplaner:

NÄSET och VÄRDHOLMEN	fastställd 1924-02-07
MOTORVÄGEN NR 1	fastställd 1963-08-16
SYDHAMNEN MM	fastställd 1968-11-04
SYDHAMNEN	fastställd 1974-07-19
TORPA BÄTHAMN	fastställd 1984-05-22
SYDHAMNEN, Björkudden	fastställd 1985-04-02

Detaljplan saknas för området öster om hamnen, över Igelstaviken och Nynäsvägen samt för den västra delen av planområdet.

Kommunala och
statliga beslut

Den 24 augusti 1988 träffades ett avtal mellan staten, SJ, landstinget och Södertälje kommun, innebärande en ny bansträckning och en ny fjärrtågstation i Södertälje - Södertälje Syd. Den nya bansträckningen innebär, att järnvägen går på en ca 2 km lång bro över bl a Igelstaviken och delar av hamnområdet.

Stationen avses stå färdig vid årsskiftet 1994/95.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Syfte

Syftet med detaljplanen är, att skapa förutsättningar för en utbyggnad av järnvägen och bron på den aktuella sträckan samt att i detaljplan pröva användningen av marken närmast järnvägsbron. Det förväntade tågbullret från järnvägsbron måste härvid ägnas särskild uppmärksamhet.

Järnvägsbron

Bron, vars sammanlagda längd är 1970 m, består av ett antal sammanfogade brodelar av olika konstruktion, beroende på de varierande krav som ställs längs sträckningen. I den östra delen, där järnvägen lämnar marknivån och bron börjar, avses bron utföras som en betongbro, där brostödens placering i första hand bestäms av de konstruktionsmässiga krav som måste ställas, dock med hänsyn tagen till passagen över väg 225.

Den ca 350 m långa passagen över Igelstaviken är det, ur flera synpunkter, känsligaste avsnittet. Sjöfarten ställer krav på en minst 90 m bred segelränna. Genom att påkörningsskydd i form av sprängstensuppfyllnader måste anordnas runt pelarna, innebär detta en spännvidd mellan bropelarna om ca 150 m. Påkörningsskydden utförs som ca 20 x 60 m stora "öar", med översidan ca 1 m över vattenytan.

Utöver de krav som sjöfarten ställer på brons utformning, måste även långt gående krav på brons estetiska utformning ställas. Det är just vid passagen över vattnet som bron kan ses från långt håll, både från sjösidan och från land. Bron kommer att utgöra ett dominerande inslag i landskapsbilden och för många människor vara det dagliga blickfånget. För dem som närmar sig Södertälje från havet, kommer bron inte enbart att betyda att man kommit till Södertälje, utan också att man nått entrén till Mälaren.

Från det västra landfästet löper bron vidare över hamnområdet, korsar E 4 och mynnar i den blivande fjärrtågstationen. Bron, som tidigare haft en bredd av ca 12 m, vidgas här till tre spårbroar med två mellanliggande stationsplattformar. Den totala bredden blir här ca 35 m. Då stationens slutliga utformning och innehåll är klarlagda, kommer den västra delen av detaljplanen att ersättas med en ny plan, utvisande det nya stationsområdet.

Bebyggelse

Bebyggelsen inom planområdet finns i huvudsak inom hamnområdet och utgörs av industribyggnader och olika byggnader för hamnens verksamhet, bl a en enkel kontorsbyggnad.

I planområdets västra del, vid Torpavikens norra ände, finns en småbåtshamn med ett antal båtskjul tillhörande Södertälje båtsällskap. I samband med utbyggnaden av området kommer dessa skjul att rivas och småbåtshamnen ges ett annat läge.

De två största magasinsbyggnaderna inom hamnområdet är belägna under järnvägsbron. Placeringen av brons stödpelare medför att delar av magasinerna måste rivas. Genom att bygga nya ytterväggar, kan magasinerna delas i vardera två delar på ömse sidor om bron.

Detaljplanen medger, att den befintliga industribyggnaden inom kv Sextanten 4, till en del också skall kunna utnyttjas som kontor. Vid Igelstavikens östra strand, finns ett bostadshus som ägs av Domänverket. Huset, som är uthyrt som bostad, kan inte ligga kvar efter järnvägsutbyggnaden, utan måste rivas.

Natur

Vid den östra delen av hamnområdet finns en del av det gamla havsbadet bevarat. I tidigare stadsplan har detta område reserverats som allmän platsmark, park. För att allmänheten skall beredas möjlighet att nå området, anges den östra delen av hamnområdet som tillgänglig för allmän gångtrafik. Detaljplanen är i detta avseende identisk med den tidigare stadsplanen.

Väster om hamnområdet passerar bron, på en sträcka av ca 300 m, ett befintligt naturområde. Detta avses bevarat, med undantag av ett mindre område vid Hertig Carls väg och Badvägen. En del av detta område ingår i stället i hamnområdet, som utökas något åt väster. Särskild uppmärksamhet bör ägnas åt att markvegetation under bron skall kunna upprätthållas i detta avsnitt.

Gator och trafik

För att ge plats för en av järnvägsbrons stödpelare, måste korsningen Strömsviksvägen - Torpavägen - Hertig Carls väg förskjutas något mot norr. Detta innebär att ett intrång om ca 400 kvm måste göras på fastigheten Sextanten 4.

Järnvägsutbyggnaden medför vissa begränsningar vad avser utnyttjandet av hamnområdet. De ändrade förutsättningarna innebär bl a att tillfarten till den södra delen av hamnen ges ett nytt läge från Hertig Carls väg vid den västra delen av det utvidgade hamnområdet. Badvägens anslutning till Hertig Carls väg ges också ett nytt läge ca 40 m söder om den nuvarande.

Vatten och avlopp

Inom planområdet finns flera allmänna vatten-, avlopps- och dagvattenledningar. Dessa VAD-ledningar är i tidigare stadsplaner skyddade genom u-områden. Dessa u-områden finns även i detaljplanen. Placeringen av brons stödpelare innebär dock att vissa av dessa ledningar måste läggas om. Samma sak gäller den befintliga avloppspumpstationen i den östra delen av hamnområdet. Dessa frågor skall regleras i avtal och redovisas närmare i den genomförandebeskrivning som tillhör detaljplanen.

I den kanal som skjuter in från nordväst i planområdets västra del, finns avloppsledningar nedsänkta. Genom att järnvägsområdet utgör kvartersmark, har dessa ledningar här skyddats genom ett u-område.

Störningar

Järnvägsbullrets utstrålning från bron sker både som direkt luftljud och som stomljud från brokonstruktionen. För att klarlägga bullrets utbredning vid olika brotyper, har Ingemansson AB genomfört en utredning som visar att en stålbro alstrar 10 - 15 decibel mera buller än en betongbro. Dock finns möjlighet att dämpa stålbron, så att denna blir i stort sett lika tyst som en betongbro.

Vid tågtrafik alstras bullret vid hjulens kontakt med rälsen. Bullerkällan anses härvid ligga 0,6 m över rälsöverkant. En förutsättning för

beräkningarna av bullrets utbredning har varit att bullerskärmar som är minst 0,6 m högre än rälsöverkant placeras intill spåren.

I området skall ingen bostadsbebyggelse finnas. För kontors- och industrilokaler anges gränsvärdet för den maximala ljudnivån inomhus till 55 resp 65 dB(A). Detaljplanen är utformad i överensstämmelse med dessa krav.

För att möjliggöra att brodelen över Igelstaviken utförs i stål, tillåts järnvägsbullret nå sin största utbredning över vattnet. För att bullret från tågtrafiken inte skall överskrida godtagbar nivå vid den befintliga bostadsbebyggelse utanför planområdet, innehåller planen dock en bestämmelse angående den största tillåtna utbredningen av buller från tågtrafiken på bron. Detta kan komma att innebära, att särskilda bullerdämpande åtgärder måste vidtas på bron om den utförs i stål.

ADMINISTRATIVA FRÅGOR

Genomförande

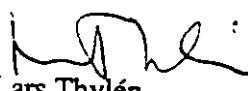
Detaljplanens genomförandetid är fem år.

Järnvägsbron utförs och bekostas av banverket och landstinget inom projekt Grödingebanan. Brons slutliga utformning kan preciseras vid halvårsskiftet 1990, när entreprenör har antagits. De i detaljplanen angivna förutsättningarna baseras på det upphandlingsunderlag som har upprättats av projekt Grödingebanan.

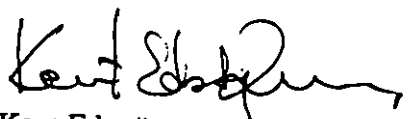
Plangenomförandet redovisas närmare i en särskild genomförandebeskrivning som tillhör planen.

Södertälje den 6 juni 1990

STADSARKITEKTKONTORET


Lars Thylén
stadsarkitekt


Erik Bengtsson
planchef


Kent Edström
arkitekt

Antagen av kommunfullmäktige den 29 oktober 1990.
Planen har vunnit lagakraft den 21 mars 1991.


Lars Thylén