



Akt nr:

0181K-P166C

AU\$0181K-P166C

164

Ex officio

NY 61-37:53

Phil Lusk

Mom. 2. Specialområden.

- a) Med Th betecknat område får användas endast för hamn-
trafik och därmed jämförligt ändamål.
- b) Med Tj betecknat område får användas endast för järn-
vägstrafik och därmed samhörigt ändamål.
- ~~c) Med Tm betecknat område får användas endast för motor-
trafikändamål och därmed samhörigt ändamål.~~
- c) Med Tv betecknat område får användas endast för kanal-
trafik och därmed samhörigt ändamål.
- d) Med W betecknat område skall utgöra vattenområde som
icke får utfyllas eller överbyggas.

§ 2.

MARK SOM ICKE ELLER I ENDAST MINDRE OMFATTNING FÅR BEBYGGAS.

Mom. 1. Med punktprickning betecknad mark får icke bebyggas.

Mom. 2. Med jp och punktprickning betecknad del av byggnads-
kvarter skall anordnas som planterat skyddsom-
råde och får icke bebyggas eller användas som
upplag. Utan hinder härav får byggnader för in-
dustriens fritids- och rekreationsbehov uppfö-
ras om detta för varje särskilt fall prövas
vara förenligt med ett prydligt och ändamåls-
enligt bebyggande av kvarteret.

Mom. 3. Med jw betecknad del av byggnadskvarter skall utgöra
vattenområde som icke får utfyllas eller över-
byggas.

Mom. 4. Med jwt betecknad del av byggnadskvarter skall utgöra
vattenområde som icke får utfyllas eller över-
byggas i annan mån än som erfordras för broar.

§ 3.

SÄRSKILDA FÖRESKRIFTER ANGÅENDE OMRÅDEN FÖR LEDNINGAR OCH FÖR
ALLMÄN TRAFIK.

Mom. 1. Med b betecknad del av allmänt område eller järnvägs-
område får icke bebyggas på sätt som hindrar
framdragande eller underhåll av underjordiska
allmänna ledningar.

Mom. 2. Å med u betecknad del av byggnadskvarter eller specialområde får icke vidtas anordningar som hindrar framdragande eller underhåll av underjordiska allmänna ledningar.

Mom. 3. Å med y betecknad del av järnvägsområde får icke vidtas anordningar som hindrar framdragande eller underhåll av underjordiska allmänna ledningar; sagda delområde skall därtill hållas tillgängligt för allmän gatutrafik.

Mom. 4. Med z betecknad del av järnvägsområde skall hållas tillgänglig för allmän gatutrafik.

§ 4.

BYGGNADSSÄTT.

Mom. 1. Med F betecknat område får bebyggas endast med hus som uppföres fristående.

Mom. 2. Å med S betecknat område skall byggnad uppföras i gräns mot granntomt där sådan gräns förekommer inom området.

§ 5.

TOMTS STORLEK OCH OMFATTNING.

Mom. 1. Å med F betecknat område får tomt icke ges mindre areal än 1000 m².

Mom. 2. Med Jst betecknat område skall utgöra en tomt.

§ 6.

ANTAL BYGGNADER OCH BYGGNADSYTA Å TOMT. SKYDDSBÄLTEN.

Mom. 1. Å tomt som omfattar med F betecknat område får endast en byggnad uppföras.

Mom. 2. Å tomt som omfattar med F betecknat område får byggnad icke uppta större areal än 250 m².

Mom. 3. Av tomt som omfattar med J eller Js betecknat område får högst fem sjättedelar bebyggas.

Mom. 4. Å tomt som omfattar med Jst betecknat område skall brandskyddsbälte enligt mom. 6 och 7 i denna paragraf

anordnas mellan byggnader eller byggnadsgrupper då den sammanlagda överbyggda ytan å tomten uppgår till 10 hektar.

Mom. 5. Byggnader eller byggnadsgrupper som enligt mom. 4 i denna paragraf skall åtskiljas av brandskyddsbälte får var för sig rymma en överbyggd yta icke överstigande 10 hektar.

Mom. 6. Inom brandskyddsbälte ingående mark får icke bebyggas eller användas för upplag. Utan hinder härav får kulvertar eller förbindelsetunnlar anordnas under gårdsplanet om detta för varje särskilt fall prövas vara förenligt med ett från civilförsvars- och brandsäkerhetssynpunkt ändamålsenligt bebyggande av kvarteret.

Mom. 7. Brandskyddsbälte skall ges den bredd som efter civilförsvars- och brandmyndigheternas hörande prövas lämplig; dock minst 30 meter.

§ 7.

BYGGNADS HÖJD.

Mom. 1. Å med I, II, III eller IV betecknat område får byggnad icke uppföras till större höjd än respektive 4,4; 7,0; 10,2 och 13,0 meter.

Mom. 2. Å med siffra i romb betecknat område får byggnad uppföras till högst den höjd i meter som siffran anger; dock må för särskilt fall kunna medges den större höjd som påvisas vara erforderlig och som med hänsyn till sundhet och brandsäkerhet samt i övrigt från allmän synpunkt prövas lämplig.

Mom. 3. Å med plus jämte siffra i romb betecknat område får byggnad uppföras till högst den höjd i meter över stadens nollplan som siffran anger.

§ 8.

VÅNINGSENTAL.

Å med I, II, III och IV betecknat område får byggnad

uppföras med respektive högst en, två, tre och fyra våningar.

§ 9.

GÅRD.

Gårdsplan å med punktprickning samt plus jämte siffra i cirkel betecknad mark får icke läggas på större höjd över stadens nollplan än siffran i cirkeln anger.

§ 10.

ANTAL LÄGENHETER.

Å med F betecknat område får byggnad icke inrymma flera än två bostadslägenheter; dock må för särskilt fall kunna medges det större antal lägenheter som påvisas vara erforderligt och som med hänsyn till sundhet och brandsäkerhet samt i övrigt från allmän synpunkt prövas lämpligt.

§ 11.

BYGGNADS MATERIAL.

Mom. 1. Å med S betecknat område skall byggnads ytterväggar utföras brandsäkert.

Mom. 2. Å med J, Js eller Jst betecknat område skall byggnads ytterväggar utvändigt brandhärdigt beklädas därest de icke utföres brandsäkert.

§ 12.

ANORDNANDE AV STÄNGSEL I VISST FALL.

I kvartersgräns som betecknats med streckad linje skall med hänsyn till trafiksäkerheten fastighet föras med stängsel, vari ej får anordnas öppning som medger utfart eller annan utgång mot gata eller allmän plats. Befrielse från här angiven skyldighet att anordna stängsel må dock medges beträffande fastighet från vilken med hänsyn till dess höjdläge eller andra ometändigheter

utfart ej kan väntas äga rum ävensom fastighe-
vars behov av utfart icke kan på annat sätt be-
hörigen tillgodoses.

§ 13.

TILLFART TILL FASTIGHET.

I med a - b betecknad gränslinje får förbindelse för kör-
trafik icke anordnas mellan gata och tomt.

§ 14.

ÖVERGÅNGSBESTÄMMELSE.

Å tomt i kvarteret Torsken får nybyggnad ej uppföras och
till nybyggnad hänförlig ändring av befintlig
byggnad ej vidtas så länge någon byggnad i
strid mot stadsplanen helt eller delvis kvar-
ligger å med punktprickning betecknad del av
kvarteret. Sådan befintlig mindre utbyggnad
över fastställd byggnadsgräns mot gård, som
byggnadsnämnden prövar vara till ringa men för
dagerförhållandena inom kvarteret, utgör dock
ej hinder mot till nybyggnad hänförlig åtgärd.

Södertälje den 22 oktober 1952.

Reviderat Södertälje den 22 januari 1953.

Fritz Voigt

Fritz Voigt

Ovanstående stadsplanebestämmelser föreslås kompletterade enligt
följande.

§ 1.

Mom. 2. f) Med Tr och punktprickning betecknat område skall
utgöra trafikområde som icke får överbyggas
i annan mån än som erfordras för vägbroar.

Ovanstående reviderat
Södertälje den 14 april 1953.

Södertälje den 4 februari 1953

Fritz Voigt

Fritz Voigt

Ex officio

Leu M. H. H. H.

100

BESKRIVNING

tillhörande förslag till ändring och utvidgning av stadsplanen för
VÄRDHOLMEN OCH DEL AV NÄSET

(område för AB Scania-Vabis m.fl.)

inom västra området av

Södertäljestad.

g 1-37

I. Planområdets läge, omfång och gränser. Gällande stadsplaner.

Planområdet utgöres i huvudsak av området Vårdsholmen, huvuddelen av järnvägsområdet som ingår i den mellan stationerna Södertälje Central och Södertälje Södra framgående grenbanan, fabriksområdena för AB Scania-Vabis, AB Svenska Maskinverken, Bil AB Arfwidson och Tornwalls Konfektions AB samt Saltskogsfjärdens vattenområde.

Förslagsområdet begränsas i stora drag enligt följande: i öster av Verkstadsvägen och en linje i denna vägs förlängning norrut; i söder av området Bollshage, den från Södertälje Södra mot Maskinverkens område nedgående banvallen och Saltskogsfjärdens södra strand; i väster av Järnagatan och Nyköpingsvägen; samt i norr av kvarteret Flundrans västra och södra gräns, området invid Norra Vårdsholmsgatans viadukt över järnvägsområdet, Järnvägshamnen och Södertälje kanals södra strand.

Gällande plan för förslagsområdet eller del därav har fastställts av Kungl. Maj:t den 16 augusti 1907, den 20 november 1908, den 20 februari 1925, den 14 juni 1928, den 15 april 1932, den 30 juni 1933, den 21 januari 1938 och den 4 oktober 1940; av Konungens befallningshavande den 9 augusti 1946 samt av Kungl. Maj:t den 11 oktober 1946.

1925 års stadsplan kan anses vara huvudplanen för det här berörda området. Denna plan avser inom områdets nordöstra del förutom för kanaltrafik avsedda områden i huvudsak bostadsbebyggelse med trevånings hyreshus samt kopplade och friliggande hus i två våningar; området söder om Hertig Carls väg avses i stort sett för industriändamål.

II. Befintliga natur- och kulturförhållanden.

1) Markförhållanden.

Inom området Vårdsholmen samt inom det öster om Saltskogsfjärden belägna området utgöres marken genomgående av rullstensgrus och sand; lerkörtlar kan befaras sporadiskt förekomma. Områdena söder om Hertig Carls väg samt ett ca 150 meter brett bälte öster om Järnagatan utgöres av f.d. sjöbotten; grundläggningsförhållandena är

här ogynnsamma och för uppförande av större byggnader har i allmänhet omfångsrika pålningsarbeten måst utföras. Markundersökningar har vid skilda tillfällen företagits dels av staden, dels av de industrier som är belägna inom planområdet. Den därvid vunna erfarenheten har ansetts vara tillfyllest vid förarbetena till härvarande förslag, varför särskilda generella undersökningar nu icke har gjorts.

2) Terrängen.

Området Vårdsholmen bildar en markerad kulle med branta sluttningar österut mot Kanalen och västerut mot rangerbangårdsområdet. Den södra sluttningen upptas av grenbanans vall; helt allmänt kan sägas, att Vårdsholmens naturliga terräng har varit föremål för omfattande omgestaltningar vid anläggande av kanal- och järnväg. Öster om Saltskogs-fjärden karakteriseras området av en i norrsydlig riktning framgående rullstensås, som vid utbyggnaden av därvarande industrier i stora delar jämnades till en ca sex meter över Saltskogsfjärden belägen plåtå. Områdena öster om Järnagatan är flacka och höjer sig endast några få meter över fjärdens vattenspegel.

3) Vegetation.

Trädplanteringar finns å vissa gator, även prydnadsplanteringar förekommer. Mera utpräglad skogsvegetation påträffas endast inom Vårdsholmens östra del samt inom planområdets sydöstra del.

4) Ägoförhållanden.

Ägoförhållandena inom planområdet präglas av de där befintliga stora industrierna. Betydande delar av området äges av Staten (järnvägs- och kanalområdena) samt - främst på Vårdsholmen - av staden. Enligt meddelanden från stadens drätselkammare, Statens järnvägar och vissa industrier pågår för närvarande förhandlingar om ägobyten. Därvid uppnådda preliminära resultat har i icke ringa grad ingått i förutsättningarna för stadsplaneförslagets utformning.

5) Befintligt vägnät.

Områdets huvudåder utgöres av Järnagatan och dess förlängning Nyköpingsvägen. Denna led är - även helt bortsett från en blivande rikshuvudvägs sträckning - tillsammans med Stockholmsvägen stadens viktigaste infartsled. Leden har f.n. en bredd av 9 - 12 meter. Hertig Carls väg, som korsar AB Scania-Vabis område, är den viktigaste förbindelsevägen mellan stadens centrala delar och Södertälje Södra-Uthamnen. Tillfart till Vårdsholmen sker norrifrån dels över Järnvägs-

hamnen, dels över Norra Vårdsholmsgatan. Söderifrån leder Notviksvägen under en mindre banviadukt från Hertig Carls väg till sagda område. Gång och cykelstigar framgår över grenbanan i Engelbrektsgatans förlängning och under stambanans högbro. Industriområdena inom planområdets östra del har anslutning till Verkstadsvägen; AB Svenska Maskinverken begagnar sig f.n. emellertid i huvudsak av en intern förbindelseväg från denna industriens nordvästra del fram till Hertig Carls väg. Denna utfart har hittills enligt överenskommelse industrierna emellan hållits öppet över AB Scania-Vabis fabriksområde. Gatunätet på Vårdsholmen är utbyggt endast i den utsträckning, den hitintills tämligen glesa bebyggelsen fordrat.

6) Befintligt spårnät.

Planområdet korsas, som ovan antytts, av grenbanan, som framgår på en på vissa ställen ca 9 meter hög vall. Såväl AB Scania-Vabis som AB Svenska Maskinverkens nät av industrispår ansluter till rangerbangården vid Södertälje Central; spårförbindelsen till den sistnämnda industrien framgår sålunda över AB Scania-Vabis område. Den ovan nämnda, från Södertälje Södra ledande banvallen saknar f.n. spår.

7) Befintlig bebyggelse.

Den befintliga bebyggelsens utbredning, våningsantal, material och ålder framgår av särskilda inventeringskartor, som bifogas handlingarna i ärendet och till vilka hänvisas. Här skall endast pekas på den omfattande nyplaneringen som inom de senaste åren har skett inom samtliga här berörda industrier. I likhet med flertalet industrier i staden visar dessa företag en utpräglad tendens till expansion. Några av de här berörda företagen har utan tvekan haft en väsentlig andel i den exceptionellt snabba utveckling, som staden genomgått under de senaste årtiondena.

8) Befintliga ledningar.

Även här hänvisas till uppgjorda inventeringskartor över avlopps-, vatten- och elektriska ledningar.

III Beskrivning av förslaget.

1) Generalplanemässiga förutsättningar.

På grundval av hittills framkomna resultat vid undersökningar rörande stadens demografi och näringslivsutveckling avses generalplanen förett invånarantal av 45 - 50000 personer. Eftersom detta antagande baseras främst på industriernas expansion, uppkommer frågan om tillgänglig tomtareal och lokalisering. Det har därvid visat sig att de befintliga industriområdena inom staden måste ökas i möjligaste mån.

likväl är till förfogande stående markytor icke på långt när tillfyllest. En tillfredställande generell lösning av hithörande frågor kan sålunda icke nås inom ramen av de nu givna premisserna för generalplanearbetet. Frånsett detta bör emellertid nu befintliga industrier så långt möjligt få vidga sin verksamhet med bibehållande av nuvarande arbetsplats.

Riksvägsfrågan har ännu ej funnit sin slutgiltiga lösning. Generalplaneberedningen har emellertid nu förordat den s.k. Södra linjen, d.v.s. en riksväg med högbro över kanalen strax väster om den befintliga järnvägsbron. Detta vägalternativ berör planområdet; den tilltänkta vägen skulle nämligen framgå väster om stambanan och öster om Verkstadsvägen. Leden går sedan över AB Svenska Maskinverkens område, Engelbrektskanalen och invid Saltskogsfjärdens södra strand (Svalängen) till en planerad trafikfördelningspunkt i Nyköpingsvägen.

Nyköpingsvägen utgör - som tidigare här nämnts - från sagda trafikpunkt norrut en infartsled av hög klass.

Hertig Carls väg, som nu har ett mycket olämpligt läge inom industriområdet samt en otillfredsställande korsning med Järnagatan/Nyköpingsvägen bör få en sträckning som bättre tillgodoser kraven på en fullgodförbindelse mellan stadens centrala delar och bebyggelseområdena invid Södertälje Södra och Uthamnen.

I Generalplanen avses en ny förbindelse upptagen mellan Uthamnsområdet och Nyköpingsvägen å Ströms gärde strax norr om stadsgränsen mot Tveta; vilket i framtiden kommer att underlätta direkttrafiken från Uthamnen söderut.

Entydiga väg- och spårförbindelser bör skapas för de skilda företagen inom planområdet. Slutligen avses i samråd med järnvägsmyndigheterna en dubblering av grenbanans spår.

2) Det nya väg- och gaturätet.

Den ovan angivna riksvägssträckningen har icke medtagits i förslaget i annan mån, än att vid markdispositionen hänsyn har tagits till möjligheten att i framtiden utan större olägenhet kunna genomföra ett sålunda åsyftat alternativ. Riksvägen tänkes gå på viadukt över AB Svenska Maskinverkens område och Engelbrektskanalen. Svalängen korsas dels på viadukt, dels på bank. Den fria höjden under viadukten förutsättes inom Maskinverkens område på en för framförande av kran lämplig sträcka utgöra ca 9 meter (marken därstädes antas därvid ligga på + 10,0 över nollplanen) samt på Svalängen, strax öster om Engelbrektskanalen ca 6,5 meter för att här möjliggöra framdragande av intern väg och industri-spår; det sistnämnda området är beläget på markhöjden +7,0 meter över nollplanen.

Nyköpingsvägen föreslås breddad till att omfatta två genom mittrefuge skilda körbanor. Trafikplatser ordnas i denna väg vid riksvägens anslutning, vid korsningen med utfartsvägen från AB Scania-Vabis kontor / Tvetavägen samt vid Mariekällskolan.

Hertig Carls väg avses överförd till industrimark på sträckan mellan Verkstadsvägen och Järnagatan / Nyköpingsvägen. En ny lokal huvudtrafikled (här kallad "Värdsholmsvägen") framdras på Värdsholmen. Leden utgår från den vid Mariekällskolan planerade trafikplatsen och korsar rangerbangården på viadukt (i ungefärligen samma läge som den befintliga, mindre viadukten). Där leden tar mark på Värdsholmen ordnas en mindre trafikplats med anslutning till Värdsholmens lokalgator och Järnvägshamnen. Vägen framgår sedan norr om och parallellt med grenbanan fram till en trafikutflätning vid Notviksvägen med tillfart till industriområdet under den befintliga, i förslaget vidgade järnvägsviadukten. Värdsholmsvägen fortsätter österut och når en ny järnvägsviadukt i en södersväng fram till korsningen av Hertig Carls väg och Verkstadsvägen. Därifrån går den ånyo österut mot stambanans befintliga viadukter över Hertig Carls väg.

Värdsholmsvägen avses bli utförd i etapper. Vägbanan planeras till en början med en bredd av ca 9 meter. Första utbyggnadsetappen avses omfatta sträckan mellan trafikplatsen vid Mariekällskolan och viadukten vid Notviksvägen; när denna sträcka är färdig, kan Hertig Carls väg igenläggas från Notviksvägen västerut. Andra etappen avses påbörjad omedelbart efter första etappens färdigställande. Då det kan förväntas att uppförandet av den nya bron över rangerbangården tar längre tid i anspråk än byggandet av den i första etappen i övrigt ingående vägsträckan, föreslås Värdsholmsvägens trafik under en övergångstid av några månader förd över Järnvägshamnen. Vid uppgörandet av utbyggnadsprogrammet för Värdsholmsvägen har understrykts, att utformningen av den vid Notviksvägens mynning belägna trafikplatsen icke nu torde kunna genomföras i full överensstämmelse med vad stadsplaneförslaget visar. Bl.a. har diskuterats ordnande av en trafikplats i markplanet. En enklare interimslösning av denna eller liknande art torde dock efter samråd med vägmyndigheterna kunna genomföras, utan att den nu i förslaget avsedda slutgiltiga utformningen åsidosättes och synes en ändring av planförslaget i denna del icke för den skull vara påkallad. Därvid förutsättes, att den här omtalade mellanlösningen icke upptar större utrymme mellan kanalområdet och grenbanan än den i förslaget angivna trafikplatsen.

För industriernas del avses i förslaget att tillfartsvägarna särskiljas betr. de största företagen. AB Scania-Vabis erhåller sin huvudsakliga tillfart genom Notviksvägsviadukten. (för verkstäderna)

och från Nyköpingsvägen (för kontoret). Sekundära tillfarter avses invid korsningen av Hertig Carls väg och Verkstadsvägen samt vid södra änden en ny tillfarstgata, vilken från trafikplatsen vid Mariekällskolan framgår längs järnvägsområdets västra gräns och parallellt med Nyköpingsvägen. I samband med planeringen av nyssnämnda tillfartsgata har Skomakaregatan överförs till parkmark för att i framtiden undvika förekomsten av en olämplig utfart till Nyköpingsvägen. Eftersom byggnadskostnaderna för ovan nämnda nya tillfartsgata blir relativt höga på sträckningen mellan Nyköpingsvägen och Skomakaregatan (bl.a. förutsättes en utvidgning av viadukten över rangerbangården), avses Skomakaregatan dock ännu en tid använd för gatutrafik.

Engelbrektsgatan utgör en brant backe mellan Järnvägshamnen och rotationsplatsen i Vårdsholmsvägen. I förslaget har lutningsförhållandena något förbättrats. Detta medför en mindre höjning av Järnvägshamns gatumark framför det område, som avses använt för allmänt ändamål (tullhusbyggnad). Det har emellertid framhållits, att tullmyndigheterna i framtiden kan komma att fordra anläggning av kaj därstädes, varvid Järnvägshamns mark framför A-området måste sänkas med ca en meter mot nu föreslagna höjder. Det har dock icke ansetts välbetänkt, att redan nu utföra denna sänkning med tyätföljande svårare lutningsförhållanden för Engelbrektsgatan. Efter samråd med byggnadskontoret föreslås därför, att gatudelarna ifråga utföres så som förslaget anger, men att ledningar och nödvändiga stödmurar redan nu ges ett sådant djup, att den nämnda sänkningen framför en blivande kaj senare kan genomföras utan allvarligare tekniska svårigheter.

Gatuhöjderna inom planområdet har överlag kompletterats och justerats i samråd med byggnadskontoret. Där numera justerade gatuhöjder ansluter till utom planområdet belägna ^{en} gatumark anger dessa på marken befintliga förhållanden och kommer de att bli utgångspunkter för den utom planområdet belägna gatumarkens framtida höjdplanering i stadsplanen.

2) Det nya spårnätet.

Grenbanans spår avses dubblerat. Det nytillkommande spåret avses inom järnvägsområdets västra del lagt norr om det befintliga spåret. Då spåren närmar sig stambanan föreslås vidgningen ske åt söder. Rangerbangården föreslås omplanerad, varvid dess nuvarande södra del avses överförd till industrimark. AB Scania-Vabis skall som hittills få anslutning för sitt industrispårnät från rangerbangården. AB Svenska Maskinverken avses få spårförbindelse direkt från Södertälje Södra över den nu icke i bruktagna järnvägsvallen över Bollshage, vilken redan fixerats i gällande plan. Därmed nås ett särskiljande av kommunikationerna

för dessa båda företag även beträffande spårförbindelserna. Svalängen avses i en nära framtid i anspråktagen för industriändamål och torde detta område enligt underhandlingar som pågår mellan drätselkammaren och AB Scania-Vabis komma att anslutas till bolagets nuvarande markområde. Detta nödvändiggör en intern väg- och spårförbindelse längs fjärdens östra strand, mellan de norr och söder om Saltskogsfjärden belägna industriområdena. Avgränsningen mot AB Svenska Maskinverkens område accentueras därstädes genom en brant sluttning öster om strandlinjen.

3) Den nya bebyggelsen.

Bostadsbebyggelse.

Bostadsbebyggelsen har koncentrerats till Vårdsholmen. Längs kanalstranden avses villabebyggelse i anslutning till befintlig sådan. Inom områdets sydvästra del föreslås hyreshus i tre och fyra våningar. Som helhet bildar bostadsbebyggelsen en sluten grupp vid sidan om Vårdsholmsvägen. Öster om järnvägen har vidare upptagits ovan nämnda tullhusområde och ett upplags- och magasinområde, båda med direkt anslutning till spår. Arkitektritningar till tullhuset har redan uppgjorts.

Industribebyggelse.

Bestämmelserna för industriområdenas bebyggande har givits en i någon mån elastisk utformning. Det har ansetts vara välbetänkt, att icke belasta dessa områden med alltför detaljerade föreskrifter angående bebyggelsens omfattning och lokalisering. Med hänsynstagande till av civilförsvarsmyndigheterna för dylika områden uppställda direktiv och i samråd med den lokala brandmyndigheten har hithörande synpunkter beaktats främst genom föreskrifter om anläggande av brandskyddsbälten. Där så ansetts erforderligt har skyddsbälten inlagts även mot utom planområdet belägen mark. Öster om Verkstadsvägen kommer det för riksvägsalternativet reserverade området samtidigt utgöra skyddsområde.

Där riksvägen beräknas gå över nu i förslaget avsedda industriområden har dessa betecknats som mark, vilken icke får bebyggas. Här avses sålunda en framtida ändring av stadsplanen, ifall det nu av staden förordade riksvägsalternativet skulle bli den slutgiltiga lösningen av denna fråga.

Industribebyggelsen har åsatts sådana byggnadshöjder, som synes vara rimliga med hänsyn till nu befintliga eller i vissa fall redan påtänkta byggnader. Upplyningsvis kan nämnas, att källarbjälklagens överkant inom byggnaderna å Scania-Vabis västra område i allmänhet ligger på höjden +6,50 meter över nollplanen, medan å östra delen av detta bolags område liksom å AB Svenska Maskinverkens område motsvarande bjälklags höjd är +10,0 meter.

Ett med Tm betecknat område inom cirkulationsplatsen invid Marie-

källskolan avses för en bensinstationsanläggning, som tänkes bedriven av flera oljefirmor gemensamt.

4) Vattenområden.

Saltskogsfjärdens vattenområde har i stort sett bevarats. Vissa utfyllnader förutsattes dock enligt följande.

Invid norra stranden föreslås den nya strandlinjen följa en nu aktuell utfyllnad, som motiveras av utrymmesbehovet för en ny tillfartsväg till och förbi kontorskomplexet. Vid östra stranden föreslås utfyllnad från nuvarande strandlinjen till 15 å 20 meters bredd för att få plats för ovan nämnda interna förbindelseväg och industrispår till områdena söder om fjärden. På denna sida av fjärden är den nu föreslagna utfyllnaden således betydligt mindre än vad gällande plan tillåter. Den södra strandlinjen bibehålles i enlighet med på marken befintliga förhållanden. Västra stranden föreslås på vissa sträckor utfylld så, att en i huvudsak 15 - 25 meter bred strandremsa erhålles invid den breddade Nyköpingsvägen. Syftet med utfyllnaden här är önskemålet att dels kunna ordna en strandpromenad inom industriens rekreatiomsområde, dels att få en tryckbank för den nya vägen. Det kan antecknas, att förhandlingar pågår mellan drätselkammaren och den berörda industrien betr. en överenskommelse, enligt vilken allmänheten skall få möjlighet att i synnerhet vintertid nyttja Saltskogsfjärden för idrottsändamål.

5) Ledningar.

Förslag till framförande av avlopps-, vatten- och elektriska ledningar har uppgjorts av byggnadskontoret, resp. gas- och elektricitetsverket; och hänvisas till dessa. Förslagen är upprättade enligt överenskommelse mellan drätselkammaren och berörda industrier.

IV. Sammanfattning.

Härvarande förslag avser främst en utvidgning av de å Näsets nordvästra del belägna industriområdena. Förslaget har utformats så, att det icke föregriper byggandet av en riksväg med läge öster om Verkstadsvägen och anslutningspunkt i Nyköpingsvägen strax söder om Saltskogsfjärden. Hertig Carls väg avses slopad på sträckan mellan Verkstadsvägen och Järnagatan / Nyköpingsvägen och ersatt med en ny lokal huvudtrafikled på Vårdsholmen ("Vårdsholmsvägen") mellan en föreslagna trafikplats invid Mariekällskolan och Verkstadsvägen.

Planens genomförande kan i skilda delar förväntas ske omedelbart efter dess fastställande. Detta gäller i första hand utläggandet av den nya Vårdsholmsvägen, för vilken preliminär arbetsplan redan upprättats samt utvidgningen av industriområdena; i dessa frågor föreligger ett

0181K-P166AC

flertal preliminära överenskommelser mellan staden och berörda mark-
ägare.

Södertälje den 22 oktober 1952.



Fritz Voigt

Tillhär Kungl. Maj:ts beslut
den 7 maj 1954.
Stockholm i Kommunikationsdepartementet
Ex officio:

