

Original

VBB arkitekter

SAR SIR LAR

LANTMÄTERIET
Fastighetsregistermyndigheten
Stockholms län

Ink. 90 -10- 0 4

Dnr 90/1432

RÖNNINGE CENTRUM

Detaljplan för Rönninge centrum (Plan nr 81-37)
Salems kommun
Stockholms län

U T S T Ä L L N I N G S H A N D L I N G 1 9 8 9 - 1 0 - 2 4

PLANBESKRIVNING

HANDLINGAR

- Plankarta med bestämmelser
- Illustrationskarta
- Planbeskrivning
- Genomförandebeskrivning
- Samrådsredogörelse
- Fastighetsförteckning

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Planförslaget har tillkommit för att tillgodose behovet att förnya Rönninge centrum.

En förutsättning för planen är att Dånviksvägen flyttas söderut, utefter järnvägen, och bussterminalens infart förskjuts öster om Centralhuset. Centralhuset nås då utan korsande vägar.

Rönninge torg

Förslaget är uppbyggt kring Rönninge torg - ett torg med Centralhuset i ena ändan, Andelsföreningen i den andra och omgärdad av affärer, post, bibliotek och bostäder. De tre husen skapar ett torgrum, en gågata med Centralhuset i

fonden. Torget utformas med pressbyråkiosk och möjlighet till torghandel.

Andelsföreningens tillbyggnad österut ger torg-
rummet en välbehövlig avslutning.

Södra huset, med baksidan mot nya Dånviksvägen,
kan innehålla livsmedelsaffär, mindre butiker
och kontorslokaler.

Det norra huset innehåller biblioteksfilial med
utställningslokal och post i bottenvåningen, två
hela våningar med lägenheter samt en indragen
takvåning med ytterligare lägenheter.

Skönviksparken sparas som park.

Friytor

Bostäder

Direkt norr om Andelsföreningens byggnad före-
slås ett bostadsområde med blandat parhus och
"flerfamiljsvillor" i två våningar.

Söder om Rönningevägen, på ömse sidor om Tomtebo
placeras två punkthus med vardera 4 bostadsvå-
ningar. Det västra punkthuset har parkering i
ett suterrängplan.

Parkering

Parkeringen löses med fyra parkeringsplatser, en
norr om centrum med taxiangöring vid själva
torget, en vid bussvändslingan och en öster om
bussterminalen. Den fjärde är placerad direkt
väster om centrum i anslutning till den öst-
västliga gångvägen. Här är ytorna uppdelade i
små enheter med 12 platser i varje, inramade av
planteringar.

PLANDATA

Läge

Planområdet är beläget i Rönninge centrum. Det
avgränsas i norr av Rönningevägen och Stations-
vägen, i söder av järnvägsområdet och i väster
av kvarteret Pilen och villatomterna.

Areal

Planområdet omfattar ca 5,6 ha varav ca 0,3 ha
vattenområde.

Markägo-
förhållanden

Salems kommun äger huvuddelen av planområdet
utom Andelsföreningens fastighet och fastigheten
Rönninge 1:41 som är privatägd samt fastigheter-
na Rönninge 1:233 och Rönninge 1:147 som ägs av
Vägverket.

TIDIGARE STÄLLNINGS- TAGANDEN

Befintliga planer För de centrala delarna av planområdet finns stadsplan för Rönninge centrum fastställd 1957-12-20. De västra och östra delarna av planområdet omfattas av stadsplan för Östra Rönninge fastställd 1947. Genomförandetiden har gått ut för dessa planer.

Under senare delen av 1960-talet bedrevs ett planeringsarbete som utmynnade i att kommunfullmäktige i dåvarande Salems kommun i december 1972 godkände ett förslag till områdesplan för Östra Rönninge (Planex). Den planen förutsatte en omfattande bostadsexploatering av flerbostadshus i områdena runt Rönninge centrum.

I slutet av 1970-talet påbörjades i dåvarande Botkyrka kommun arbetet med att utforma en ny "Områdesplan för Östra Rönninge" med delvis nya förutsättningar.

1984-85 utarbetade VBB arkitekter en dispositionsplan för Rönninge centrum. För själva centrumområdet visades flera alternativ och kommunen beslutade sig för att Dånviksvägen skall löpa utefter järnvägen och att infarten till bussterminlen flyttas öster om Centralhuset. Genom de politiska besluten var grunden lagd för ett nytt Rönninge centrum.

Kommunfullmäktige beslöt 1986-03-20 att anta "Områdesplan för Östra Rönninge" med dessa övergripande riktlinjer för Rönninge centrum. Ett program för stadsplan för Rönninge centrum antogs av kommunstyrelsen i september 1986. År 1987 utarbetades tre idéskisser för utformningen av Rönninge centrum. Det utvalda förslaget, utarbetat av Diös i Södertälje och VBB arkitekter, ligger nu till grund för detaljplanen.

Terräng och grundförhållanden

Området består i huvudsak av plan kulturmark på lös lera med torrskorpa. Fastare mark finns väster om pendeltågsstationen utmed järnvägen.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Befintlig bebyggelse

I planområdet finns en blandad bebyggelse av olika karaktär. Centralhuset, Tomtebo och villan i Skönviksparken föreslås bevarade.

Ledningssystem

Huvudledningar för VA passerar igenom planområdet. Även fjärrvärmeledning mellan Södertälje och Tumba passerar igenom området.

- Bebyggelse** Förslaget omfattar dels själva Rönninge centrum och dels bostäder.
- Centrumbebyggelsen består av nya byggnader; andelsföreningens hus, det södra huset med butiker och kontor i två plan samt det norra huset med biblioteksfilial och post i bottenvåningen plus 3 våningar bostäder. Till detta kommer det befintliga Centralhuset samt en liten kioskbyggnad.
- Bostadsbebyggelsen omfattar två flerfamiljshus med 6 lgh vardera, tre parhus samt två punkthus mot Rönningevägen med 4 bostadsvåningar vardera.
- Placeringen av bostadshusen är anpassad till befintliga uppvuxna träd och viktiga ledningsstråk.
- Mark-
överlåtelse** Andelsföreningen byter norra delen av sin fastighet mot motsvarande mark väster om fastigheten. Fastigheten Rönninge 1:233 samt del av fastigheten Rönninge 1:147 bör förvärfvas av Vägverket samt skall mindre delar av fastigheterna Dammtorp 1, Hasseln 1, Rönninge 1:322 och 1:323 förvärfvas av Salems kommun för att ingå i allmän plats.
- Vägar och trafik** Dånviksvägen ges en ny sträckning närmare järnvägen. Rönningevägens anslutning till Salemsvägen flyttas norrut.
- En bussterminal med plats för 4 hållplatser samt uppställningsplatser placeras direkt öster om Centralhuset med goda gångförbindelser till pendeltågsstationen direkt söder om planområdet.
- Gång- och cykeltrafik från Stationsvägen och Salemsvägen leds på nya GC-vägar mot station på var sin sida om bussterminalen. Från väster leds gång- och cykeltrafiken till centrum på ny GC-väg längs Dånviksvägens norra sida fram till Wilhelmsrovägen.
- En trafikbullerberäkning avseende väg- och tågtrafik har utförts, se bilaga. Med ledning av beräkningen föreslås att vissa fasader utformas med särskild hänsyn till bullerdämpning.
- Bostadsparkering** Förslaget redovisar i princip en garageplats per lägenhet. Förutsättningen är att lägenheterna i post- och bibliotekshuset blir servicebostäder med mindre behov av boendeparkering. Parkering för det norra punkthuset ordnas i själva huset.
- Centrumparkering** Parkeringen väster och norr om torget innehåller ca 75 p-platser. Därtill kommer de 25 p-platser

som kan anordnas på andelsföreningens tomt.
Infartsparkering med ca 85 platser kan ordnas
vid bussterminalen och öster därom.

Teknisk
försörjning

Den nya bebyggelsen ansluts till befintliga
ledningarna för vatten och avlopp samt för fjärr-
värme.

U-områden har redovisats i planen för flertalet
befintliga ledningar. På några ställen har
förutsatts att kvarstående spont eller andra
försvarsarbeten utförs vid utbyggnaden av cent-
rum. I några kortare avsnitt förutsätts flytt-
ning och omläggning av befintliga ledningar.

För centrumområdet erfordras nya dagvattenled-
ningar för avledning av dagvatten till Flaten-
sjön.

Ett mindre E-område för befintlig transformator-
station är placerat norr om centrum.

Park

Skönviksparken rustas upp och blir en kommunal
park, en stadspark mellan Flaten och Centrum.

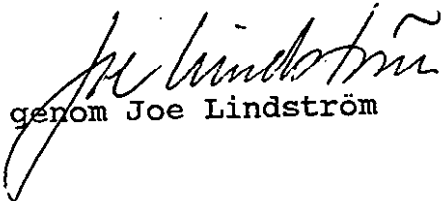
Administrativa
frågor

Utbyggnaden av området beräknas påbörjas 1990
och vara slutförd under första hälften av 1990-
talet.

De tomtindelningar som ingår i planområdet,
vilka nu gäller som fastighetsplaner, upphävs
genom en administrativ bestämmelse.

Stockholm 1989-10-24
VBB arkitekter

Staffan Glassel


genom Joe Lindström

Bilaga till
Detaljplan för Rönninge centrum (plan nr 81-37)
Salem kommun
Stockholms län

TRAFIKBULLERBERÄKNING

Underlag: Illustrationkarta för Rönninge Centrum
upprättad av VBB 1989.06.30.

Vägtrafikflöden enl kommunens trafik
räkningar och framskrivningar.

Tågdata enl SJ.

Beräknings- Nordiska modellen för vägtrafikbuller.
modeller:

Statens Naturvårdsverks modell för
buller från spårbunden trafik.

Riktvärden: Vägtrafikbuller
Vid bostäder föreslår naturvårdsverket
som riktvärde för acceptabelt vägtra-
fikbuller
- 55 dBA ekv. dygnsnivå utomhus
- 30 " " " inomhus
samt
- 45 dBA max.nivå inomhus kl 19-06

Vid arbetslokaler föreslås som rikt-
värde ekv.nivån 65 dBA ute och 40 dBA
inne.

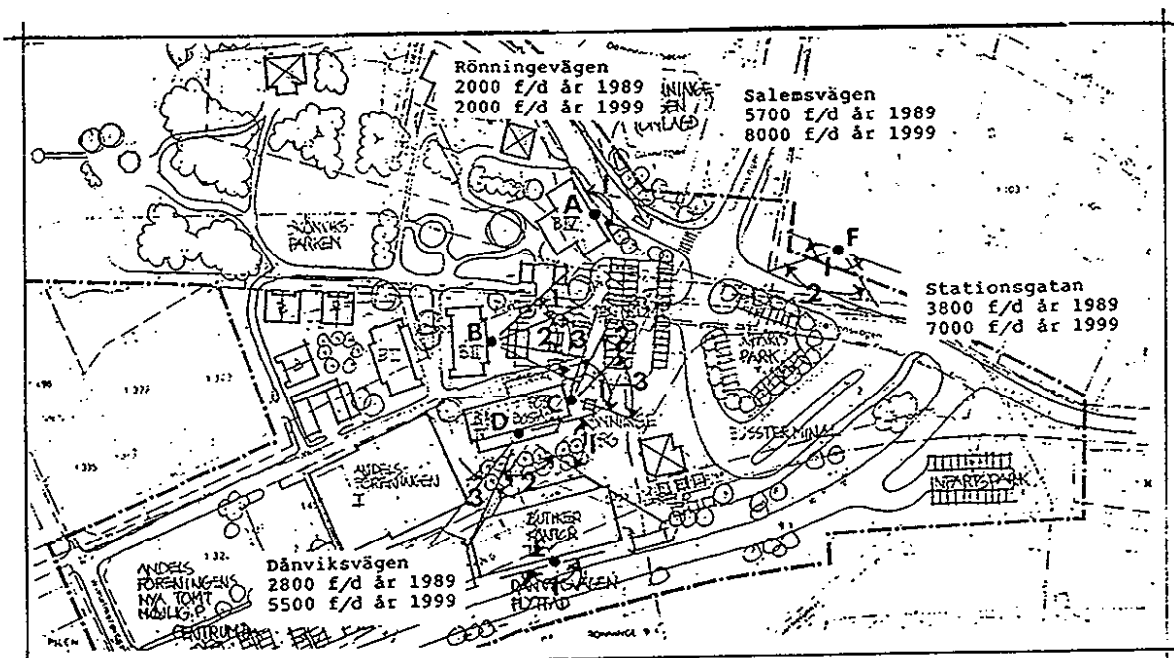
Tågbuller

För ny bostadsbebyggelse intill
befintlig järnväg föreslår Banverket
(i en skrivelse 1989.09.06 till
Kommunikationsdepartementet) som
gränsvärden för acceptabla buller-
nivåer
- 60 dBA ekv. dygnsnivå utomhus (1,5 m
över mark)
- 30 dBA ekv. dygnsnivå inomhus
samt
- 50 dBA max.nivå inomhus nattetid i
sovrum (kl 22-06)

I befintlig miljö föreslås för bostä-
der att ekv.nivån 75 dBA ute och 45
dBA inne samt max.nivån 60 dBA accep-
teras. Några bullergränsvärden för
andra verksamheter än bostäder före-
slås inte.

Beräkning av vägtrafikbuller

Beräkning av ekvivalent dygnsnivå utomhus och maxinivån inomhus har genomförts för punkterna A-F. Beräkningspunkterna, sektorsindelningen och förutsatta trafikmängder redovisas nedan.



En sammanställning av ingångsdata och beräkningsresultat redovisas i nedanstående tabell. Beräkningarna har generellt genomförts för mottagarpunkter 5 m över markplanet.

VÄGTRAFIKBULLER													
Ber. punkt / sektor	vin gata °	trf flö f/d	lb hast % km/h	avstånd a/d/d1/d2 m	bank- höjd m	mot. höjd m	mark skärm höjd m	lut %	TRAF BULLER ekv nivå max ute inne dBA dBA				
A/1	180	Rö	2000	5	50	a=9	0	5	hå	0	0	58,6	54,7
B/1	20	Sa	5700	10	50	a60,d100	3	5	hå	0	5	46,5	
B/2	45	St	3800	10	50	a60,d150	0	5	hå	0	2	43,8	
B/3	50	An	500	20	30	a70,d75	0	5	hå	0	0	40,0	
B/1-3										Summa		48,9	39,9
C/1	90	St	3800	10	50	a65,d90	0	5	hå	0	2	49,0	
C/2	25	Sa	5700	10	50	a30,d120	3	5	hå	0	5	49,6	
C/3	60	An	500	20	30	a45,d45	0	5	hå	0	0	44,3	
C/1-3										Summa		52,9	44,8
D/1	50	Då	2800	10	50	a55,d120	0	5	hå	0	2	44,4	
D/2	80	Då	2800	10	50	a55,d60	0	5	hå	7	0	25,0	
D/3	15	Då	2800	10	50	a55,d90	0	5	hå	0	0	40,2	
D/1-3										Summa		45,8	39,9
E/1	180	Då	2800	10	50	a10	0	2	hå	0	0	61,3	
F/1	180	St	3800	10	50	a21	0	5	hå	0	2	59,8	
F/2	90	An	500	20	30	a35,d60	0	5	hå	0	0	46,6	
F/1-2										Summa		60,0	51,3

Anm. Max.värdet inomhus har beräknats för fordonsemission 80 dBA och normal fönster/fasaddämpning (25 dBA).
Angivna trafikmängder avser beräknade flöden år 1989.

Kommentarer

Det beräknade vägtrafikbullret överskrider föreslagna riktvärden vid de närmast Rönningevägen lokaliserade bostadshusen (punkt A) och vid det befintliga bostadshuset vid Stationsgatan (punkt F). Även utanför kontors- och butikshuset vid Dånviksvägen överskrids det för arbetsplatser föreslagna riktvärdet något. Överskridandena är dock relativt små och ryms inom det intervall som naturvårverket angett som rimligt när särskilda skäl föreligger.

Sådana skäl kan föreligga i befintlig miljö och vid nyplanering då bebyggelsen utformas med hänsyn till trafikbullret. Bostädernas planlösningar, fönster- och fasaddämpningen och uteplatsernas lokalisering och detaljutformning är betydelsefulla faktorer för att minska bullerstörningarna.

Vid bedömningen av behovet av åtgärder bör beaktas att trafikbullerberäkningarna utförts med dagens trafikmängder som underlag. Kommunens prognoser visar på ökade trafikmängder längs såväl Dånviksvägen och Stationsvägen som Salemsvägen. Trafikökningarna medför att det dygnsekvivalenta trafikbullret längs dessa vägar kan öka med ca 2-3 dBA. Bullerökningen motverkas dock av pågående utveckling mot tystare fordon och minskat däck/vägbanebuller.

Bullerstörningar från järnvägen är inte direkt jämförbara med störningar från vägtrafiken. Störningsupplevelsen är olika och bullret har en annan karaktär vilket motiverar skilda riktvärden för acceptabla ljudnivåer från väg och järnväg.

För föreslagna bostäder vid torget (punkt D) beräknas ljudnivåerna från godstågen och resandetågen överskrida Banverkets förslag till gränsvärden såväl vad gäller ekv. dygnsvärde utomhus (60 dBA) som max.nivå inomhus (50 dBA). Dimensionerande för max.nivån är godstrafiken som till stor del sker nattetid. Godstågen beräknas med normal fönsterdämpning medföra max.nivåer på ca 58 dBA inomhus vilket innebär stor risk för sömnstörningar.

När fjärrtrafiken överförs till Grödingebanan blir pendeltågen dimensionerande för bullerstörningarna. För bostäderna vid torget beräknas för pendeltågen ekv.nivån utomhus till ca 58 dBA och max.nivån inomhus med normala fönster till ca 50 dBA, dvs de föreslagna riktvärdena beräknas då inte överskridas.

Rekommendationer

Grödingebanan bedöms utbyggd år 1994-1995. Viss osäkerhet finns dock fortfarande och utbyggnaden kan komma att försenas. För Rönninge centrum föreslås härför att bullerskyddsåtgärderna dimensioneras så att föreslagna riktvärden för acceptabelt tågbuller tillgodoses med bibehållen fjärrtrafik på nuvarande spår. Även med hänsyn till friheten för framtida disponering av spårkapaciteten i snittet rekommenderas att så sker.

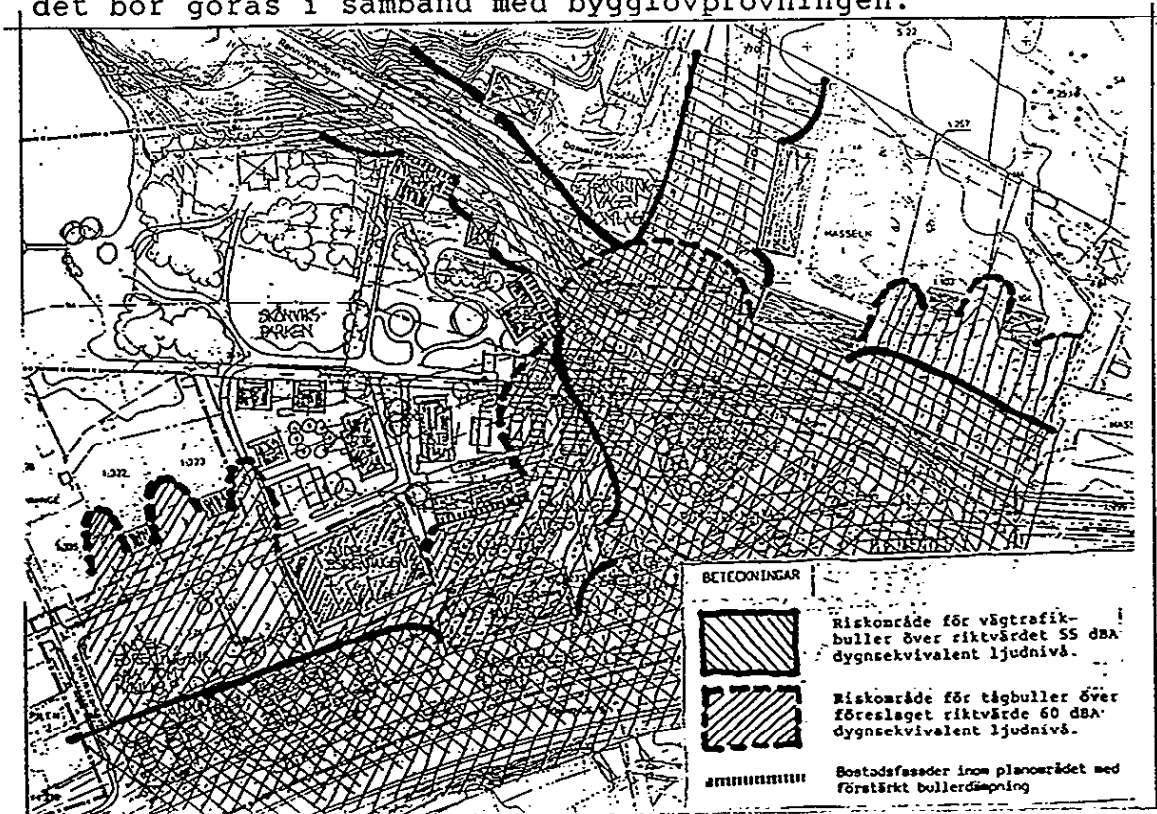
För att i tillräcklig grad minska de bullerstörningar som vägtrafiken och tågtrafiken beräknas orsaka inom planområdet föreslås

- att fönster och fasader i bostäder mot järnvägen och huvudvägarna ges en sådan utformning att maximala trafikbullnivåer inomhus från väg och järnväg reduceras till högst 45 resp 50 dBA.

- att uteplatser undvikas eller utformas med lokala skärmar där den dygnsekvivalenta ljudnivån från vägtrafiken beräknas överskrida 55 dBA och/eller 60 dBA från tågen.

Den erforderliga fönster-/fasaddämpningen uppgår i de utsatta riktningarna till ca 33-35 dBA.

På nedastående kartbild redovisas bedömda riskgränser för överskridande av riktvärdena för dygnsekvivalent ljudnivå för väg- och tågbuller samt de byggnadsfasader vid vilka max.nivån inomhus för bostäder beräknas överskridas om inte rekommenderade bullerskyddsåtgärder vidtages. Noggrannare beräkningar inom riskområdet bör göras i samband med bygglovprövningen.



RÖNNINGE 1:64

Detaljplan för Rönninge 1:64 (Plan nr 81-41)
Salems kommun
Stockholms län

U T S T Ä L L N I N G S H A N D L I N G 1 9 8 9 - 1 0 - 2 4

PLANBESKRIVNING

HANDLINGAR

- Plankarta med bestämmelser
- Illustrationskarta
- Planbeskrivning
- Genomförandebeskrivning
- Samrådsredogörelse
- Fastighetförteckning

PLANENS SYFTE

Planförslaget har tillkommit för att tillgodose behovet av fler bostäder i anslutning till Rönninge centrum.

PLANDATA

Läge

Planområdet omfattar fastigheten Rönninge 1:64 och är beläget strax väster om Rönninge centrum. Det avgränsas i norr av Flaten, i väster av Rönninge 1:63, i söder av Dånviksvägen och i öster av kv Pilen.

Areal Planområdet omfattar ca 0,9 ha, varav ca 0,2 ha vattenområde.

Markägo- Fastigheten ägs av Salems kommun.
förhållanden

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Befintliga planer Området omfattas av stadsplan för Östra Rönninge fastställd 1947 vars genomförandetid har gått ut.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Befintlig På fastigheten finns en äldre trävilla,
bebyggelse som tidigare inrymde färghandel. Byggnaden avses att rivas.

Trafik Tillfart för biltrafik sker från Wilhelmsrovägen via en kort lokalgata över nuvarande parkmark. Ny gång- och cykelväg anläggs längs Dånviksvägens norra sida för förbindelse med centrum och järnvägsstationen.

Föreslagen Förslaget omfattar 6 parhus med 12 lägenheter, grupperade runt en gemensam parkering. Viss utfyllnad mot norr och sjön förutsätts. Marken närmast sjön lämnas obebyggd och upplåts för allmän gångtrafik.

Teknisk Bebyggelsen ansluts till befintliga ledningar
försörjning för vatten och avlopp samt fjärrvärme i områdets östra gräns.

Den tillkommande bebyggelsen förutsätts ansluten till det kommunala avloppsnätet via pumpstation och tryckledning vilken samtidigt avses betjäna Rönninge 1:63.

Befintlig vattenledning i områdets nordöstra del behöver eventuellt flyttas på en kortare sträcka.

ADMINISTRATIVA FRÅGOR

Utbyggnaden av området beräknas påbörjas 1990 och vara slutförd under första hälften av 1990-talet.

Stockholm 1989-10-24
VBB arkitekter

Staffan Glassel genom Joe Lindström
EFH/018Rönninge C/SGL