

**Akt nr:**

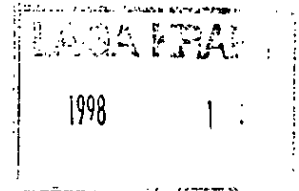
**0181K-P1219C**

\*AU\$0181K-P1219C\*

Detaljplan för  
VIKSÄNGSLEDEN/SALTSJÖBRON MM  
inom Pershagen/Södra och Östertälje  
i Södertälje

Upprättad den 25 november 1997

PLANBESKRIVNING



HANDLINGAR

Detaljplanen utgörs av plankarta i skala 1:1000 med planbestämmelser.

Till planen hör dessutom

- \* Denna beskrivning
- \* Genomförandebeskrivning
- \* Fastighetsförteckning

PLANDATA

Läge och  
omfattning

Planområdet, som omfattar ca 6,7 ha, är beläget omedelbart väster om  
- och parallellt med - motorvägen E4/E20.

Området har en utbredning om ca 1 km, räknat från Grödingevägen/Erik  
Dahlbergs väg i norr, till Hertig Carls väg/Verkstadsvägen i söder.

Kv Svärdet, vid Grödingevägen/Viksängsvägen, ingår också i planområdet.

Markägo-  
förhållanden

Huvuddelen av marken inom planområdet ägs av Södertälje kommun.  
Undantag utgör Bastionen 1 (Hagabergs folkhögskola), del av Svärdet 2  
(Brf Ängsgården), Vagnmakaren 5, (Saab-Scania AB), Södra 1:2 (SJ) samt  
Rosenlund 1:2 och Tälje 1:2 (Sjöfartsverket).

Ett genomförande av detaljplanen medför intrång i någon form på samtliga  
uppräknade fastigheter.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Översiktsplan

Kommunfullmäktige antog i september 1990 "Översiktsplan för  
Södertälje". I översiktsplanen anges utbyggnaden av Saltsjöbron och  
Viksängsleden som en förutsättning för utvecklingen av Södertälje Centrum  
och för att - på sikt - klara de regionala och lokala trafikproblemen.

Avtal

Mellan Södertälje kommun och Statens vägverk, har träffats ett avtal  
rörande vissa vägprojekt inom kommunen. Viksängsleden och Saltsjöbron  
ingår i detta avtal, med byggstart under år 1998.

## Detaljplaner

Följande detaljplaner berörs:

Stadsplan för Del av östra området i Södertälje stad	fastställd 1944-03-10
Stadsplan för stadsågan nr 646 mm	fastställd 1945-08-17
Stadsplan för Vårdsholmen och del av Näset	fastställd 1954-05-07
Stadsplan för Motorvägen 1, del 1	fastställd 1961-10-23
Stadsplan för Motorvägen 1, del 2	fastställd 1962-06-13
Stadsplan för Kvarteret Hillebarden	fastställd 1963-11-28

## FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

## Syfte

Syftet med detaljplanen är, att skapa planmässiga förutsättningar för utbyggnaden av en ny biförbindelse över Södertälje kanal.

## Anslutningsvägar

Viksängsleden ansluter i norr till Grödingevägen/Erik Dahlbergs väg i en rondell strax norr om den befintliga bron över E4/E20 som behålls. Framtida Sagoleden kan, när den blir aktuell, anslutas i rondellen.

Den västra delen av Grödingevägen byggs om och ansluts till Viksängsleden i en ny korsning söder om det tidigare vägläget.

Viksängsleden ansluter i söder till Verkstadsvägen. Viksängsleden nås också från Hertig Carls väg, som ges en ny sträckning på delen under pendeltågsbron och motorvägsbron.

## Gång- och cykeltrafik

Längs Viksängsledens västra sida finns en gång-och cykelväg. Anslutande GC-vägar finns dels norr om Grödingevägens anslutning, dels söder om Viksängsvägen - mellan Grödingevägen och kanalen - och dels vid Hertig Carls väg.

## Kollektivtrafik

Viksängsleden med den nya bron över kanalen skapar förutsättningar för ett nytt busslinjesystem, innebärande bl a kortare resväg för resande från bostadsområdena norr om kanalen till arbetsplatser söder om kanalen.

Befintliga busshållplatser behålls på Erik Dahlbergs väg. Nya hållplatslägen ordnas på Grödingevägens östra del och på Viksängsleden mellan Erik Dahlbergs väg och Grödingevägens västra del. På Hertig Karls väg ordnas busshållplatsfickor utanför AB Scantias entré mot Hertig Karls väg. Utrymme för busshållplatsfickor finns också vid Grödingevägen/Erik Dahlbergs väg samt vid Grödingevägens anslutning till Viksängsleden.

## Järnvägstrafik

Viksängsleden korsar pendeltågspåret mellan Södertälje Hamn och Södertälje Centrum. Såväl Viksängsleden som anslutande väg (Verkstadsvägen) är anpassade till den befintliga spårsträckningen, varför denna inte berörs av vägutbyggnaden.

Inom banverket pågår f n en utredning om den framtida järnvägstrafiken i Södertälje. Järnvägsutredningen befinner sig dock ännu i ett sådant skede och är så omfattande, att en utbyggnad av Viksängsleden inte kan invänta denna. Viksängsleden med bro över kanalen kommer därför att utgöra en förutsättning i det fortsatta utredningsarbetet.

#### Sjöfart

Bron över kanalen utförs som en öppningsbar bro. Den segelfria höjden, i oöppnat läge, är ca 26 m. Detta överensstämmer med motsvarande höjder för motorvägsbron och den närliggande järnvägsbron.

#### Bebyggelse

Det befintliga bostadshuset i fem våningar i den norra delen av kv Svärdet kan behållas.

Som en följd av vägutbyggnaden måste dock en industribyggnad och ett bostadshus i tre våningar i kv Svärdet rivas.

Genom att bostadshuset rivs, blir vissa av de befintliga bostäderna väster om Viksängsvägen utsatta för ökat buller från motorvägen och Viksängsleden. En ny byggnad i kv Svärdets södra del, invid Viksängsvägen, verkar som ett skydd mot vägtrafikbullret och bidrar samtidigt till ett bättre definierat gaturum än tidigare. På grund av det utsatta läget är byggnaden inte lämpad för bostäder, utan får användas för handels- och kontorsändamål.

Anslutningen mot Grödingevägen/Erik Dahlbergs väg utförs som en rondell. Denna lösning är relativt utrymmeskrävande och kvartersmark från kv Bastionen måste tas i anspråk. Det befintliga bostadshuset i kvarterets östra del måste därför rivas.

Grödingevägens västra anslutning till Viksängsleden medför, att vägen delvis ges en ny sträckning. Den tidigare gatumarken överförs till kvartersmark och byggrätten inom kv Bastionen kan därigenom utökas mot söder.

#### Parkering och angöring

All parkering sker på kvartersmark. I den norra delen av kv Svärdet finns möjlighet att bygga garage. Garagebyggnadernas placering bidrar till att skapa en, med hänsyn till vägtrafikbuller, lugnare miljö på bostadshusets gård.

Tillfarten till de båda fastigheterna i kv Svärdet sker från Viksängsvägen, eventuellt via en gemensamhetsanläggning.

#### Vatten- och avlopp

Viksängsledens sträckning sammanfaller i norr, på en sträcka av ca 230 m - räknat från Erik Dahlbergs väg - med befintliga VAD-ledningar (vatten, avlopp, dagvatten). Viksängsledens höjdläge innebär förhållandevis stort djup till ledningarna, med risk för stora trafikstörningar som följd vid en eventuell reparation.

VAD-ledningarna läggs därför om till ett nytt läge i gamla Grödingevägen, längs kv Bastionens södra gräns. Ledningsstråket läggs gångvägen längs kvarteret. Nya ledningar läggs också i kv Svärdets östra del, utmed Viksängsleden och ansluts till befintliga ledningar i södra delen av kvarteret.

Samtliga ledningar inom kvartersmark skyddas genom u-område.

Anslutningen av Verkstadsvägen/Hertig Carls väg till Viksängsleden medför, att omläggning av befintliga ledningar erfordras.

El- och teleledningar

Befintliga el- och teleledningar i Grödingevägens tidigare sträckning, kan ligga kvar och ingår i det u-område som också innehåller fjärrvärme- och VAD-ledningar.

Miljöpåverkan

De befintliga bostäderna i - framförallt - kv Svärdet utsätts för höga buller nivåer från trafiken på E4/E20. Tillkomsten av Viksängsleden innebär en ökning av störningarna från biltrafiken. Viksängsleden har dock avsevärt mindre och långsammare trafik än motorvägen, varför tillskottet av störningar från den nya leden blir måttligt.

I kommunens kommande "Handlingsplan mot trafikbuller" anges, att inga enkelsidiga bostäder får utsättas för mer än 65 dB(A) frifältsbuller vid fasad. Inomhus skall motsvarande värde vara 30 dB(A). Generellt eftersträvas högst 55 dB(A) vid bostadshusens fasader och uteplatser, men i en saneringssituation kan dessa mål inte alltid uppfyllas med rimliga åtgärder.

Ovanstående värden avser ekvivalentnivå, d v s medelvärde för dygn. De maximala nivåerna bör inte överstiga 45 dB(A) inomhus i sovrum.

För att erhålla godtagbara ljudnivåer vid husens fasader, erfordras bullerskydd både mellan motorvägen och Viksängsleden och innanför Viksängsleden, längs kvartersgränsen.

Översiktliga beräkningar visar, att ett bullerskydd utmed E4/E20 skall ha en höjd av minst 2,5 m över körbanan. Motsvarande höjd för ett plank mellan Viksängsleden och kvartersmarken skall vara 2,0 m. Ljudnivåerna blir då lägre än 55 dB(A) i markplanet intill bostadshuset och högst 65 dB(A) utomhus vid det översta våningsplanet i det befintliga femvåningshuset i kv Svärdet. För erhålla godtagbara ljudnivåer inomhus i bostäderna i de mer oskyddade våningsplanen, erfordras bättre ljudisolering än vad vanliga standardfönster ger.

E4/E20 är och förblir den dominerande bullerkällan. Om det, vid detaljerade studier, visar sig rationellt att öka skärmhöjden, är det skärmen/planket intill motorvägen som skall höjas. Kravet på fönstrens ljudisolering kan därigenom minskas. Detaljplanen innehåller en bestämmelse, innebärande att bullerplank skall anordnas till en höjd av 2,0 m över körbanan mellan Viksängsleden och kvartersmarken.

Som underlag för detaljplanen och för kommande vägprojektering, har tekniska förvaltningen och stadsbyggnadskontoret, i samarbete med en konsult (KM), utarbetat en utredningsplan, "Förenklad utredningsplan för Viksängsleden - Saltsjöbron", daterad i juni 1994. Utredningsplanen behandlar Viksängsledens inverkan på fördelningen av den lokala trafiken, transporter med miljöfarligt gods, luftföroreningar mm.


Parallellt med detaljplanearbetet pågår, inom vägverket, arbete med upprättande av en arbetsplan för utbyggnaden av Viksängsleden. Till arbetsplanen skall fogas en miljökonsekvensbeskrivning (MKB). I denna MKB, som skall godkännas av länsstyrelsen, redovisas de miljömässiga aspekterna på vägutbyggnaden med avseende på bl a buller, avgaser, dagvattenhantering mm.

#### ADMINISTRATIVA FRÅGOR

Genomförande Planens genomförandetid är femton år.

Frågor som berör plangenomförandet, redovisas närmare i en särskild genomförandebeskrivning som tillhör planen.

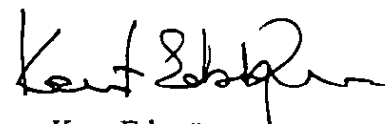
MILJÖ- OCH STADSBYGGNADSFÖRVALTNINGEN  
Planeringsenheten



Uno Dahlén  
miljö- och stadsbyggnadsdirektör



Bengt Andrén  
planchef



Kent Edström  
arkitekt