

Tillhör byggnadsnämndens beslut
1975-05-21, § 182, betygar:
Gunnar Sillén
Gunnar Sillén
sekreterare

Förslag till
ändring, utvidgning och upphävande
av stadsplanen för
Kungens Kurva del V,

KUNGENS KURVA DEL VI

Tillhör kommunfullmäktiges beslut
1975-06-16, § 163 betygar:
Jan Nilsson
Jan Nilsson
sekreterare

inom kommundelarna Masmo och Segeltorp
i Huddinge kommun,
upprättat i mars 1975 av
Huddinge Stadsbyggnadskontor

Jan-Henrik Hedlund

Jan-Henrik Hedlund
Stadsbyggnadsdirektör

Utöver Huddinge Stadsbyggnadskontor
har följande medverkat i planarbetet:

ELLT arkitektkontor ab

arkitekter SAR Gunnar Landberg
och Gunnar Berg

Sven Tyrén AB

ingenjörer Bengt Johansson
och Roland Byström
samt landskapsarkitekt Roland Palm

Kjessler & Mannerstråle AB

civilingenjörer Walter Brandberg
och Hans Söderlund

Till planförslaget hör:

Stadsplanekarta skala 1:2000
Illustrationsplan skala 1:2000
Beskrivning
Bestämmelser
Bilaga 1: Byggnadsgeologiska förutsättningar
Bilaga 2: Centrala parkrummet
Bilaga 3: Trafikteknisk dimensionering
Bilaga 4: Ledningsförsörjning

4.5

Gång- och cykeltrafik

Områdets gång- och cykeltrafiksystem som är separerat från biltrafiken, är uppbyggt på flera genomgående stråk. Tre stråk går i nord-sydlig riktning. Det mellersta av detta går från Skärholmens centrum via befintliga gångportar under Södertäljevägen till den centrala buss- och gångvägen över parkrummet och vidare genom arbetsområdet ut i friluftsområdet kring Gömmaren.

Det östliga stråket går utmed Smistavägen upp mot Skärholmens centrum.

Det västliga gångstråket ansluter i norr till befintliga gångvägar i Skärholmen och drages via bro över Södertäljevägen genom arbetsområdet och vidare ut i friluftsområdet. Av de öst-västliga stråken går ett utmed Ävägen. Utmed Södertäljevägen västerifrån kommer ett stråk, som delar sig i två, varav det ena fortsätter utmed centrala parkrummets södra sida utanför skogsbrynen med en diagonalväg över dalgången och anslutning till Segeltorp söder Hagvägen, och det andra ansluter till Gamla Södertäljevägen via Ekgårdsvägen. Smistavägen föreslås med brokonstruktion över vattenledning och parkstråk. Planskildheterna för gångtrafiken motiveras i vissa lägen även av busshållplatser.

4.6

Kollektivtrafik

Planområdet förutsättes kollektivtrafikförsörjas med bussar, dels från tunnelbanestationerna Skärholmen och Fruängen dels från Huddinge station. Från Ekgårdsvägen föreslås en buss- och gånggata tvärs det centrala parkrummet till det södra bebyggelseområdet, där anslutning ges till Ävägen via matargatan. I planen har illustrerats en uppställnings- och vändplats för bussar, där buss- och gånggatan möter matargatan. I övrigt har vissa hållplatslägen illustrerats i planen, företrädesvis i anslutning till gångportar.

4.7

Parkering

Behovet av biluppställningsplatser förutsättes vid full utbyggnad av anläggningarna i huvudsak tillgodosett genom byggande av parkeringsdäck. Utrymme för parkering har bedömts enligt gällande parkeringsnormer. Parkeringsbehovet kommer att beaktas vid byggnadslovsprövningen.

5. Bebyggelse m m

Planområdet delas i två delar av det centrala parkrummet.

5.1 Kvarteren Kurvan och Radien

I kvarteren Kurvan och Radien anpassas förslaget till befintliga anläggningar.

Som tidigare nämnts under Biltrafiksystem har det bedömts vara en stor fördel att för trafikförsörjningen av dessa kvarter kunna behålla Ekgårdsvägen med anslutning till Smistavägen. Fyrvägskorsningen Ekgårdsvägen-Smistavägen signalregleras. Ekgårdsvägen avslutas med en vändplats i anslutning till Metros område.

Trafikförsörjning av kv Kurvans södra del sker med en matargata från Smistavägen utmed kvarterets södergräns.

Ett område med anknytning till södra matargatan avses att tillföras IKEA, varvid dels IKEA:s parkering kan utökas, dels utfart från IKEA:s område kan ske söderut vid trafiktoppar.

Kvarteren kan nås med ett från biltrafiken separerat gång- och cykeltrafiksystem. Vid Smistavägen och Gamla Södertäljevägen-Ekgårdsvägen redovisas en gångbro.

På kullen i kv Kurvans sydöstra del föreslås en byggnadsrätt om 26.000 m² vy, för kontors- och handelsändamål, där stadsplanebestämmelserna medger en relativt fri utformning av bebyggelsen.

5.2 Södra delen av planområdet

Den södra delen av planområdet består av sex kvarter, varav fyra för kontors- och industriändamål, ett för kontors-, lager- och industriändamål samt ett som jämte det senare även innehåller ett mindre område för handels- och lagerändamål.

Stadsplanebestämmelserna medger för alla dessa kvarter en relativt fri utformning av bebyggelsen, vilket motiveras av behovet att kunna anpassa bebyggelsen till de topografiska förutsättningarna och verksamheterna som skall bedrivas.

Det största av kvarteren är avsett för Telefon AB LM Ericssons planerade anläggning. Det ligger omedelbart öster om buss- och gånggatan genom centrala parkrummet mellan det sistnämnda och Ävägen. Kvarteret har anslutning till Ävägen via två

matargator, en väster och en öster om kvarteret. Matargatan väster om LM:s kvarter ansluter till buss- och gångvägen från Ekgårdsvägen. Vid anslutningen är illustrerad en vänd- och uppställningsplats för bussar. Mataragatan fortsätter sedan parallellt med Ävägen åt väster för att vid Huddinge Elverks transformatorstation svänga av mot söder och ansluta till Ävägen.

I anslutning till buss- och gånggatan och norr om matargatan är föreslaget ett mindre kvarter med en smärre byggnadsrätt för kontors-, industri- och lagerändamål och närmast busshållplatsen ett område avsett för handels- och lagerändamål. Detta område skall inrymma den begränsade närservice som kan tänkas etablera sig här i södra området, t ex livsmedelshall, bank, post och tobaks- och tidningskiosk.

På det kuperade området mellan matargatan och Ävägen har ett kvarter för kontors- och industriändamål föreslagits. De två västra kvarteren är även de avsedda för kontors- och industriändamål. För dessa tre kvarter har restriktioner införts beträffande minsta areal för tomt. Valen av en minsta tomtstorlek har föregåtts av studier över hur respektive kvarter kan bebyggas på ett ändamålsenligt sätt med hänsyn till tillfarter, parkering, terräng etc.

Den södra delen av planområdet ansluter till de två gång- och cykelvägar, vilka förbinder området dels med Gömmarens friluftsområde, dels med Skärholmen via gångbro över Södertäljevägen, dels med kv Kurvan och Radien och i anslutning till dessa via gångportar under Södertäljevägen med Skärholmens centrum. Utmed norra kvartersgränserna och utanför skogsbrynen ansluter området till huvudgångstråket i centrala parkrummet, i söder till gång- och cykelstråket utmed Ävägen.

6. Tekniska anläggningar

Genom centrala parkrummet går två av Stockholms Vattenverks huvudvattenledningar. Dessa kan ligga kvar i nuvarande läge, varvid endast vissa delar behöver förstärkas.

Inom planområdet reserveras utrymme för framtida huvudvattenledning i alternativa sträckningar. För spillvatten-, vatte-, dagvatten- och fjärrvärmeledningar finns erforderliga utrymmen

i allmän platsmark respektive trafikområde. Därjämte har områden för allmänna underjordiska ledningar utlagts inom kv Kurvan.

Se vidare bilaga nr 4 "Ledningsförsörjning" samt bilaga nr 2 "Centrala parkrummet" betr regnvattensystemet.

7. Upphävande

Gällande plan föreslås upphävd för tre områden som angivits på plankartan.

Två områden söder respektive öster om planområdet ingår enligt gällande plan i specialområde för trafikändamål. Denna markanvändning är ej längre motiverad och områdena avses behandlas i kommande planarbete.

För undanröjande av planhinder vid en eventuell breddning av vägområdet för E4 föreslås upphävande även för ett område utmed motorvägen. Denna mark ingår enligt gällande plan i park.

8. Samråd

Vid planförslagets upprättande har samråd hållits med Länsstyrelsens planenhet, Regionalplanekontoret, Vägförvaltningen, AB Stor-Stockholms lokaltrafik och berörda kommunala myndigheter.

För ett flertal fastigheter inom planområdet har expropriationstillstånd erhållits och ägarna till övriga har kontinuerligt informerats.

Föreslagen planändring har bedömts beröra fastigheter utanför planområdet endast i ringa mån. Berörda fastighetsägare intill Gamla Södertäljevägen och Smistavägen har dock skriftligen informerats om planarbetet och lämnats tillfälle att framföra synpunkter.

9. Övrigt

Stadsplaneförslaget har upprättats på grundkarta i skala 1:2000 framställd av Huddinge Stadsingenjörskontor.

Till stadsplaneförslaget hör även planbestämmelser avsedda att fastställas och illustrationsplan i skala 1:2000.

Till denna beskrivning hör fyra bilagor:

Bilaga 1: Byggnadsgeologiska förutsättning.

Bilaga 2: Centrala parkrummet.

Bilaga 3: Trafikteknisk dimensionering.

Bilaga 4: Ledningsförsörjning.

Huddinge i mars 1975

HUDDINGE STADSBYGGNADSKONTOR

Jan-Henrik Hedlund

Jan-Henrik Hedlund

BESKRIVNING

tillhörande förslag till
ändring, utvidgning och upphävande
av stadsplanen för
Kungens Kurva del V,

KUNGENS KURVA DEL VI

inom kommundelarna Masmo och Segeltorp
i Huddinge Kommun.

1. Planområdet

Planen omfattar ett cirka en km till en halv km brett område söder om Södertäljevägen, med en längd av två km i västlig riktning från trafikplatsen Kungens Kurva.

2. Befintliga förhållanden2.1 Bebyggelse

Inom områdets östra del ligger Esso Motorhotell, IKEAs möbelvaruhus och Metros lager. Därutöver finns i den östra delen ett tiotal mindre hus. I områdets mellersta del ligger en betongstation och i den västra delen finns affärsverksamhet med anslutning till bilhandeln, Huddinge elverks transformatorstation och ett mindre antal fastigheter med mindre värdefull bebyggelse. Här ligger också den enda kulturhistoriskt intressanta byggnaden, torpet Månskar. Därutöver finns i den västra delen - delvis inom planområdet - en stenkrossanläggning och ett asfaltverk.

2.2 Markförhållanden

Terrängen inom stadsplaneområdet är varierande mellan lerfyllda dalgångar och bergspartier. Centrala delen av planområdet genomskärs av en stor lerfylld dalgång i NV-SO-lig riktning. Denna sammanhänger med tvenne mindre dalgångar åt öster. Marknivån inom lerdalgångarna är mestadels +26,5 - +27,0. Den centrala dalgången avgränsas i söder av bergsterräng med högsta höjder av ca +55 och med ibland branta lutningar. I västra delen av området finns en avgränsad lerfylld dalgång med marknivån ca +36. Lerdjupen i dalgångarna är ofta mellan 5 och 15 m. Största upp-

mätta lermäktigheter är i den centrala dalgången SO om Metro (ca 22 m) samt i lerområdet öster om IKEA (ca 18 m).

Leran underlagras oftast av siltjordar och morän. Den grövre friktionsjorden under leran har i vissa partier stor mäktighet. Leran har i den centrala dalgångens låglänta delar mycket lös konsistens. Inom de låglänta delarna saknar leran även markerad torrskorpebildning. Inom lerdalgången i västra delen av området är leran fastare och har även 1-2 meters torrskorpebildning.

Organiska ytjordar (torv, dy, gyttja) förekommer med mäktigheter av mer än 0,5 m främst inom två områden, dels i den centrala lerdalgången SO om Metro (max ca 2,5 meters mäktighet) och dels i lerområdet öster om IKEA (max ca 1,5 meters mäktighet). Inom bergspartierna i söder förekommer lokalt sänken med kärrbildning. Berggrunden består av gnejs och gnejsgranit. I anslutning till bergklackarna inom de högre belägna områdena i söder finns morän i dagen. Moränen är ofta mjälilig eller moig. På de lägre nivåerna i bergsterrängen förekommer lerjord med i huvudsak genomgående torrskorpa.

För de marktekniska förhållandena lämnas en redovisning i bilaga nr 1 "Byggnadsgeologiska förutsättningar".

2.3 Ledningar m m

Områdets östra del korsas av Stockholms Vattenverks huvudvattenledningar 2 x Ø 1000 mm. Inom kv Radien och Kurvan finns vatten-, spillvatten- och dagvattenledningar utbyggda.

2.4 Vägar

Inom området finns en större väg, Ekgårdsvägen, som mellan kv Radien och Kurvan är utbyggd i gatustandard och ansluten till Gamla Södertäljevägen.

2.5 Gällande planer

För större delen av planområdet gäller stadsplanen Kungens Kurva del V. Planförslaget berör följande planer:

26-B	Vårby 1:1 m fl avstyckningsplan	Godkänd	1931-04-30
1-C	Smista och Juringe gårdar byggnadsplan	Fastställd	1927-09-02
1C-0	Smista och Juringe bestämmelseändring	"	1934-10-195
1C-6	Kungens Kurva del III stadsplan	"	1966-11-14
1C-14	Kv Radien stadsplan	"	1972-05-16
1C-16	Kungens Kurva del V stadsplan	"	1973-06-29

3. Översiktliga planer

3.1 Regionplan

Förslag 1973 till regionplan för Stockholmstrakten (R 73) fastställdes 1974. Planen anger att nu aktuellt område avses användas för arbetsändamål. Arbetsområdet begränsas i öster av en regional tvärled som på plankartan har i princip samma läge som diskuterade Kungshattsleden enligt preliminär arbetsplan. Jämfört med regionplaneförslaget 1970 (R 70) visar den fastställda planen en markant minskning av såväl bostadsbyggande som arbetsplatsetablering. R 73 innehåller exempelvis inte den tyngre bostadsbebyggelsen i Kolartorp-Lövdalen som visades i R 70.

I textdelen till R 73 anges att möjligheten skall hållas öppen för bl a en utbyggnad av Kungshattsleden och en förlängning av tunnelbanan från Fruängen.

3.2 Generalplan

Arbete pågår med färdigställande av en fysisk generalplan för hela Huddinge Kommun. Utställningsklart förslag beräknas föreligga under april 1975.

Markanvändningen inom nu aktuellt område följer i allt väsentligt fastställd regionplan.

Genom att bebyggelsen i Kolartorp-Lövdalen utgått ur regionplanen minskar sannolikheten för en förlängning av tunnelbanan, vidare bortfaller det starkaste motivet för den i tidigare planutredningar visade utbyggnaden av sekundärleden fram till Häradsvägen.

3.3 Alternativ_områdesplan

Stadsbyggnadskontoret framlade på Byggnadsnämndens uppdrag i juni 1974 förslag till "Alternativ områdesplan för Kungens Kurva", dagtecknat samma månad.

Förutom givna direktiv - att särskilt beakta planekonomin - har de ändrade regionala förutsättningarna och tidigare önskemål om en starkare inriktning mot trafikplatsen vid Lindvreten varit avgörande för utformningen av alternativplanen.

Ävägen har inriktats mot Lindvreten och utgör med undantag för ett mindre område i väster en definitiv gräns mellan bebyggelsen och friområdet kring Gömmaren. Markutnyttjandet begränsas så att planskildheter inte erfordras i sekundärledsnätet. Härigenom bortfaller behovet av de vägreservat för en eventuell framtida utbyggnad som ingår i gällande plan. Bebyggelsen föreslås grupperad kring ett större centralt parkrum, lerdalgångarna med värdefulla vegetationspartier.

Kungshattsleden har under generalplanearbetet i avsnittet genom Segeltorp studerats i ett västligare läge än det som visas i preliminär arbetsplan. Leden skulle då ligga i skärning på västra sidan av markerade höjdparter. Detta läge skulle ge ökade möjligheter till en naturlig dämpning av bullerutbredningen mot bostadsbebyggelsen i Segeltorp.

"Alternativ dispositionsplan" visar med hänsyn till trafiksystem, markförhållanden och befintlig bebyggelse arbetsplatser även öster om Smistavägen. Avgränsning och utformning av detta område är beroende av bl a slutligt ställningstagande till Kungshattsleden och kommande detaljplanearbete.

Ett genomförande av "Alternativ områdesplan" och föreliggande förslag till planändring innebär i intet avseende restriktioner för en utbyggnad av Kungshattsleden.

4. Planförslaget

4.1 Allmänt

Målsättning för arbetet med planförslaget har varit att finna en ur anläggningskostnadssynpunkt minimerad uppläggning samtidigt som lösningen skall ha förutsättningar att ge de människor som kommer att arbeta här en god yttre miljö. Denna utgångspunkt har lett till att vägar och bebyggelse i görligaste mån anpassas till terrängen. Lerdalgången med sina skogsbyn är en stor tillgång. Genom att spara den från bebyggelse kan den bidra till att ge arbetsområdet en egen karaktär. Bebyggelsen förläggs innanför skogsbrynen på den fastare marken. Byggnader och byggnadsenkla kan ges varierande mått och utförande.

Planens bärande idé ur arkitektonisk synpunkt är bevarandet av den centrala dalgången i ordningställd som ett sammanhållande parkrum i arbetsområdet. Parkrummet med bevarade lövträdsdominerade skogsbyn ger en välbehövlig kontrast till de högt exploaterade bebyggelseområdena med deras stora hus, samtidigt som en välgörande distans skapas till den stora motorvägen. Parken kan bli en attraktiv förbindelselänk mellan de tätt befolkade områdena nordväst om E4-an och de större friområdena sydost om planområdet. Området delas upp i flera bebyggelseområden, som vart och ett planeras efter sina förutsättningar och som hålles samman kring det centrala parkrummet.

Om man även inom tomtmark strävar efter att så långt möjligt bibehålla och komplettera värdefulla vegetationsbestånd skulle slutresultatet kunna bli en väl sammanhållen och vänlig miljö.

4.2 Planområdets avgränsning

En strävan vid arbetet med planförslaget har varit att söka begränsa arbetsområdets utbredning och så långt möjligt skapa naturliga gränser mot såväl villabebyggelsen i Segeltorp som grönområdet kring sjön Gömmaren.

Planområdet avgränsas i norr av väg E4, i öster av Smistavägen och Gamla Södertäljevägens ändrade anslutning till Ekgårdsvägen, i söder av Ävägen och i väster av Skärholmsvägens förlängning söder om Lindvretens trafikplats.

Planförslaget möjliggör ett byggande av 330.000 m² våningsyta (exkl Esso, IKEA och Metro) eller ca 9.000 sysselsatta.

Planförslaget inrymmer inte de arbetsområden öster om Smistavägen och söder om Ävägen som visas i den alternativa dispositionsplanen och illustrationsplanen. Dessa områden avses behandlas i senare planförslag, och fullt utbyggt beräknas arbetsområdet rymma ca 13.000 sysselsatta.

4.3

Planområdets disposition

Planutförningen har anpassats till områdets naturliga förutsättningar. Härigenom har följande uppnåtts:

- Utbyggnaden av området kan ske i naturliga etapper, där varje delområde i sig kan bebyggas oberoende av andra delområden.
- Lerdalgången kan bevaras som ett centralt parkrum och den befintliga huvudvattenledningen kan därigenom ligga kvar.
- Kostnaderna för gator och ledningar minimeras.

Innanför sekundärlederna Smistavägen-Ävägen ligger två bebyggelseområden på ömse sidor om det centrala parkrummet. Det ena är kvarteren Kurvan och Radien, dvs IKEA-Metro-Esso-området, det andra är området mellan Ävägen och det centrala parkrummet. Exploateringsgraden är hög i dessa centrala områden närmast dalgången-parkrummet. Högsta tillåtna byggnadshöjder är samordnade inom respektive område och avpassade så att bebyggelsen skall kunna anpassas efter de topografiska förutsättningarna och respektive verksamhets krav.

De nya vägarna har förlagts så att de följer befintliga nivåförhållanden i terrängen. Gång- och cykelstråken har planskilda korsningar med sekundär- och primärvägnätet.

Tvärs parkrummet går en buss- och gångväg. Där denna väg möter matargatan i bebyggelseområdet söder om parkrummet har utformats ett torg, med bussvändslinga. I anslutning till torget finns plats för gemensam service av typ bank, post, frisör, livsmedelsbutik m m.

Den centrala dalgångens befintliga markvegetation bör i största utsträckning behållas och genom enkla skötselåtgärder fås i bättre hävd.

Skogsbrynen mot dalgången är viktiga inslag i landskapsbilden. De bör därför bevaras och föreslås bli kompletterade med nyplanteringar där tidigare verksamhet tagit bort dem, vilket framgår av illustrationsplanen.

Den karaktär på parkrummet som eftersträvas är en väl hävdad del av ett sörmländskt landskap, en agrar prägel av slätter eller betesmark.

I anslutning till friluftsområdet kring Gömmaren redovisas i illustrationsplanen en motionsgård.

Se vidare bilaga nr 2 "Centrala parkrummet".

4.4

Biltrafiksystem

En målsättning vid utarbetande av planförslaget har varit att med hänsynstagande till önskemålet optimal exploateringsökonomi begränsa arbetsområdets totala våningsyta och därmed också trafikstringen, så att reservat för eventuella framtida planskilda trafikplatser i sekundärledsnätet ej skall behöva tillgripas.

Arbetsområdet rymmer i maximal och slutlig utbyggnad ca 13.000 sysselsatta, planförslaget ca 9.000 sysselsatta. Stommen i arbetsområdets trafikförsörjning utgöres av sekundärlederna Ävägen och Smistavägen. Ävägen har i alternativplanen enligt tidigare önskemål från Vägförvaltningen givits en inriktning mot Lindvretens trafikplats. För planområdet föreslås tre anslutningar till Ävägen och två till Smistavägen. Det har bedömts vara en fördel att för trafikförsörjningen av kv Kurvan och Radien kunna behålla Ekgårdsvägen med anslutning till Smistavägen. För att möjliggöra detta

föreslås Gamla Södertäljevägens anslutning till Smistavägen flyttad till ett läge mitt för Ekgårdsvägen. Fyrvägskorsningen förutsättes bli signalreglerad. Avfartsrampen från Södertäljevägen till Smistavägen måste därvid flyttas till ett läge norr om rampslingan mot Skärholmen för att erforderlig vävsträcka skall kunna erhållas. För Gamla Södertäljevägen förutsättes en upprustning med sikte på tomtutsläppsfrihet och separerad gång- och cykeltrafik.

Arbetsområdets tyngdpunkt har jämfört med gällande plan förskjutits västerut. Tyngdpunktsförskjutningen motiveras av att Lindvretens trafikplats därigenom lättare attraherar trafik till och från arbetsområdet och att Kungens Kurva trafikplats ej överbelastas.

Se vidare bilaga nr 3 "Trafikteknisk dimensionering." Sekundärlederna Ävägen och Smistavägen föreslås liksom i gällande plan ingå i trafikområde. Vid anslutningen till Gamla Södertäljevägens nya sträckning förutsättes befintliga vägar bibehålla oförändrade höjdlägen.

Det har visat sig svårt att exakt bestämma läge för erforderliga gångförbindelser inom Ta-område. I samband med arbetsplanens upprättande kommer därför att tillses att gångförbindelser kommer till stånd i den omfattning som anges på plankartan och illustrationsplanen och i huvudsak i de lägen som redovisas på dessa.

Smistavägen kommer i intet fall närmare befintligt bostadsbebyggelse än i gällande plan. Från Per Hiertas väg och mot söder blir avståndet större. Vägsystemet i gällande plan - Kungens Kurva del V - inrymmer reservat för planskildheter och kan därför avveckla betydligt större trafikmängder än det som föreslås i föreliggande ändringsförslag. Om befintlig bostadsbebyggelse vid Clement Skrivares väg skulle bestå när större delen av planområdet tagits i anspråk och Ävägen byggs ut till centrala Huddinge, förutsättes dock - liksom i gällande plan - bullerskyddsåtgärder mellan Clement Skrivares väg och Smistavägen på vissa sträckor där den senare inte går i skärning. För undanröjande av planhinder vid en ev breddning av vägområdet för E4 föreslås upphävande av gällande plan för ett mindre område utmed motorvägen.