

## PLANBESTÄMMELSER

Följande gäller inom områden med nedanstående beteckningar. Där beteckning saknas gäller bestämmelsen inom hela planområdet. Endast angiven användning och utformning är tillåten.

### GRÄNSER

- Detaljplanegräns ritad 3 meter utanför planområdets gräns.
- Användningsgräns
- Utgående användningsgräns

### ANVÄNDNING AV MARK

Allmänna platser

- |           |                                   |
|-----------|-----------------------------------|
| GENOMFART | Genomfartstrafik                  |
| HUVUDGATA | Huvudgata med gång- och cykeltväg |
| GATA      | Gata med gång- och cykeltväg      |
| NATUR     | Naturområde                       |

### DAGVATTEN

Dagvatten ska så långt som möjligt fördröjas, renas och infiltreras inom planområdet.

### ILLUSTRATIONER

- |                    |                                  |
|--------------------|----------------------------------|
| <i>Bullerskydd</i> | Illustrationstext                |
|                    | Illustrationelinje, bullerskydd  |
|                    | Illustrationelinje, väg och gata |
|                    | Illustrationelinje, vägport      |

### ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

Genomförandetiden slutar 5 år efter det att planen vunnit laga kraft.

Till planen hör:  
planbeskrivning  
genomförandebeskrivning

### KARTANS BETECKNINGAR

- Kommungräns
- Fastighetsgräns
- Traktgräns
- Servitutsgräns
- Byggnader, takens begränsningslinjer redovisade
- Staket
- Häck
- Stödmur
- Stänt
- Väg
- Gångstig
- Nivåkurvor
- Ledningsrätt

Koordinatsystem: ST74 i plan och  
Stockholms stads (RH00) i höjd  
Mätclass III

Upprättad av stadsmättningsavdelningen i Stockholm stad 2009-11-02

Christina Haak, lantmätare  
Stockholms stad

Viktor Fridh, lantmätare  
Nacka kommun

20 0 20 40 60 80 100 200 m  
Skala 1:2000 Originalformat A2



Detaljplan för  
del av fastigheten Skrubba 1:1 i Stockholms stad  
och  
del av fastigheten Erstavik 6:1 i Nacka kommun  
(Trafikplats Skrubba-Lindalen och del av Ältabergsvägen)

November 2009

Planavdelningen  
Peter Jacobsson  
Planchef  
Stockholms stad

Planenheten  
Andreas Totschnig  
Planchef  
Nacka kommun

Antagen SBN.....  
Laga kraft.....  
Stockholms stad

KFKS 2006/622 214  
Projnr 9622  
Tillstyrkt av MSN...2010-03-31.§.101.....  
Antagen av KF.....2010-05-24.§.101.....  
Laga kraft.....2010-06-23.....  
Nacka kommun

DP-2006-03490-54

DP 487



STADSBYGGNADS  
KONTORET

Planavdelningen  
Torbjörn Johansson  
Tfn 08-508 27 352

PLANBESKRIVNING

2009-11-02

1 (8)

Dp 2006-03490-54  
Normalt förfarande



Planenheten  
Johan Håkansson  
Tfn 08-718 94 94  
johan.hakansson@nacka.se

Dnr KFKS 2006/622 214  
Projekt 9622

Detaljplan för  
**del av fastigheten Skrubba 1:1 i stadsdelen Skrubba i Stockholm stad och  
del av fastigheten Erstavik 6:1 i Älta i Nacka kommun  
(Trafikplats Skrubba-Lindalen och del av Ältabergsvägen)  
Dp 2006-03490-54, KFKS 2006/622 214**

## HANDLINGAR

Detaljplanen består av:

- Detaljplanekarta med bestämmelser

Till planen hör:

- Denna planbeskrivning
- Genomförandebeskrivning
- Fastighetsförteckning

## PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra utbyggnad av en ny trafikplats i anslutning till vägporten under Tyresövägen mellan Töresjövägen och Ältabergsvägen, och på så sätt skapa förutsättning för utveckling av områden i Nacka, Stockholm och Tyresö kommun. Trafikplatsen kommer att avlasta befintliga och framtida bostadsområden både i Nacka och Tyresö kommun från störande genomfartstrafik och skapa förutsättningar för närområdet att utvecklas. Planen möjliggör också sänkning av befintlig vägport till tillräcklig höjd för tunga transporter. Längs Töresjövägen och Ältabergsvägen anläggs också en gång- och cykelväg, som en del av det regionala gång- och cykelstråket.

Nacka, Stockholm och Tyresö kommun driver ett samarbetsprojekt för att arbeta fram en gemensam strategi för området Lindalen-Älta-Skrubba. En av de viktigaste frågorna är att skapa ett nytt huvudvägnät för Skrubbaområdet, där den aktuella trafikplatsen har stor betydelse. Kommunerna har bland annat enats om att flytta den planerade men ej byggda trafikplatsen vid Grustagsvägens vägport under Tyresövägen vid Lindalen till ett västligare läge vid Skrubba, för att få bättre anslutning till den kommande bebyggelsen i Södra Hedvigslund och verksamhetsområdena i Skrubba och Ältadalen. Parallellt med detaljplanearbetet tar Vägverket fram en arbetsplan för en ny trafikplats i anslutning till vägporten under Tyresövägen vid Skrubba.

Det ursprungliga planområdet för Ältbergsvägen, som det är angivet i respektive kommuners start-PM, sträckte sig fram till Älta trafikplats. Området hanteras nu i två separata detaljplaner så att denna detaljplan för trafikplatsen Skrubba-Lindalen hanteras parallellt med Vägvekets arbetsplan. I nästa planetapp är avsikten att planlägga gång- och cykelvägen fram till Älta trafikplats, bekräfta befintlig infartsparkering samt att pröva viss verksamhet.

Detaljplanen hanteras med normalt förfarande utan program, då den har stöd i kommunernas översiktsplaner.

## PLANDATA

### Läge och areal

Planområdet omfattar den blivande trafikplatsen Skrubba-Lindalen, vid vägporten under Tyresövägen mellan Töresjövägen och Ältbergsvägen. Den del av planområdet som inte upptas av befintliga bilvägar utgörs till största delen av bullerstörd och relativt outnyttjad naturmark. Norr om Tyresövägen gränsar planområdet till bostadsområdet Södra Hedvigslund och till naturmark vid Ältaberget i öster. Söder om Tyresövägen gränsar området till en nerlagd tipp och till naturmark i Skrubba.

Planområdet omfattar cirka 9,2 ha och ligger i till största delen i Nacka kommun och med en mindre del i Stockholms stad.

### Markägoförhållanden

Planområdet berör delar av fastigheterna Erstavik 6:1 och Skrubba 1:1 som båda ägs av Stockholms Stad.



Översiktskarta, planområdets läge

**INTRESSEN ENLIGT KAP. 12 PBL****Riksintressen enligt 3 och 4 kap Miljöbalken**

Planområdet berörs inte att något riksintresse.

**Mellankommunala intressen**

Planförslaget är av mellankommunalt intresse. Arbetet med att planera för trafikplatsen sker i samarbete mellan Stockholms stad, Nacka kommun och Tyresö kommun.

**Miljökvalitetsnorm enligt 5 kap Miljöbalken**

Planförslaget innebär inte att någon nu gällande miljökvalitetsnorm överskrids.

**Hälsa och Säkerhet**

Planförslaget bedöms inte medföra någon försämring vad avser hälsa och säkerhet inom eller i anslutning till området.

**BEHOVSBEDÖMNING**

Inför att förslag till detaljplan upprättas ska en bedömning göras om planen kommer att medföra betydande miljöpåverkan. Behovsbedömningen sker utifrån bedömningskriterierna i Bilaga 4 till förordningen om MKB 1998:905. Mot denna bakgrund ska det för varje detaljplan som tas fram och bedömas om planens genomförande kan medföra betydande miljöpåverkan eller inte. Konsekvenser av förslaget redovisas dels i MKB för arbetsplan och sammanfattas i denna planbeskrivning. Detta ersätter sedvanlig Miljöredovisning i Nacka kommun.

Länsstyrelsen beslutade inför Vägverkets arbetsplan 2007-03-16 att utbyggnaden av en trafikplats enligt redovisad förstudie inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Kommunerna gör bedömningen att en miljöbedömning enligt miljöbalken inte behöver upprättas. En Miljökonsekvensbeskrivning till arbetsplanen för trafikplats Skrubba-Lindalen, väg 229 har tagits fram av Vägverket i januari 2009. MKB:n godkändes av Länsstyrelsen i april 2009.

**GÄLLANDE PLANER OCH TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN****Översiktsplan**

I Nacka kommuns översiktsplan från 2002 är planområdets markanvändning betecknat som natur. I översiktsplanen finns en föreslagen trafikplats vid Tyresövägen söder om Älta, vilken dock ligger i ett läge öster om det här aktuella. Trafikplatsen redovisas i översiktsplanen med ramper i endast en riktning till skillnad från aktuellt förslag med fullständig trafikplats med ramper i båda riktningar. I översiktsplanen är området kring trafikplatsen markerat som utbyggnadsområde för bostäder/enbostadshus och verksamheter med låg täthet. I samband med att Ältadalen (f.d. Älta Grusgrop) planerades för verksamheter tillkom detaljplanen för Lindalens trafikplats som fastställdes 1972.

I Stockholms översiktsplan, ÖP 99, är området kring trafikplatsen markerat som natur och park. Söder om trafikplatsen finns ett utvecklingsområde för verksamheter.

Då planförslaget bedöms ha stöd i de mål och utgångspunkter som redovisas i översiktsplanerna behöver inte planprogram upprättas.

## Detaljplaner

Den del av planområdet som ligger inom Stockholms stad omfattas av generalplan Pl 5525 B fastställd 1964. I denna anvisas en anslutning söderifrån, från Skrubba, till Tyresövägen. En detaljplan, dp 2004-08728, har tagits fram för förlängningen av Skrubba Malmväg. Den vann laga kraft 2006-12-14.

En mindre del av planområdet som ligger inom Nacka kommun omfattas av del av detaljplanen för Älta Industriområde, S 226, från 1970. I norr gränsar området till Dp 421, för Södra Hedvigslund som vann laga kraft 2007-07-14.

Planområdet omfattas av Vägverkets förslag till arbetsplan för trafikplats Skrubba – Lindalen, som tas fram parallellt med denna detaljplan.

## FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

### Natur och rekreation

#### *Mark och vegetation*

Planområdet utgörs till största delen av befintliga vägar samt bullerstörd och relativt outnyttjad naturmark intill och mellan vägarna. Naturmarken är av begränsat naturvärde och huvudsakligen bevuxen med blandskog med öppnare partier närmast vägarna. Topografin i området är relativt flack i väster medan de östra delarna är mer kuperade, särskilt i anslutning till Ältaberg.

Med hänsyn till bostadsbebyggelsen i Södra Hedvigslund, norr om området, byggs en 2,5 -3 m hög bullervall/skärm på norra sidan av Tyresövägen från trafikplatsen och västerut. Vid trafikplatsens norra avfart anläggs också 2 m höga bullerskydd mot dalgången i norr. Då vägporten sänks för att få tillräcklig frihöjd blir slänterna mot Töresjövägen längre och högre än idag.

Större delen av markremsan mellan Tyresövägen och Ältabergsvägen, söder om trafikplatsen, har planbestämmelsen "Gata". Det medför att dagvattenmagasin, oljeavskiljare, bullervallar och bussregleringsplats kan anläggas i enlighet med planen. Området kommer dock att till stora delar vara grönt och bestå av naturmark. På bullervallen planteras slånbuskar och perenner.

Markområdet i anslutning till den nerlagda tippen, i hörnet vid Skrubba Malmväg och Töresjövägen, har också beteckningen gatumark för att möjliggöra anläggande av murar med mera då kraftigare skärningar krävs när vägarna sänks.

#### *Rekreation*

Planområdet är bullerstört och Tyresövägen är en barriär för friluftslivet. Vägporten används som passage mellan Älta och Skrubba. Ältabergsvägen ingår i Tyresöstråket, ett regionalt cykelstråk. Norr om planområdet finns flera populära stigar bland annat upp till Ältabergets topp, Nackas högsta punkt på 82 m ö h.

Trafikplatsens ramper skär av den planaste stigen till Ältaberget. En stig upp till Ältaberget kan troligen anläggas i samband med att bullerskydden vid avfartsrampen byggs. Fler passager, om än brantare, finns upp till berget längre österut. Dessa är reglerade i gällande detaljplaner.

### *Kulturmiljö*

Inom området finns en fornlämning i form av ett gränsmärke i gjutjärn ”Brännkyrka 173:1” som är placerat söder om Ältabergsvägen, cirka 100 m väster om vägporten. Gränsmärket berörs inte av de tillkommande bullerskydden.

### *Geotekniska förhållanden*

Marken är en del av isälvsavlagringen Stockholmsåsen och är ett viktigt infiltrationsområde. Enligt den byggnadsgeologiska kartan består marken av sten, grus och sand.

### *Förorenad mark*

Det finns inga kända markföroreningar inom planområdet. Det kan dock finnas förhöjda PAH-värden i asfalten. Planområdet gränsar i sydost till den nerlagda Skrubbatippen. Tippen innehåller tungmetaller och är numera täckt. För att förhindra att föroreningar läcker ut i åsen får inte täckningen skadas eller påverkas på annat sätt. Detta innebär att eventuella åtgärder och anläggningar måste hålla tillräckligt avstånd till staket och dike.

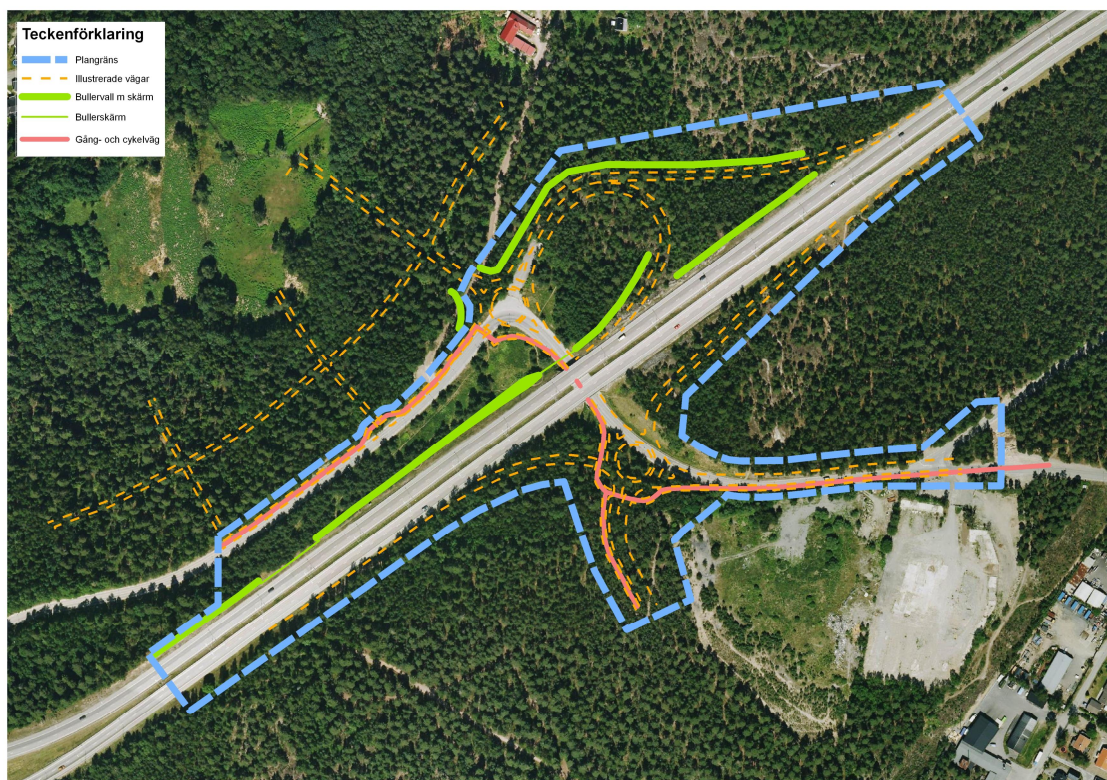
### *Grundvatten*

Trafikplatsen byggs över Stockholmsåsen, som är ett viktigt infiltrationsområde för grundvatten. Halterna av tungmetaller är förhöjda i åsen. Området ligger till största delen inom Ältasjöns tillrinningsområde. Den västra delen har tillrinning mot Drevviken.

### **Bebyggelse**

Planområdet är obebyggt. I norr gränsar planområdet till planerade bostadsområden i Södra Hedvigslund. Ingen ny bebyggelse planeras inom planområdet.

### **Vägar och trafik**



### *Vägutformning*

Tyresövägen är motorväg med skyltad hastighet 90 km/h förbi den planerade trafikplatsen. Ältabergsvägen och Töresjövägen är lokalvägar med en bredd på 9 m och ett körfält i varje riktning. Den skyltade hastigheten är 50 km/h. Porten för Ältabergsvägen och Töresjövägen har idag begränsad fri höjd om 3,5 m för trafik mot norr och 3,7 m för trafik mot söder.

I den nya trafikplatsen ansluts Ältabergsvägen och Töresjövägen mot Tyresövägen med av- och påfartsramper på respektive sida om motorvägen. Norr om befintlig vägport föreslås en cirkulationsplats med anslutningar mot Ältabergsvägen och mot Södra Hedvigslund. Söder om befintlig vägport föreslås en cirkulationsplats med anslutningar mot Skrubba Malmväg och Töresjövägen. Bullerskydd anläggs på norra sidan av såväl Tyresövägen som ramperna.

Den befintliga vägporten har idag begränsad höjd. Den fria höjden ökas till 4.7 meter, så att alla typer av fordon kan passera. Detta sker genom att vägen genom porten sänks. Överdelen av porten och Tyresövägen ligger därmed kvar i samma höjdläge som idag, medan den befintliga vägen genom vägporten sänks på ömse sidor av Tyresövägen.

I öster möjliggör planen att korsningen Grustagsvägen /Töresjövägen byggs om. Grustagsvägen kan bli huvudstråket till Tyresö genom att den östra delen av Töresjövägen böjs av norrut och ansluts vinkelrätt mot Grustagsvägen.

### *Gång- och cykelväg*

En separat gång- och cykelväg föreslås längs Ältabergsvägen, Töresjövägen och Skrubba Malmväg. Gc-vägen ingår i det regionala gc-vägnätet och ansluter till befintlig gc-väg mot Stockholm i korsningen av Ältavägen/Ältabergsvägen i norr. Gc- vägen kan anläggas inom vägområdet till en bredd av 4,3 meter på Ältabergsvägens norra sida. Den befintliga vägbanan minskas från nio till sju meter och vägrenen utnyttjas. Övergångsställe med mittrefug anläggs nära rondellen, där biltrafiken har låg hastighet. Gc-vägen fortsätter sedan österut längs Töresjövägens södra sida fram till och med korsningen mellan Töresjövägen och Grustagsvägen. Tunnelns bredd medger att gc-vägen kan göras 3,5 meter bred mellan rondellerna. Söderut går gc-vägen längs den kommande Skrubba Malmväg.

Den antagna detaljplanen för Södra Hedvigslund innehåller en återvinningsstation och en bussvändplan med anslutningar till Ältabergsvägens norra sida. Bussvändplanen är enligt SL inte aktuell, då bussar kommer att kunna vända vid det blivande torget i södra Hedvigslund. Plats för uppställning och tidreglering av bussar kan ordnas inom gatumarken söder om Ältabergsvägen

Återvinningsstationen med vändplan för hämtningsfordon kan flytta något norrut med anslutning till lokalgatan i stället. Ett cirka 10 meter brett naturmarksområde avskärmar mot kvartersmarken i norr.

Placering av gång- och cykelvägen längs södra sidan av Ältabergsvägen, i markremsan mot Tyresövägen, har studerats. Korsningen vid vägporten till Skrubba koloniområde får mycket dålig sikt i en sådan lösning. Längs Ältabergsvägens södra sida går också huvudvattenledningar till bland annat Tyresö. Det blir kostsamt att täcka ledningarna för att tåla tryck från tunga fordon, för till exempel snöröjning. En placering av gång- och cykelvägen norr om Ältabergsvägen kräver endast några mindre bergsskärningar väster om detta detaljplaneområde.

Det finns ett brett önskemål om att det regionala cykelstråket knyts samman. När Ältbergsvägen får separat gång- och cykelväg saknas bara sträckan fram till Flatenbadet för att de sydöstra delarna av regionen ska ha ett separat cykelstråk till Stockholms centrala delar.

#### *Trafikmängder*

Dagens trafikmängder på Tyresövägen uppskattas till ungefär 20 000 fordon per dygn. Ältbergsvägen och Töresjövägen har båda idag ungefär 2 300 fordon per dygn. På den befintliga Skrubba Malmväg är det ungefär 8 000 fordonsrörelser per dygn. Framtida och planerade bostads- och verksamhetsområden i närområdet medför att dessa trafikmängder kommer att öka, varför behovet av trafikplatsen är tydligt.

#### *Kollektivtrafik*

Ett stort antal busslinjer trafikerar Tyresövägen. Flera busslinjer går längs Ältbergsvägen och vidare genom vägporten till Tyresö.

#### **Störningar**

Tyresövägen utgör idag en kraftig bullerstörning i området då den ligger högt i landskapet och saknar bullerskydd. Den nya trafikplatsen med cirkulationsplatser och ramper medför att bullernivåerna ökar något. Detta motverkas av att bullerskydd i form av vall och skärm anläggs utmed rampernas norra sida mot Hedvigslund och längs med norra sidan av Tyresövägens hela sträckning inom planområdet. Det innebär att bullerstörningarna minskar i området norr om planområdet. Beräkningar för bullerskydden har gjorts i samband med arbetsplanen. Gestaltningen av bullerskydden är viktig då området ligger i ett tydligt ”skyltläge”. Gestaltningen kommer därför att studeras noga i fortsatt projektering.

#### **Teknisk försörjning**

##### *Dagvatten*

Dagvattenlösning för hela området ska hanteras i enlighet med Nackas och Stockholms dagvattenstrategier. Förorenat vatten från trafik ska genomgå en lämplig reningsbehandling med föregående sedimentering. Dagvattnet i området ska så långt möjligt fördröjas och infiltreras inom planområdet innan det bräddar till ytvattenrecipienter. Då andelen hårdgjord yta ökar inom planområdet och området nerströms tidvis har höga vattennivåer krävs att dagvattnet fördröjs inom planområdet innan det leds vidare. Ett magasin mellan Tyresövägen och Ältbergsvägen anläggs för detta. Ytan ovanpå magasinets kan användas för bussaruppställning. Trafikmängderna på tillkommande gator och GC-vägar är förhållandevis låga och kräver inte rening. Om dagvatten från den befintliga Tyresövägen leds till fördröjningsmagasinet krävs rening med oljeavskiljare innan vattnet når magasinet. Planen medger plats för en sådan lösning.

Dagvatten från planerad GC-väg avleds i dike med eventuell sandfyllning, där vattnet infiltreras innan det når befintliga ledningar.

#### **KONSEKVENSER FÖR MILJÖN**

##### *Natur och rekreation*

Den planerade trafikplatsen innebär ett begränsat markanspråk i skog runt Tyresövägen. Den naturliga miljön försvinner och landskapet kommer att få ett mer bebyggt uttryck. Föreslagna gc-vägar medför en viss förbättring för friluftslivet. Tillgängligheten till närliggande strövområden bedöms även fortsättningsvis vara god. Trafikplatsen medför



ett markanspråk norr om Skrubba Malm och i skogspartiet norr om Tyresövägen, som båda används för närrecreation.

*Mark och dagvatten*

Grundvattennivån upprätthålls och flödena av dagvatten nerströms dämpas genom fördröjningsmagasin inom planområdet. Om möjligheten att rena dagvattnet från Tyresövägen och tillkommande vägar utnyttjas, minskar föroreningarna i den närliggande miljön.

*Buller*

Bullerskydd byggs i anslutning till trafikplatsen för att säkerställa en god miljö för bostäderna i norr.

*Miljö kvalitetsnormer och luftkvalitet*

Beräkningar visar att den gällande miljö kvalitetsnormen för partiklar kommer att klaras vid den planerade trafikplatsen.

*Säkerhet*

Den planerade trafikplatsen medför en generell ökning av trafiksäkerheten och en omfördelning av tunga fordon.

Tyresövägen är primärled för farligt gods. Längs en sådan primärled bör det generellt finnas en bebyggelsefri zon, vilket är helt i linje med detaljplaneförslaget.

**Administrativa frågor**

Detaljplanen har en genomförandetid på 5 år från den dagen planen vinner laga kraft.

**MEDVERKANDE**

Planhandlingarna har utarbetats av WSP Stadsutveckling genom Anna Galli och Malin Lindqvist. Från Stockholms stad har Per Olof Jägbeck och Jan-Erik Hollander, Grontmij, medverkat. Från Nacka kommun har Johan Håkansson, Mahmood Mohammadi, Per Johnsson, Birgitta Held-Paulie, Elisabeth Rosell, Roger Wernboe, Viktor Fridh samt Ulrika Jameson, SWECO, medverkat.

Peter Jacobsson  
Planchef Stockholm

Andreas Totschnig  
Planchef Nacka