

7.5.1971

22G1-222-70

Länsassessor  
R Blomberg

Fastställelse av stadsplan  
(2 bilagor)

Länsstyrelsen fastställer med stöd av 26 § byggnadslagen ett av sammanläggningsdelegerade i Vallentuna nybildade kommun vid sammanträde 19.8.1970 antaget förslag till stadsplan för del av Vallentuna Centrum (Prästgården 1:48, 1:49, 1:63 m fl) delplan 1 i Vallentuna, sådant förslaget åskådliggjorts på en av arkitekterna Jörgen Auby och Torbjörn Landström 4.11.1969 upprättad och senast 7.4.1970 reviderad karta med därtill hörande beskrivning och stadsplanbestämmelser av den lydelse härvid fogade bilagor utvisar, dock att från fastställelse undantages ett med blå begränsningslinje angivet område.

Härjämte meddelar länsstyrelsen, med stöd av 36 § byggnadslagen förbud mot nybyggnad utan särskilt tillstånd inom det från fastställelse undantagna området. Förbudet skall gälla till dess kommunfullmäktige beslutat om antagande av nytt förslag till stadsplan för området, dock längst till 1.5.1973.

Klagan över detta beslut må föras hos Konungen genom besvär, vilka, av den klagande själv eller lagligen befullmäktigat ombud underskrivna, skall ha inkommit till civildepartementet inom tre veckor från denna dag.

Besvären kan insändas med posten i betalt brev.

På länsstyrelsens vägnar

Gösta Falk

Rune Blomberg

Bilageförteckning

Bil A  
Bil B

BD/*dw*

Bestyrkes på tjänstens vägnar

*Bojeit Damm*

LKK 3 H		
LÄNSSTYRELSEN STOCKHOLMS LÄN		
Plan- och byggnadssektionen		
23 SEP 1970		
22	G/	222/70

BESKRIVNING och BESTÄMMELSER

tillhörande förslaget till  
STADSPLAN för del av VALLENTUNA CENTRUM  
(Prästgården 1:48, 1:49, 1:63 m m) delstadsplan 1  
Vallentuna kommun, Stockholms län

upprättat av arkitekterna Jörgen Auby och Torbjörn Landström  
dagtecknat den 4 november 1969  
ändrat den 12 december 1969 och den 7 april 1970

## B E S K R I V N I N G

tillhörande förslaget till  
STADSPLAN för del av VALLENTUNA CENTRUM  
(Prästgården 1:48, 1:49, 1:63 m.m.) delstadsplan 1  
Vallentuna kommun, Stockholms län

upprättat av arkitekterna Jörgen Auby och Torbjörn Landström  
dagtecknat den 4 november 1969  
ändrat den 12 december 1969 och den 7 april 1970.

Planområdet är beläget i Vallentuna centrala del och omfattar bl a  
kommunalhuset och de gamla stationshusen.

För området gäller byggnadsplaner fastställda den 9 september 1950  
och 14 augusti 1952. Planområdet gränsar i norr mot två byggnads-  
planer fastställda den 20 mars 1963. Förbud mot nybyggnad jämlikt  
35 och 106 §§ byggnadslagen har förordnats genom resolution av  
Länsstyrelsen den 15 augusti 1969.

Avsikten med förevarande planförslag är i första hand att möjlig-  
göra uppförandet av ett affärs- och kontorshus inom området.



kommunalhuset och nuvarande stationsbyggnaderna. Byggnaden, som enligt förslaget skall uppföras i två våningar, avses att i bottenvåningen disponeras för post, bank, apotek samt diverse butiker, och i övervåningen för kontor, bl a för en del av den kommunala förvaltningen.

Förslaget grundar sig på de planstudier av ett större område av Vallentuna centrala del som för närvarande bedrivs av Auby. Två alternativa dispositionsplaneskisser av den 4 november 1969 har upprättats. Skisserna har förts så långt att de anses kunna ligga till grund för det aktuella planförslaget. Skisserna är överensstämmande i det avsnitt som detta planförslag omfattar.

I förutsättningarna för stadsplanen ingår bl a att järnvägen nedlägges under senare delen av 1970-talet, och att den allmänna vägen nr 885 efter denna tidpunkt erhåller ny sträckning längre österut på nuvarande järnvägsområdet. Lastningen till den föreslagna byggnaden, som avses ske från den allmänna vägen i en särskild indragen lastningsficka, innebär således endast en provisorisk lösning i avvaktan på den ändrade vägsträckningen. Den framtida lösningen i detta avseende, framgår av de nämnda dispositionsplaneskisserna. För förverkligandet av innehållet i dessa fordras ytterligare planändring, som kan genomföras först sedan koncessionen för järnvägen upphört.

Den föreslagna affärs- och kontorsbyggnaden har placerats på planen mellan kommunalhuset och allmänna vägen, varvid en viss ombyggnad av vägen i detta avsnitt erfordras. Placeringen av byggnaden medför att en klarare avgränsad platsbildning erhålls, med större fasthet och av en intimare karaktär.

Parkeringen avses att lösas för centrumbildningen i dess helhet i ett större sammanhang på sätt som framgår av dispositionsplanerna. I avvaktan på centrumbildningens fortsatta utbyggnad och på ovan nämnda vägomläggning har i planen förutsatts att parkering för den aktuella byggnaden provisoriskt anordnas inom området väster om kommunalhuset.

Föreliggande planförslag utgör första delen i en avsedd fortsatt planläggning med delstadsplaner så snart förutsättningar härför fö-

religger. Redan i detta planförslag avstänges Allévågen och Centralvågen mot allmänna vågen. Allévågens planfaststållda förbindelse med den nordgående gatan i 1963 års plan kommer att beröras först i kommande planetapp.

Samråd har under planarbetet skett med Statens Jårnvågar, Vågförvaltningen, Storstockholms Lokaltrafik och Lånsarkitekten.

Konsult i trafiktekniska frågor har varit ingenjårsfirman Orrje & Co genom ingenjåre Jan Rafstedt.

Planförslaget redovisas på stadsplanekarta med tillhörande bestämmelser. Till planförslaget fogas ovan nämnda dispositionsplaneskisser och två stadsplanestudier, som visar utformningen av Centrum, sedan de mest brådiskande byggprojekten kommit till stånd.

Grundkarta har uppråttats av Distriktslantmåtaren. Fastighetsredovisningen är aktuell i november 1969.

Stockholm den 4 november 1969

Byggnadsnåmnden har den 2 december (§570) beslutat att förslaget skall ändras så, att T-området utåkas till att omfatta också gatumarken, och att det tillåtna våningsantalet för det östra huset skall vara tre.

Avsikten med det ökade T-området är, att planen inte för mycket skall binda den kommande gatubyggnaden. Tre, principiellt olika, lösningar har diskuterats för gatan, men något förord för någon lösning har ånnu inte kunnat ges. Det har beslutats, att två av principlösningarna skall framlåggas tillsammans med förslaget, den ena i två varianter. Alla tre lösningarna anses kunna komma ifråga.

Att det östra huset blir tre våningar högt anses inte behåva försåmra stadsbilden, om åven de framtida husen på Torgets norra sida ges motsvarande höjd.

Stockholm den 12 december 1969

Efter utställning, som avslutades den 20 januari, har en genomarbetning med hänsyn till de inkomna anmärkningarna skett i enlighet med BNs direktiv. Denna har lett till några ändringar av förslaget, den viktigaste att planområdet har ökat i norr för att kunna inrymma en fullständig trafiklösning. Det huvudsakliga arbetet har bestått i förnyade samråd med SJ, Vägförvaltningen, KSL, Konsum och Kommunen samt jämsides fortlöpande arbete med detaljstudier. Det har framkommit, att redan den provisoriska utbyggnad, som är stadsplaneförslagets ändamål, måste rymma flera busslinjer än vad man tidigare antagit.

Av de nya studierna redovisas nu tre, kallade nr 5, 6 och 7. Dessutom följer illustration nr 4 ärendet. Den framkom redan under utställningstiden och utlämnades då till huvudintressenterna; den anses inte kunna komma ifråga, därför att den för dåligt tillgodoser bussarna.

Illustration 5 visar en lösning med hög vägstandard, så när som på att bussarna vid sina vändningar måste fara genom lastgatan. Infartsparkering och kiosker är här eftersatta; det har av Kommunen ansetts viktigt, att pressbyråkiosken ligger inom trafikknuten.

Illustration 6 och 7 visar lösningar, där centrumfunktionerna inom trafikområdet har kunnat lösas bättre. Omstigningen mellan alla olika fordonsslag sker inom ett litet område, vilket ger säkerhet och bekvämlighet. Pressbyråkiosk och välbelägna infartsparkeringar finns. Den svaga punkten i ill 7 är, att bussvändning för södergående buss sker via lastgatan; här har dock denna gata kunnat göras kort och ganska konfliktfri. Den svaga punkten i ill 6 är, att lastande fordon kan åka ut i körfilen på flera ställen ( gäller fordon som har annat lastande fordon framför sig ); eftersom lastande och lossande inte beräknas uppträda flera än 10 - 20 stycken per dag, så har denna nackdel bedömts såsom liten. Den genom anordningen erhållna fördelen är, att bussarna, som har bedömts såsom viktigare än lastbilarna, direkt kommer i rätt körfil efter vändningen och alltså gör en filbrytning mindre än i ill 5 och 7.

Illustrationerna visas i ett stadium, kallat a, som visar en avsedd utformning omedelbart efter förslagets fastställelse. Stadiet b visar

tillstånd, då utbyggnaden hunnit längre och även delstadsplanerna 2 och 3 ha fastställts. För ill 7 har även visats ett ännu senare stadium, då kommunhuset har utbyggt och då en del av dispositionsplaneskissernas målsättning har uppfyllts i västra delen. Utbyggnaden i detta stadium har inte visats för 5 och 6, eftersom avsikten är att alternativen skall vara olika endast i första utbyggnaden.

Ifråga om bussförsörjningen är tanken nu den, att man skall ha plats för tre busslinjer redan efter första utbyggnaden. Den ena avses att gå mellan det sekundära centret i Ekeby och Stockholm; sedan tunnelbanan nått Täby skall den gå mellan Ekeby och Täby. Utöver denna huvudlinje skall finnas två rena lokallinjer, som skall pendla över centrum. Därest tåget blir ett normalt pendeltåg under den tidsrymd det skall vara kvar, så skall de två lokallinjerna delas upp i fyra, som alla ha uppehåll i centrum samtidigt med tåget; detta ger en hög standard på kollektivtrafiken. Illustrationsplanerna 6 och 7 visar därför en utökning söderut, som skall möjliggöras genom delstadsplan 3; enligt ill 5 skall utökningen ske norrut. Som stöd för bedömning av troligt antal erforderliga busslinjer har upprättats en enkel skiss i skala 1:10 000, som följer förslaget.

För bilparkeringar har redovisning av behoven skett på så sätt, att på byggnaderna har angivits det uträknade behov, som byggnadens verksamheter skapar. Med hänsyn till möjligt dubbelutnyttjande, beroende på att toppbelastningen för boende inte sammanfaller i tiden med toppbelastningen för kunder och arbetande, så har räknats med 20 % reduktion för boende gentemot det teoretiska talet; det är troligt att denna räkning leder till att en säkerhetsmarginal erhålles. - För behovet av infartsparkering, för vilken inga normer finns, har gjorts en skattning med utgångspunkt från dagens situation. Nu finns 30 platser; dessa är endast undantagsvis upptagna helt. Om man räknar med, att befolkningen blir högst tredubblad och att benägenheten att bila till tåget inte ökar, trots de nytillkommandes mera perifera läge, utan tvärtom minskar något, därför att bussförsörjningen förbättras, så kan man tro, att 60 - 80 platser skall vara tillfyllest för detta ändamål. Även ill 5, som har minst antal platser, uppfyller detta krav genom att mark för parkering lämnats intill bilvårdsanläggningen; det olyckliga är att alla platserna ligger öster om

Järnvägen i detta alternativ. Trafiksäkerhetskommitténs förslag om även sydligt belägna infartsparkeringar har beaktats.

Det krav, som KSL i sitt yttrande framfört, om en östvästlig förbindelse genom Centrum för att bussförsörjning av Centrum skall kunna ske även västerifrån, och som lett till att KSL förordat dispositionsplaneskiss alt 1, har givit anledning till en bearbetning av alt 2 på sådant sätt, att även det nu är utformat så, att bussar kan nå Centrums västra sida.

Kulturnämndens påpekande om att den föreslagna rätten till en femvåningsbyggnad skulle kunna äventyra stadsbilden, har föranlett ett förnyat studium av stadsbilden och stadssilhuetten. Det har visat sig, att femvåningshuset, med hänsyn till stadsbilden gärna skulle vara högre, och att i silhuetten den höga byggnadskroppen inte i något av de förefintliga perspektiven mot Kyrkan ( som nämnden åberopar ) kommer nära denna. Det förtjänar också att påpekas, att Kommunhuset ligger på +14, medan Kyrkan ligger på +19.

Beträffande de inkomna anmärkningarna i övrigt hänvisas till Stadsarkitektens utlåtande.

Stadsplanekartan skiljer sig nu från den föregående framförallt i det, att trafikområdet ökats norrut; dessutom har en del mindre ändringar gjorts. Bestämmelserna har inte ändrats.

Stockholm den 7 april 1970



## STADSPLANEBESTÄMMELSER

tillhörande förslaget till

STADSPLAN för del av VALLENTUNA CENTRUM  
(Prästgården 1<sup>48</sup>, 1<sup>49</sup>, 1<sup>63</sup> m m) delstadsplan 1

Vallentuna kommun, Stockholms län

upprättat av arkitekterna Jörgen Auby och Torbjörn Landström,  
dagtecknat den 4 november 1969  
och ändrat den 12 december 1969

### § 1 Byggnadskvarter

Med C betecknat område, som är avsett för centrumbildande verksamheter, får användas endast för allmänt ändamål, handelsändamål och för gemensamhetslokaler; bostäder får inredas endast i den utsträckning, som erfordras för egendomens skötsel och bevakning.

### § 2 Specialområde

Med T betecknat område får användas endast för trafikändamål.

Med punktprickning betecknad mark får icke bebyggas.

§ 4 Våningsantal och byggnadshöjd

- mom 1 Å med II betecknat område får byggnad innehålla högst två våningar och icke givas större höjd än 7,2 meter.
- mom 2 Å med III betecknat område får byggnad innehålla högst tre våningar och icke givas större höjd än 10,4 meter.
- mom 3 Å med V betecknat område får byggnad innehålla högst fem våningar och icke givas högre höjd än 16,0 meter.

Stockholm den 12 december 1969

Rätt avskrivet betygar:

Arita Bengtsson

D. Lindström

Av avskrift

CIVILDEPARTEMENTET

12.11.1971

Pl 1070/71

Pl 1071/71

Vallentuna Industri- och Företagareförening, c/o Hulda  
Lundgren, Mörbyvägen 5, 186 00 VALLENTUNA  
Vallentuna vägförening, c/o Jan-Erik Ahr, Höjdvägen 59,  
186 00 VALLENTUNA

Besvär i fråga om stadsplan för del av Vallentuna Centrum  
(Prästgården 1:48, 1:49, 1:63 m.fl.) delplan 1 i Vallentuna  
kommun

Dnr 22G1-222-70, 22G1-117-71 och 11.0821-162-71

I beslut den 7 maj 1971 fastställde länsstyrelsen i Stock-  
holms län, med visst undantag, ett av sammanläggningsdele-  
gerade för Vallentuna nybildade kommun den 19 augusti 1970  
antaget förslag till stadsplan för del av Vallentuna Centrum  
(Prästgården 1:48, 1:49, 1:63 m.fl.), delplan 1.

Förslaget, som även innehåller stadsplanebestämmelser,  
har angivits på en av arkitekterna Jörgen Auby och Torbjörn  
Landström den 4 november 1969 upprättad, sedermera reviderad  
karta med beskrivning.

Över länsstyrelsens beslut har Vallentuna vägförening och  
Vallentuna Industri- och Företagareförening anfört besvär.

Yttranden har avgivits av länsstyrelsen den 28 juli 1971 och  
av statens planverk den 11 oktober 1971.

Vallentuna Industri- och Företagareförening har icke visat  
sig vara sakägare i planärendet och därigenom äga behörig-  
het att föra talan mot länsstyrelsens beslut. Besvärsskri-  
velsen har emellertid undertecknats av bl.a. Hulda Lundgren,  
som i egenskap av berörd fastighetsägare själv har tale-  
rätt. Kungl. Maj:t upptar därför föreningens besvär till  
prövning i den mån de kan anses anförda av Lundgren och  
vissa andra undertecknare för deras egen del.

Kungl. Maj:t lämnar de av vägföreningen och övriga anförda,  
i sak prövade besvären utan bifall.

Svante Lundkvist

Anne-Charlotte Atmer

Bestyrkes i tjänsten  
Gurli Pettersson

Bestyrkes på tjänstens vägnar

MS/

*A. Olsson*

*Byggnadsnämnden*