



Södertälje  
kommun

# Södertälje stadskärna 2009–2029

Program för en hållbar stadsutveckling

Antaget av kommunfullmäktige 2010-06-17

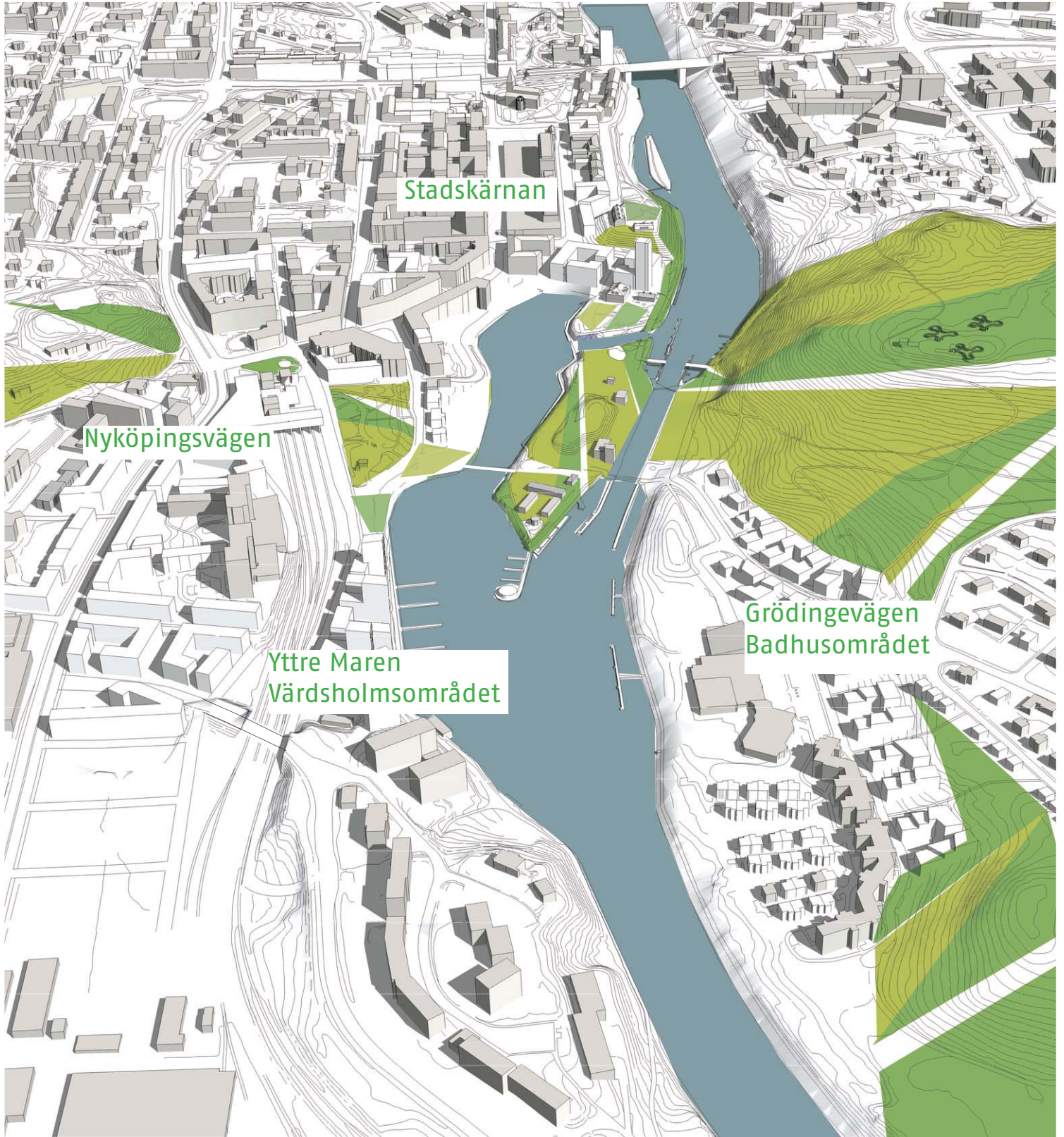




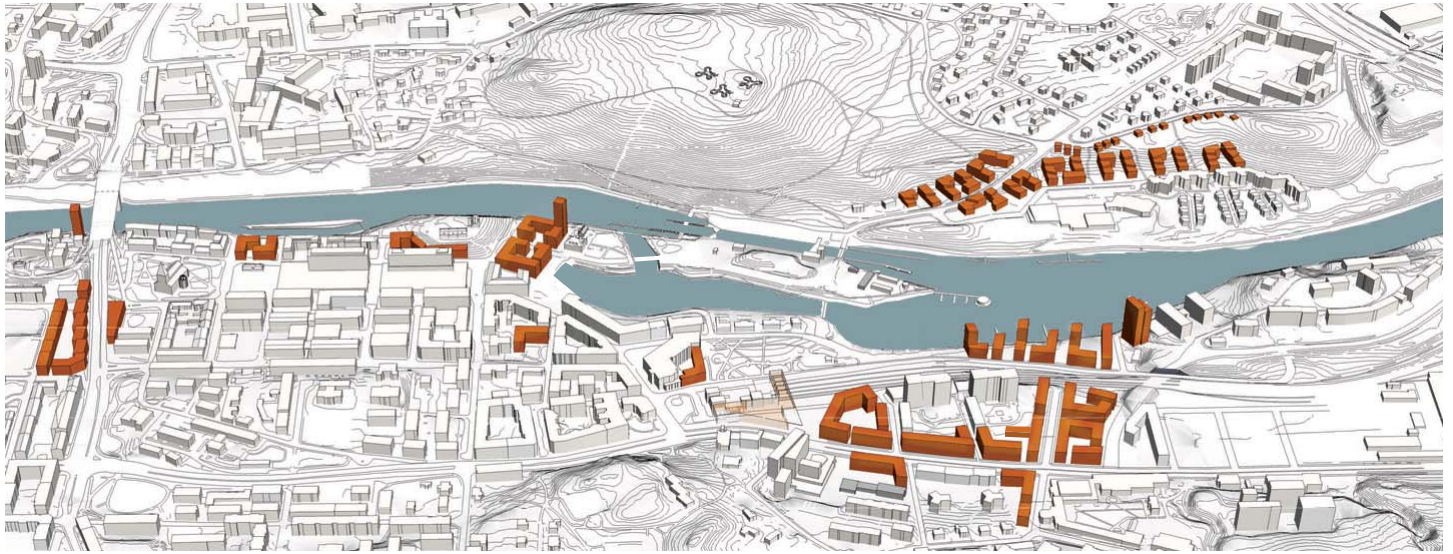
# Södertälje stadskärna 30 år av idéer och skissande







## Sammanfattning



Kommunfullmäktige gav i oktober 2007 sina nämnder ett antal uppdrag rörande Södra stadskärnan. Ett av stadsbyggnadsnämndens uppdrag var att upprätta ett program enligt PBL (plan- och bygglagen). Kommunstyrelsen gavs ett övergripande samordningsansvar för allt arbete.

Detta program är en del av det arbete som kommunen bedriver om Södertäljes framtida utveckling. Fokus ligger på den byggda miljön. Syftet med programmet är att utgöra diskussionsunderlag för den förestående utvecklingen av Södertäljes stadskärna samt att fungera som underlag och formellt program för kommande detaljplaner.

Avsikten är att programmet ska redovisa vad som har skett hittills, vad som behöver belysas vidare samt fungera som ett gemensamt underlag för alla inblandade aktörer, såväl stadens politiker och tjänstemän, statliga verk, fastighetsägare, företagare, föreningar som boende i Södertälje.

I samhällsbyggnadskontorets programarbete har sambanden och förhållandena mellan alla ingående delprojekt och delar prioriterats. Det övergripande syftet är att förmedla en helhetsbild av en möjlig utveckling och därmed få goda förutsättningar för en optimal markanvändning i en väl fungerande HELHET.

I den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUF5, ingår Södertälje som en av åtta regionala stadskärnor. Hur Södertälje ska utvecklas, samt förhålla sig till de andra regionala kärnorna och regionen är en viktig fråga. En annan viktig fråga är hur Södertälje ska profilera sig gentemot övriga målarstäder och ett växande Södermanland. Genom sitt läge har Södertälje kommun stora förutsättningar att stärka sin position

som ett starkt centrum i regionen. Stadskärnan är mycket viktig för Södertälje. En stads centrum har alltid stor betydelse för invånarnas och besökarnas uppfattning om vilken identitet, karaktär och atmosfär staden har. Ett attraktivt centrum är därför viktigt för staden och kommunen som helhet. Det är därför av största vikt att inom en överskådlig framtid skapa en attraktiv och levande stadsbild, inte bara för centrumets skull utan för hela Södertäljes. I tidigare medborgardialog har många sagt att vi måste "rädda Maren", men egentligen handlar det nog mer om hur vi ska "rädda Södertälje".

Kommunen tar även fram ett utvecklingsprogram med visioner om ett framtida Södertälje. Detta har varit vägledande och ett av målen med programmet för Södertälje stadskärna har varit att ge ett fysiskt svar på dessa visioner om ett framtida Södertälje.

### Tre prioriterade utvecklingsområden

För att Södertälje, Sveriges Internationella Huvudstad, ska bli mer attraktiv har kommunen valt att prioritera tre strategiska utvecklingsområden:

#### 1. Attraktivt boende

*Mål: Senast 2020 ska Södertälje rankas som en av länets tre bästa kommuner att bo i.*

#### 2. Ung i sinnet

*Mål: Senast 2020 ska Södertälje rankas som en av länets tre bästa kommuner när det gäller att erbjuda goda och stimulerande levnadsvillkor i livets alla skeden, från barn till senior.*

#### 3. Innovativt näringsliv

*Mål: Senast 2020 ska Södertälje årligen rankas som en av länets tre främsta tillväxtkommuner.*

## Stadsbyggnadstrategi "bygg ihop –koppla samman"

Ett steg till framgång i områdesförnyelser är sammanlänkningen med den övriga staden. Det finns stort värde i att bygga eller skapa förbindelser med andra områden, till exempel i form av ny kollektivtrafik. Planeringens mål är att koppla ihop och binda samman existerande byggda miljöer till en helhet och underlätta för mänskliga rörelser och möten genom att:

- Återanvända redan exploaterad mark
- Bevara och utveckla Södertäljes karaktär och grönstruktur.
- Söka samband och strukturer som stärker staden.
- Skapa nya attraktiva parkstråk och gatumiljöer.
- Skapa linjenät i kollektivtrafiken som stöder sammanhängande stadsmiljöer och länkar ihop förorterna både till stadskärnan och sinsemellan.
- Bygga i goda kollektivtrafiklägen.
- Bygga ny "stad" mellan befintliga förortsöar
- Komplettera och utveckla befintliga bostads- och arbetsområden för lokala behov.

## Stadsförnyelsen byggs kring Södertäljes utvecklade parkstruktur

Södertälje har fantastiska förutsättningar att utveckla sin redan gröna stad. Förslagets huvudidé är att sammanlänka befintliga parker och tydliggöra deras koppling till varandra och strandpromenaderna. Målsättningen är att stärka den väst-östliga grönaxeln och göra parkerna mer tillgängliga och levande. Utmaningen ligger i att skapa folkliv året runt och att få in funktioner, attraktioner och upplevelser som skapar mänskliga rörelser och möten och därmed öka tryggheten.

## Bebyggelseförslag

Södertäljes utbud av service, institutioner, transportsystem och närhet till arbetsplatser samt dess tillgång till natur-, vatten-, och rekreationsområden är grundläggande kvaliteter. Genom att ta tillvara och utveckla sambanden mellan dessa kvaliteter, den befintliga bebyggelsen samt kulturhistoriska miljöer och byggnader kan en större, och innehållsrikare stadskärna växa fram. Arbetet med nya attraktioner och upplevelser; "Tom Tit 's på stan", ger dessutom unika förutsättningar för att skapa en spännande, upplevelsetät stad med egen identitet.

Att bygga på redan exploaterad mark och spara jungfrulig mark tills vi har kompletterat färdigt i tätorten är förslagets huvudbudskap.

Avsikten med all bebyggelse, förutom att möjliggöra för fler att bo centralt, är att skapa förutsättningar för en tryggare och upplevelsetätare stadsmiljö. Den täta staden med en blandning av bostäder, arbetsplatser och service medför en ökad trygghet. Ju fler som bor och arbetar i ett område desto större sannolikhet är det att flödet av människor ökar, även under tider som av vissa kan upplevas som otrygga.

Människor söker trygghet. Det är det som oftast kommer högst upp på listan över människors krav på sin boendemiljö. Att känna igen dem som rör sig kring huset, på gården, i trapphuset ökar den informella kontrollen och minskar risken för inbrott och överfall. Därför är den föreslagna bebyggelsen utformad så att det blir tydliga gränser mellan privata, halvprivata och offentliga rum. Solitära hus har undvikits i möjligast mån till förmån för mer gårdsbildande husstrukturer.

## Handel

Förslaget försöker utöka och effektivare utnyttja de redan etablerade lägena vid Gågatan med Kringlan som nav. De flesta butikslägen som tillskapas blir med stor sannolikhet B-lägen. Däremot kommer Södertälje centrum att utvidgas samt öka i attraktion.

En utvidgning av stadskärnans handel med sina butiker, kommer troligtvis inte att förändra balansen mellan citykärnan och externhandeln. En ökad handel förutsätter ökade besöksströmmar. Det Södertälje stadskärna framför allt kan erbjuda är upplevelsen av ett rikt stadsliv. Utbudet av kultur, restauranger, gatuliv, gröna upplevelserika parker och strandpromenader kan locka människor att handla och även att komma tillbaka. Det är viktigt med en samverkan mellan fastighetsägare och köpmän för en långsiktigt anpassningsbar handelslösning i stadskärnansom ger en levande stadskärna med stort utbud.

## Kultur och upplevelser

En offentlig byggnad vid Marenplan med möjlighet till kulturella aktiviteter och ungdomsverksamhet kan tillsammans med utvecklandet av Slussholmen som aktivitetspark bli det som leder stadsutvecklingen. Ett kultur- och upplevelsecentrum med rikt café- och restaurangliv i vattennära miljö kan tillsammans med parkprojektet bli en viktig framgångsfaktor för hela Södertälje, i synnerhet för utvecklingen av handeln i stadskärnan.

Ett fortsatt sätt att involvera ungdomarna i planeringen kan vara ett mer aktivt deltagande i upplevelseprojektet. En satsning på ett kultur- och upplevelser samt idén med en aktivitetspark på Slussholmen är inte minst en satsning på Södertäljes ungdomar.

## Trafik

Det attraktiva stadslivet har alltid skett på fotgängarnas villkor. Gång- och cykeltrafikanter är prioriterade i alla trafiklösningar. I stadskärnan är all trafik på de gåendes villkor. Gatorna i inre centrum blir lågfartsgator.

Nya parkeringsanläggningar föreslås placeras strategiskt i stadskärnans utkanter med direkt anslutning till infartsgator och kollektivtrafik. Allmänna parkeringar i befintliga parkeringshus kan på sikt flyttas till de föreslagna nya parkeringsanläggningarna, i stadskärnans utkant, för att minska trafiken i stadskärnan. En föreslagen omläggning av Slussgatan frigör stranden mot Inre Maren.

En satsning på bilpoolsystem minskar antalet bilar och frigör mark genom minskat parkeringsbehov. Ökade persontransporter med spårbunden trafik eller övrig kollektivtrafik leder till en markant minskning av växthusgaser och trafikrelaterade luftpartiklar.

## Kollektivtrafik

Ett nytt busslinjenät föreslås i tätorten med stombussar som når merparten av bostadsområden och stora arbetsplatser i staden samt pendeltågsstationerna och fjärrtågsstationen. Linjenätet knyter även ihop de olika stadsdelarna med varandra och med stadskärnan. Ett alternativ som komplement till stombussnätet är ett nytt framtida spårbilssystem som erbjuder kortare restider och högre komfort än traditionell kollektivtrafik. En satsning på en utbyggd och attraktivare kollektivtrafik bedöms öka andelen kollektivtrafikanter väsentligt. En ökande andel kollektivtrafikresande ligger också till grund för en hållbar stadsutveckling med ett minskat transportbehov och bilresande.

## Skola och förskola

Beroende på utbyggnadstakt kan behov av nya skolplatser uppstå. Oavsett utbyggnadstakt kommer den nuvarande bristen på förskoleplatser att innebära stora investeringskostnader för förskolan. I förslaget föreslås minst en etablering vid Kusens Backe. I övrigt ger den föreslagna bebyggelsestrukturen och dess placering endast förutsättningar för förskolor integrerade i bostadshusens bottenvåningar. Var, och i vilken omfattning, utreds i senare skede.

## Högre utbildning

Satsningen på Campus Telge är viktig och skapar förutsättningar att på sikt rusta invånarna inför ett arbetsliv som får ett allt högre kunskapsinnehåll. Utbildning och kompetens är nyckeln till framtiden. Det gäller också att inställningen till högre utbildning stärks i Södertälje. Ett tillskott på 2 000-4 000 studenter kommer att påverka stadsbilden och ge ett ökat folkliv.

## Bostäder

Bostadsbebyggelsen föreslås ha en variation av lägenhetsstorlekar och boendeformer för att tillgodose olika behov och olika livsfaser. Det planeras även för boendeformer anpassade för speciella krav så som ungdoms- och studentbostäder, seniorboende, gruppboende, trygghetsboende och liknande. Lämplig lokalisering och antal utreds vidare i detaljplaneskedet. De olika boendeformerna blandas med varandra för en ökad mångfald och integration.





## Ekonomi

Då nästan all mark är planlagd och till viss del bebyggd med gator och ledningar, blir den totala omdaning med bostäder i ett nytt planmönster kostsam. Även om markägare och tomträttshavare på olika sätt kan medverka till genomförandet, kommer kommunen också att behöva göra strategiska markförvärv för att den föreslagna stadsförtätningen ska kunna förverkligas.

De intäkter som beräknas komma vid framtida markförsäljningar är svåruppskattade i dagsläget. Avgörande för det ekonomiska utfallet är hur många bostäder som kan tillskapas och hur stor del av kommunens mark som kan säljas samt hur konjunkturen är vid försäljningstillfället.

Det kan bli svårt att få exploateringsintäkterna att täcka exploateringskostnaderna i varje enskilt delprojekt. De höga ambitionerna med ny gatustruktur och parkstråk för att utvidga stadskärnan, de naturliga nivåskillnader som förekommer samt de komplicerade grundläggningsförhållanden som råder i hela stadskärnan blir av naturliga skäl kostsamma. Riskhanteringen kring sjöfart och spårtrafik fördyrar också.

Förslaget ger ca 1 500 nya bostäder i, och nära, stadskärnan.

## Fortsatt arbete och prioritering

Det fortsatta arbetet kommer att hanteras i separata projekt och detaljplaner. Angelägna projekt gäller kollektivtrafik, handel och attraktioner/upplevelser. Sannolikt kommer de i programmet skisserade förslagen och förändringarna att följas av andra. Det viktiga är inte att förslagen i detta program håller över tiden utan att de långsiktiga strategierna gör det. Södertäljes goda läge i regionen består och utvecklingspotentialen kommer knappast att avta. En stad blir aldrig färdig...



## Innehållsförteckning

|                                     |       |  |       |
|-------------------------------------|-------|--|-------|
| Sammanfattning                      | 6–9   | Grundläggningsförhållanden                               |       |
| Innehållsförteckning                | 10    | Teknisk försörjning                                      | 63    |
| Utredningar och underlag            | 11    | Störningar och risker                                    | 64    |
|                                     |       | Översvämningsrisker                                      | 64–65 |
| <u>Inledning</u>                    | 12    | Södertälje kanal   | 66–67 |
| Bakgrund                            | 12–15 | Spårtrafik   | 68    |
| Syfte                               | 16    | Bensinstationer  | 69    |
| Vision                              |       | Pumpstation  | 69    |
| Utvecklingsprogram                  | 17    | Luftkvalitet   | 69    |
| Miljö                               | 18    | Trafikbuller   | 69    |
| Programarbetet – organisation       | 19    | Service och kultur                                       |       |
| Programområdet                      | 20–21 | Befolkning   | 70    |
| Tidigare ställningstaganden         | 22    | Arbetsmarknad  | 71    |
| Pågående bostadsprojekt             | 23    | Service  | 71    |
| Planeringens komplexitet            | 24    | Särskilt boende  | 71    |
| Stadsbyggnadsstrategi               | 25    | Skola/utbildning   | 71–72 |
| Den täta staden                     | 26    | Kultur   | 73    |
|                                     |       | Attraktioner/upplevelser                                 | 73    |
|                                     |       | Trafik och parkering                                     | 74–75 |
| <u>Program</u>                      | 27    | Kollektivtrafik  | 76    |
| Stadsbyggnadsprinciper              | 28    | <u>Konsekvenser</u>                                      | 77    |
| Stadsstrukturer och karaktärer      | 29    | Syfte  | 78    |
| Delområden                          | 30–31 | Nuläge och övergripande konsekvenser av programförslaget |       |
| Grön- och blåstruktur               | 32–35 | Stads- och landskapsbild                                 | 79    |
| Stadskärnan                         | 36–37 | Kulturmiljö  | 79    |
| Handel i stadskärnan                | 38–39 | Naturmiljö, grönstruktur, rekreation                     | 80    |
| Yttre Maren och Vårdsholmsområdet   | 40–41 | VA, el, fjärrvärme, fjärrkyla                            | 80    |
| Spårområdet i stadskärnan           | 42–43 | Mark- och vattenföroreningar                             | 80    |
| Nyköpingsvägen                      | 44–45 | Luftkvalitet   | 80–81 |
| Grödingevägen och Badhusområdet     | 46–47 | Klimataspekter   | 81    |
| Höga hus                            | 48    | Buller och vibrationer                                   | 81    |
| Trafikstruktur och parkering        | 49–51 | Säkerhet och risker                                      | 82–83 |
| Kollektivtrafik                     | 52–54 | Trafik och parkering                                     | 83–87 |
|                                     |       | Kollektivtrafik  | 87–88 |
| <u>Förutsättningar och underlag</u> | 55    | Konsekvenser i sammanfattning                            | 88–91 |
| Gällande detaljplaner               | 56    | <u>Fortsatt arbete</u>                                   | 93    |
| Markägoförhållanden                 | 57    | Handlingsplan för fortsatt arbete                        | 94    |
| Intentionsavtal                     | 57    | Detaljplaner   | 94    |
| Historik                            | 58    | Gestaltningssprogram                                     | 94    |
| Arkeologi                           | 59    | Miljöprogram för bebyggelsen                             | 94    |
| Kulturmiljö                         | 60    | Gatukostnader  | 94    |
| Stadsbild och bebyggelse            | 61    | Avtal  | 94    |
| Gröna stråk, parker och torg        | 61    |  |       |
| Mark och vatten                     |       | Meverkande   | 95    |
| Topografi                           | 62    |  |       |
| Landskap och grönstruktur           | 62    |  |       |
| Vatten                              | 62    |  |       |
| Geologi                             | 63    |  |       |

## Utredningar och underlag

RUFS – Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen

Översiktsplan 2004 för Södertälje kommun

Mål & Budget för Södertälje kommun

Bullerutredning vid stationsområdet Södertälje Centrum – WSP 2009

Demonstrationsprojekt för hållbart transportsystem i Södertälje – Sweco 2009

Programförklaring–Campus Telge 2009

Spårbilar i Södertälje–En vision för hållbar stadstrafik – WSP 2009

Stadsmiljöprogram för Södertälje stadskärna 2009

Södertälje sluss: Väg- och broutredning – WSP 2009

Trafikanalys: PM Södertälje stadskärna – Struktur 2009

Vision och utvecklingsprogram för hållbar utveckling till 2020 – Södertälje kommun 2009

Riskutredning Södertälje gästhamn – WSP 2008

Spårbilar för Södertälje –En transportvision – WSP 2008

Södertälje centrum. Översiktlig studie av sju parkeringsprojekt – Grontmij 2008

Översiktlig geoteknisk utredning – Tyréns 2008

Översvämningsanalys för Södertälje kommun, etapp 1 och 2 – WSP 2008

Bullerkartläggning Södertälje kommun – Acoustic-control 2007

Södertälje Kanal SLB–analys 2007

Södertälje kommun: Cykelplan 2007

Södertälje – ur Stockholm–Mälarperspektiv, nulägesbeskrivning 2007

Trafikplan för Södertälje stadskärna – Trivector 2007

Utvärdering av Marenprojektet avseende handel – CBRE,CB Richard Ellis 2007

Översiktlig miljöutredning för kanalområdet – WSP 2007

Inledande riskanalys Maren – Brandskyddslaget 2006

Södertälje stadskärna–delrapport av kulturmiljöprogram för Södertälje kommun 2006

Parkering i Södertälje stadskärna – Nordplan 2005

Agenda 21–med klimatstrategi för Södertälje kommun – 2004

Markanvändning i järnvägens närhet – Banverket 2004

Södertälje stadskärna – utvecklingsprogram 2004

Gör plats för svenska bilpooler – Vägverket publ 2003:88

Dagvattenpolicy i Södertälje kommun 2001

Markradonutredning Södertälje kommun, sept 1989.

Konsultation av analyschef vid Södertörns brandförsvarsförbund

## Inledning

År 2029 fyller Södertälje 1200 år! Kommunen har därför i detta program valt år 2029 som visionsår för utvecklingen av Södertälje stadskärna. Årtalet relaterar också till den regionala utvecklingsplanen RUFS planeringsperspektiv som är år 2030.

Stadsförtätning förespråkas av såväl FN:s Habitat deklARATION, EU:s miljöhandlingsprogram, Naturvårdsverket, Boverket och Sveriges regering. Motiveringen är att stadsförtätning bidrar till en hållbar utveckling.

I befintliga bebyggelsemiljöer finns få självklara och enkla lägen för nybyggnation av bostäder. Aktörerna är många och ofta måste kostsamma anpassningar av befintlig infrastruktur göras. Detta ställer nya krav på planeringen.

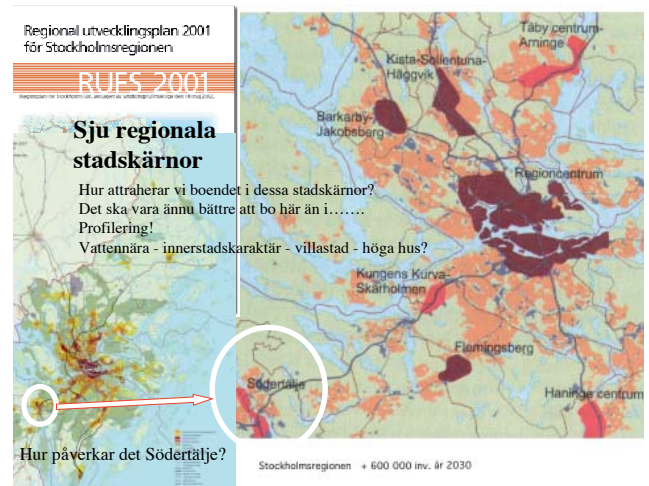
Programmet Södertälje stadskärna 2029 spänner över ett stort geografiskt område och kan resultera i ett betydande bostadstillskott. Planeringen av större områden är ofta komplex och hänsyn behöver tas till sociala, fysiska, ekonomiska och miljömässiga aspekter. Därutöver behöver befintliga värden och verksamheter beaktas. Förutsättningarna och underlagen för programförslaget är omfattande och i programmet kortfattat beskrivna samt inte alltid heltäckande i alla avseenden. Arbetet med vissa av underlagen pågår fortfarande. Stadens arbete med ett utvecklingsprogram har varit vägledande och ett av målen med programinnehållet har varit att ge ett fysiskt svar på dess visioner om ett framtida Södertälje.

Styrkan med denna sorts program är att de redovisar ett helhetsperspektiv på förändringar. De tar ett samlat grepp om kommande möjliga förändringar och undviker punktvisa förtätningar där man lätt tappar förståelsen för helheten.

Planeringens mål är att koppla ihop och binda samman existerande byggda miljöer till en helhet och underlätta för mänskliga rörelser. Planeringssättet försöker också dra nytta av, och vid behov komplettera, befintliga kommunikationsstråk för att skapa en övergripande struktur som kan fungera både idag och för framtida behov och planeringsideal.

## Bakgrund

Regionen växer och vi blir fler som behöver bostäder, arbetsplatser, service och rekreationsområden. Stockholmsregionen beräknas öka till 2,4 miljoner invånare år 2030. Mot bakgrund av detta är bostadsbyggandet ett prioriterat politiskt mål inte bara i Stockholm utan även i Södertälje.



I den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUFS, ingår Södertälje som en av åtta föreslagna regionala stadskärnor.

Hur Södertälje skall utvecklas samt förhålla sig både till de övriga kärnorna i regionen och regionen som helhet är en viktig fråga. Liksom frågan om hur Södertälje skall profilera sig gentemot övriga målarstäder och ett växande Södermanland. Genom sitt läge har Södertälje kommit stora förutsättningar att stärka sin position som ett starkt centrum i regionen.

## Södertälje ur ett Stockholm – Mälarsperspektiv

På uppdrag av kommunen utförde konsultföretaget Sweco EuroFutures en övergripande rapport om Södertälje mälarsperspektiv. Rapporten färdigställdes 2005 och har uppdaterats i maj 2007. Bland de slutsatser som har bäring på Stadskärnan märks:

- Södertälje är en av de städer som har bäst förutsättningar att dra nytta av den utveckling som pågår i Mälarsregionen. Södertälje är inte längre en slutstation för pendeltåget, utan en knutpunkt mellan landets största arbetsmarknad och ett växande Södermanland. Södertälje har kommit att befinna sig mitt i det storregionala sammanhang som inkluderar städer som Eskilstuna, Nyköping, Västerås, men även Norrköping/Linköping.

- Regionförstoringen gör att konkurrensen om nybyggare hårdnar. Inför framtiden gäller det för Södertälje att både utvecklas som en växande regional kärna med samband mot såväl Stockholm som Södermanland och hantera en allt större regional konkurrens, inte minst från Södermanland, som attraktiv boendeort.

- Slaget om de nya inflyttarna står i en kommuns förmåga att kunna erbjuda ett varierat och attraktivt boende, gärna nära naturen och med goda pendlingsmöjligheter. Flera kommuner i Mälarsregionen satsar på ökat bostadsbyggande i sjönära lägen för att locka till sig högutbildade och pendlingsvilliga invånare.

- Människor och företag som står i begrepp att etablera sig på en ny ort värderar tillgången till bra service inom sjukvård, en hög kvalitet på kulturutbudet och en bra förskola och skola allt högre.

Rapporten visar tydligt den konkurrenssituation som vuxit fram i regionen och som påtagligt påverkar Södertäljes förutsättningar att utvecklas kommande årtionden.

Till beskrivningen kan läggas den utveckling som för närvarande sker inom detaljhandel och bostadsbyggnade i regionen. Flertalet kommuner väljer att satsa mycket offensivt och bygger ut sina kommersiella centra. Många kommuner väljer att utnyttja sina vattennära lägen för bostäder.

Sammanfattningsvis kan konstateras att Södertälje, ur flera aspekter, måste ta krafttag för att möta den allt hårdare konkurrensen från omvärlden. Det som idag sker i form av satsningar på att bygga en högskolestad, särskilda insatser att förändra miljonprogramområdet Hovsjö, bostadsbyggnade i attraktiva lägen m.m. är en del i arbetet med att bygga upp en attraktivare stad. Förändringen av stadskärnan blir i detta sammanhang närmast en överlevnadsfråga. En diskussion som pågått i årtionden utan att några större satsningar har genomförts. Många förslag har presenterats under årens lopp.

## Utvecklingsprogram för stadskärnan

Den 23 augusti 2004 beslutade kommunfullmäktige att godkänna ett utvecklingsprogram för att göra Södertälje centrum mer attraktivt. Detta beslut utgör grunden för förnyelsen av Södertälje stadskärna. Delar i programmet håller nu på att realiseras, även om mycket återstår. Ett av uppdragen i utvecklingsprogrammet var att ta fram förslag till utvecklingen av Marenområdet. Under våren 2007 presenterades ett förslag, "Londonförslaget" som blev utgångspunkt för efterföljande diskussion och medborgardialog. Medborgardialogen under våren och sommaren 2007 engagerade på ett sätt som saknar motstycke i modern samhällsdebatt i Södertälje.

## Politiskt uppdrag

### Inriktningsbeslut om Södra Stadskärnan

Mot bakgrund av kommunfullmäktiges och kommunstyrelsens beslut om utveckling av stadskärnan, den omfattande medborgardialogen, den debatt som förts i pressen, den namninsamling som förevarit, medborgarenkät m.m. togs ett förslag till inriktningsbeslut fram avseende utvecklingen av Marenområdet.

## Övertygelse om att Södertälje stadskärna behöver utvecklas och förnyas!

Öka Södertäljes attraktivitet och konkurrenskraft



Medborgardialog "rådslag"  
medborgarenkät

Uppdrag till Telge+SBK att till KS återkomma med förslag till utveckling av Marenområdet.

16 beslut i KF 2007-10-29

Till kommunstyrelsen  
**Förslag till inriktningsbeslut avseende utvecklingen av Marenområdet med målbilden "Folkliv året runt"**

## Huvudsaklig inriktning

För nedanstående 14 områden föreslås en huvudsaklig inriktning på den fortsatta processen. som nämnder, styrelser och förvaltningar ska utgå från. Här redovisas en kort sammanfattning:

### 1. Utgångspunkter

Förnyelsen ska ske med omtanke och varsamhet och syfta till att skapa ett område som kan attrahera både södertäljebor och andra. Vid förnyelsen bör vi särskilt värna och utveckla det som redan uppfattas som positivt – Marentrappan, kajen, bryggorna, caféer/restauranger, grönskan, vattnet – och komplettera detta med ytterligare attraktioner och upplevelser som gör att Marenområdet ska kännetecknas av folkliv året runt. Målbilden och inriktningen speglar synpunkter och förslag i den medborgardialog som genomförts.

### 2. Bevara och utveckla de genuina värdena

Södertälje är en mycket unik och vacker kommun. Här möts landsbygd av skärgård och ett pulserande stadsliv. Allt tillsammans gör Södertälje komplett och väl sammansatt som kommun. Trots detta så är det många som väljer att flytta ifrån vår kommun. Vi är inte tillräckligt attraktiva som boendekommun vare sig för oss som bor här eller för dem som funderar på att bosätta sig i vår region.

För att vända denna utveckling behövs en rad olika åtgärder. Vi behöver bl.a. rusta upp och förbättra gator och vägar, parker, torg, grönområden och offentliga byggnader. Vi behöver utveckla och förbättra våra bostadsområden och bygga nya bostäder. Vi behöver skapa en ren, trygg och vacker stad som både södertäljebor och besökare kan känna stolthet över.

Stadskärnan är mycket viktig för Södertälje. En stads centrum har alltid stor betydelse för invånarnas och besökarnas uppfattning om vilken identitet, karaktär och atmosfär staden har. Ett attraktivt centrum är därför viktigt för staden och kommunen som helhet. Därför är det av största vikt att vi inom en överskådlig framtid kan skapa en attraktiv och levande stadsbild, inte bara för centrumets skull utan för hela Södertäljes. I medborgardialogen har många sagt att vi måste ”rädda Maren”, men egentligen handlar det nog mer om hur vi ska ”rädda” Södertälje

För att en stad ska vara levande krävs att människor vill vara där och trivs. Men det handlar inte enbart om att det ska vara rent, snyggt och tryggt utan staden behöver också ha ett bra utbud. Tillgång till bostäder i attraktiva lägen, kultur, trevliga stråk att spatsera i och ett bra och brett utbud på varor och tjänster.

I jämförelse med köpcentra har vi dock ett försprång; vi är en stad. Våra möjligheter att skapa attraktiva och trivsamma miljöer och mötesplatser är långt mycket större än för kommersiella centra och det skapar i sig ett mervärde. Vi har dessutom något attraktivt som få kan erbjuda – en stadskärna i direkt anslutning till Mälaren, kanalen och Saltsjön.

All utveckling av området bör utgå från att göra stadskärnan och Södertälje mer attraktivt. Fokus utgår från den mänskliga närvaron och att Maren ska leva med ett aktivt folkliv året runt. Genom aktivt folkliv ökar också områdets förutsättningar för att vara, och kännas, tryggt. Vårt mål är att skapa en stad och kommun som både vi Södertäljebor och andra kan känna stolthet över och glädjas åt.

Medborgardialogen visar på ett mycket tydligt sätt att man, vid en förnyelse av Marenområdet, särskilt ska värna vattenkontakten, Marentrappan, kajen, solsidorna och ytterligare förbättra möjligheterna att flanera i området. Eftersom vi vill skapa förutsättningar för folkliv året om vill vi också skapa möjligheter för boende i attraktiva lägen i området, liksom förutsättningar för ett kommersiellt utbud både i form av butiker och caféer/restauranger. Vi ser det också som mycket angeläget att det nya Marenområdet på olika sätt sammanlänkas med Gågatan och den övriga stadskärnan för att skapa en sammanhållen stadskärna.

### 3. Betydande miljöhänsyn

Ett övergripande miljöprogram för utvecklingen av området bör tas fram. Det är många aspekter som behöver hanteras.

Det finns bl.a. anledning att utreda vad en eventuell utbyggnad av slussen innebär för markanvändningen, liksom hur den spontning/kajbyggnation utefter hela kanalen som behövs för att kunna öka utsläppen av vatten från Mälaren kan komma att påverka området. Översvämningsrisker och klimatpåverkan är för övrigt frågor som kan komma att påverka stora delar av Södertälje centrum och som också av detta skäl måste utredas och analyseras ytterligare.

### 4. En sammanhållen stadskärna

Det är mycket angeläget att den förändring av Södra stadskärnan som nu inleds sker utifrån ett helhetsperspektiv så att olika förändringar ”dockar i” varandra. Det handlar även om redan beslutade projekt om en förnyelse av Gågatan, förlängning av Gågatan från Marenplan till Saltsjötorget, Tom Tits på stan m.m.

Det är väsentligt att förlängningen av gågatan mot Saltsjötorget blir just en gågata fri från biltrafik. Då skapas förutsättningar att förlänga stadskärnan mot järnvägsstationen.

## 5. Marens vattenspegel och strandlinjen

Medborgardialogen visar på ett mycket tydligt sätt Södertäljebornas vilja att behålla inre Marens vattenspegel. Det är viktigt att behålla Marens vattenspegel samtidigt som vi vill skapa nya kvaliteter i mötet mellan den byggda staden och vattnet - det är ju framför allt den kvaliteten som gör Södertälje stadskärna unik.

## 6. Affärer, restauranger, caféer m.m.

Inriktningen bör vara att pröva en etablering av en affärsyta motsvarande ca 10 000 kvm vilket ungefär motsvarar Kringlans yta. Inom ramen för denna yta bör även restauranger etableras.

## 7. Bostäder

Behovet av centralt belägna bostäder är påtagligt. Fördelarna är flera. Många vill bo centralt för att ha nära till affärer, nöjen och kommunikationer. Miljömässiga skäl talar också för en förtätning av stadskärnan. Fler centrala bostäder skapar ett breddat underlag för att etablera affärer. En stor del av dygnet är centrum relativt öde och fler bostäder ökar därmed tryggheten.

## 8. Trafik och parkering

Centrumområdet är trångt med högt trafiktryck på känsliga avsnitt som exempelvis Ekdalsgatan och Slussgatan. Bristen på parkeringsplatser skapar tidvis betydande söktrafik inom området.

Planerad tillkommande detaljhandel, verksamheter och bostäder i södra centrum alstrar ytterligare trafik och parkering inom det centrala området. Denna effekt bör så långt som möjligt begränsas samtidigt som det är viktigt med hög tillgänglighet till centrum. I planeringen bör eftersträvas att trafik som inte har mål i innersta delen av centrum leds förbi på huvudgator och trafikleder.

## 9. Upplevelser och barnperspektiv

Visionen för Marenområdet är "Folkliv året runt" vilket implicerar både att området har mycket folk i rörelse, men också att det sker hela året samt att rörelsen skapas genom att folk trivs med att vistas där. För att lyckas skapa något som lever upp till den visionen krävs mer än bara bostäder, butiker och allmän upprustning av den yttre miljön. I den konkurrens som råder räcker det inte heller med att området upplevs som rent, tryggt och snyggt.

För att uppfattas som attraktivt krävs också att området bidrar med upplevelser av olika slag och, inte minst, att området är attraktivt även för barn och barnfamiljer.

## 10. Kusens backe

Målet är att skapa en kombination av skog, park, grön område, fritids- och kulturaktiviteter och bostäder. En total översyn av området behöver genomföras. Utred-

ningen bör redovisa om det finns andra delar av Kusens Backe som kan användas och vara lämpliga för framtida bostadsbebyggelse.

## 11. Kultur

Ett av kulturens dilemma är att den många gånger inte finns där människor naturligt rör sig. När vi nu utökar stadskärnan är det ett bra tillfälle att säkerställa en satsning som stärker både kultur i allmänhet och mångkultur i synnerhet.

Södertälje är en mångkulturell stad. Även om butiker och restauranger ofta ägs och drivs av medborgare med invandrarbakgrund är Södertälje stadskärna fortfarande i stora stycken en typiskt svensk stadskärna från 1960-70-talet.

Mot den bakgrunden bör en speciell studie göras om hur möten mellan kulturer kan uppmuntras och stärkas. Möjligheterna att skapa ett aktivt kulturliv bör särskilt utredas.

## 12. Ungdomsråd

Utvecklingen av Marenområdet är speciellt viktigt för ungdomar av flera skäl. För det första är många av dem som vistas i området idag ungdomar. För det andra kommer av naturliga skäl de som är unga att leva och bo i området under relativt sett längre tid än de som idag är gamla. För det tredje sätter ungdomar numera agendan för i vilka miljöer de vuxna kommer att röra sig.

Det är därför av stor betydelse för projektet att ungdomar involveras och får ett inflytande i utvecklingsprojektet och de olika steg som projektet går igenom. Detta sker på ett naturligt sätt genom att involvera det redan etablerade ungdomsrådet.

## 13. Lotsudden

I medborgarenkäten framkom bl.a.

- att Lotsudden rustas så att den blir attraktiv och tillgänglig för Södertäljeborna året runt.
- att Lotsudden utnyttjas för byggnader eller andra anläggningar som ökar områdets attraktivitet t.ex. bad, café, restaurang, galleri, hantverk och andra kulturbegivenheter.

## 14. Gästhamnen

Gästhamnen är redan idag en både välbesökt och välskött gästhamn med nationella utmärkelser för god miljö (s.k. Blå Flagga). Uppdraget består i hur vi på bästa sätt kan anpassa Marenområdet för att attrahera båtlivet och eventuellt andra vattenanknutna aktiviteter.

Inriktningsbeslutet antogs av kommunfullmäktige 29 oktober 2007 och sammanfattades i 16 beslutspunkter.

## Syfte

Syftet med programmet är att fungera som ett diskussionsunderlag för den förestående utvecklingen av Södertälje stadskärna samt att fungera som formellt program för kommande detaljplaner. Det övergripande syftet är att förmedla en tydlig helhetsbild av en möjlig utveckling i innersta Södertälje samt visa på områdets förutsättningar och potential. Övergripande frågor rörande bl. a. miljöpåverkan, rekreation, offentlig och kommersiell service, trafikstruktur, kollektivtrafik m.m. behöver ses i ett större sammanhang och kan inte hanteras inom ramen för de kommande enskilda detaljplanerna.



## Vision och utvecklingsprogram för hållbar utveckling till 2020

Utdrag ur Vision 2020

### Vår vision år 2020

Södertälje är år 2020 det bästa valet för människor som vill bo, verka och leva i ett samhälle som är ungt i sinnet, erbjuder ett attraktivt boende och ett innovativt näringsliv.

### Vi har förutsättningarna

Södertäljes historia och nutid är präglad av att vara en internationell plats. Vi är det vi var redan för 1 000 år sedan, det vill säga en stad varifrån Södertäljebornas handelsmän far ut i världen, gör affärer och bidrar till kommunens tillväxt. Södertäljes styrka har genom århundraden varit att det är en stad dit människor lockas för att handla, mötas och utbyta idéer.

Södertälje har framstående och världsledande företag inom produktion och forskning. Så framgångsrika att vår kommun, som utgör en procent av landets befolkning, står för nästan 25 procent av landets handelsöverskott. Vi är också en kommun med många viktiga små och medelstora företag som står för halva sysselsättningen i Södertälje.

Vi har det kanske bästa geografiska läget i landet, god tillgång till arbetskraft och en infrastruktur som gynnar företagsetableringar. Södertälje erbjuder allt från stadsmiljö till landsbygd, sjö och hav. Vi har goda kommunikationer och är en del av landets mest heta tillväxtregion. Vår kommun är en av Sveriges främsta idrottsstäder.

Vi är en internationell kommun vilket avspeglar sig i näringslivet, kulturlivet och befolkningen. En rapport från Handelshögskolan i Göteborg rankar Södertälje kommun som regionen med bäst förutsättningar för företagande och ekonomisk tillväxt, just tack vare våra egenskaper som internationell och dynamisk näringslivskommun. Södertälje har därför många skäl att stärka kommunens attraktionskraft, inte minst för att stötta näringslivet som möter en ökande global konkurrens. Vi ska ta tillvara kraften som en internationell plats ger, historisk och nutida, när vi bygger framtidens Södertälje.

Vi är Sveriges internationella huvudstad!

## Tre prioriterade utvecklingsområden

Studier visar att kommuner som klarar av att vara uthålliga i ett medvetet och långsiktigt arbete, är bättre på att skapa en positiv utveckling i kommunen. För att Södertälje ska bli en attraktiv framtidskommun har vi valt att prioritera tre strategiska utvecklingsområden.

### 1. Attraktivt boende

Mål: Senast 2020 ska Södertälje rankas som en av länets tre bästa kommuner att bo i.

### 2. Ung i sinnet

Mål: Senast 2020 ska Södertälje rankas som en av länets tre bästa kommuner när det gäller att erbjuda goda och stimulerande levnadsvillkor i livets alla skeden, från barn till senior.

### 3. Innovativt näringsliv

Mål: Senast 2020 ska Södertälje årligen rankas som en av länets tre främsta tillväxtkommuner.

## Södertälje –Sveriges internationella huvudstad



Kommunens arbete med utvecklingsprogrammet har varit vägledande och ett av målen med programinnehållet har varit att ge ett fysiskt svar på visionerna om en hållbar utveckling för Södertälje.

## Miljömål

Södertälje kommuns Agenda 21-programms särskilda kännetecken:

- *Klimatfrågan har högsta prioritet i vårt lokala arbete*
- *Omsorg om goda boendemiljöer*
- *Södertälje ska vara en grön kommun med levande och tillgängliga parker, skogar och ett levande odlingslandskap*

Södertälje kommun arbetar med ett nytt klimatmål som kommer att tas fram under 2009. Det tidigare antagna målet som gäller till 2020 är nästan uppnått. Kopplat till målet kommer också en klimatstrategi och ett handlingsprogram att tas fram för att ytterligare lyfta klimatfrågan.

Ett långsiktigt mål för Södertälje kommuns klimatarbete är att kommunen inom ramen för all samhällsplanering arbetar för en effektivare energianvändning inom bebyggelse- och transportsektorn.

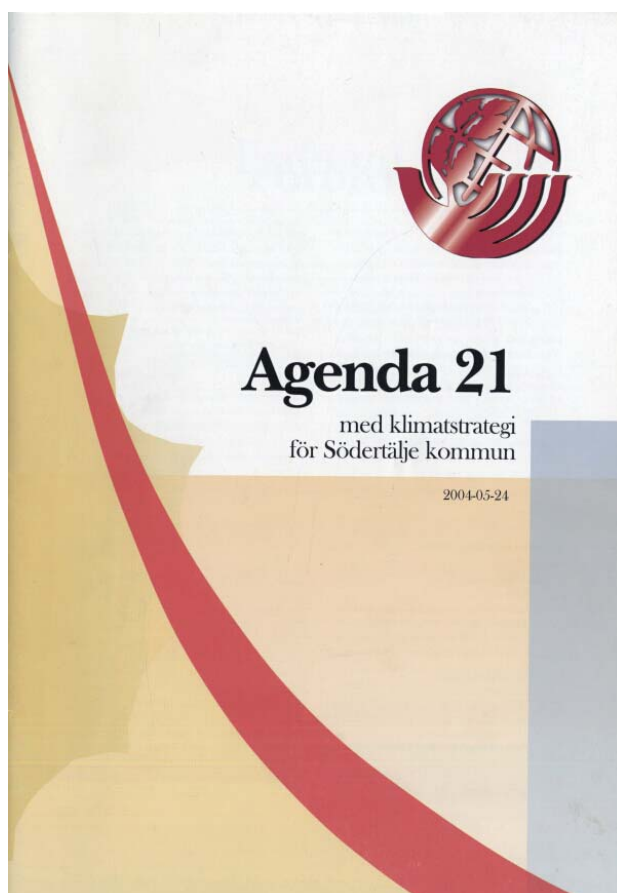
Ett särskilt miljöprogram för den nya bebyggelsen i stadskärnan kommer att tas fram.

### ÖP föreslår

- *När nya bostäder eller verksamheter planeras bör de byggas energieffektivt och med byggmaterial som har minsta möjliga miljöbelastning.*

### ÖP föreslår

- *Uppvärmning i nya områden bör så långt som möjligt ske utan fossila bränslen och direktverkande el.*



## Programarbete-organisation

Arbetet har bedrivits i fyra parallella spår. Samtidigt med det mycket omfattande arbetet med alla förutsättningar, utredningar och planeringsunderlag har många visionsdokument arbetats fram i kommunen.

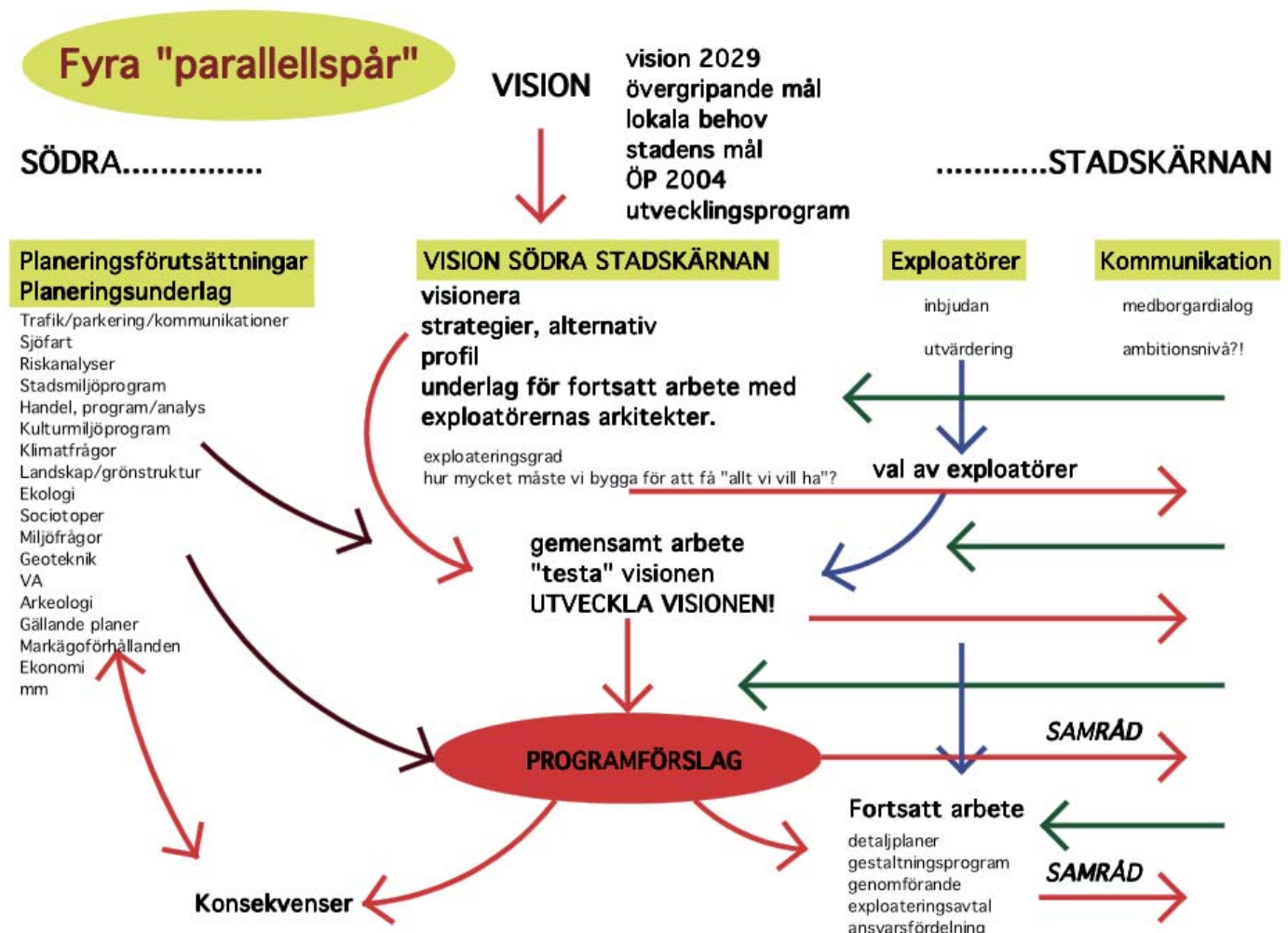
Tidigt i processen inbjöds fem byggherrar, som uttalat en vilja för och tro på Södertälje, att delta i programarbetet. Tillsammans med deras arkitekter har ett flertal bebyggelseförslag tagits fram. Den främsta anledningen till arbetssättet är att få fram förslag som har en förankring i verkligheten samt att tillvarata bostadsproducenternas stora kunskaper om marknaden. Ett av arbetets absolut viktigaste mål är att det planerade också skall gå att genomföra. Arbetssättet säkerställer en sådan målsättning.

Ett stort antal konsulter inom olika ämnesområden har också anlåtats, främst för att utreda förutsättningarna för bostadsbyggnad och en utbyggt kollektivtrafik.

En politisk styrgrupp bestående av personer från stadsbyggnadsnämnden och tekniska nämnden med representanter från alla partier har återkommande informerats och deltagit i det pågående arbetet. Avstämningar har gjorts med jämna mellanrum i kommunstyrelsen.

Kommunikationen med medborgarna har skett under ett extra långt samrådsskede då olika aktiviteter som utställning, möten m.m. har ägt rum och tillfälle att lämna kommentarer och synpunkter har givits. Mycket tid har också ägnats åt förankringsarbete och information. Viktiga aktörer så som Sjöfartsverket, Trafikverket, SL, fastighetsägare med flera har bjudits in till dialog.

Efter samrådet har programmet färdigställts utifrån inkomna synpunkter, politiska ställningstaganden och mål samt förutsättningar och stadsbyggnadsprinciper för programområdet.



## Programområdet

Programområdet omfattar ca 70 ha och sträcker sig från Kvarteret Spinnrocken vid Tom Tits i norr, genom stadskärnan öster om Nygatan och söderut över Slussholmen, Yttre Maren ner mot Gästhamnen och Vårdsholmsbron samt västerut till Nyköpingsvägen och Södertälje nya stadshus. På östra sidan av kanalen omfattar programmet Badhusområdet vid Tältvägen och Grödingevägen mot Kusens backe. Dessutom ingår en översiktlig studie av Kusens backe som ett speciellt uppdrag.

Gränserna för planområdet är på många sätt inte absoluta då programarbetet innehåller delar som omfattar och berör större sammanhang som trafikföring, grönstruktur, strategier för byggandet av staden m.m. Inom området finns tät stadsbebyggelse med kommersiella lokaler, service och bostäder och glesare bebyggda delar med främst bostäder. Orionkullen och området kring Vänortsparken i östra stadskärnan, liksom Slussholmen omfattar parkmiljöer och kulturhistorisk bebyggelse.

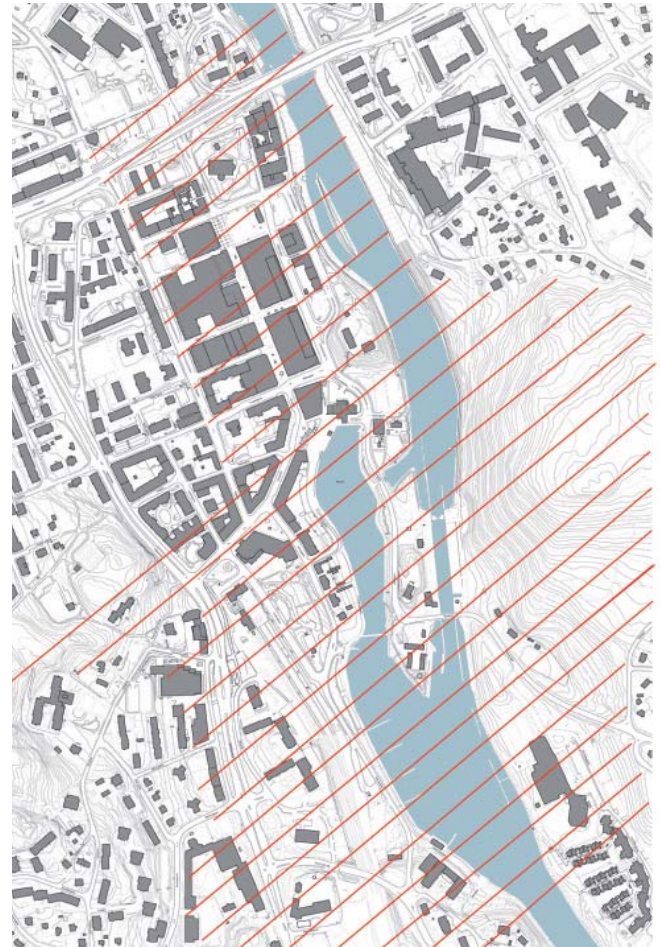
På Slussholmen bedriver Sjöfartsverket verksamhet med fokus på slussningsarbetet. En betydande del av planområdet utgörs av spår- och stationsområdet för pendeltågen. Stadsparken och strandpromenaden vid Yttre Maren med Gästhamnens bryggor kompletterar den komplexa miljön.

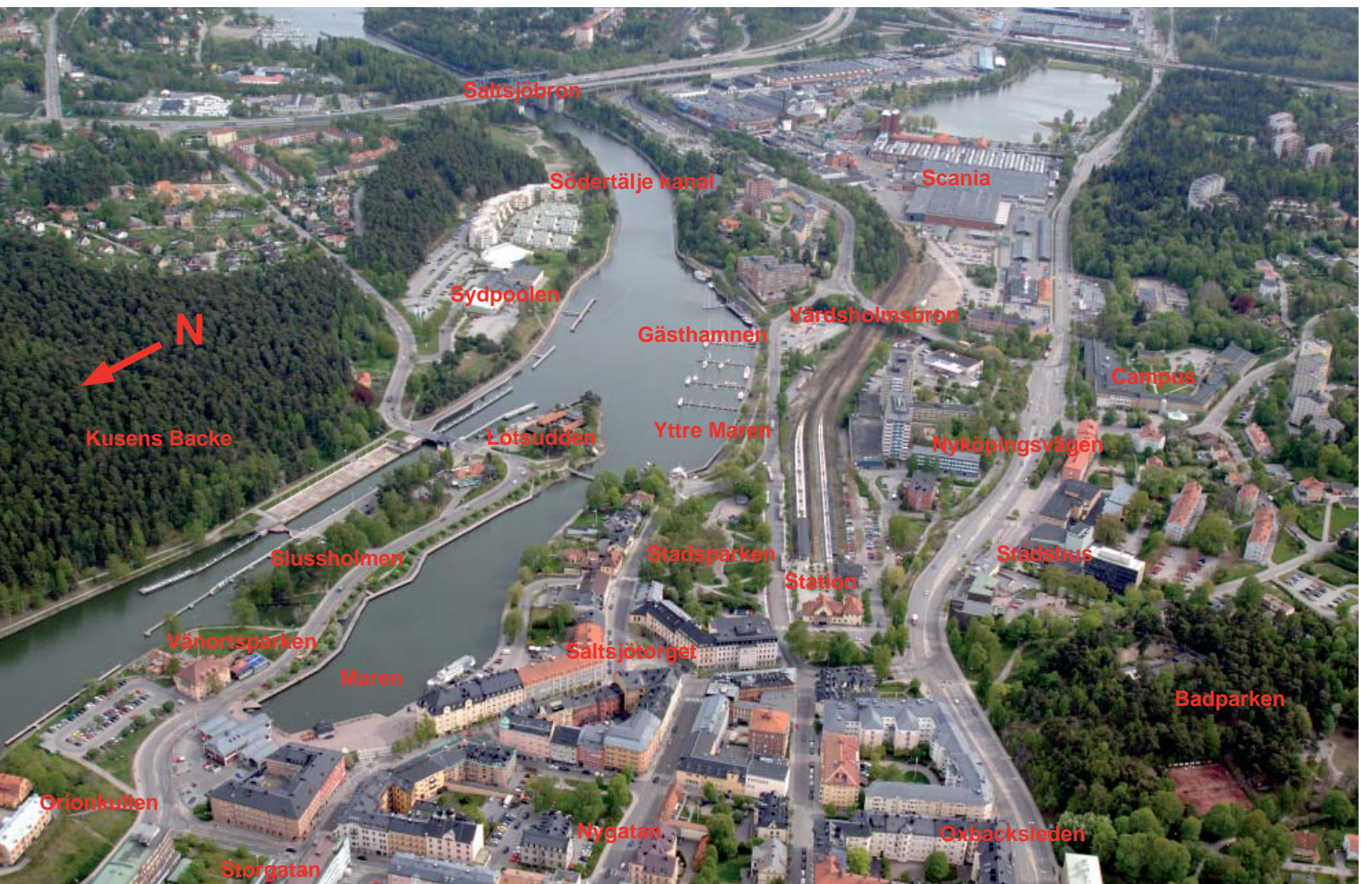
Söderut ligger Campusområdet vid Nyköpingsvägen och ytterligare lite söderut finns Scania med sitt industriområde.

På östra sidan av kanalen ligger Kusens backe som är en ca 23 ha stor stadsskog invid stadskärnan. Området är kuperat och till stor del bevuxet med tall. Det används framför allt som promenad- och rekreationsområde.

Södertälje kanal, som förbinder Mälaren med Östersjön, sträcker sig i nord-sydlig riktning genom staden. Maren, en vik av kanalen på Saltsjösidan, sträcker sig ända in i innersta stadskärnan

Utredningsområde





## Tidigare ställningstaganden

"Staden, stränderna och vattnet" idéprogram 1995  
 Översiktsplan för Södertälje kommun 2004  
 Agenda 21 2004  
 Utvecklingsprogram för Södertälje stadskärna 2004  
 Strategi för boende och byggande i Södertälje kommun 2005  
 Bostäder i Södertälje stadskärna, program för nya detaljplaner 2005  
 Saltsjögatan och gästhamnen, planprogram 2005  
 Mål och Budget för Södertälje kommun

Viljan och målet att utveckla Södertälje stadskärna har funnits under lång tid.

Ett flertal tidigare studier och ställningstaganden har gjorts med avseende på stadskärnan. Tankegångar, målsättningar och åtgärdsförslag återkommer i olika former. Bärande idéer som ofta återkommer är bl.a. två av kommunens högst prioriterade mål; en utveckling av stadskärnan och ett ökat bostadsbyggande.

### Utveckling av Södertälje som bostadsort

Södertälje behöver ha beredskap för bostadsbebyggelse som motsvarar befolkningstillväxten i regionen. Kommunens attraktivitet och identitet som bostadsort behöver utvecklas genom nya, tilltalande boendemiljöer. Det behöver skapas förutsättningar för dem som idag väljer att flytta ifrån kommunen, att välja sitt nya boende i Södertälje, liksom möjligheter att locka grupper som i dag är underrepresenterade att flytta till kommunen och stärka mångfalden bland innevanarna.

Ett betydande antal nya attraktiva bostäder i stadskärnan och dess omgivning behöver skapas, gärna i vattennära lägen. Bostadsrätter bör prioriteras men bostadsbeståndet behöver också kompletteras med fler hyresrätter.

Att bygga bostäder i Södertälje stadskärna med omgivning är också i linje med Södertäljes Agenda 21-program. Befintlig kollektivtrafik och infrastruktur utnyttjas vilket ger möjligheter till minskat bilberoende.

### Utveckling av Södertälje stadskärna

Södertälje stadskärna behöver stärka sin roll i regionen så att den blir det självklara valet som mötes- och handelsplats för kommunens och grannkommunernas innevanare. En attraktiv och god fysisk miljö krävs. Södertälje är en riktig stad där det förnämliga vattenläget bör utnyttjas bättre genom att låta staden

vända sig mot kanalen istället för att kanalen bildar en baksida. Stråk och parker längs kanalen bör utvecklas så att kanalområdet binds samman till en helhet och rekreationsområdena bör utvecklas.

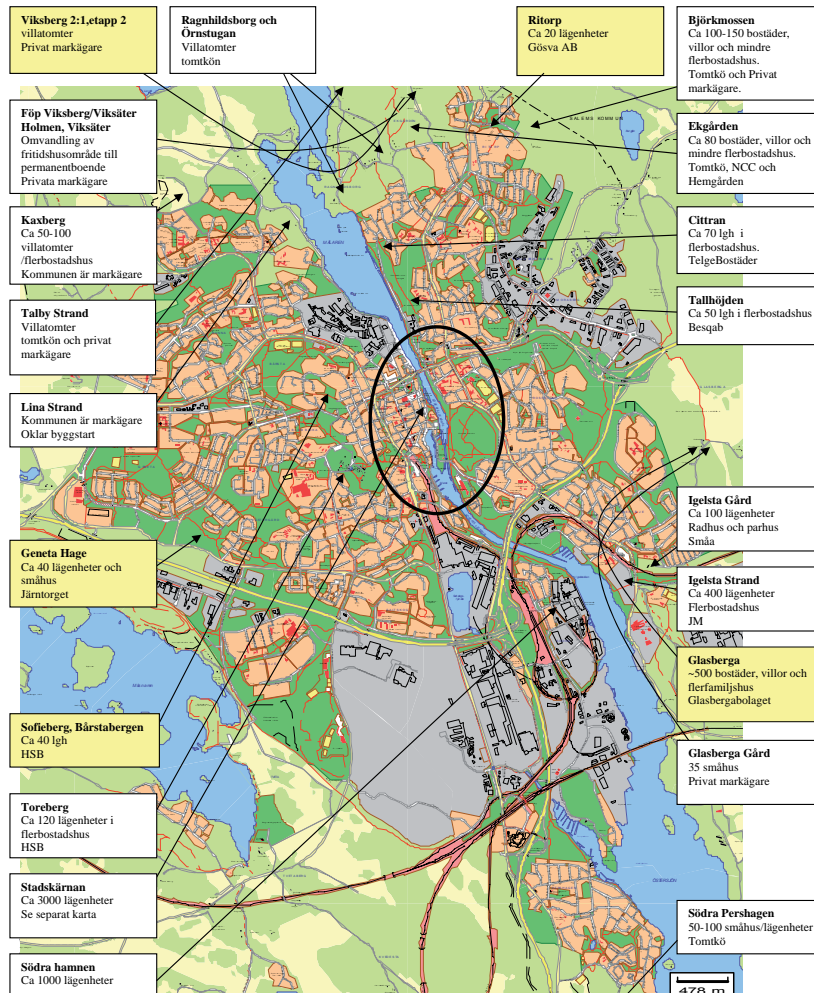
Tillgängligheten till stadskärnan bör förbättras genom kollektivtrafiklösningar, gång- och cykelvägar och parkeringslösningar. Barriärerna i staden behöver också minskas för att ge god tillgänglighet. Mötesplatser och ett attraktivt kommersiellt och kulturellt utbud behöver skapas. En utveckling av Marenområdet och stationsområdet och samverkan med olika aktörer i staden ses som viktigt för att nå dessa mål.

#### ÖP föreslår

- Södertälje ska ha en beredskap för ny bostadsbebyggelse, tillräcklig för en lika snabb befolkningsutveckling som i övriga Stockholmsregionen.
- Komplettera och förtäta befintliga stadsdelar och tätorter med bostadsbebyggelse.
- Flera bostäder i vattennära lägen.
- Förtäta centrum med bostadsbebyggelse.
- Större bebyggelsegrupper bör anläggas efter stråk med kollektivtrafik.
- Vid planering av ny bebyggelse ska möjligheten att bryta ensidigheten i bostadsutbudet beaktas.
- I intressekonflikt med mark för attraktiva bostäder prioriteras bostäder.

## Pågående bostadsprojekt i Södertälje

Planerade bostadsprojekt i Södertälje  
Gul = Byggproduktion/försäljning pågår, vit = planarbete pågår



Södertälje har klarat sig väl under den senaste tioårsperioden och är med sina närmare 85 000 invånare länets fjärde största kommun. Befolkningsutvecklingen har varit svagare än länets genomsnitt under 1990-talet, men har legat högre under de senaste åren. Sedan Nykvarn blev egen kommun år 1998 har kommunens befolkning ökat med omkring åtta procent eller i genomsnitt ca 750 personer per år.

Med en fortsatt positiv utveckling på motsvarande nivå skulle Södertäljes befolkning nå 100 000 invånare omkring 2025-2030. Södertälje kommun bygger i dagsläget ca 400 nya bostäder per år. I de centrala delarna av stadskärnan pågår, förutom de planer som redovisas i detta program, planering av ca 600 bostäder. Om hela stadskärnan inbegrips och förslagen kring Marenområdet infrias kan ca 1 000 nya bostäder byggas de närmaste 5 åren. Kommunens bedömning är att detta är helt nödvändigt för Södertäljes attraktivitet som stad och boendeort.

Samtidigt med denna planering pågår också utvecklingsprojekt i andra delar av tätorten, som i miljonprogrammets bostadsområden, exempelvis i

Hovsjö. Att förnya miljonprogramsområden är en av de viktigaste utmaningarna kommunerna har. Här krävs en helhetssyn och ett långsiktigt tänkandet.

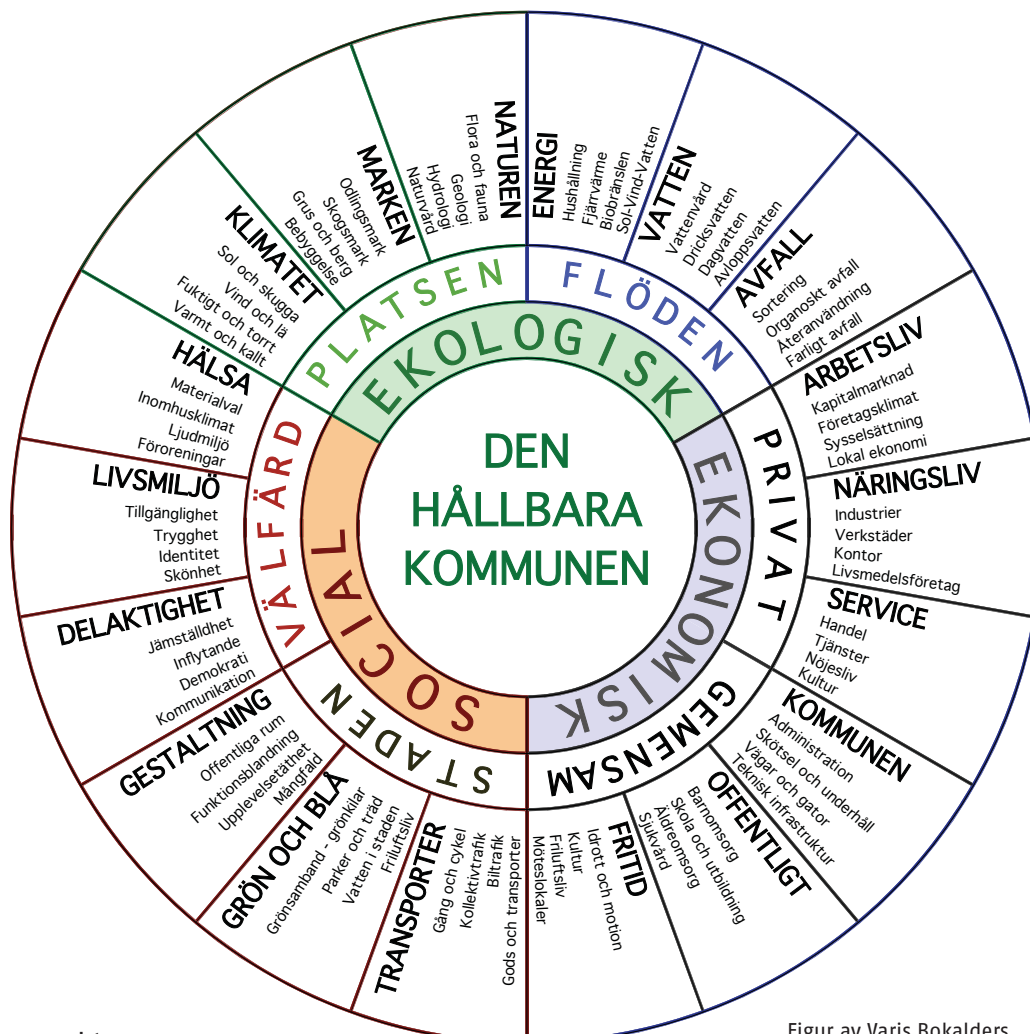
”Det är en diger uppgift. En uppgift som handlar om mycket mer än att rusta upp lägenheter, hus, gårdar och parker. Den största utmaningen är att renovera det som är bakom fasaden, de boendes självkänsla, trivsel och välbefinnande. Att skapa sociala mönster och bättre ekonomiska förutsättningar för en framtid”. Orden kommer från Patrik Derk, VD för nybildade Telge Hovsjö AB som tillsammans med kommunen, föreningar, politiker, näringslivet och inte minst de boende ska skapa det framtida Hovsjö. Ett steg till framgång i områdesförnyelser är sammanlänkningen med den övriga staden. Det finns stort värde i att bygga eller skapa förbindelser med andra områden, till exempel i form av ny kollektivtrafik. Planeringens mål är att koppla ihop, binda samman existerande byggda miljöer till en helhet och underlätta för mänskliga rörelser och möten och skapa en god tillgänglighet för alla.

## Planeringens komplexitet

Södertälje kan erbjuda sina invånare en god miljö med bra boende och höga kultur- och naturvärden. Det finns flera tillgängliga grönområden med närhet till vatten. Det gör att Södertälje i dagsläget har en stor potential att upplevas som attraktiv för många människor – inte minst för dem i yrkesverksam ålder. Bra boende och kommunikationer är viktigt men det handlar också om kommunens totala attraktivitet och möjligheter att erbjuda sina invånare ett gott socialt liv.

Ekologisk-Ekonomisk-Social/Kulturell är tre dimensioner, aspekter som måste fångas upp för att, i den mån det är möjligt, kunna göra en helhetsbedömning av utvecklingens konsekvenser. I Södertäljes utvecklingsprogram lyfts även vikten av de demokratiska och kulturella perspektiven. Att planera för en hållbar utveckling handlar således om att utgå från de viktiga frågorna, att göra tydliga

strategiska val där också andra aspekter ingår, samt beskriva konsekvenserna av valen. När kommunen planerar för en hållbar utveckling med ett helhetsperspektiv kommer målkonflikterna att bli tydliga. Detta programarbete är bara början på ett fortsatt arbete med att försöka förstå delarnas påverkan på helheten. Alla frågor och aspekter är inte till fullo belysta och konsekvensanalyserna måste fördjupas. Uppdraget har varit att förtäta Södertälje stadskärna. I projektarbetet har stadsbyggnadsstrategier för helhetslösningar studerats och målsättningen är att programmet på så vis skall underlätta för de kommande strategiska val som måste göras avseende stadskärnans utveckling. Stadsbyggande är av största vikt för våra livsbetingelser. Visioner, mål och strategier behövs för att vägleda marknadskrafter och lokal opinion.



Figur med olika aspekter som behöver beaktas vid planering

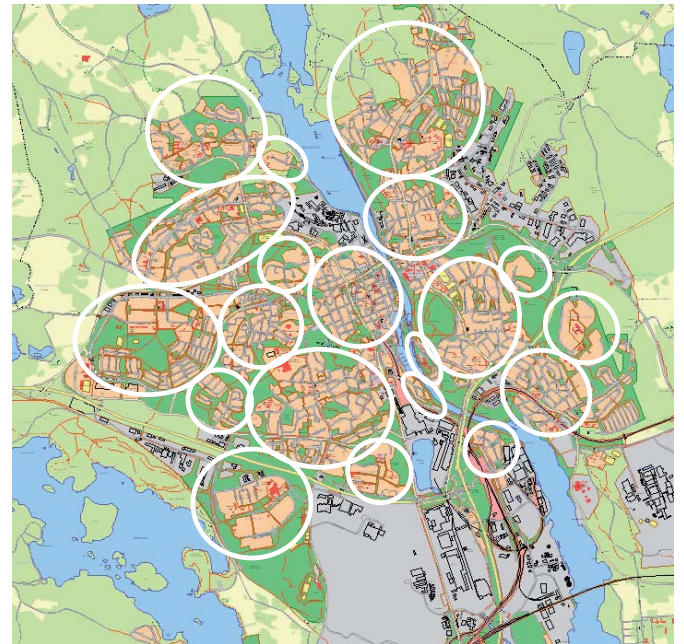
Figur av Varis Bokalders



## Stadsbyggnadsstrategi "Bygg ihop – Koppla samman"

Idag:

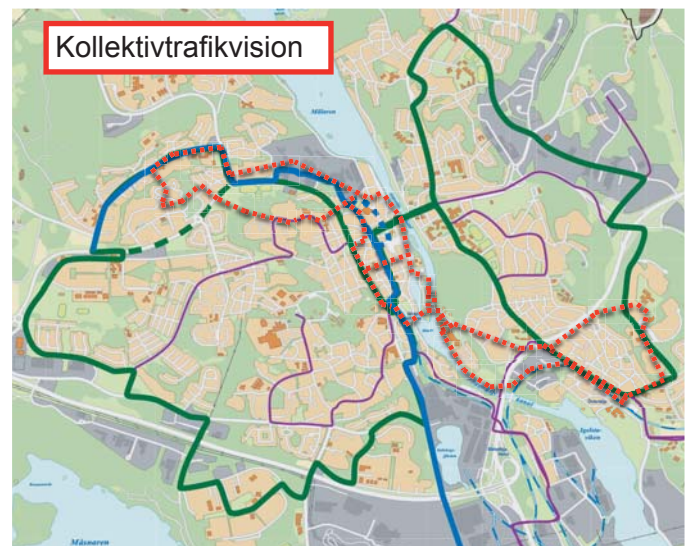
En stadsstruktur av öar  
Öar uppbyggda av mindre öar  
Öar, ofta med vägar och spår som barriärer



## "Bygg ihop – Koppla samman"

En attraktiv ny kollektivtrafik som integrerar stadens bostads- och arbetsplatsområden med varandra och stadskärnan är en viktig framgångsfaktor i framtidens hållbara Södertälje.

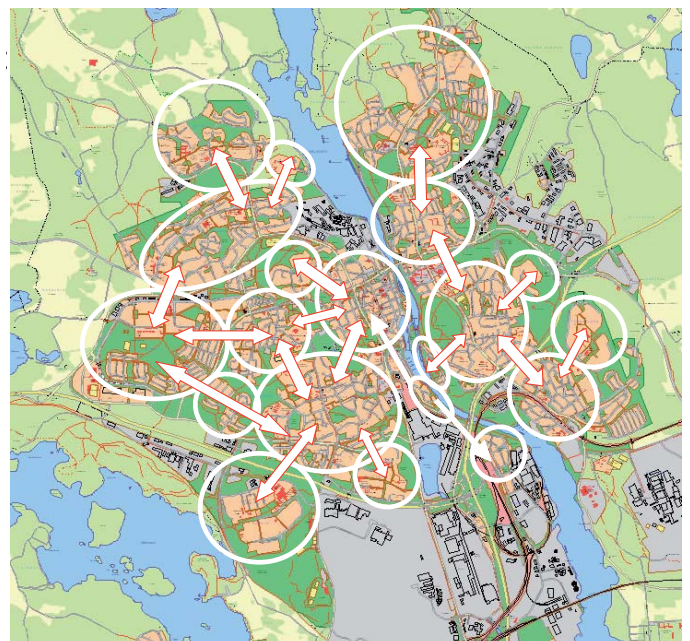
Utefter det nya kollektivtrafikstråken ges också nya förutsättningar att utveckla boende, arbete och rekreation då outnyttjad mark blir attraktiv i detta läge.



I morgon:  
Det är i mellanrummen framtiden finns!

Det är i mötet mellan olika områden som nya mötesplatser växer fram. Det är här vi kan växa i en redan fungerande infrastruktur. Här finns möjligheterna att med gator och parker utveckla stad.

Varje område har sina särskilda behov och mellanrummen är av olika karaktär, varje koppling är unik och kräver sin egen lösning. Ny bebyggelse och parkstråk ska bilda sammanhängande stadsmiljöer och minska barriäreffekterna av infartsvägar och spår samt förbättra för gång- och cykeltrafik. Det attraktiva stadslivet har alltid skett på fotgängarnas villkor.



## Den täta staden

Strategin ”bygg ihop -koppla samman” innebär bland annat att:

- Återanvända redan exploaterad mark
- Bevara och utveckla Södertäljes karaktär och grönstruktur
- Skapa nya parkstråk och gatumiljöer
- Skapa nya linjenät i kollektivtrafiken som stöder sammanhängande stadsmiljöer och länkar ihop förorterna både till stadskärnan och sinsemellan
- Bygga i goda kollektivtrafiklägen
- Bygga ny ”stad” mellan befintliga förortsöar
- Komplettera och utveckla befintliga bostads- och arbetsområden för lokala behov.

Det är viktigt att tydligt påpeka att om Södertälje kommun inte tillvaratar utbyggnadsmöjligheterna som stadsförtätningen erbjuder, blir kommunen tvungen att ta grönområden i anspråk för ny bebyggelse, vilket skulle innebära en utglesning av staden och en förlust av rekreationsområden.

### Den täta stadens ekologiska och miljömässiga fördelar:

Förtätning sparar värdefull natur, skog och jordbruksmark.

Stadsförnyelse som sker i redan exploaterade områden tar ingen värdefull grönmark i anspråk för ny bebyggelse. Tvärtom kan ny grönstruktur skapas genom parker, gårdar och stråk.

Den leder till minskat transportbehov och bilresande och därmed minskade utsläpp. Ökade persontransporter med spårbunden trafik eller övrig kollektivtrafik leder till en markant minskning av växthusgaser och trafikreleterade luftpartiklar.

### Den täta stadens ekonomiska fördelar:

En förtätning som utnyttjar befintlig infrastruktur av vägar, vatten, avlopp, elektricitet och annan service är mindre kostsam jämfört med ett glest, områdeskrävande utvecklingsmönster, eftersom stora investeringar krävs för att förlänga befintlig infrastruktur.

Markens värde ökar i kärnan då städerna växer.

Ju större stad, desto attraktivare blir stadskärnan därför att tillgängligheten är störst där. Ett effektivt markutnyttjande är en självklarhet. Det är här kultur-, it- och tjänsteföretag vill ligga.

Trenden är också att fler vill bo centralt, vilket har skapat bostadsbrist och ökade lägenhetspriser i centrala lägen.

Den täta, gröna och sammanhängande staden har högre fastighetsvärden, större blandning av boyta och lokalyta och ett högre exploateringsstryck.

### Den täta stadens sociala fördelar:

Den täta staden med en blandning av bostäder, arbetsplatser och service medför en ökad trygghet.

Ju fler som bor och arbetar i ett område desto större sannolikhet är det att flödet av människor ökar, även under tider som av vissa kan upplevas som otrygga.

Nya urbana livsstilar attraherar allt fler.

Upplevelsetätheten ökar med antalet människor och att bo nära kaféliv, evenemang m.m. lockar.

En stad med en välutnyttjad och attraktiv kollektivtrafik är socialt hållbar utifrån utgångspunkten att minskad biltrafik på ”de gåendes villkor” möjliggör en tryggare lekplats för barn att vistas i.

Frågan är inte längre OM staden ska förtätas utan HUR.

Uppdraget har varit att visa på HUR vi kan förtäta Södertälje stadskärna.

Stadskärnan har också öar av bebyggelse med mellanrum, ofta i form av hus som solitärer på överstora tomter och hus åtskilda av trafikleder. Uppgiften är att utveckla sambanden mellan den befintliga bebyggelsen genom att bygga nya hus och offentliga rum.

För att få en mer levande stadskärna är det också angeläget att skapa möjligheter för så många som möjligt att kunna bo där. För HUR många, på vilket sätt och med vilken kvalitet kan vi erbjuda ett boende i innersta stadskärnan och samtidigt bevara och utveckla dess karaktär?

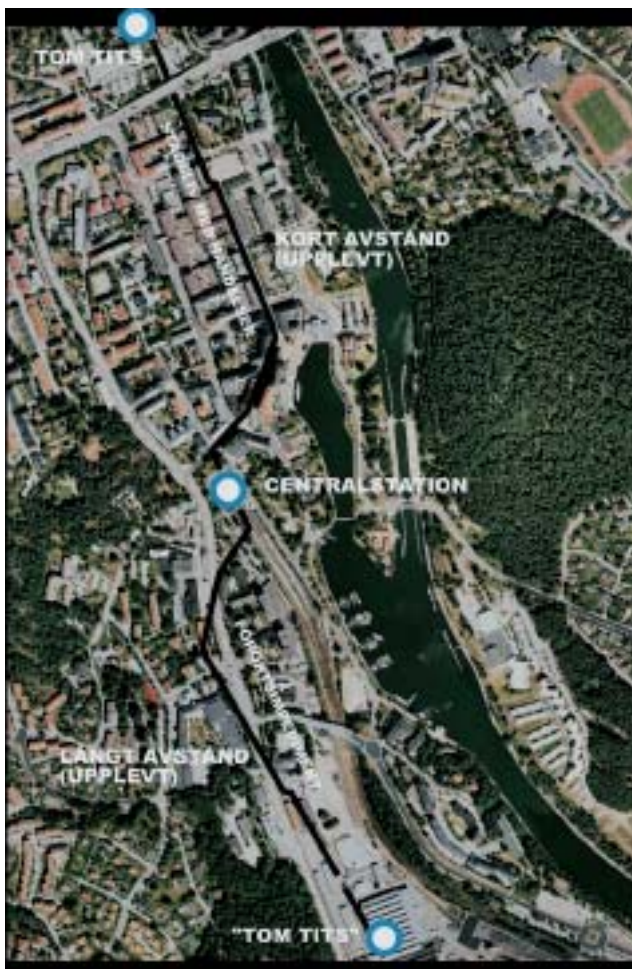
# PROGRAM

## Stadsbyggnadsprinciper

Södertäljes utbud av service, institutioner, transportsystem och närhet till arbetsplatser samt tillgång till natur-, vatten-, och rekreationsområden är grundläggande kvaliteter. Genom att ta tillvara och utveckla sambanden mellan dessa kvaliteter, den befintliga bebyggelsen samt kulturhistoriska miljöer och byggnader kan en större och mer innehållsrik stadskärna växa fram. Arbetet med nya attraktioner och upplevelser, ”Tom Tits på stan”, ger dessutom unika förutsättningar för att skapa en spännande, upplevelsetät stad med egen identitet.

Viktiga planprinciper för förslaget har varit att:

- Koppla ihop och bygga samman  
Förbättra kontakten mellan stadskärnan och befintlig bebyggelse i dess närhet. Införliva befintlig bebyggelse med ny i en kvartersstruktur.
- Bygga kring en tydlig grönstruktur  
Skapa en offentlig parkmiljö, centralt belägen och kopplad till befintliga strandpromenader.



-Skapa tydliga offentliga gaturum och platser  
Omvandla stadens vägstrukturer till trevliga stadsgator, täta och urbana. De omdanade gaturummen kantas av träd. Målsättningen är att gatorna får gång- och cykelbanor med möjlighet till kantstensparkering, där utrymme finns.

-Utnyttja det vattennära läget

-Förstärka väst-östliga samband

Förstärk gångstråken mellan stadskärnan och Oxbacksleden.

Grönsambandet mellan Badhusparken, Stadsparken, Slussholmen och Kusens backe förtydligas.

Genomsikter mot vattnet skapas där det går från Torekällberget genom stationsområdet och bebyggelsen vid Yttre Maren

- Skapa privata och offentliga rum

En vanlig brist i 50-, 60- och 70-talsbebyggelse är ottydligheten mellan vad som är privat och offentligt eller snarare avsaknaden av privata ytor nära bostaden. Målsättningen är att skapa privata gårdar i den nya bebyggelsestrukturen som samtidigt förtydligar de omgivande offentliga gatu- och parkrummen.

KORT AVSTÅND



LÅNGT AVSTÅND



Det upplevda avståndet baseras på de upplevelser som finns längs vägen.

Ju fler upplevelser.... desto kortare avstånd.

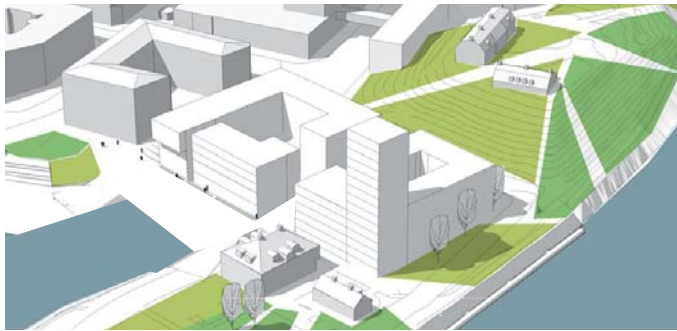
Med rätt bebyggelse och innehåll kan en promenad ner till Scania från Centralstationen ges samma korta avstånd som till Tom Tits.

## Stadsstrukturer och karaktärer

Befintliga hus och strukturer är från olika tidsperioder och med olika uttryck. I många delar blir helhetsintrycket en heterogent sammansatt stadsbild som bebyggelseförslaget förhållit sig till.

Som princip gäller att befintliga hus präglade av sin tid får stå mot det nya som har karaktär av sin tid. Det nya ska förtydliga och förstärka det befintliga i en sammanhängande mångfald.

I innersta stadskärnan föreslås en kvartersstruktur som knyter an till stadskärnans äldre bebyggelsemönster. Kvartersbebyggelse med tydlighet mellan det privata och offentliga rummet. Hushöjder som ansluter till stadskärnans mellanskala i fyra till sex våningar föreslås, dock skall hushöjderna studeras vidare i detaljplanskedet.



Fortsättning på stadskärnans kvartersstruktur

Det vattennära läget vid Yttre Maren och utmed Grödingevägen/badhusområdet är en kvalitet och resurs för den planerade bebyggelsen. Goda visuella och fysiska samband mellan bostaden och omgivande grön- och vattenområden erbjuds. Utmed Yttre Maren får bebyggelsen varierade byggnadshöjder med högdelar och lägre delar som anpassas till platsens förutsättningar som topografi och befintlig bebyggelses skala.



Bebyggelsestruktur med varierande hushöjder

Utmed Grödingevägen och badhusområdet föreslås en bebyggelsestruktur med en uppbruten men sammanhållen karaktär som är anpassad till terrängen och naturmiljön. Hushöjderna varierar och anpassas till placering och terräng. Utmed Tältvägen föreslås en småhusbebyggelse som ansluter till skalan i villaområdet i väster.



Exempel på flerfamiljshus anpassade till terräng och natur

Kring Nyköpingsvägen och stationsområdet planeras och utformas den nya bebyggelsen med större slutna kvarter mot Nyköpingsvägen och offentliga platser, med en tydlighet mellan privata och offentliga rum. Gatorna i väst-östlig riktning mellan kvarteren kan ges en mer öppen karaktär för att få goda visuella och fysiska samband mellan kvarteren. Målsättningen är att få till en viss variation i taklandskapet där hushöjderna varierar.



En stadslik "Nyköpingsgata" med slutna kvartersfasader mot gata och torg

Delområden



Södertälje stadskärna idag



Södertälje stadskärna med programmets bebyggelseförslag. Föreslagen bebyggelse är vit.

## Grön- och blåstruktur



### Den gröna, blåa, täta, mixade staden

Ett bra stadsliv i en tät bebyggelsestruktur förutsätter stora gröna offentliga rum som kan ge plats för både avkoppling och aktivitet. Det finns många internationella exempel på att parkprojekt drivit stadsutvecklingen. Programförslagets relativt höga exploatering, ca 1 500 nya lägenheter förutsätter stora gröna offentliga rum med hög kvalitet.

Södertälje har fantastiska förutsättningar att utveckla sin redan gröna stad. En stark förankring finns i det förflutna, bl.a. från badortsepoken med sina parker och strandpromenader.

### Stadsförnyelsen byggs kring Södertäljes utvecklade parkstruktur

Förslagets huvudidé är att länka samman befintliga parker och utveckla deras olika karaktärer. Kopplingarna mellan parkerna och strandpromenaderna tydliggörs. Målsättningen är att stärka den öst-västliga grönaxeln och göra parkerna mer tillgängliga och levande. Utmaningen ligger i att skapa folkliv året runt. Funktioner, attraktioner och upplevelser som gör att folk rör sig i området och skapar möten ökar tryggheten.

Förutsättningarna och läget för parkstråket kommer att förändras med ca 1 500 nya bostäder. Parkstråket kommer då att hamna i stadens mest centrala läge.

De i parkstråket ingående parkerna och platserna föreslås få olika karaktärer och funktioner.

### Mål och visioner

Stadskärnans skilda parker och grönområden binds samman med väl utformade stråk för gående och cyklister. Särskilt det öst-västliga, stora, grönstråket poängteras. Badparken med lek och promenadvägar förbinds via bra övergångar med finparkerna Stationsparken och Stadsparken. Stadsparken förbinds med vattnet och vidare via bron över Maren till Slussholmen. Slussholmen utvecklas till en målpunkt med aktivitetspark med attraktioner året om. Via slussen når man dels Kusens backe, som med tydligare entréer och utvecklade friluftaktiviteter bättre kan utnyttjas och dels skateanläggningen och badhusområdet i centumnära läge.

På båda sidorna längs kanalen förbinds promenadvägar till ett sammanhängande stråk, särskilt under Mälarbron behöver stråken utvecklas. Utformning och händelser längs stråket ska sträva till att de blir attraktiva stråk för stadskärnans besökare. Stadskärnans små fickparker som Turingelunden och Dalparken är gröna mötesplatser och oaser.



### Badparken

Badparken är parken med lek, tennisbanor, promenadvägar genom både natur och park med stora uppvuxna lövträd. Genom parken går gångvägen till Torekällbergets friluftsmuseum och utsiktsplatsen vid väderkvarnen. Parkens entréer förbättras med tydliga vägar och trappor från stadskärnan och stationsområdet.

### Stationsparken

Parken utvecklas som länk i det öst-västliga parkstråket i staden och kan på sikt bli en del av strukturen i ett nytt resecentrum.

### Stadsparken

Stadsparken är stadens finpark och entré när man kommer till Södertälje Centrum. Den bildar en viktig länk från stationen/resecentrum mot Slussholmen och Kusens backe.

Finparkskaraktären med blomsterplanteringar och sittplatser samt lek- och scenområden utvecklas. En tillbyggnad av hotellet i parkens norra ände kan bilda parkens fond istället för den bakgårdskaraktär som är idag.

Kontakten med vattnet och Slussholmen förstärks och

förbindelsen till bron över Maren blir bredare genom att Borgmästarvillans trädgård införlivas i parken. Kopplingen mot Slussholmen och Lotsudden är viktig att tydliggöra. En ny gång- och cykelbro med möjlighet för småbåtar att passera föreslås. Från den lilla torgytan vid vattnet fortsätter strandpromenaden längst Yttre Maren.

### Inre Maren

Marenplan får en karaktärsfull stadsmiljö, med befintliga och nya hus. Torgytor och kajer ramar in vattenytan. Slussholmens västra strand kan få en bilfri sida i bästa solläge. Stråket från innersta stadskärnan via Marenplan ut mot den nya Slussholmsparken får här en fin entré. Den så kallade "Blindtarmen" i norra änden av Slussholmen ges en ny utformning, t.ex. en vattentrappa, där man tydligt kan se vattnets väg från Mälaren till Saltsjön.

### Orionkullen

Orionkullen rustas upp och utvecklas som en park i staden. Nya trappor leder upp på kullen där en utsiktsplats ordnas varifrån man kan se ut över staden och kanalen. I den södervända slänten anläggs terrasserade sittplatser med utsikt över vattnet. De befintliga byggnaderna bör ha en offentlig verksamhet.



## Slussholmen

Slussholmen blir Södertäljes nya huvudpark mitt i staden och mitt i vattnet. Den föreslagna omläggningen av Slussgatan frigör stranden mot Maren från biltrafik. Stranden har ett fint läge mot vattnet och ett bra solläge och blir en betydande tillgång för den nya parken på Slussholmen. Vägen ska fungera för angöring till verksamheter på Slussholmen och för nödvändiga passager. Den ska vara en lågfartsgata utformad på parkens och de gåendes villkor. Gatan ska under begränsade perioder kunna stängas av för annan trafik än nyttotrafik. Slussholmens parkkaraktär med stora träd och gräskullar utnyttjas och parken utvecklas som en aktivitetspark med mötesplatser, upplevelser och attraktioner som ger förutsättningar för ett levande folkliv. Parken blir en viktig länk i alla väderstreck. I norr Stadskärnan och Marenplan och i söder Sydpoolens bad och skateanläggningen. Torekällberget, Badhusparken och Stadsparken i väster och Kusens Backe i öster.

## Lotsudden

Lotsudden på Slussholmens södra spets är en attraktiv och central plats. Här föreslås ett mindre hotell/vandrarhem. Verksamheten kan drivas året runt med restaurang, café och ett föreslaget kallbad längst ut på den nya piren, mitt i Yttre Maren. Här finns också båtplatser för besökare till Slussholmen. Förslaget förutsätter att Sjöfartsverkets verkstäder, som nu finns på området, flyttas. En idé som prövas är att förlägga verkstäder m.m. norr om den planerade bron vid norra slussporten invid Kusens Backe. Ambitionen är att samla ihop Sjöfartsverkets verksamheter på ett ställe.

## Strandpromenader

Sjöfarten på kanalen är en attraktion i Södertälje. Längs kanalens båda sidor ska sammanhängande, väl utformade promenadvägar sträcka sig. Tillgängligheten till strandpromenaderna bl a från Mälarbron förbättras. Strandpromenaderna får tydliga entréer och kopplingar till parkområdena. Olika karaktärer som gamla dragvägar, kajer, slussområde, bryggor, broar och naturstigar utvecklas. Länkar byggs där så behövs, delvis på bro- eller bryggkonstruktioner.



## Kusens backe

Kusens backe är skogen mitt i staden! Området består till största del av pelartallskog där många tallar är mer än 150 år gamla. Längs de branta grusslänterna mot kanalen har man utsikt över staden och sjöfarten. Kusens backe bildar en karaktäristisk siluett från stadskärnan och ingår i ett grönt stråk längs östra kanalstranden. Kusens Backe utvecklas som stadskärnans naturpark för friluftsliv, rekreation och motion. Utbyggda och väl upplysta motionsspår samt lek- och träningsredskap i skogen skapar naturliga mötesplatser och fler människor i rörelse. Tillgängligheten till parken utvecklas med tydliga entréer från flera håll. Särskilt viktig är kopplingen till Slussholmen och stadskärnan. Söderut görs förbindelsen mot Tältparken tydligare och norrut utvecklas stråket över Lagmansparken, under Mälaren mot Mälareparken.

Möjligheter att förlägga en eller flera förskolor i kanten på Kusens backe finns också. Vid Falkvägen finns en avskuren del av tallskogen som tillsammans med en mindre del av Kusens backes sydöstra del kan bli en lämplig förskoletomt, i bra vädersträck och i naturligt sammanhang med bebyggelse och med god tillgång till lekområden.

Sjöfartsverkets gamla slussarbetarbostäder ligger strategiskt centralt och samtidigt i direkt anslutning till Kusens backe, de skulle kunna passa för en "Ur och skurförskola". Byggnaderna kan även byggas om och till och inrymma en mer konventionell förskola.

Längs Grödingevägen i sydvästläge med utsikt över kanalen är kompletterande bostadbebyggelse lämplig.

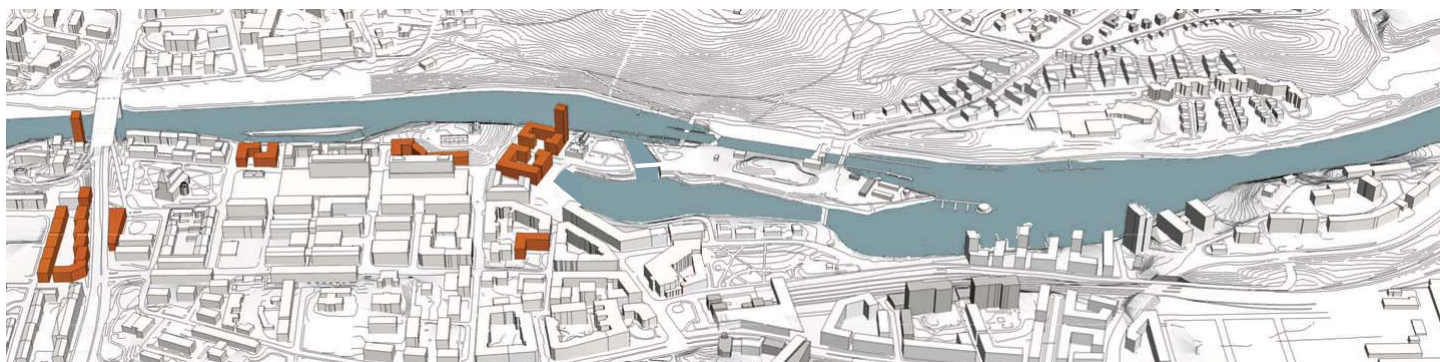


## Fortsatt arbete

- Arbetsgrupp för samordning av Tom Tits upplevelseprojekt och fysisk planering
- Parallella uppdrag/arkitekttävling för Slussholmens utformning till aktivitetspark och dess samband till övriga parker av skilda karaktärer
- Dialog med medborgarna med tonvikt på ungdomarna om innehåll och utveckling av det offentliga rummet som kan ligga till grund för program för parallella uppdrag/arkitekttävling
- Dialog med Sjöfartsverket kring markfrågor och olika avtal
- Samverkan med utbildningskontoret i förskolefrågan

## Bebyggelseförslag

### Stadskärnan



1. Mötet med stadskärnan från Mälarbron bör i framtiden få en mer stadslig utformning, där framförallt omdaning av Turingegatan och dess av- och påfarter utgör en viktig del. Frågor kring trafik, buller och emissioner måste lösas för att kunna skapa en bra stadsmiljö. Kvarteret Spinnrocken föreslås bebyggas för att möjliggöra en större parkeringsanläggning nära stadskärnan. Kvarteret kan också inrymma ca 120 lägenheter. Miljön i passagen under Turingegatan som utgör Storgatans norra del behöver förbättras. Ett möjligt sätt är att lokaler för handel och verksamheter i bottenvåningen på kvarteret Spinnrocken fortsätter under bron och dess fasad bildar fond mot parken. Den breda öppningen som passagen utgör har å andra sidan kvaliteter som kan tillvaratas på annat sätt.



2. Fastigheten bakom gamla rådhuset, kvarteret Gästgivaren, bebyggs med bostäder och handel i bottenvåningen, ca 40 lägenheter.

3. Befintlig gågata byggs om och förlängs till Saltsjötorget.

4. Garvaregatan avslutas med ett litet torg mot Västra Kanalngatan.

5. Kvarteret Garvaren bebyggs med två våningar handel och bostäder ovanpå. Handelsytorna kopplas ihop med "inomhusbroar" över Köpmangatan mot Kringlan, ca 45 lägenheter.

6. Orionkullen och dess bebyggelse syns i fonden av Ekdalsgatan. Orionkullen utvecklas som park och integreras i stadsväven och nås via nya trappanläggningar.

7. Kvarterstruktur som knyter an till stadskärnans äldre bebyggelsemönster föreslås. Totalt ca 140 lägenheter och 5 000 kvm lokaler.

Plan över stadskärnan, föreslagen bebyggelse är vit.



Stadskärnan från Kusens backe – alternativ med högt hus

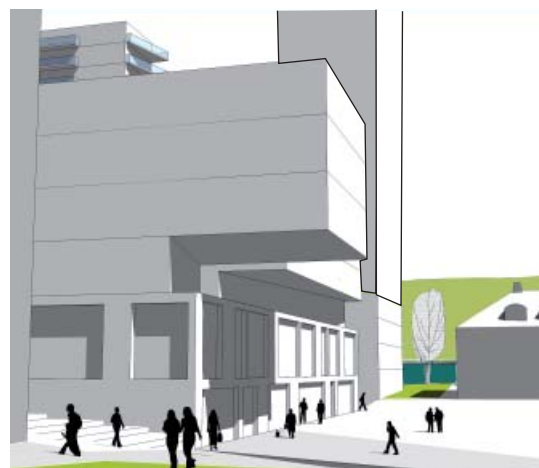
8. Blindtarmen föreslås utformas som vattentrappa där man kan se nivåskillnaderna mellan Mälaren och Salt-sjön.

### Marenområdet med kultur och upplevelser

En byggnad av hög arkitektonisk kvalitet, med offentlig verksamhet i två plan samt bostäder ovanpå, byggs på "McDonaldstomten" vid Marenplan. En förbindelse från Storgatan kan göras genom Castor-huset in i den nya byggnaden. Byggnaden kan innehålla olika sorters kulturell verksamhet, ungdomsverksamhet, restauranger och caféer mm. Där, eller i kvarteret Lyran, kan man också bygga en högre byggnadsdel. I kvarteret Lyran (idag parkering) byggs bostäder. Bottenvåningen kan exempelvis innehålla restaurang eller café.

### Exploatering

Bebyggelseförslaget i stadskärnan ger totalt ca 380 lägenheter och möjlighet till ca 14 000 kvm handelsytor.



Marenplan får en offentlig byggnad med bostäder ovanpå

### Fortsatt arbete

- Detaljplan
- Parallella uppdrag/arkitekttävling för offentlig byggnad vid Marenplan
- Gatuprojekt Slussgatan
- Förstärkning av den öst-västliga tvärxeln
- Parkeringsanläggning i kvarteret Spinnrocken

## Handel i stadskärnan

Handeln i stadskärnan är koncentrerad till Storgatan. De flesta butikerna ligger i gallerierna Kringlan, Telgehuset och Luna. Ett tiotal ligger vid själva Gågatan.

I Södertälje centrum handlar idag i första hand Södertäljebor och endel av de talrika arbetspendlarna. Utbudet av butiker och varor är rätt vardagligt och återspeglar varken Södertäljes kulturella mångfald eller närheten till agrikulturen. Omsättningen minskar.

### Visioner

Framtidens stadskärna ska inspirera till att upptäcka stadens affärer och gallerior. Utbudet av kultur, restauranger och gatuliv lockar människor att handla och att komma tillbaka. Stadens etniska mångfald återspeglas i ett unikt handelsutbud som är Sveriges attraktivaste. Hit kommer man för att shoppa välkända varumärken som kompletteras med trender från hela världen. Känslan att vara i Sveriges internationella huvudstad är påtaglig i den variationsrika handeln.

### Organisation

Den enskilt viktigaste framgångsfaktorn för den framtida handeln i stadskärnan är hur vi organiserar oss nu. Erfarenheter från andra städer med samma problematik kring cityhandeln talar för bildandet av en handlingskraftig samverkansgrupp med representanter från fastighetsägare, handlare och kommun. En samverkansgrupp som skaffar sig gemensamma visioner, mål och strategier med mandat att kunna genomföra de föreslagna förändringarna.

Förslaget på nästa sida är ett första resultat av en sådan samverkan. De fyra största fastighetsägarna vid Gågatan med projektledning från samhällsbyggnadskontoret står bakom förslaget.

Tanken är att utöka gruppen i takt med att handelsprojektet i stadskärnan växer och utvecklas, från Gågatan till omkringliggande gator.

### Handelsytor

Kringlan ca 10 000 kvm, Åhlens ca 8 700 kvm, Luna ca 6 000 kvm (exkl. Kulturhuset), Telgehuset ca 5 300 kvm och Stadium-Lindex ca 2 000 kvm.

Övriga handelsytor inkl. Järnagatan uppgår till ca 3 000 kvm. Detta ger totalt ca 35 000 kvm handelsytor i stadskärnan. Ca 8 000 kvm lokaler inrymmer övrig service som bibliotek, banker etc.

Många butikskedjor är inte etablerade i Södertälje och det finns en potential att locka dessa när det finns ytterligare attraktiva butikslägen. Konsulten CBRE -CB Richard Ellis analys från 2007 indikerar en potential för

ökad handel motsvarande 10 000 kvm nya handelsytor. 2-3 000 kvm kan skapas genom förädling av befintliga fastigheter och 7-8 000 kvm kan inrymmas i bottenvåningar på nybyggda bostadshus. På längre sikt finns potential för det dubbla. Även dessa ytor kan skapas i bottenvåningar i nybyggda bostadshus.

Utbyggnad av nya större handelsytor föreslås i första hand i kv Garvaren med ca 3 000 kvm och i kv Spinnrocken ca 2 000 kvm.

Den kommersiella bärkraften i projekten och intresset från investerare är avgörande för när utbyggnaderna kan ske.

### Ett utvidgat handelsstråk

Stadskärnans handel är idag koncentrerad till Storgatan med Kringlan som huvudpunkt. Kommande besöksströmmar och nyinflyttade Södertäljebor förändrar på sikt kraven på stadskärnans utbud och butiker. Köpmangatan föreslås utvecklas som handelsgata. Det är en viktig förutsättning för den tillkommande bebyggelsen med handel i bottenvåningarna. De nya handelsytorna i kv Garvaren föreslås kopplas till Kringlan med "inomhuspassager" i form av broar över Köpmangatan. Även kopplingar mellan befintliga lokaler i området kan göras. Kopplingar mellan de olika gallerierna kan vara ett sätt att möta kraven på en utvecklad handel. Tvärgatorna omgestaltas till attraktiva stadsgator med handel vilket gör att Gågatans handelsstråk utvidgas till att omfatta omkringliggande gator. Målsättningen är en utvidgad och mer levande stadskärna. Därför föreslås att alla nybyggda bostadshus skall ha handelsytor i sina bottenvåningar. Även Nygatan kommer att få bättre handelsförutsättningar genom den planerade omläggningen av busstrafik med ett nytt hållplatsläge vid Lunagallerian.

## Förslag kring en utbyggd handel

1. En offentlig byggnad vid Marenplan med ca 5000 kvm i två plan. Byggnaden kan kopplas ihop med kvarteret Castor. Här finns möjlighet för kulturell verksamhet, ungdomsverksamhet mm.

2. Kv Garvaren ca 3 000 kvm handel i två plan. Handelsytorna kopplas ihop med ”inomhusbroar” över Köpmangatan mot Kringlan.

3. Köpmangatan blir mer kommersiell. Befintliga lokalytor mot gatan omvandlas till butiker med entréer mot gatan. Gatan öppnas för bilar. Busslinjer som är viktiga för handeln trafikerar också gatan.

4. Kv Gästgivaren nuvarande parkering bebyggs med bostäder och i gatuplanet ca 1 000 kvm kommersiella lokaler.

5 och 6. Kv Spinnrocken, nytt bostadskvarter. En större parkeringsanläggning kan inrymmas samt handelsytor i två våningar mot Storgatan och 6. Turingelunden.

7. Kv. Solen, möjlighet att utöka butiksytor mot torget.

8. Kv. Solen mot Nygatan. Bostäder med butiker i bottenvåningen.

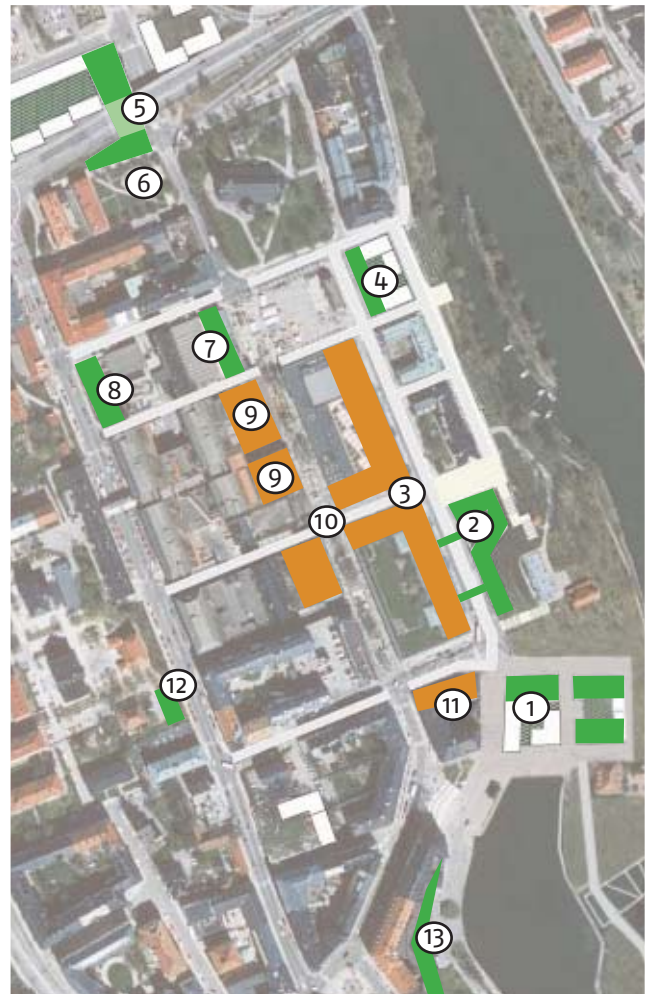
9 Lunagallerian får förutsättningar att bli en viktig länk, en gågata inomhus mellan Nygatan och Gågatan. Flera busslinjer planeras flytta till Nygatan. Det är också önskvärt att flytta upp banklokalerna från entréplan mot Gågatan och ersätta dem med butiksytor. Om kulturhuset flyttar frigörs ytterligare ytor i Lunahuset.

10. Gågatan och anslutande tvärgator rustas upp och möbleringen ses över. Ett sammanhängande väderskydd utefter hela gågatan föreslås från fastighetsägarna. Garvaregatan blir butiksgata.

11. Kv Castor, Nordbankshuset, Bottenvåningarna görs om till butiker och kopplas ner till byggnaden vid Marenplan (hus 1 ovan).

12. Kvarteret Humlan bebyggs med bostäder och handel i gatuplan mot Nygatan.

13. Kvarteret mot Maren får helt nya förutsättningar att utvecklas i samband med att kultur och upplevelser får möjlighet att utvecklas i området vid Marenplan. Kultur, caféer, restauranger...

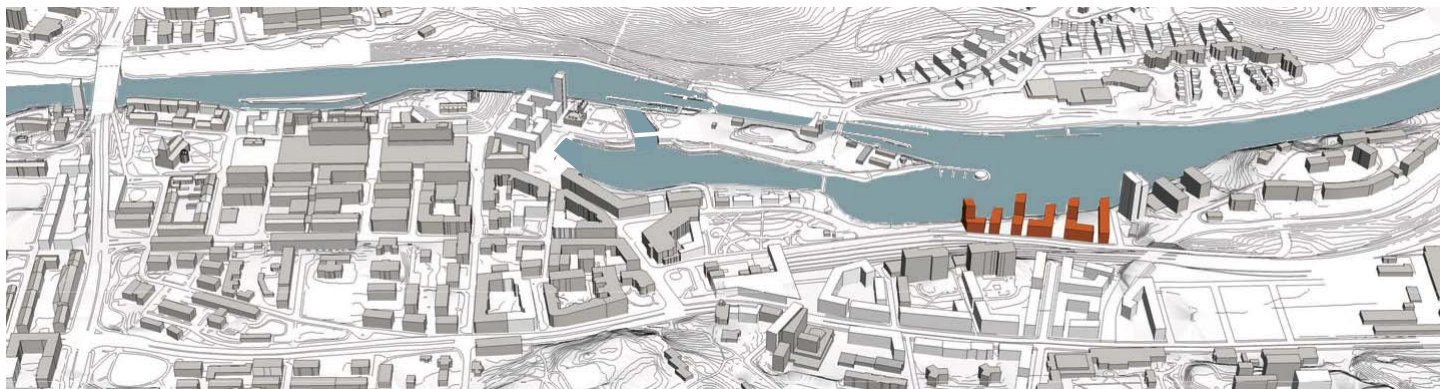


Orange ytor-handelsytor som kan skapas i befintliga fastigheter  
Gröna ytor - handelsytor i föreslagna bostadshus bottenvåningar

## Fortsatt arbete

- Samverkansgrupp Kommun-fastighetsägare-näringsidkare för utveckling av handeln i centrum
- Förnyelse och omdaning av Gågatan med tvärgator ges hög prioritet
- Starta diskussioner med tänkta aktörer och investerare i projekten vid kv Garvaren och Maren
- Samordning med upplevelseprojektet "Tom Tit's på stan"

## Yttre Maren och Vårdsholmsområdet



Plan över Yttre Maren, föreslagen bebyggelse är vit.

Gulmarkerade områden - ny studie av skala och struktur för området föreslås

Området mellan spåren och Järnvägshamnen, vanligen kallad Yttre Maren, är ett attraktivt bostadsläge med ett vattennära läge i omedelbar närhet till den innersta stadskärnan och det planerade parkstråket. I områdets norra del kombineras en grön miljö, i ett samband med Stadsparken, med kollektivtrafikens behov av en vändslinga för bussar. Den gröna miljön fortsätter i ett gångstråk längst stranden.

Söder därom byggs bostäder i en sammanhängande struktur upp mot Vårdsholmsområdet så detta binds samman med stadskärnan. Förutom gästhamnen i områdets södra del kan verksamheter med fördel förläggas i bostadshusens bottenplan för att få en levande stadsdel som är befolkad under olika tider på dygnet.

Bebyggelsen får varierade byggnadshöjder med högdelar och lägre delar som anpassas till platsens förutsättningar som topografi och befintlig bebyggelses skala.

Risken för stigande vattennivåer vid eventuella framtida klimatförändringar kommer även att påverka utformningen av den nya bebyggelsen. Saltsjögatan flyttas så nära spårområdet som möjligt och anluter till Hertig Carls väg via en ny tunnel under Vårdsholmsbron. En framtida ny bebyggelse utefter Hertig Carls väg vidare mot Södertälje Hamn är möjlig.





Bebyggelsestruktur med varierande våningshöjder



Yttre Maren från sydväst

### Exploatering

Bebyggelseförslaget vid Yttre maren ger totalt ca 200 lägenheter.

### Fortsatt arbete

- Detaljplan
- Samordning parkstråk-strandpromenader
- Dialog med Trafikverket – markfrågor
- Lösning av bensinhantering vid gästhamnen
- Projektering av ny vägsträckning för Saltsjögatan och bussvändlinga

## Spårområdet i stadskärnan

En utveckling av stationsområdet med bättre tillgänglighet och bredare perronger kräver större ytor än i dag. Spårområdets riskavstånd ökar även i och med nyplaneringen.

För att öka markytan för nya bostäder utmed Yttre Maren flyttas Saltsjögatan så nära spårområdet som möjligt, parallellt med spåren.

I den norra delen av Yttre Maren kombineras en grön miljö med en ny vändslinga för busstrafiken. Söder därom byggs ett nytt bostadsområde. Ett markutnyttjande som tar till vara både kollektivtrafikens och den nya bebyggelsens intressen på ett optimalt sätt är målet.

## Resecentrum

Resecentrum är en del i kommunens satsning för ett ökat kollektivtrafikresande. Södertälje kommun, SL och Trafikverket driver utvecklingen tillsammans med berörda aktörer.

Målet är en ökad tillgänglighet med satsning på komfort, service och information till resenärerna, goda bytesmöjligheter mellan alla trafikslag; pendeltåg, bussar, taxi och eventuellt spårbil. Det planeras även för cykel- och bilparkering.

Resecentrum kommer även att fungera som en förbindelselänk mellan stadshuset och stadsparken, vidare ut mot vattnet. Ytterligare en väg över spårområdet möjliggörs och spårområdets barriäreffekt minskas.

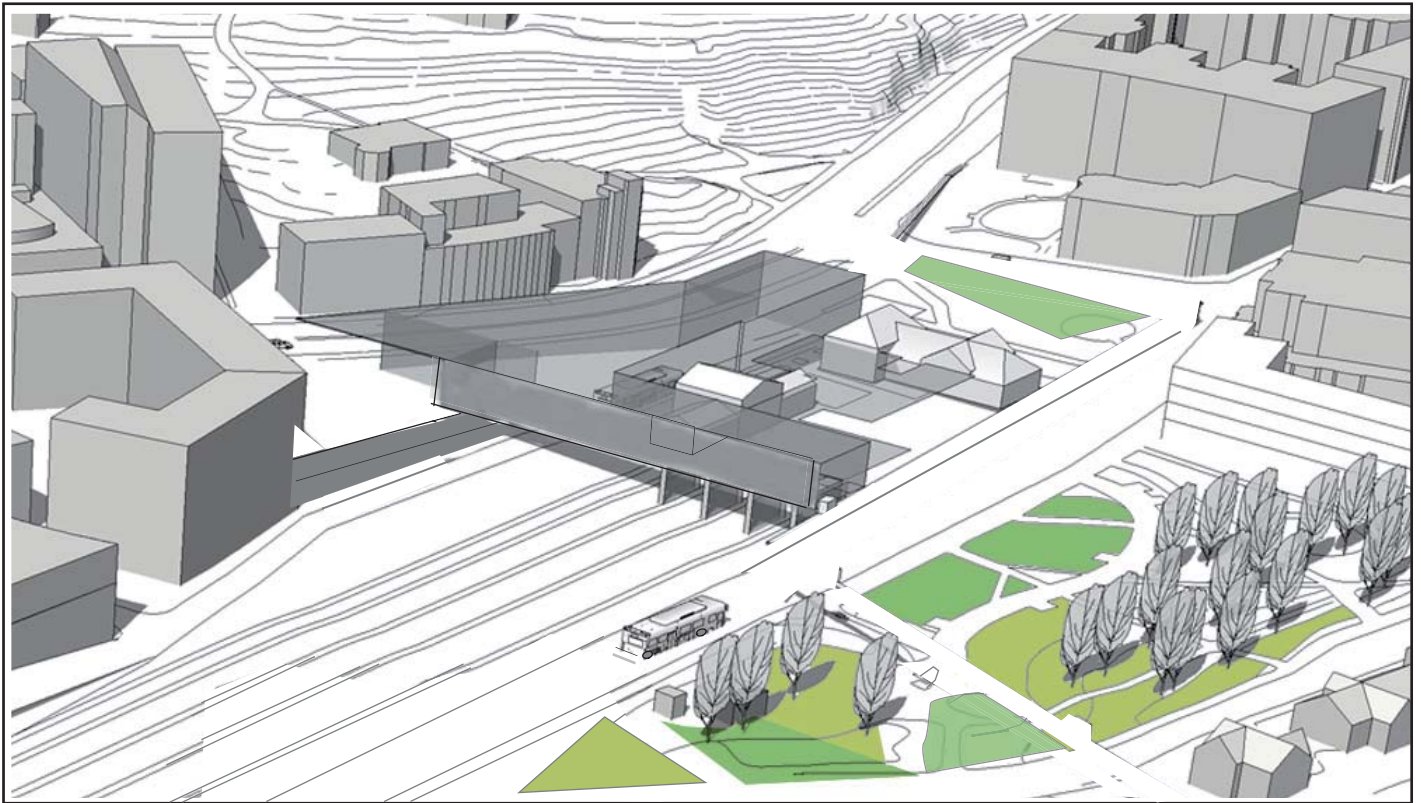
De befintliga stationbyggnaderna bevaras och sätts i ett nytt sammanhang med nya byggnader.

ÖP föreslår

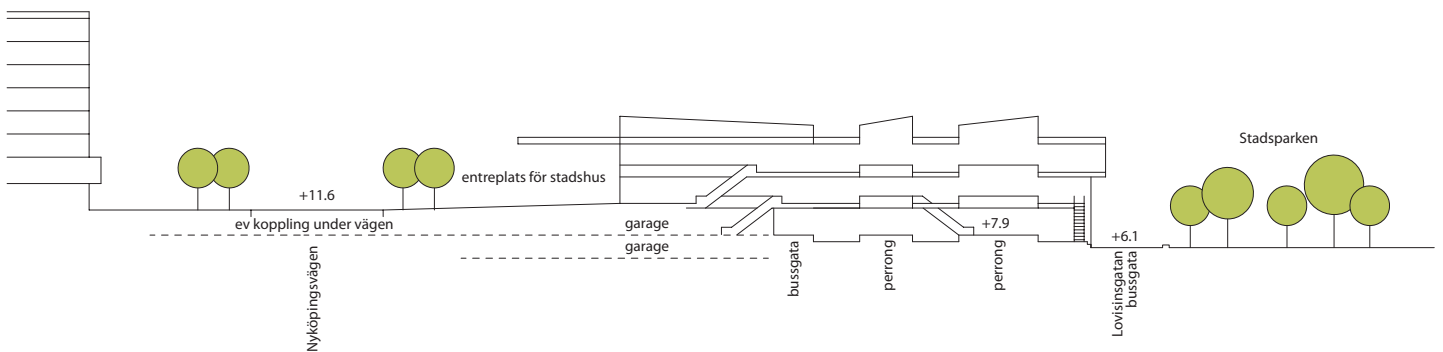
- *I intressekonflikt med mark för attraktiva bostäder prioriteras bostäder framför annan exploatering*



Saltsjögatan flyttas och byggs parallellt med pendeltågspåren genom en ny öppning under Vårdsholmsbron för att sedan ansluta mot Hertig Carls väg.



Tidig idéskiss för resecentrum



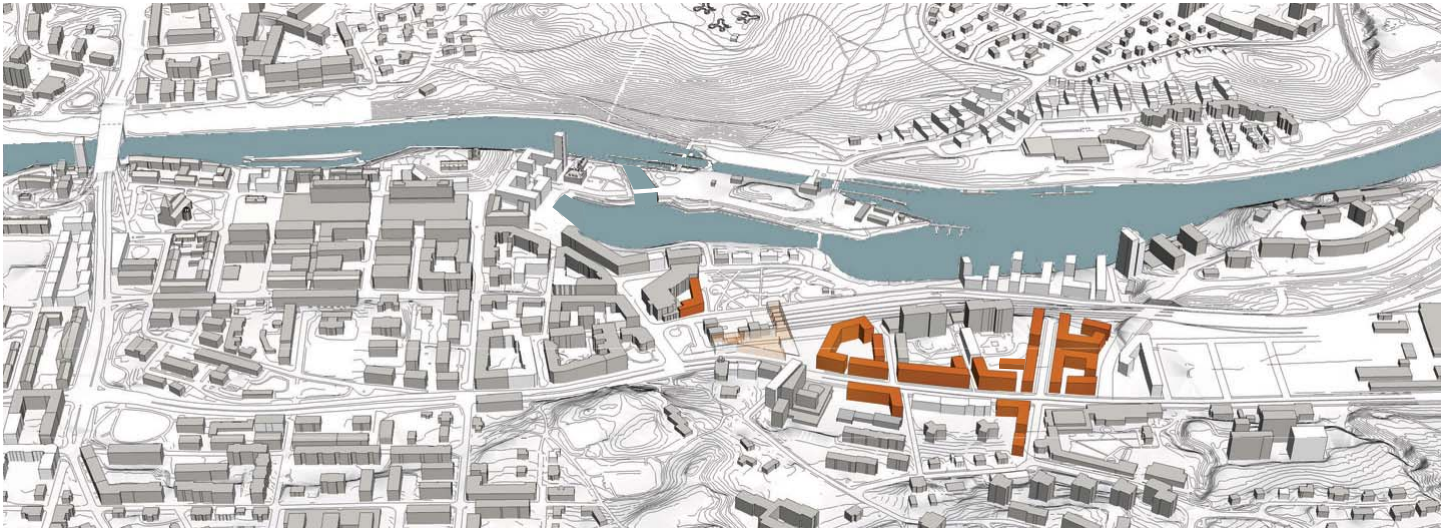
Principsektion

## Fortsatt arbete

### Resecentrum:

- Dialog/samverkan med SL, Trafikverket, fastighetsägare
- Samordning Stadshusplats-gatusektion-resecentrum-stadspark
- Logistik, service, information
- Breddning av perronger-omläggning av spår
- Tillgänglighetsanpassning
- Parkeringsanläggning

## Nyköpingsvägen



### Nyköpingsvägen blir gata

1. Nyköpingsvägen/Oxbacksleden är en trafikled som fungerar som en barriär i staden. En omgestaltning till stadsgata integrerar den i stadsväven som nu planeras. Smalare körfält, kollektivtrafikfält, fler riktiga korsningar, kantstensparkering, trottoarer, cykelbanor, trädplanteringar och byggnader invid trottoarerna är viktiga föreslagna förändringar. Utmed Nyköpingsvägen är målsättningen att kunna inrymma lokaler för handel och verksamheter i bottenvåningarna. Tillsammans med bostadsentréer mot gatan ger det en levande stadsmiljö. en levande stadsgata blir en länk mellan stadens östra och västra del.

2. Den nya bebyggelsen utformas som större slutna kvarter mot Nyköpingsvägen och offentliga platser med en tydlighet mellan privata och offentliga rum. Gatorna i öst-västlig riktning mellan kvarteren kan ges en mer öppen karaktär för att ge goda visuella och fysiska samband mellan kvarteren. Befintliga bostäder sätts i ett nytt sammanhang med tysta stora gårdar som skapar en bättre boendemiljö. De fina befintliga gårdsmiljöerna är en stor resurs att ta tillvara och utveckla. Målsättningen är att få till en viss variation i taklandskapet och hushöjderna kan variera mellan fyra och sju våningar.

3. Utanför det formella programområdet, söder om Vårdsholmsbron, planeras för ett eventuellt nytt polis-hus i kv Mörten. Polishuset bör inordnas i den nya gatustrukturen och ansluta mot omgivande gator. En förplats med huvudentré från Nyköpingsvägen bör studeras.



Plan över Nyköpingsvägen, föreslagen bebyggelse är vitt

4. Söder om kvarteret Mörten samt vid nuvarande Campus Telge och söderut finns markytor där Campus kan utvecklas. Området bildar stadskärnans entré i söder och blir en länk mellan bostäder och industriområde.

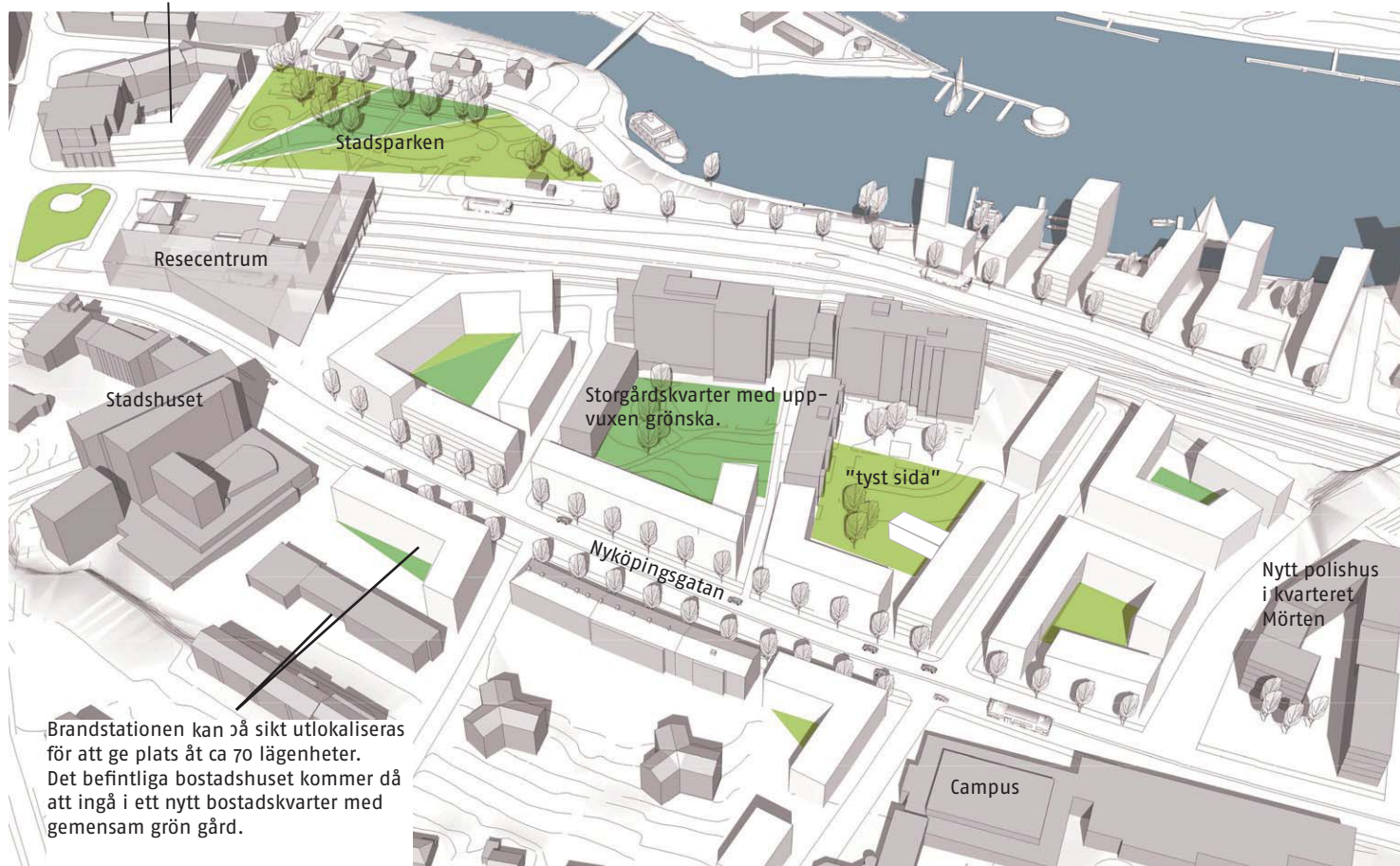
5. Framför stadshuset bildar ett nytt bostadskvarter i söder och ett tänkt resecentrum i norr en torgyta. En förbindelselänk som utgår från torgytan vidare över spåren, ökar kontakten med, och närheten till, Stadsparken och Maren. Stadshusplatsen kan även innehålla gästparke-

ring till stadshuset. Under torgytan och bostadskvarteret kan en större parkeringsanläggning anordnas. Parkeringen har ett strategiskt läge i staden och kan bli välanvänd både av resande och handlande.

### Exploatering

Bebyggelseförslaget utmed Nyköpingsvägen ger totalt ca 630 lägenheter och möjlighet till ca 3 000 kvm lokalytor.

möjlig tillbyggnad av hotell,  
skapar ny fond i stadsparken

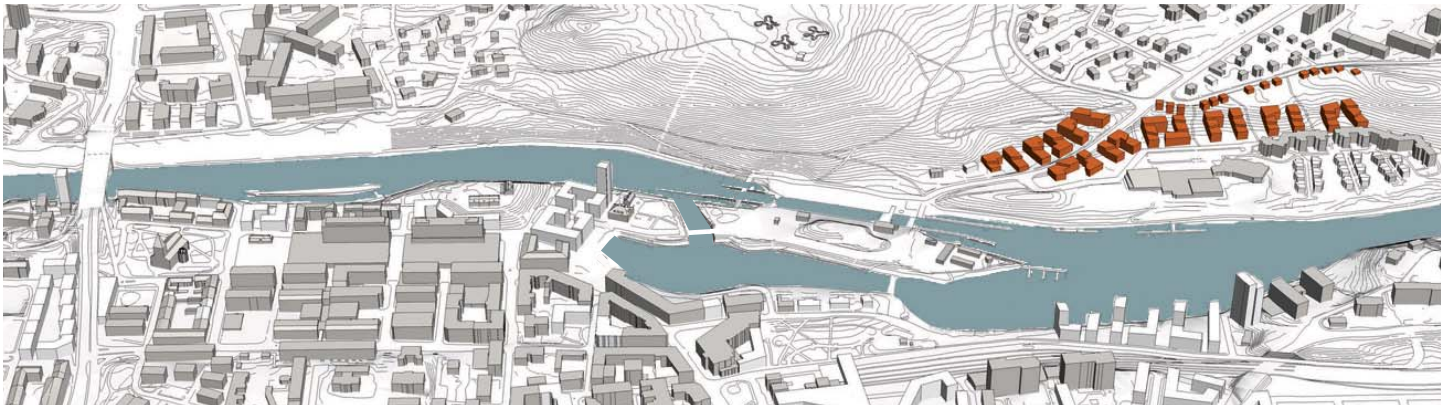


Brandstationen kan då sikt utlokaliseras för att ge plats åt ca 70 lägenheter. Det befintliga bostadshuset kommer då att ingå i ett nytt bostadskvarter med gemensam grön gård.

### Fortsatt arbete

- Detaljplan
- Analys av förutsättningarna samt omdaning av Nyköpingsvägen till stadsgata med ny gatusektion
- Samordning bussdemoprojekt/omdanning av Nyköpingsvägen
- Samordning Stadshusplats-gatusektion-resecentrum
- Dialog med fastighetsägare

## Grödingevägen och Badhusområdet



I linje med med stadsförättningsprojektets bärande idé om att koppla samman befintlig bebyggelse nära stadskärnan och införliva den i stadsväven, föreslås en ny bebyggelse utmed Grödingevägen.



Plan över Grödingevägen och badhusområdet, föreslagen bebyggelse är vit.

Gulmarkerade områden - ny studie av skala och struktur för området föreslås

Grödingevägen görs om till gata och badhusanläggningen samt bostadsområdena öster om kanalen knyts tydligare till stadskärnan. En fortsatt koppling till eventuell bebyggelse i kv Sporren söder om kv Tältet utreds då det blir aktuellt.

Med samma närhet till stadskärnan som Yttre Maren har och framförallt med närheten till Kusens backe, har detta område en stor potential att inrymma attraktiva bostäder.

1. Området vid foten av Kusens Backe och mot Grödingevägen får en bebyggelse med en uppbruten men sammanhållen karaktär som är anpassad till terrängen och naturmiljön. Bostäderna har privata balkonger eller terrasser istället för gårdar och naturmarken omger byggnaderna. Hushöjderna varierar och anpassas till placering och terräng.
2. Området vid badhuset mot kvarteret Tältet får också en bebyggelse som anpassas till terrängen och naturmiljön med varierande hushöjder i förhållande till placering, terräng och omgivande bebyggelse. En helhetslösning av trafik- och parkeringsfrågorna för hela området krävs. Trafikfrågorna behöver även samordnas med eventuella planer för kvarteret Sporren.
3. Utmed Tältvägen föreslås en småhusbebyggelse som ansluter till skalan i villaområdet intill.
4. Grönstråket från Kusens Backe söderut mot Saltsjöbron behålls. Bebyggelsestrukturen ska ta hänsyn till grönkilens behov.

Utmed Tältvägen föreslås en småhusbebyggelse i en till tre våningar som ansluter i skala till villaområdet i väster

Grönstråk från Kusens Backe söderut mot Saltsjöbron mellan de föreslagna husen



En ny studie av bebyggelsestrukturens anpassning till natur och terräng ska göras.

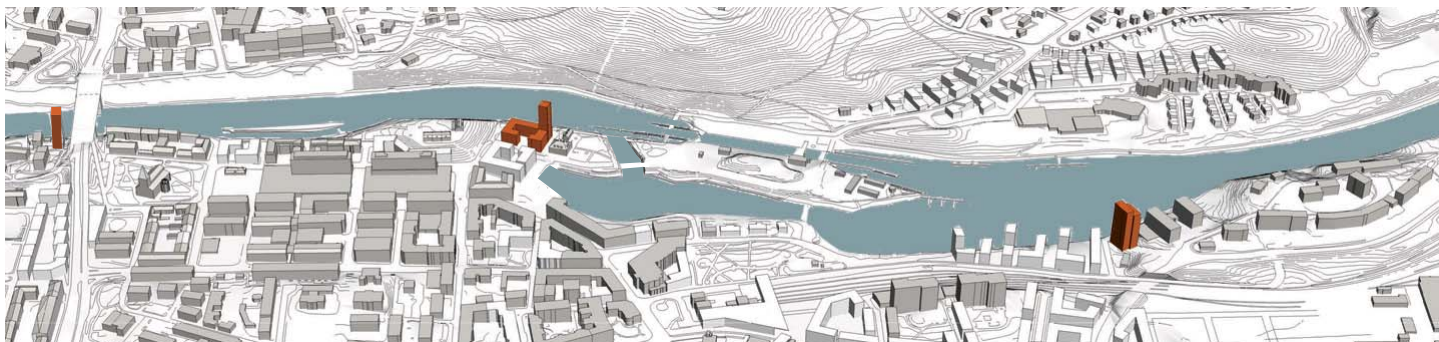
### Exploatering

Bebyggelseförslaget ger totalt ca 230 lägenheter.

### Fortsatt arbete

- Detaljplan
- Helhetslösning av trafik- och parkeringsfrågor för hela Tältet/Badhusområdet
- Samplanering av trafikfrågor för Tältetområdet och området vid kvarteret Sporren
- Möjlig förskola i slusbostäderna
- Dialog med fastighetsägare
- Grönsamband – samordning med grönplan

## Höga hus



### Bakgrund

Diskussion och önskemål om ett högt hus vid Inre Maren har pågått länge i Södertälje.

Historiskt sett har högre hus oftast använts som markörer, landmärken för exempelvis centrumanläggningar eller som manifestation av företag eller viktiga institutioner. De riktigt höga husen (i svenska mått mätt) runt tjugo våningar är oftast kontorshus. I Södertäljes stadsomvandling på 60-talet tillskapades det en högre skala i stadskärnan, just som markör, som en "höjdrygg" visandes på det kommersiella centrat och den viktiga Gågatan. De befintliga skivhusen är runt elva våningar och beskriver även sprickdalslandskapets utsträckning i nord-sydlig riktning.

### Höga hus i stadskärnan

En av samhällsbyggnadskontorets uppgifter har varit att studera ett högt hus vid Inre Maren. För att betyda något som landmärke bör byggnaden vara betydligt högre än de högsta befintliga husen.

En hög byggnad planeras redan i kvarteret Vågen vid Mälärbrons fäste som kommer att bilda en entré till staden. Som en pedang till denna, och för att markera kanalens sträckning, föreslås en hög byggnad vid Inre Maren placeras i kvarteret Lyrans sydöstra hörn eller i det nya kvarteret på "McDonaldstomten". En ytterligare hög byggnad i Vårdsholmsområdet kompletterar markeringen av kanalens sträckning genom stadskärnan. Ytterligare möjlighet till högt hus i Vårdsholmsområdet kan studeras.

### Fortsatt arbete

- Arkitektävling/parallella skissupdrag för hög byggnad vid kvarteret Lyran/Marenplan



## Trafikstruktur och parkering

### Mål och visioner

Ett hållbart transportsystem skapas genom att ta ett samlat grepp kring trafikfrågorna. Satsning på gående, cyklisterna och kollektivtrafik prioriteras. Biltrafiken i stadskärnan sker på de gåendes villkor och begränsas genom färre centrala parkeringsplatser.

Den samlade trafikstrategin innebär i korthet:

- Ett utvecklat nät av attraktiva gångstråk
- Ett utvecklat nät med separata cykelbanor
- Stombusslinjer med hög turtäthet och god framkomlighet
- Möjlig framtida kollektivtrafik - Spårbil
- Biltrafik på gåendes och cyklisters villkor med lågfartsgator
- Parkeringsanläggningar vid infarterna till stadskärnan
- Bilpoolssystem

### Gående

Fartdämpande åtgärder för motorfordon i form av markbeläggning, upphöjda gångpassager m.m. byggs för att skapa en säkrare trafikmiljö på gångtrafikanternas villkor. Gångstråk längst kanalen och Nyköpingsvägen/ Oxbacksleden kompletteras så de blir sammanhängande. Tvärförbindelserna i staden förstärks med nya gångstråk. Gågatan i centrum förnyas genom förlängning och upprustning/omgestaltning. Detta ger en attraktiv miljö för gående både för rekreation och i vardagen.

### Cykel

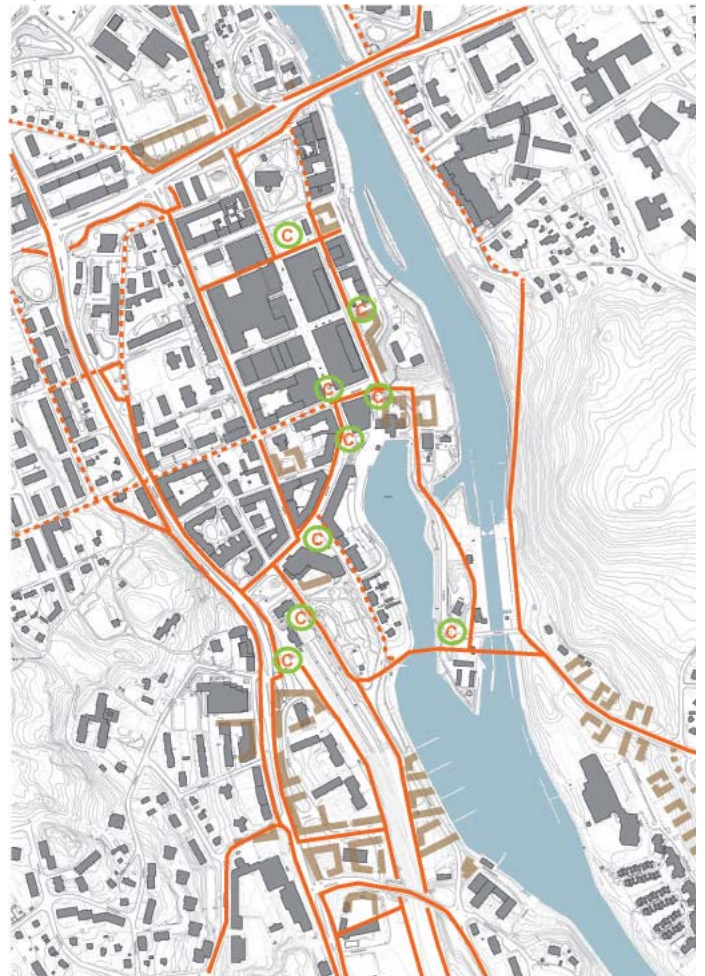
Nya cykelbanor anläggs längs flera viktiga gator i stadskärnan och på infartsgator. Cykelparkeringar med väderskydd och god gestaltning placeras så nära målpunkterna i centrum som möjligt. Viktiga cykelpassager blir mer trafiksäkra genom fysisk utformning av gatumiljön. Ett vägvisningssystem för cykelvägar gör det lätt att hitta.

Gångstråk



- |  |                       |  |                       |
|--|-----------------------|--|-----------------------|
|  | Befintliga gångstråk  |  | Befintlig bebyggelse  |
|  | Nya gångstråk         |  | Föreslagen bebyggelse |
|  | Samband som utvecklas |  |                       |

Cykelstråk



- |  |                          |  |                       |
|--|--------------------------|--|-----------------------|
|  | cykelstråk på cykelbana  |  | Befintlig bebyggelse  |
|  | cykelstråk i blandtrafik |  | Föreslagen bebyggelse |
|  | cykelparkering           |  |                       |

## Biltrafik

Gatorna i inre centrum blir lågfartsgator. Antalet kantstensparkeringar minskar till förmån för nya cykelbanor och nya busshållplatser. Tillträde för biltrafik till hela gatunätet gör det lätt att orientera sig och trafiken flyter i en hastighet anpassad på de oskyddade trafikanternas villkor.

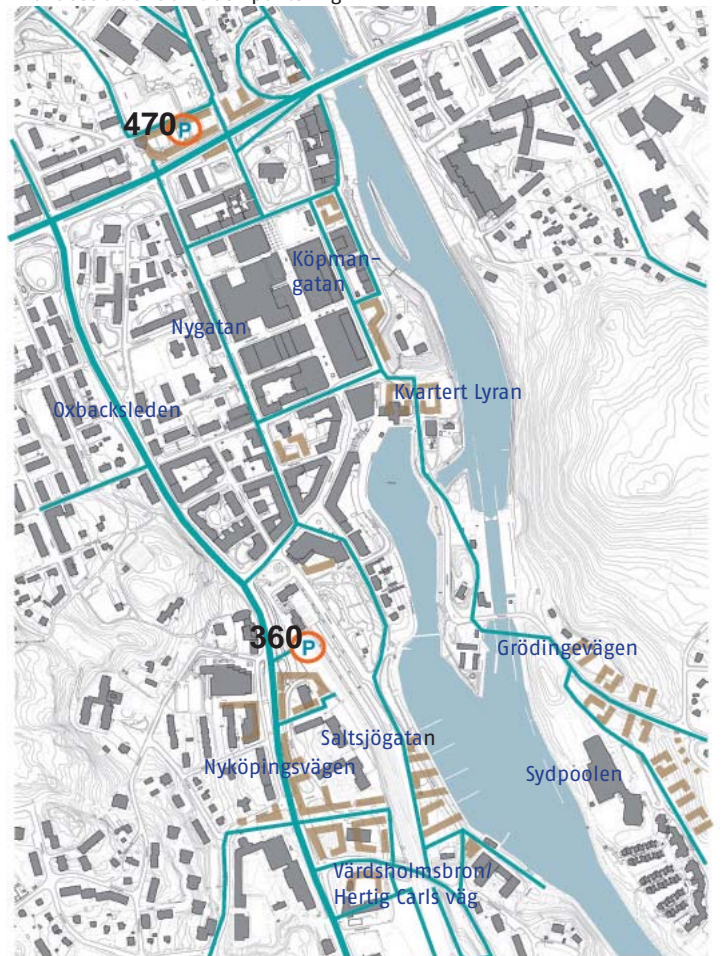
## Bilpool

Bilpooler uppmuntras och prioriteras. Ett generellt övergripande bilpoolssystem införs på sikt med målsättningen att ha tillgång till bil utan att behöva boka i förväg. Bilpooler minskar det totala antalet bilar i hushållen. Hushåll som använder bilpool minskar dessutom sin bilkörning med ca en tredjedel. Då en bilpoolsplats beräknas ersätta fem vanliga parkeringsplatser minskar behovet av parkeringsplatser i staden och mark frigörs.

## Parkering

Dagens allmänna markparkering på tomtmark bebyggs med bostäder. De nya bostädernas parkering kan lösas på den egna fastigheten eller genom att köpa platser i befintliga eller nya parkeringshus som inte har full beläggning. Allmänna parkeringar i centrum kommer successivt att minska och framtida nya parkeringsanläggningar bör placeras strategiskt i stadskärnans utkanter med direkt anslutning till infartsgatorna. En tydlig vägvisning och informationsskyltar ska visa var lediga platser i parkeringsanläggningarna finns. Färre parkeringsplatser i inre centrum gör att biltrafiken i centrum minskar trots att det blir fler bostäder i centrala staden. Även parkeringsnormen i stadskärnan bör kunna sänkas med en ökad satsning på kollektivtrafik och införande av bilpooler.

Huvudstråk biltrafik och parkering

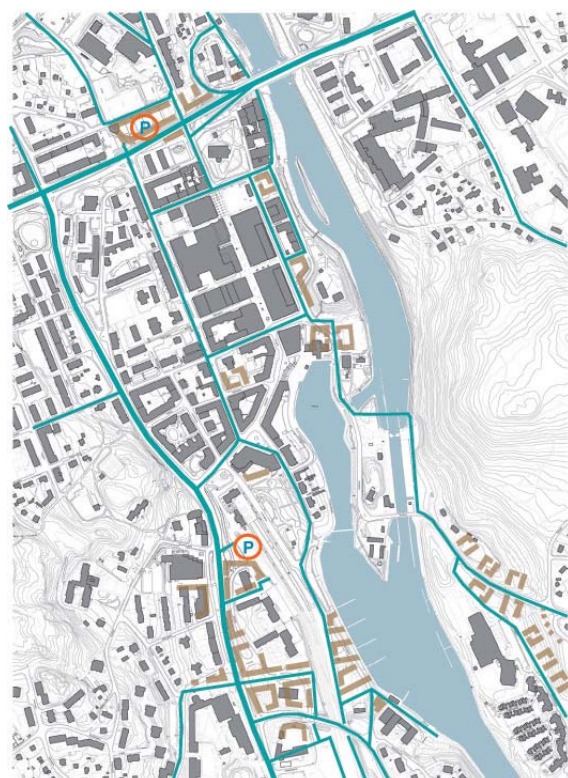


Allmän parkeringsanläggning

Befintlig bebyggelse

**470** Ca antal platser

Föreslagen bebyggelse



Alternativ vägdragning vid vägbygge som samordnas med en utbyggnad av slussen

## Delområden

### Stadskärnan

Köpmangatan och Nygatan utformas som lågfartsgator med gång- och cykelbana, trädplanteringar samt markbeläggning och utrustning av hög kvalitet. Köpmangatan öppnas för biltrafik men busstrafiken är prioriterad. Nygatan får fler busslinjer och ett större hållplatsläge vid Lunagallerian. Slussgatan utformas som ”gata över torg” vid Inre Maren och får en ny sträckning anpassad efter den nya kvartersstrukturen.

### Slussholmen

Slussgatan får en ny sträckning som anpassas till den framtida utformningen av aktivitetsparken på Slussholmen. Gatan utformas som en ”lågfartsgata i parkmiljö” för att minska gatans barriäreffekt och inte inbjuda till onödig genomfartstrafik. Gatan ska under begränsade perioder kunna stängas av för annan trafik än nyttotrafik. Slussgatans funktion blir dels en sekundär infart till staden och dels en anföringsgata för aktiviteterna på Slussholmen. Det fina strandläget med västerläge mot Maren blir bilfritt och kan utvecklas som park.

Om Sjöfartsverket breddar slussen och bygger nya slussportar bör kommunen pröva om Slussgatan kan få en ny vägsträckning med ny vägbro vid norra slussporten. Detta skulle leda till att det endast blir anföringstrafik på Slussholmen.

### Stationsområdet och Yttre Maren/ Värdsholmsområdet

Saltsjögatan flyttas och läggs parallellt med pendelspåret genom en ny tunnel vid Värdsholmsbrons fäste för att sedan ansluta mot Hertig Carls väg med en ny dragning.

### Nyköpingsvägen

Nyköpingsvägen och Oxbacksleden omvandlas från trafikleder till stadsgator med nya gatusektioner och ny gestaltning. En smalare gatusektion med gång- och cykelbana, trädplantering och kantstensparkering ger en stadsmiljö som knyter ihop staden på båda sidor om gatan istället för en genomfartsväg som fungerar som en barriär. Den föreslagna nya kvartersstrukturen ger också flera nya gatuanslutningar.

### Grödingevägen

Grödingevägen omgestaltas till stadsgata. En ny gata anläggs öster om Sydpoolen som serverar bebyggelsen i kvarteret Tältet och ny bebyggelse öster om gatan. En större parkeringsanläggning behöver också planeras i området även med tanke på eventuella framtida parkeringsbehov för Slussholmens aktiviteter.

#### ÖP föreslår

- I samband med planläggning av nya bostadsområden ska framkomligheten för gående och cyklister prioriteras före övriga trafikarter. Kollektivtrafiken skall i sin tur prioriteras före privatbilismen.

## Fortsatt arbete

- Ombyggnad och komplettering av gång- och cykelstråk, cykelparkering och cykelvägvisning
- Ombyggnad av gator, i första hand Nygatan, Köpmangatan och Gågatan
- Analys av förutsättningarna för Nyköpingsvägens omdaning
- Trafikhänvisningssystem till bilparkeringsanläggningarna i centrum
- Utveckling av bilpoolsystem öppna för allmänheten
- Dialog med Sjöfartsverket om utbyggnadsprojekt för slussen
- Samordning parkeringsanläggning vid stationen med resecentrumprojekt
- Helhetslösning av trafik- och parkeringsfrågor för hela Tältet/badhusområdet

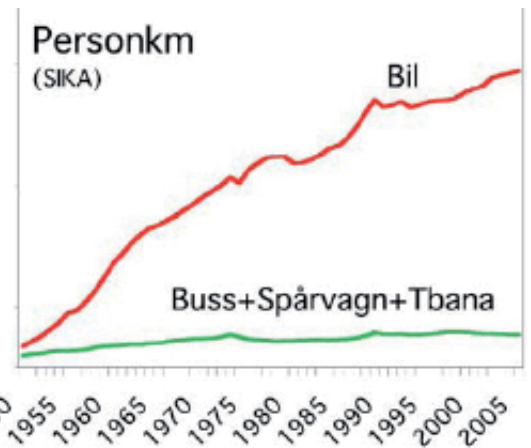
## Kollektivtrafik

I Södertälje kommun sker cirka 75% av alla resor med bil, 15% går och cyklar och endast ca 10% åker kollektivt. Biltrafikens andel av resandet ökar dessutom stadigt.

För att bryta trenden och få ett långsiktigt hållbart transportsystem är målet att erbjuda en mycket attraktiv kollektivtrafik som prioriterar miljövänliga trafikslag och har hög turtäthet, god tillförlitlighet och framkomlighet samt bra komfort. Södertälje kommun driver projektet "Hållbara transportsystem" tillsammans med SL, Scania, Nobina (fd Swebus) och KTH. Syftet är att utveckla ett kollektivtrafiksystem där tåg, pendeltåg, spårbil, stombusslinjer och lokala busslinjer samverkar för att erbjuda en enklare och attraktivare kollektivtrafik. Utbyggda bilpoolsystem kan även komma att bli en del av det hållbara transportsystemet.

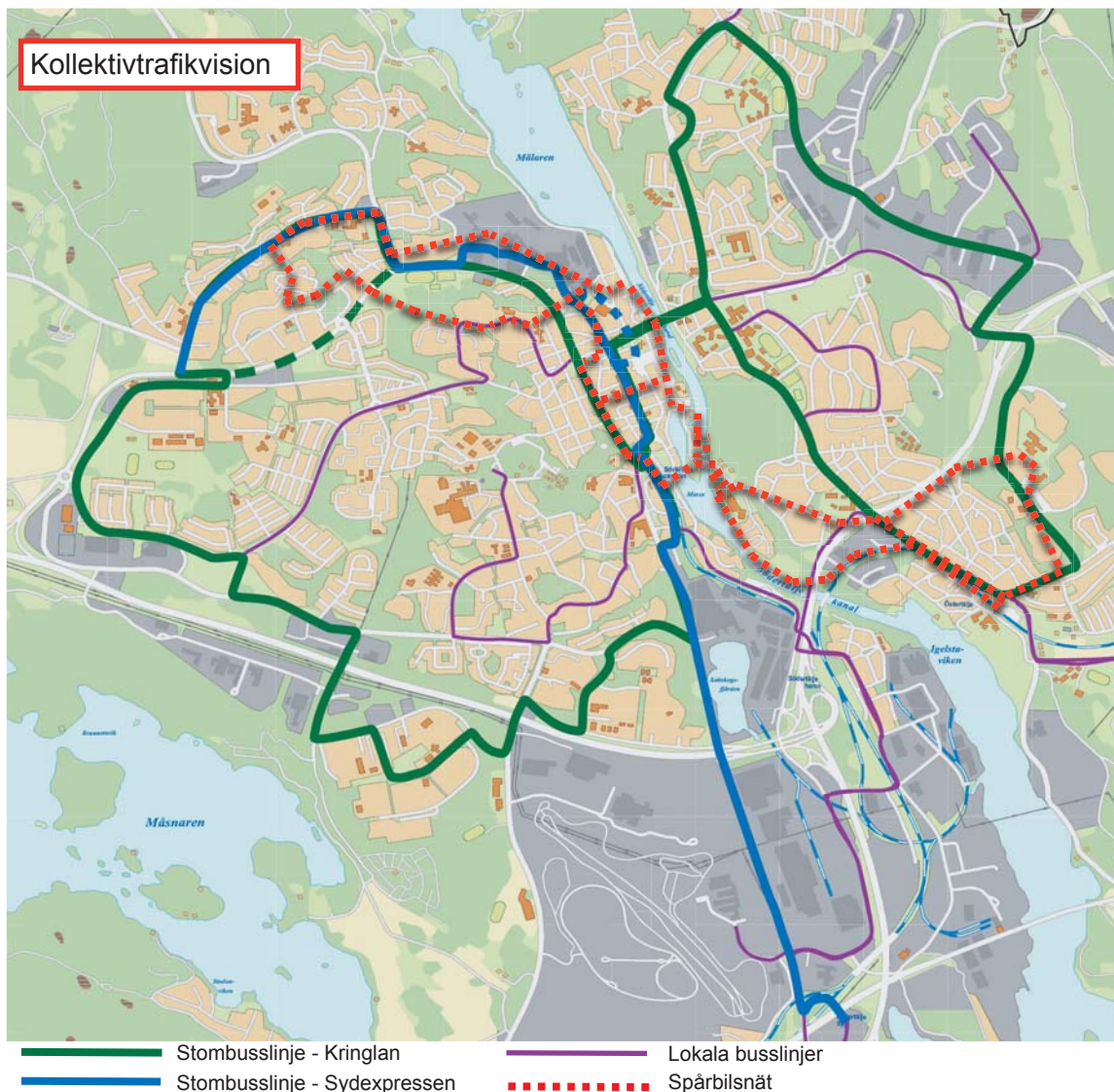
ÖP föreslår

- I samband med planläggning av nya bostadsområden ska framkomligheten för gående och cyklister prioriteras före övriga trafikarter. Kollektivtrafiken skall i sin tur prioriteras före privatbilsismen.



Resandeutveckling med bil och kollektivtrafik

Källa: Statens institut för kommunikationsanalys



## Tåg

Fjärr- och regionaltågsstationen Södertälje Syd får en stombusslinje ”Sydexpressen” till centrum med hög turtäthet under hela dygnet. Stationen vid Södertälje Syd utvecklas också med avseende på fysisk miljö och service.

## Pendeltåg

Den planerade ombyggnaden till dubbelspår mellan Södertälje Hamn och Vårdsholmsbron innebär en större tillförlitlighet för pendeltågstrafiken. Dubbelspåret möjliggör också ökad turtäthet när Citybanan i Stockholm är utbyggd. Stationen vid Södertälje centrum utvecklas till ett modernt resecentrum med god service och tillgänglighet.

## Buss

Ett nytt busslinjenät införs i tätorten med stombussar som når merparten av de boende och stora arbetsplatser i staden samt pendeltågsstationerna och fjärrtågsstationen. Linjenätet knyter även ihop de olika stadsdelarna med varandra och med stadskärnan. Det nya linjenätet bygger på hög framkomlighet med signalprioriteringar, busskörfält och längre hållplatsavstånd samt genare linjesträckningar vilket ger kortare restider. Systemet innefattar även bättre hållplats- och bytesmiljöer med avseende på information och komfort. Fordonen utvecklas med miljövänliga bränslen, snabbare på- och avstigning och enklare betalsystem.

En första etapp med det nya systemet införs på ett demonstråck: Södertälje Syd-Centrum-AstraZeneca-Ronna. Stomlinjerna trafikeras med 10-minuters trafik. Lokala busslinjer kompletterar stombusslinjerna. Projektet med ett nytt busslinjenät drivs av Södertälje kommun tillsammans med SL, Scania och Nobina.



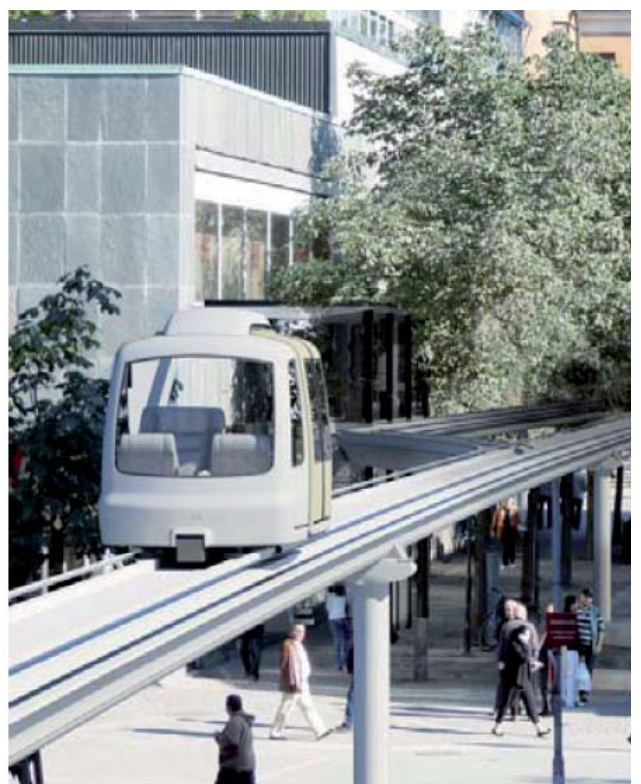
## Spårbil/Spårtaxi

Ett alternativt komplement till stombussnätet är ett spårbilssystem som erbjuder kortare restider och högre komfort än traditionell kollektivtrafik. Spårbilen är ett förarlöst kollektivtrafiksystem som går på egen bana i luften. Spårbilsvagnen har plats för 4-6 passagerare och resenären kan välja att disponera vagnen själv eller samåka. Vagnarna finns inne på stationen eller kallas in på mindre än en minut. Resan går direkt till målpunkten utan stopp vilket ger kortare restid än med bil. Spårbilen har också fördelar ur miljösynpunkt bl.a. med avseende på buller och luftkvalitet.

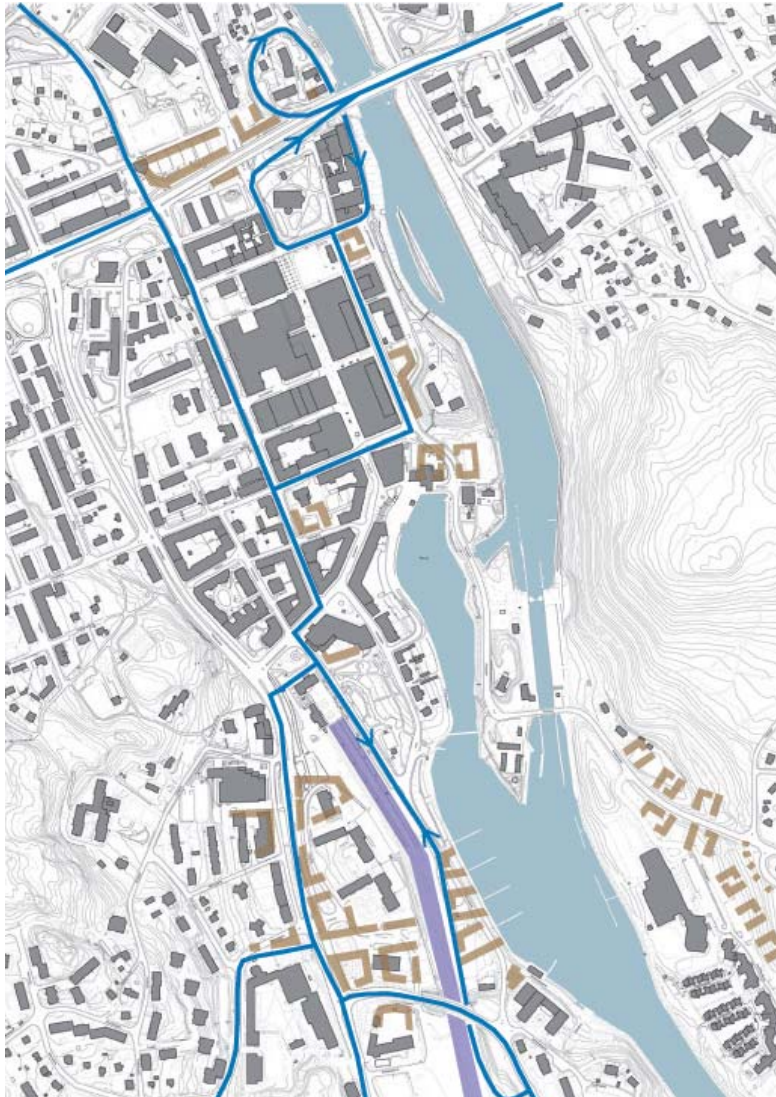
Spårbilen är ett nytt och ännu oprövat kollektivtrafiksystem och det finns därför flera frågetecken bl.a. kring finansiering och stadsbilsfrågor. Det behöver därför utvärderas genom ett eller flera pilotprojekt i Sverige. Södertälje är en av flera kommuner som är intresserade av, och arbetar för, att bli en försökskommun för Sveriges första spårbilsbana. En spårbilsbana som byggs ut i etappvisa slingor har förprojekterats. Kommunen och SL arbetar med förutsättningarna för att kunna genomföra projektet utan att kommunala skattemedel används.

Med en förstudie som grund har en förprojektering gjorts för en pilotbana mellan Fornhöjden-Östertälje-Centrum-AstraZeneca, med möjlig förlängning till Ronna.

Fortsatt arbete med spårbil pågår i separat projekt.



## Linjenät Buss



- |  |           |   |                       |
|--|-----------|---|-----------------------|
|  | Buss      |  | Befintlig bebyggelse  |
|  | Pendeltåg |  | Föreslagen bebyggelse |

Fortsatt arbete

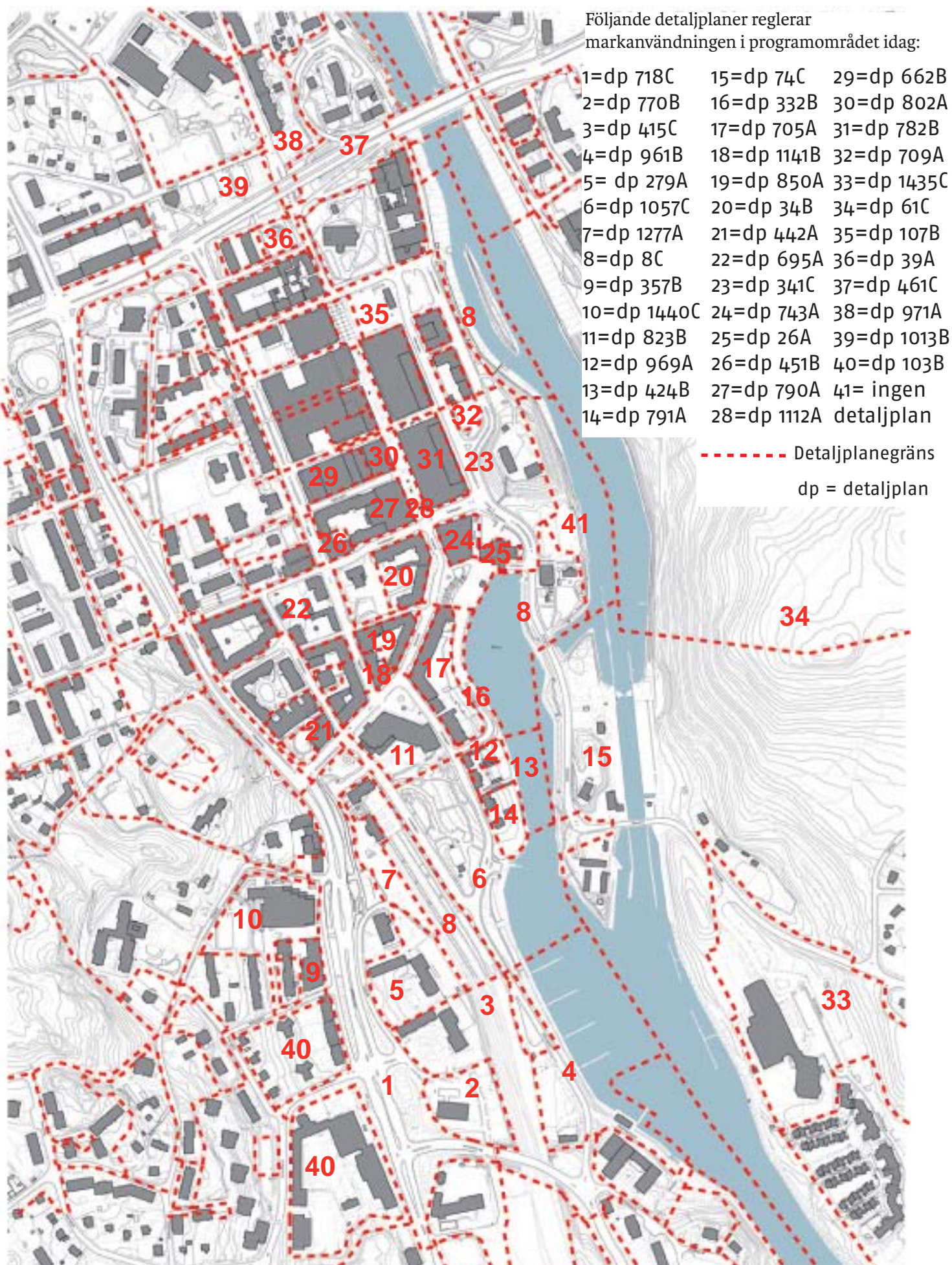
- Fortsatt dialog med SL, Scania och övriga parter kring införandet av ett nytt stombusslinjesystem i tätorten



Spårbilsbana med station

# FÖRUTSÄTTNINGAR OCH PLANERINGSUNDERLAG

## Gällande detaljplaner





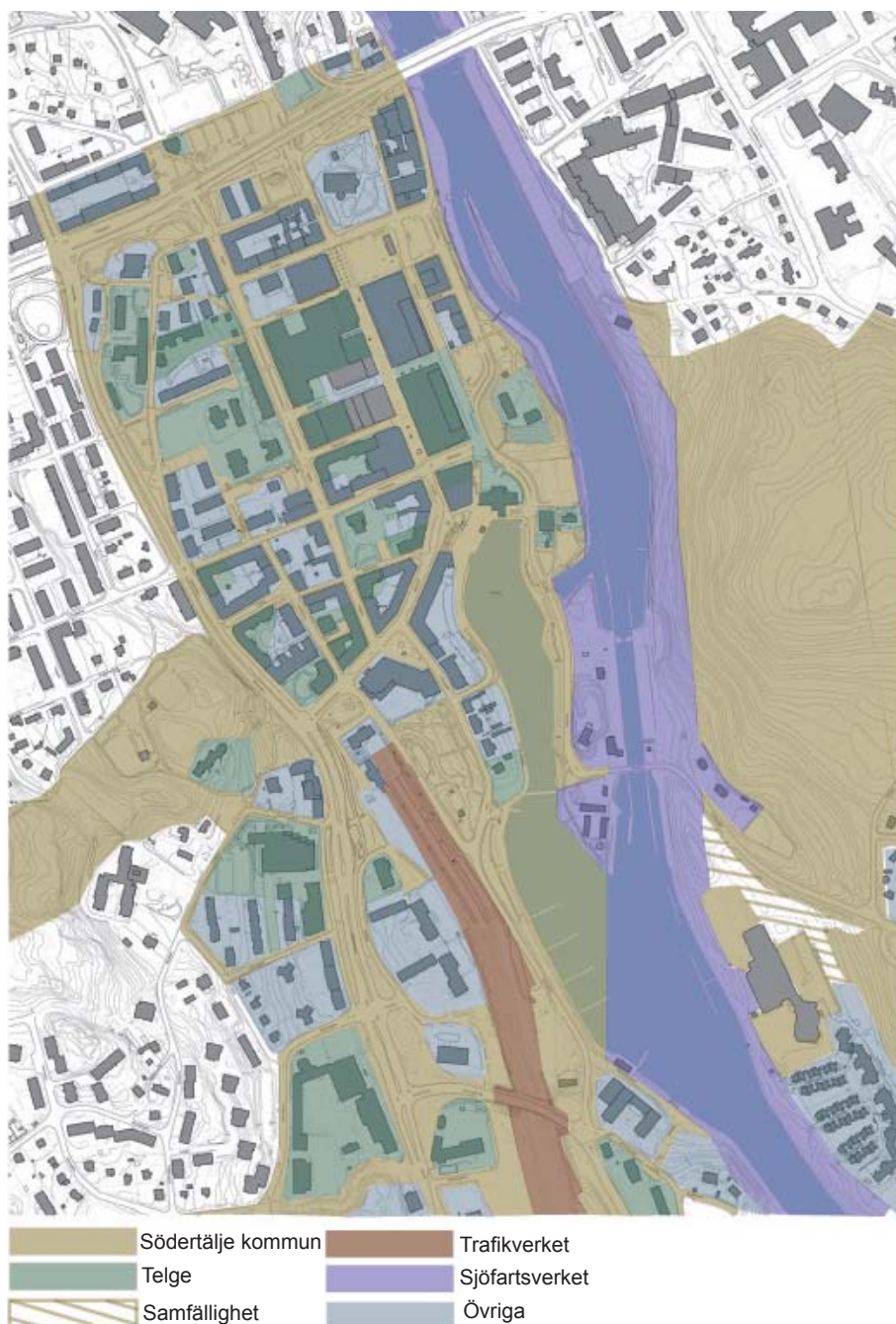
## Markägoförhållanden

Kommunen är en stor markägare inom programområdet. Andra stora markägare är Trafikverket och Sjöfartsverket. Stora delar av området är bebyggt. Längs Nygatan och Storgatan är Telge Fastigheter och Telge Bostäder stora fastighetsägare. All allmän platsmark, parker, gator och torg, ägs av kommunen.

## Intentionsavtal

Södertälje kommun har tecknat intentionsavtal med fem byggherrar/exploatörer för bostadsbyggande i två delområden inom programområdet. Ett större antal exploatörer har varit inbjudna att komma med en intresseanmälan till kommunen. Utav dessa har samhällsbyggnadskontoret och politiker i berörda nämnder valt ut fem stycken. Målet har varit att få en väl sammansatt grupp av byggherrar som kompletterar varandra med avseende på storlek, inriktning och verksamhet. Exploatörerna har tillsammans med sina arkitekter deltagit i skissarbetet för hela programområdet vilket ligger till grund för bebyggelseförslaget. De medverkande byggherrarna har varit ByggVesta, HSB, NCC, Telge Bostäder och Veidekke.

Markägokarta



## Historik



Enligt sägnen bildades Södertälje år 829.

Det äldsta Tälje bildades på en nordsydlig åssträckning. Tälje blev en viktig plats för omlastning mellan Mälaren och Östersjön, med möten och handel, ur vilken ett stadsliknande samhälle uppstod under 1000-talet. Staden kallades "Låset till Mälaren". I mitten av 1500-talet anlades en hamn och utskeppningsplats söder om staden.

Under 1600-talet drabbades staden av stora bränder och 1700-talet inleddes med pesten och följdes av ryssarnas anfall som förstörde stor del av stadens bebyggelse. Med utvecklandet av ett antal manufakturerna i mitten av 1700-talet ökade stadens befolkning igen.

Staden fick namnet Södertälje år 1822. Från att i början av 1800-talet varit en agrar hantverks- och köpmannastad utvecklades staden under århundradet till industristad och badort med inflyttning, ökad handel, byggandet av kanalen och dragningen av järnvägen.

Det tidiga 1900-talet innebar en högkonjunktur med stor byggnation, stora infrastrukturella förbättringar med bland annat kanalutvidgningen och ny sluss vid Lotsudden 1924.

Under efterkrigstiden expanderade storindustrin kraftigt, störst var Scania-Vabis, Astra och Wedaverken. Stora mängder arbetskraft rekryterades både från övriga Sverige och utlandet och befolkningen ökade kraftigt. På 1960-talet genomgick staden en av de mest omfattande citysaneringarna i Sverige.

1971 blev Södertälje storkommun.

Kopparstick ur Erik Dahlbergs Suecia Antiqua som visar den lilla staden Telge



Den äldsta kända stadskarta från 1648, Sven Magnussons



MAREN 1900



MAREN 1950



MAREN 1985

## Arkeologi

En stor del av Södertälje stadskärna ligger inom område för fasta fornlämningar som motsvarar Södertäljes utbredning från medeltid och 15-1600-tal. Vid ingrepp i mark inom sådant område måste särskilt tillstånd sökas hos länsstyrelsen.



■ Fornlämningsområde

## Kulturmiljö

Inom programområdet finns ett antal kulturhistoriskt intressanta byggnader och miljöer som bidrar till att berika stadsmiljön.

Det kulturhistoriska värdet, vad anläggningen/byggnaden kan berätta, rör sig om byggnads- och arkitekturhistoriska värden, teknikhistoriska värden, samhälls- och socialhistoriska värden, identitets- och symbolvärden m.fl. De sista kan betraktas som särskilt värdefulla för staden.

Ett kulturmiljöprogram, avsett som kunskapsunderlag inom samhällsplaneringen, har tagits fram för Södertälje stadskärna.

Detta består av en kulturhistorisk analys och värdering och föreligger som remissversion.



Gamla Rådhuset



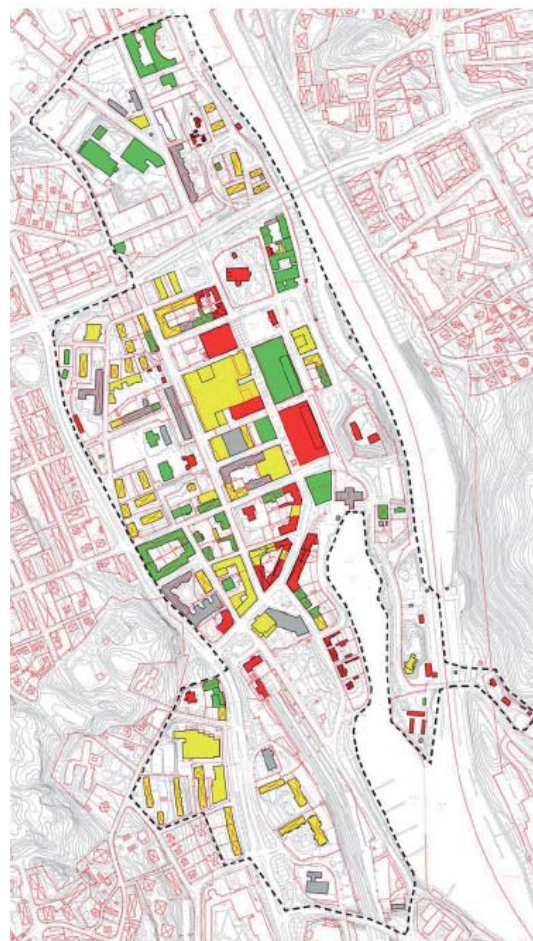
Gamla flickskolan på Orionkullen



Slussmiljö



Slussmiljö



### Klassificering av bebyggelsen

#### Röd. ■

Byggnaden är synnerligen märklig genom sitt kulturhistoriska värde eller ingår i en bebyggelsemiljö som är synnerligen märklig genom sitt kulturhistoriska värde. Byggnaden klarar fordringar för byggnadsminnesförklaring enligt KML.

eller

Byggnaden har ett viktigt kultuhistoriskt värde ur lokalt perspektiv och är en omistlig del av Södertälje stadskärna. PBL 3:12 skall tillämpas.

#### Grön. ■

Byggnaden är särskilt värdefull från historiskt, kulturhistoriskt, miljömässig eller konstnärlig synpunkt eller ingår i ett bebyggelseområde av denna karaktär. PBL 3:12 skall tillämpas.

#### Gul. ■

Byggnaden har karaktärsdrag som är viktiga från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt vilka skall beaktas. PBL 3:10 skall tillämpas.

#### Grå. ■

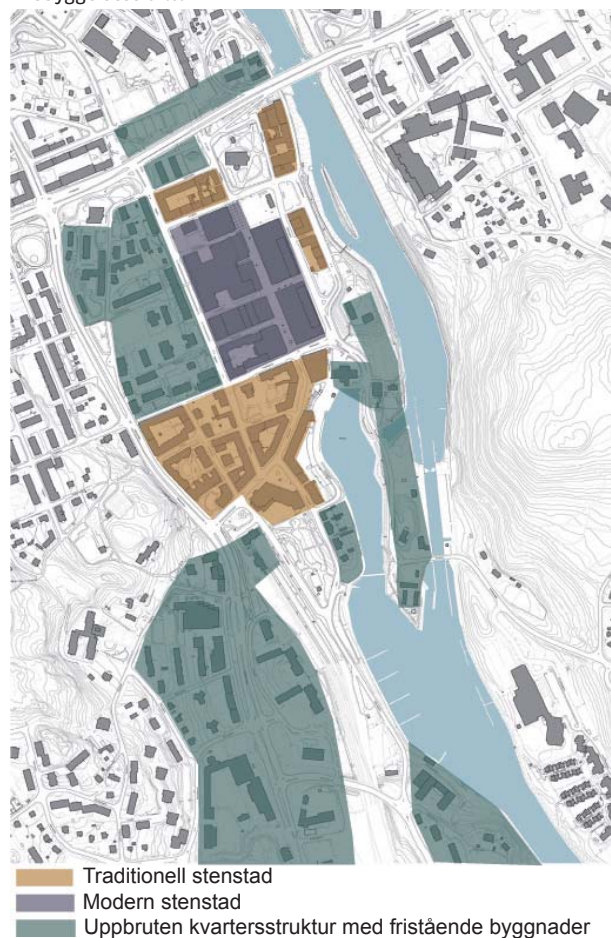
Byggnaden har ett litet kulturhistoriskt värde.

## Stadsbild och bebyggelse

Södertälje stadskärna har förändrats och byggts ut under lång tid. Detta återspeglas i stadsstruktur, offentliga miljöer, bebyggelse och arkitektur från olika epoker som ger tydliga avtryck i staden och ger en bild av stadens utveckling och historia. Det vattennära läget vid Södertälje kanal med Maren, Slussholmen och slussen, stadens två stora industrier AstraZeneca och Scania liksom Södertäljes speciella topografi, spelar också stor roll för stadens karaktär.



Bebyggelsestruktur



## Gröna stråk, parker och torg

Både öster och väster om stadskärnan finns relativt stora gröna områden med möjlighet till rekreation, liksom promenadstråken längst vattnet i staden. Inne i stadskärnan finns även ett antal mindre parker, torg och platsbildningar. En större stadspark saknas.

Ett stadsmiljöprogram för stadens offentliga rum, som tar stöd i stadens olika karaktärer, utarbetas parallellt med programmet för Södertälje stadskärna.



## Mark och vatten

### Topografi

Centala Södertälje ligger i ett sprickdalslandskap där kanalen löper i botten av dalen.

Södertäljeåsen följer dalgången i nord-sydlig riktning. Staden karaktäriseras av en dramatisk topografi med höga höjder som sluttar brant ner mot stadskärnan och kanalen.

### Landskap/Grönstruktur

Torekällberget i väster och Kusens backe i öster är den centrala stadens gröna lungor. Vegetationen utgörs främst av tall- och blandskog. Kanalen fungerar både som en barriär och en tillgång för människors rekreation och växt- och djurlivet.

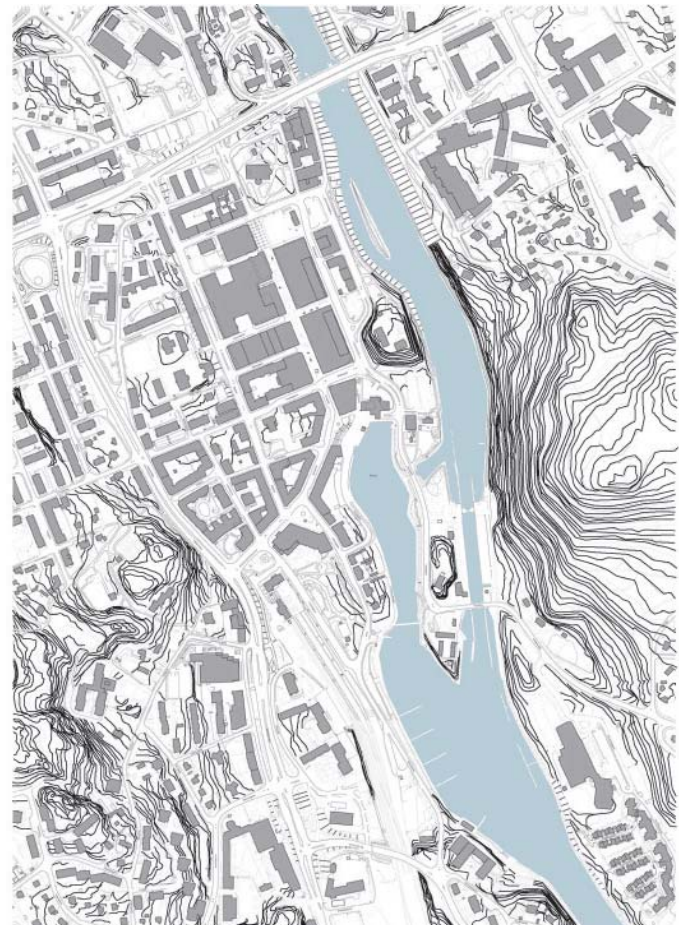
Ett arbete med Grönplan för Södertälje tätort pågår parallellt med programarbetet.

### Vatten

Vattennivån i Södertälje kanal som sträcker sig genom stadskärnan, ligger norr om slussen på Mälarens nivå. Söder om slussen inklusive Maren ligger vattenytan på Saltsjöns nivå. Grundvattenytan stämmer överens med vattennivån i Saltsjön.

Vattenkvaliteten, framför allt i Maren blir mycket dålig vid kraftigt regn då stora utsläpp av dagvatten sker. Halten av kolibakterier kan bli hög och även andra föroreningar från stadsgatorna sköljs ut. Vid kraftigt regn kan bräddning av pumpstationerna i området inträffa och orenat avloppsvatten släpps ut i kanalen och Marenområdet.

Sedimentet i Maren innehåller gifter t.ex. oljerester och tungmetaller.



Höjdförhållanden med meterkurvor



Grönstruktur

ÖP föreslår

- *De gröna kilarnas funktion som spridningskorridorer skyddas från exploatering. Kilarna tillvaratas som en resurs i stadens grönstruktur.*

## Geologi

Marken i programområdet består främst av ishavssediment och sandblock med inslag av lokalt förekommande lerkilrar.

Vid Inre och Yttre Maren har marken fyllts ut 4-7 meter och jorddjupen är stora, sannolikt över 40 m till fast grund.

I väster, i Badparken, går berget i dagen.

Programområdet ligger i ett område med lokala förekomster av högradonmark.

## Grundläggningsförhållanden

Grundläggning av byggnader måste ske med pålning då jordarna i området har dålig bärighet för tunga konstruktioner. Då jordlagren är djupa ner till fast grund kommer kostnaden för grundläggning (pålning) bli stor, uppskattningsvis 1,5-2 gånger dyrare än vid en normal grundläggning.

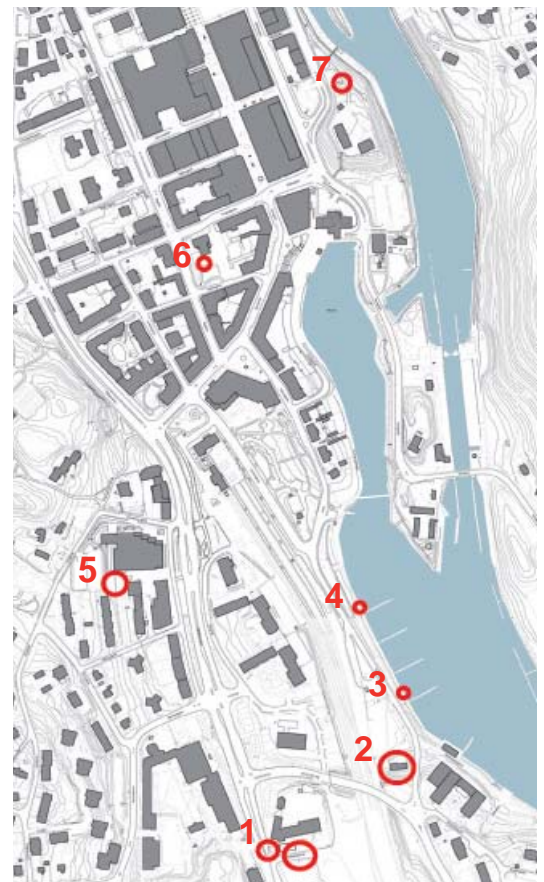
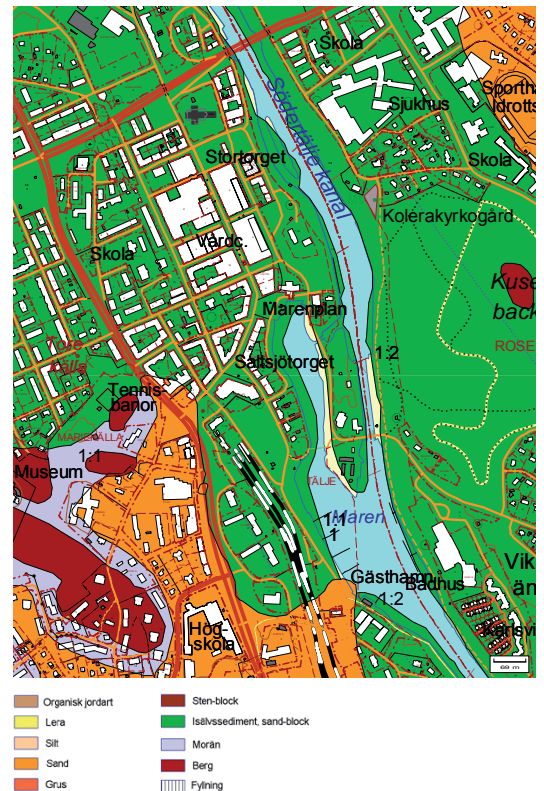
Eventuell byggnation under grundvattenytan gör att grundläggningskostnaderna ökar ytterligare.

## Teknisk försörjning

Programområdet är välförsörjt med befintlig ledningsinfrastruktur. För att kunna genomföra föreslagen bebyggelse krävs dock flyttning av befintliga ledningar i några avsnitt. I vissa avsnitt är befintlig infrastruktur så omfattande att den förmodligen kräver anpassning av bebyggelseförslagen för att undvika alltför kostsamma lösningar.

1. Stort VA-ledningspaket och stor dagvattenledning
2. Stor pumpstation och stort ledningspaket
3. Stor dagvattenledning
4. Omkopplingspunkt för fjärrkyleledning
5. Elnät och stort ledningsstråk
6. Elnät och stort ledningsstråk
7. Elnät och stort ledningsstråk

Jordartskarta



○ Platser där speciell hänsyn bör tas till befintliga anläggningar

## Störningar och risker

### Översvämningsrisker

Vattenståndet i världshaven väntas stiga med 0,1-0,9 meter till år 2100 och nederbörden i Sverige kommer att öka med 5-25 procent det närmaste seklet. Höjd medelvattennivå i havet innebär att högsta högvattennivån flyttas uppåt och att idag extrema högvattennivåer kan bli vanligt förekommande i framtiden.

### Klimat- och sårbarhetsutredning för Södertälje

En klimat- och sårbarhetsutredning med en fördjupad analys avseende översvämningsrisken i kommunens centrala delar har gjorts. Analysen omfattar översvämningsrisker vid olika scenarier med förhöjt vattenstånd i Mälaren och Östersjön. En analys av översvämningsrisken till följd av extrem nederbörd har även gjorts.

### Vattenstånd i Mälaren

Vattennivåerna i Mälaren förväntas inte ändras mer än någon decimeter i ett framtida klimat. Ett varmare klimat med mindre snö innebär mindre vårfloder och ökad avdunstning.

Vid en ombyggnad av slussen som ökar avbördningen från 70 m<sup>3</sup>/sek till 350 m<sup>3</sup>/sek sänks nivåerna ett par decimeter på sträckan Viksberg – Slussen.

Mälaren är ett trögt system vilket innebär att höga vattennivåer drabbar med en varaktighet på flera veckor, kanske månader innan det sjunker undan ordentligt.

### Vattenstånd i Östersjön

Nedströms slussen bestäms vattennivåerna av havsvattenståndet och vattenföringen i slussen.

I ett framtida klimat förväntas en höjning av vattennivåerna som en följd av vattnets temperaturutvidgning och avsmältning av isar.

Vattennivåernas höjning motverkas av landhöjningen samtidigt som de väntas förstärkas av ökade frekvenser av västliga vindar.

Då höga vattennivåer i Östersjön främst uppstår vid stormar som trycker upp vatten mot kusten, brukar de höga nivåers varaktighet bli som högst ca en vecka. Medelvattenståndet söder om slussen beräknas i ett framtida klimat öka med som högst ca 0,4 m.

### Extrem nederbörd

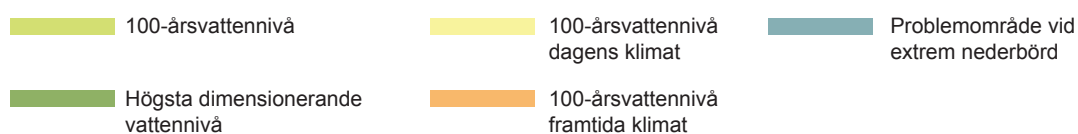
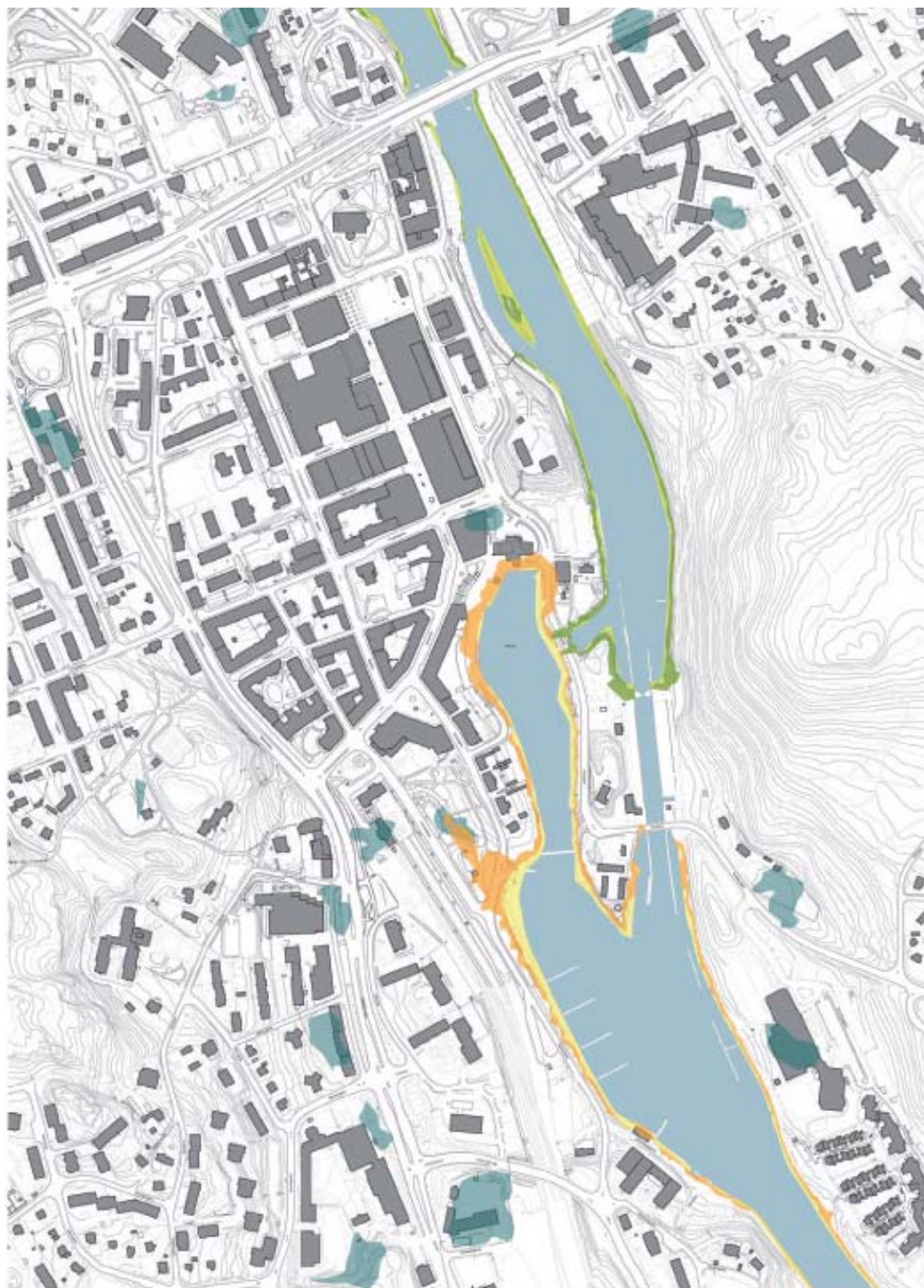
Problemområden i samband med extrem nederbörd har analyserats. Effekten av ett 100-årsregn har studerats

i relation till bl.a. höjdförhållanden, jordarter och markanvändning. Områden som kan komma att drabbas av översvämning, på grund av att de är instängda och vattnet inte kan ta sig ut på ett naturligt sätt, har identifierats.





## Högsta vattennivå vid olika beräknade översvämningsscenarier



## Vattennivåer relativt dagens medelvattennivå

## Mälaren

|                                   |       |
|-----------------------------------|-------|
| Högsta observerade vattennivå     | +0,59 |
| 100-årsvattennivå                 | +1,01 |
| Högsta dimensionerande vattennivå | +2,01 |

## Östersjön

|                                   |       |
|-----------------------------------|-------|
| Högsta observerade vattennivå     | +0,96 |
| 100-årsvattennivå dagens klimat   | +1,16 |
| Medelvattennivå framtida klimat   | +0,39 |
| 100-årsvattennivå framtida klimat | +1,77 |



## Södertälje kanal

Södertälje kanal förbinder Mälaren med Saltsjön. Kanalen är 5,2 km (2,8 sjömil) lång. Årligen passerar ca 3 000-4 000 lastfartyg och ca 10 000 fritidsbåtar. Södertälje kanal utgör riksintresse som transportled för farligt gods.

Kanalen med stränder, sluss och båttrafik utgör en levande och attraktiv miljö som skapar mycket av Södertäljes karaktär. Samtidigt fungerar kanalen delvis som en barriär i staden.

## Södertälje sluss

Skillnaden mellan Mälarens och Saltsjöns vattennivå är 0,6 meter vid normalvattenstånd. Vattennivåerna regleras bl a i denna sluss som är Nordens största. För att erhålla en ökad avbördningskapacitet genom slussen bl a för att möta framtida översvämningrisker, kan slussen komma att byggas ut. Slussen kan också komma att byggas ut för att öka kanalens fartygskapacitet. Utbyggnaden innebär att slussen förlängs 20 m både norrut och söderut samt breddas 5 m.

Till följd av internationella säkerhetsbestämmelser kan delar av slussområdet komma att stänglas in.



## Fartygsbuller

Det finns inga riktvärden som reglerar buller från fartyg i farled. Buller från fartyg i hamn ingår i Naturvårdsverkets riktlinjer för externt industribuller. För buller inomhus tillämpas Socialstyrelsens riktlinjer. Socialstyrelsens riktlinjer för lågfrekvent buller avser ursprungligen buller från fasta installationer som fläktar o.d.

Då fartyg i farled alstrar ett lågfrekvent buller under en begränsad tid då de passerar, kan det jämföras med en lastbil som passerar på en landsväg. Det är därför konsekvent och ändamålsenligt att tillämpa bedömningsgrunder för väg- och järnvägsinfrastruktur för fartyg i farled.



Socialstyrelsens rekommendationer är också att bullerkällornas varaktighet ska vägas in vid bedömning av buller. Genom kanalen passerar ca 10 fartyg per dygn, ofta nattetid.

En utredning av buller från fartygstrafiken har gjorts för kanalområdet av WSP. Riktvärdet för dygnsekvivalent ljudnivå från fartygen klaras utmed hela kanalen. Riktvärdena för maximal ljudnivå kan komma att överskridas i områden närmast farleden och kräva åtgärder som tillgång till gemensam tyst uteplats och byggtkniska lösningar för att garantera att maximalnivån inomhus klaras.

I ett framtidsperspektiv skulle en bullerdämpning vid källan kunna vara framgångsrik då mycket få bullerreducerande åtgärder är gjorda på fartyg. En reglering av tillåten ljudnivå från fartyg som passerar kanalen skulle bidra till en god ljudmiljö i kanalområdet. Teknisk utveckling pekar också på att framtida fartyg blir allt tystare.

Ekvivalenta och maximala ljudnivåer bör betraktas samlad, hur människor upplever buller beror också på vad de tycker om bullerkällan. Kanalen och dess aktiviteter är en viktig del av Södertäljes miljö och identitet. Inga klagomål på fartygsbuller har heller kommit till miljökontoret trots att det finns äldre befintlig bebyggelse som ligger mycket nära kanalen.



## Risker

Med risk avses en sammanvägning av sannolikhet och konsekvens för en olyckshändelse e.d. I detaljplaneprocessen bör en riskhantering utgöra beslutsunderlag.

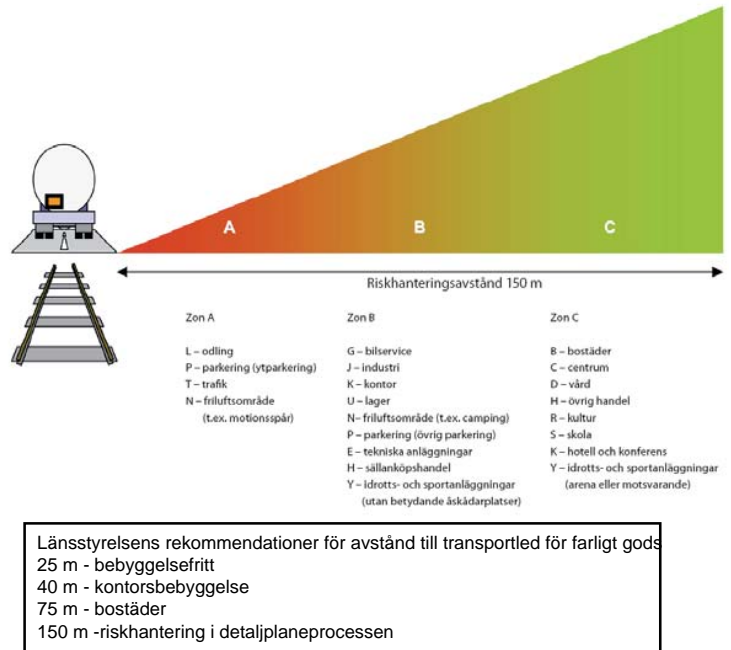
### Södertälje kanal – transporter av farligt gods

Det transporteras relativt stora mängder farligt gods på fartygen som passerar genom Södertälje kanal. Det kommer därmed alltid att finnas olycksscenarioer som skulle kunna ske vid ogynnsamma förhållanden. Flera förutsättningar, både avseende hur transporter sker och vad som transporteras, innebär dock att sannolikheten för dessa olycksscenarioer bedöms vara mycket låg. Transport av farligt gods styrs av omfattande regelsamlingar som tagits fram i internationell samverkan. Alla dessa regler syftar till att minimera risker vid transport av de farliga produkterna. Enligt Sjöfartsinspektionens rapport för 1985-2008 har heller inga allvarliga olyckor inträffat på kanalen. De allt vanligare dubbelbottnade fartygen/skroven, de låga hastigheterna vid passage på kanalen, automatiska släcksystem på så gott som samtliga fartygstyper samt att inga skadade fartyg får passera kanalen, gör också att sannolikheten för en allvarligare olycka på kanalen bedöms som mycket låg. Teknisk utveckling leder också till allt säkrare fartyg. Någon lastning och lossning av farligt gods sker inte heller vid den aktuella sträckan av kanalen.

Två översiktliga riskutredningar har genomförts, en för hela kanalområdet och en för området kring Yttre och Inre Maren samt Slussholmen.

Utredningarna visar att fördjupade analyser krävs för bostadsbyggande inom 120 m från farleden. Inom 30 m från farleden bör bebyggelse undvikas om det inte visar sig vid en fördjupad analys att speciellt gynnsamma förutsättningar på platsen kan tillåta detta. Platsspecifika faktorer i form av topografi, väderlek, bebyggelse osv. studeras vid den fördjupade analysen. Säkerhetskänsliga åtgärder kan bli aktuella som skyddsavstånd, byggtekniska åtgärder, planlösning och lokalisering av ventilation.

Då riktlinjerna för risker vid transporter av farligt gods avser transporter på väg och järnväg, kommer även en analys/bedömning av risker vid fartygstransporter på kanalafarled kontra risker vid väg/järnvägstransporter vara aktuell vid en djupare bedömning.



Riskområde vid transportled för farligt gods kring Södertälje kanal



## Spårtrafik

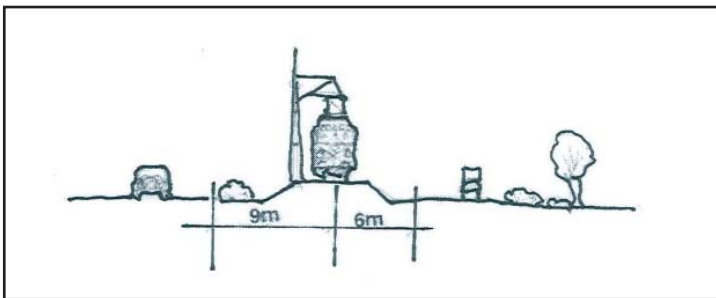
### Risker

Länsstyrelsens rekommenderade säkerhetsavstånd för järnväg är 25 m, oavsett vilken hastighet som är aktuell på sträckan, p.g.a. urspårningsrisken. Inom detta avstånd krävs skyddsåtgärder i form av mur, vall eller förstärkningsåtgärder.

För sammanhållen bostadsbebyggelse rekommenderas 50 m säkerhetsavstånd om inte risknivån bedöms som låg eller säkerhetshöjande åtgärder vidtagits. För spårområdet i Södertälje stadskärna bedöms främst åtgärder mot utspårningsrisken i form av avåkningskydd och/eller förstärkningar vid byggnation bli aktuella att vidta.

För järnvägen gäller också ett tvingande säkerhetsavstånd avseende elsäkerheten: 9 m mellan spårmitt och väggkant då kontaktledningsstolparna står mellan spår och väggkant, och 6 m mellan spårmitt och väggkant då kontaktledningsstolparna står på motsatt sida av spåren.

### Elsäkerhetsavstånd väg - järnväg



Ur: Markanvändning i järnvägens närhet/Trafikverket

### Störningar

Inom 30 m från järnvägen kan det vara svårt att uppnå en god miljö, främst p.g.a buller- och vibrationsproblem. 50 m betraktas som ett observationsområde där behovet av skyddsåtgärder avtar succesivt.

En bullerutredning har gjorts i anslutning till spårområdet vid Södertälje Centrum. De största störningarna kommer från de äldre tågen som alstrar högre ljudnivåer. Mätningarna visar att riktvärdet för både ekvivalent och maximal ljudnivå överskrids. Detta innebär att bostäder i området kan behöva planeras med tyst sida och tyst uteplats samt speciella krav på husens fasadisolering.



Spårområdet vid Södertälje centrum

## Bensinstationer

Inom programområdet finns några bensinstationer. Enligt Länsstyrelsens rekommendationer gäller att ambitionen bör vara ett skyddsavstånd på 100 m till bostäder, sjukhus och omsorg. Sammanhållen bostadsbebyggelse och personintensiva verksamheter inom 50 m bör undvikas.

En utredning har gjorts där man studerat förutsättningarna för bensinhantering i samband med en eventuell flytt av gästhamnen till Lotsudden. Bedömningen är att det bör finnas möjligheter att uppfylla rekommendationer kring avstånd, eventuella skyddsåtgärder etc. Utrymmena på Lotsudden är dock relativt begränsade vilket talar för att rekommenderade avstånd, 50 m från cistern ovan mark till publik verksamhet, i vissa fall kan bli svåra att upprätthålla. Åtgärder och/eller en fördjupad utredning kan då bli aktuellt. Ett effektivt och relativt enkelt sätt att reducera vissa avståndskrav är också att gräva ner cisternerna. Tankfordon ska kunna köra vidare eller vända enkelt vid lossningsplats.



Lotsudden och gästhamnsområdet

## Trafikbuller

I delar av programområdet överskrider riktvärdena för trafikbuller som inte bör överskridas vid nybyggnation. Vid nybyggnation inom tätbebyggda områden med befintlig infrastruktur brukar Länsstyrelsens avstegsfall tillämpas.

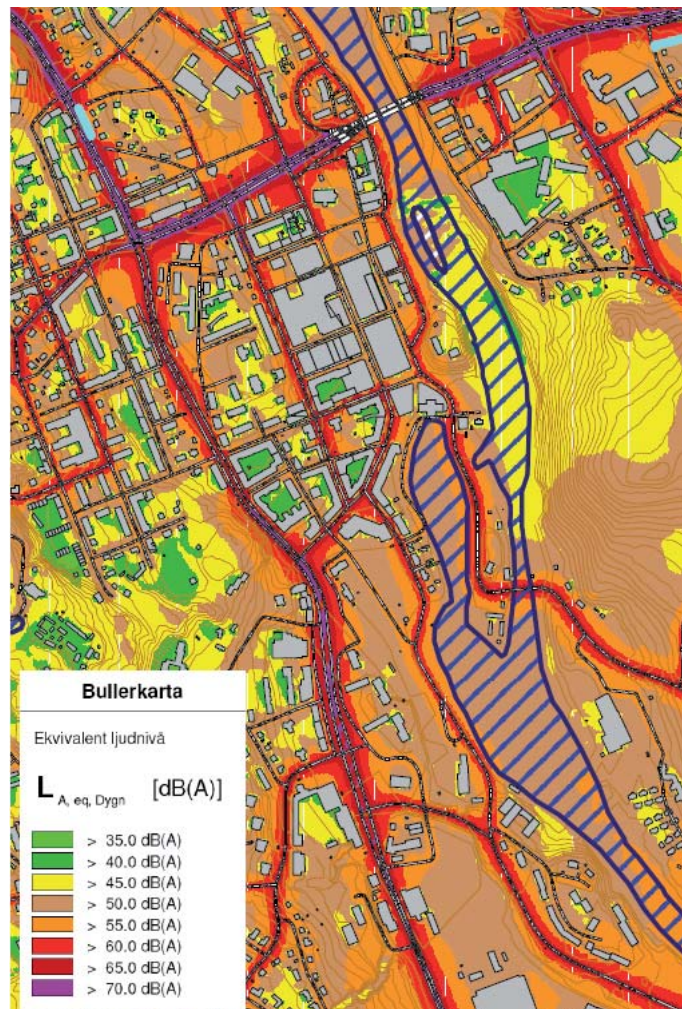
## Pumpstation

Vid Yttre Maren finns en pumpstation för avlopp. Denna medför störningar främst i form av lukt. Skyddsavståndet är 50 m. Genom åtgärder med t.ex. kolfilter, kompostfilter, tillsättning av kemikalier eller en ”skorsten” finns dock möjligheter att förbättra luftmiljön och därmed minska avståndet.

## Luftkvalitet

En analys har gjorts avseende fartygstrafikens inverkan på luftkvaliteten längst kanalen. Samtliga miljö kvalitetsnormer satta för att skydda människor mot ohälsa bedöms klaras längs Södertälje kanal och dess närområde. Fartygens tänkbara utsläpp under slussning på ca 10 minuter bedöms inte heller leda till överskridande av gällande miljö kvalitetsnormer. Mycket nära farleden kan fartygstrafiken medföra en risk för olägenheter i form av diesellukt från rökgaser. Luftsituationen vid två av stadskärnans gator, Nygatan och Turingegatan, är problematisk. Föroreningshalterna varierar längs gatorna beroende på lokala förhållanden, som hur tät bebyggelsen är och vilken möjlighet till utvädring som finns. På Turingegatan passerar ca 35 000 fordon per dygn. Halterna för partiklar (PM10) överskrider miljö kvalitetsnormerna vid delar av Turingegatan.

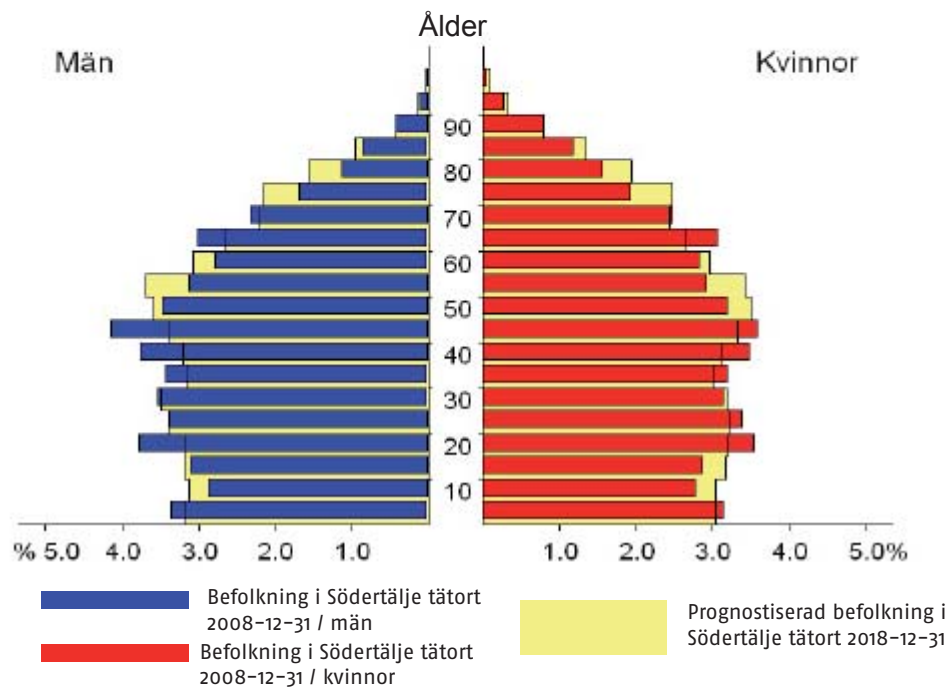
Vägtrafikbuller



## Service och kultur

### Befolkning

Jämförelse befolkningen Södertälje tätort år 2008 med den prognostiserade befolkningen 2018



#### Befolkningen efter svensk och utländsk bakgrund, 2008-12-31

|                      | Södertälje tätort |         | Södertälje kommun |         |
|----------------------|-------------------|---------|-------------------|---------|
|                      | Antal             | Procent | Antal             | Procent |
| Hela befolkningen    | 67 733            | 100,0   | 84 753            | 100,0   |
| Svensk bakgrund      | 35 818            | 52,9    | 49 705            | 58,6    |
| Utländsk bakgrund    | 31 915            | 47,1    | 35 048            | 41,4    |
| Födda utomlands      | 22 759            | 33,6    | 25 106            | 29,6    |
| Svenska medborgare   | 57 492            | 84,9    | 73 075            | 86,2    |
| Utländska medborgare | 10 241            | 15,1    | 11 678            | 13,8    |

Det finns över 100 olika nationaliteter i kommunen

#### Befolkningsprognos

Enligt aktuella framskrivningar av befolkningstillväxten i Stockholmsregionen förväntas befolkningen i Stockholms län att öka med högst 325 000 personer till år 2020 och med högst 535 000 till år 2030. Den högsta prognosen skulle då innebära att länet har drygt 2,4 miljoner invånare år 2030. För Södertäljes del tyder framskrivningarna på att befolkningen kommer att öka med ca nio procent till 88 000 fram till år 2015. Kommunens målsättningen är 100 000 invånare år 2015.

#### Befolkningen i Södertälje tätort efter ålder 31-dec-08

|              |               |
|--------------|---------------|
| 0-5 år       | 5 040         |
| 6-15 år      | 7 697         |
| 16-19 år     | 3 925         |
| 20-24 år     | 5 023         |
| 25-29 år     | 5 005         |
| 30-64 år     | 30 801        |
| 65-79 år     | 7 676         |
| 80-w år      | 2 766         |
| <b>Summa</b> | <b>67 733</b> |

#### Prognostiserad befolkning efter ålder år 2018, Södertälje tätort

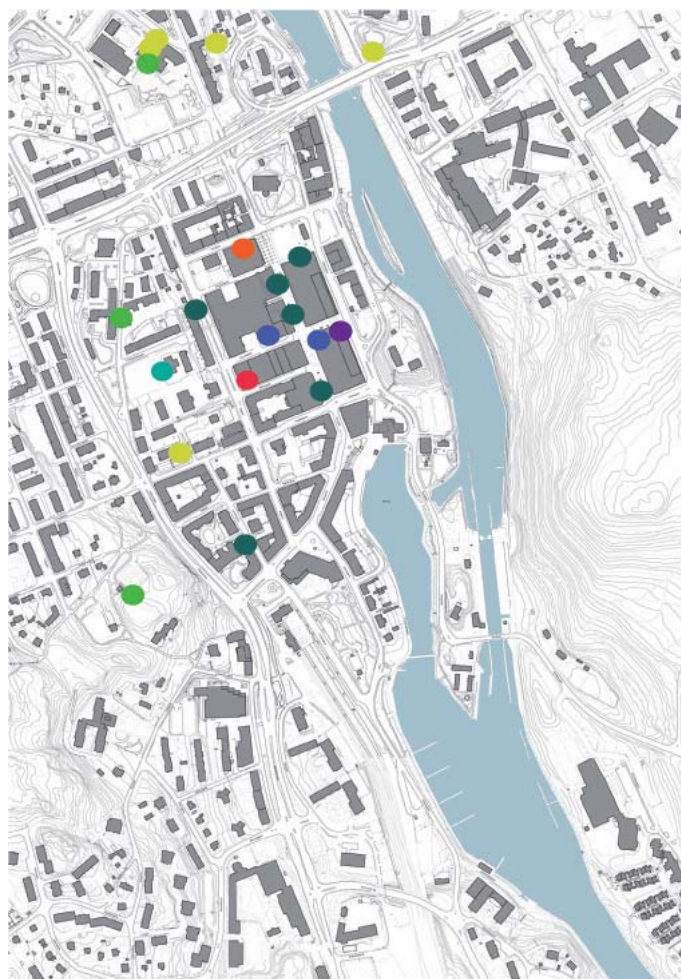
|              |               |
|--------------|---------------|
| 0-5 år       | 5 200         |
| 6-15 år      | 8 475         |
| 16-19 år     | 3 515         |
| 20-24 år     | 5 245         |
| 25-29 år     | 5 310         |
| 30-64 år     | 31 450        |
| 65-79 år     | 9 255         |
| 80-w år      | 3 145         |
| <b>Summa</b> | <b>71 695</b> |

## Arbetsmarknad

Södertälje har en av regionens starkaste arbetsmarknader. Med över 43 000 arbetsplaster är kommunen näst efter Stockholm och Solna den största arbetsnoden i hela regionen. Arbetsinpendlingen är stor. Södertälje har framstående och världsledande företag inom produktion och forskning, de är så framgångsrika att kommunen, som har en procent av landets befolkning, står för nästan 25 procent av landets handelsöverskott. Södertälje är också en kommun med många viktiga små och medelstora företag, som står för halva sysselsättningen i Södertälje. En rapport från Handelshögskolan i Göteborg rankar Södertälje kommun som regionen med bäst förutsättningar för företagande och ekonomisk tillväxt, på grund av egenskaper som internationell och dynamisk näringslivskommun.

## Service

Service i stadskärnan



- |  |  |   |
|--|--|---|
| <span style="color: cyan;">●</span> Grundskola         | <span style="color: blue;">●</span> Apotek     | <span style="color: darkgreen;">●</span> Bank           |
| <span style="color: green;">●</span> Kommunal förskola | <span style="color: red;">●</span> Vårdcentral | <span style="color: purple;">●</span> Post/kassaservice |
| <span style="color: yellow;">●</span> Enskild förskola | <span style="color: orange;">●</span> Polis    |   |

## Särskilt boende

I Södra stadskärnan finns i dag två kommunala vård- och omsorgsboenden, Mariekällgården och Torekällberget, med 95 lägenheter för personer med demenssjukdom, omvårdnad och psykiatri. Dessutom finns Oxbackshemmet/Cederströmska som drivs på entreprenad och är ett vård- och omsorgsboende med 48 lägenheter. Centrala mötesplatser och anhörigcenter finns också i stadskärnan.

Målet är att gamla och unga ska kunna mötas i nya sammanhang bl.a. genom modern teknik och kulturella aktiviteter. Ett sätt att erbjuda detta är språkutvecklande arbetsplatser. Genom samarbete med näringslivet, högskolor och FoU verksamheter kan också den senaste forskningen tillvaratas i utvecklingen av äldreomsorgen. När det inte längre är möjligt att bo kvar hemma ska man som äldre kunna känna en trygghet i ett vård- och omsorgsboende.

## Förskola

Det råder brist på förskoleplatser i Södertälje kommuns centrala delar. I Mål & Budget 2009-2011 planeras för flera nya förskolor, bl.a. för en förskola på östra sidan. Då ny bebyggelse planeras i stadskärnan kommer det att finnas behov av en eller flera förskolor beroende på antal bostäder och utbyggnadstakt.

Utbildningskontoret arbetar efter principen att förskolornas enheter ska dimensioneras för minst 100 barn. En sådan enhet innebär en byggnadsarea på ca 800 kvm och en tomtyta på minst 6 000 kvm för verksamhet plus knappt 1 000 kvm för angöring och parkering.

## Skola

I stadskärnan finns en grundskola, Oxbacksskolan. Beroende på antalet bostäder och utbyggnadstakt kan det bli aktuellt med en ny grundskola.

## Högskola – mål och visioner

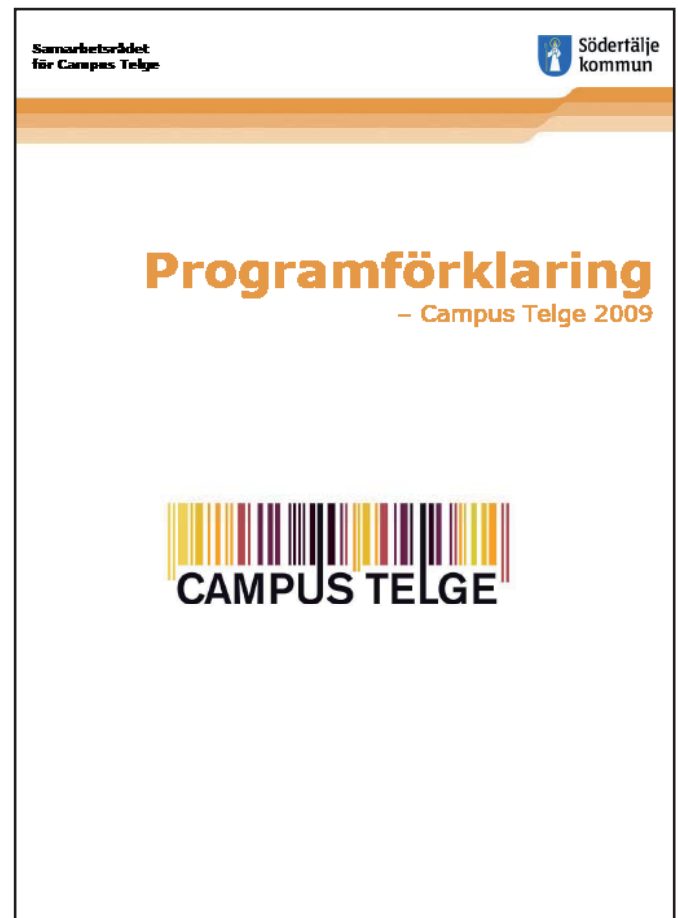
Campus Telges s.k. Samarbetsråd samordnar och driver utvecklingen av Campus Telge i gränssnittet mellan kommunal verksamhet, näringsliv samt universitet och högskola.

Samarbetsrådets programförklaring för Campus Telge 2009:

Södertälje ska, tillsammans med Kungliga Tekniska Högskolan, Mälardalens högskola, framtida utbildningsanordnare samt med det lokala näringslivet utvecklas till en internationell studieort med konkurrenskraftiga utbildningar för studerande från hela världen. Målet är minst 5 000 studenter i framtiden.

Södertälje kommun tillhandahåller goda förutsättningar och stöd för en långsiktig etablering av utbildningsverksamhet vid Campus Telge. Utbildningsanordnarna på Campus Telge erbjuder och genomför utbildningar, enligt överenskommelse, samt marknadsför och på andra sätt verkar för målsättningen med Campus Telge. Näringslivet i Södertälje har ett brett intresse för Campus Telge och skapar goda förutsättningar för studenter och utbildningsanordnare som behöver erfarenhetsutbyten samt t.ex. praktikplatser, stipendier, mentorer, examensarbeten och framtida anställningar.

Genom denna gemensamma programförklaring verkar parterna i Samarbetsrådet för en positiv utveckling av Campus Telge. Programförklaringen, som revideras årligen, ska utgöra ett underlag för Campus Telges utveckling under 2009 samt reglerar hur gemensamma, tillgängliga medel tas i anspråk under året.





## Kultur

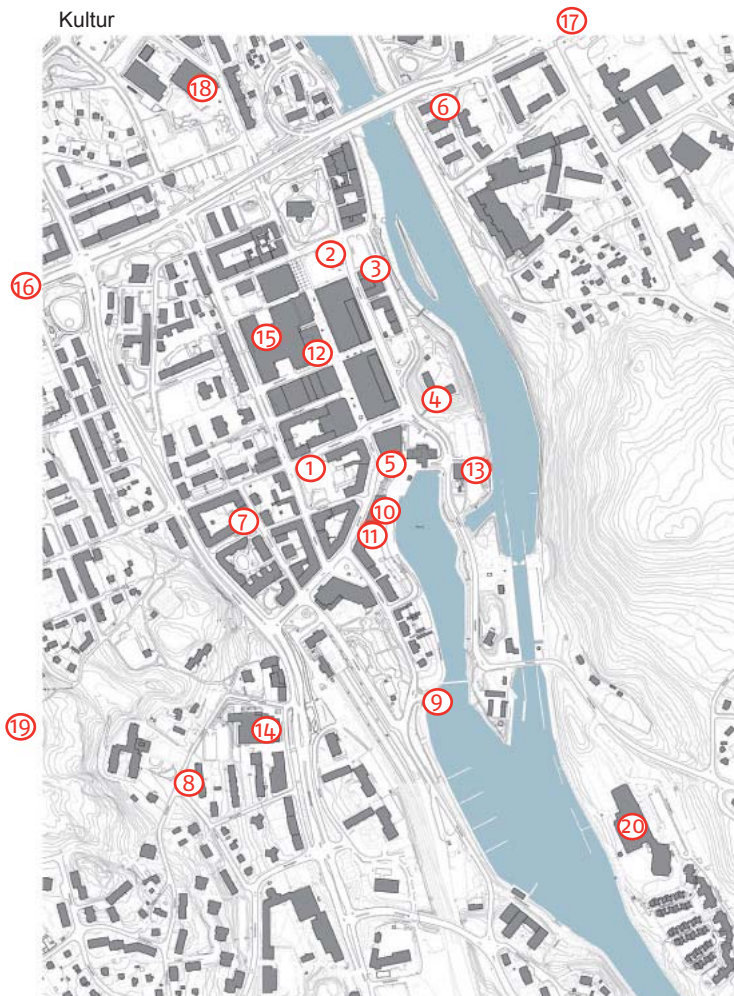
Södertälje kommun vill verka för ett rikt kultur-, fritids- och idrottsliv som ett led i att bidra till en högre livskvalitet för medborgarna och en ökad attraktionskraft för Södertälje. Södertälje har också gjort innovativa satsningar på verksamhet för barn och ungdomar.

Målet är att stadskärnan ska bli ett attraktivt stadsområde med ett aktivt kultur- och fritidsliv med många upplevelser och mötesplatser. Speciellt bör möten mellan olika kulturer uppmuntras och stärkas.

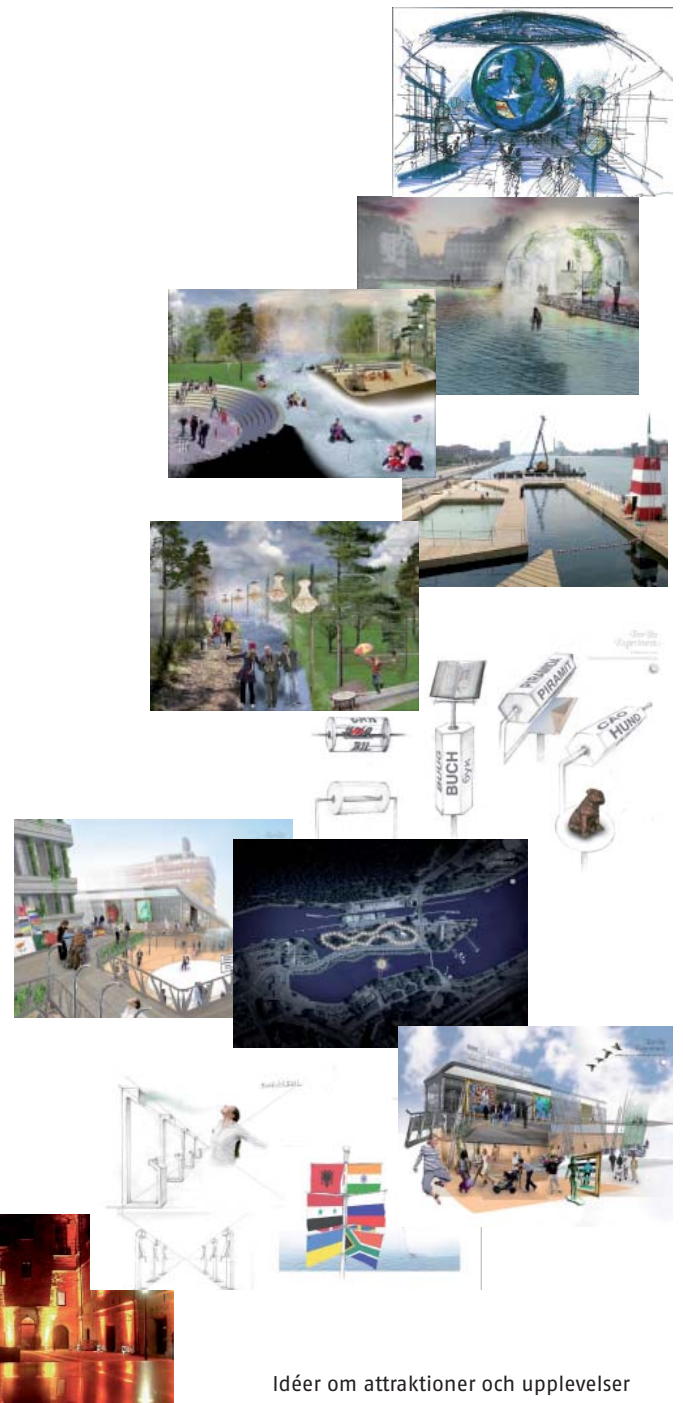
## Attraktioner och upplevelser

Södertälje vill vara en levande stad som människor söker sig till, vill vara i och trivs i. En stad med "Folkliv året runt". Som ett led i detta vill man låta Tom Tits sätta präglet på staden med "upplevelser runt varje gathörn", med experiment och lärofyllda upplevelser i stadsmiljön. Speciell vikt bör läggas vid att hitta attraktioner som tilltalar olika åldrar, från barn till vuxna. Man vill också skapa förutsättningar för ett aktivt kulturliv där möten mellan olika kulturer uppmuntras och stärks.

Kultur



- 1.ABF 2.Södertälje konstförening 3.Galleri C 4.Södertälje konstnärskrets 5.Oktoberteatern 6.Studieförbundet Vuxenskolan 7.Boogielovers 8.Filmklubben parentes 9.Ejdern 10.Sagateatern 11.Strandgalleriet 12.Roxy biografen 13.Heb-bevillan 14.Stadshus och stadsscen 15.Luna kulturhus och bibliotek 16.Södertäljeoperan 17.Tälje folkdansgille 18.Tom Tits 19.Torekällberget 20.Sydpoolen



Idéer om attraktioner och upplevelser

## Trafik

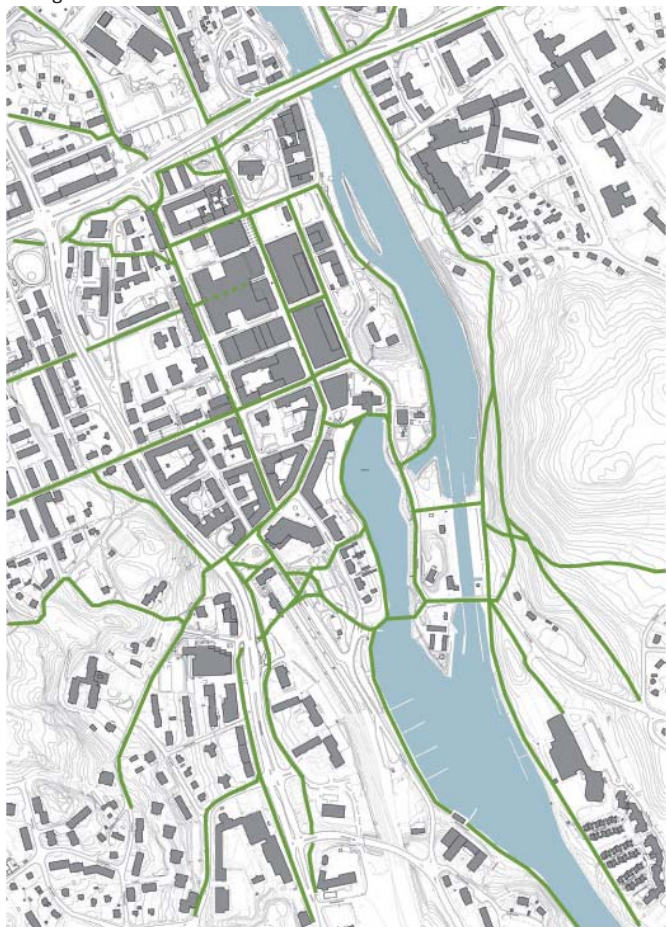
### Trafik/Parkering

#### Gående

De stora gångstråken går längs Storgatan/Gågatan ner mot Maren samt vidare mot pendeltågsstationen och Campus Telge. Många gående rör sig också längs promenadstråken vid vattnet.

Tillgängligheten påverkas av stora nivåskillnader och avstånden mellan olika målpunkter i stadskärnan samt barriärer i form av vägar, spårområdet och kanalen. Stadens gator är inte utformade på de gåendes villkor. Folktomma gångpassager och stråk samt dålig belysning är andra brister i förhållandena för de gående.

Gångstråk

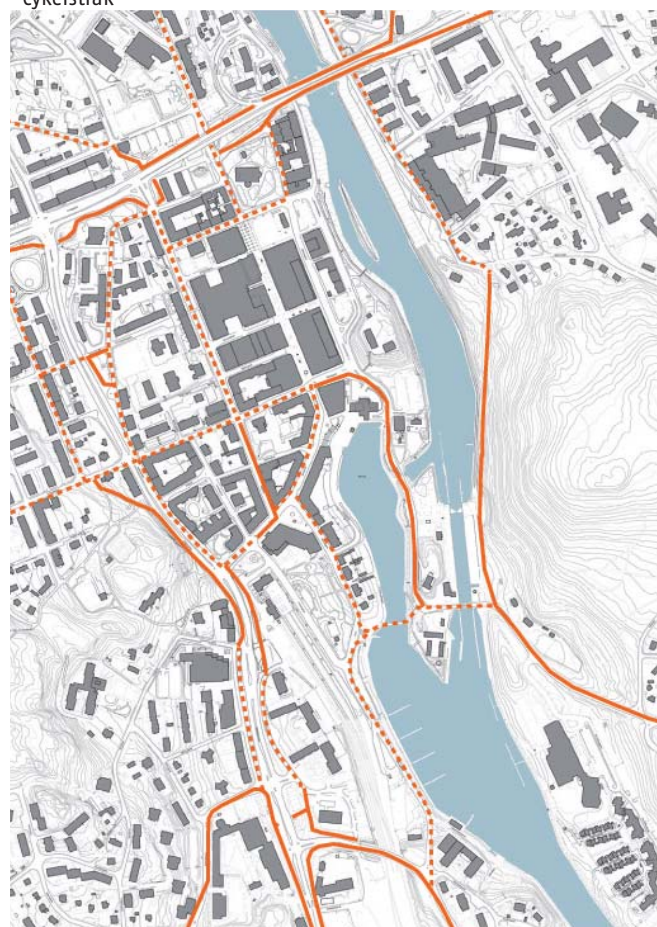


#### Cykel

Stadskärnan saknar en bra cykelinfrastruktur. Sammanhängande cykelbanor saknas liksom ordentliga cykelparkeringar vid större målpunkter. Cykeltrafiken i stadskärnan sker huvudsakligen i blandtrafik med endast enstaka cykelbanor.

Kombinationen av vägar som fungerar som barriärer och stora höjdskillnader i staden gör det svårt att nå stadskärnan med cykel.

Cykelstråk



Cykelstråk på cykelbana

— Cykelstråk i blandtrafik

## Biltrafik

Kanalen är en barriär i trafiknätet och biltrafiken är sårbar med endast tre broförbindelser över kanalen. Genomfartstrafiken i Stadskärnan är 21,5 % d.v.s. ungefär vart femte fordon som kör genom centrum har inget direkt ärende där.

Stadskärnan har fem huvudsakliga infarter, tre från norr och två från söder. Biltrafiken i stadskärnan går främst i nord-sydlig riktning. En inre trafikring ger god tillgänglighet och orienterbarhet. Övriga gator i stadskärnan ingår som regel inte i ett sammanhängande öppet rutnät utan är ofta återvändsgator eller enkelriktade, detta gäller särskilt för tvärgatorna i öst-västlig riktning. Ett antal gator är avstängda för biltrafik. Kapaciteten på gator och i korsningar är huvudsakligen god men i rusningstrafik och i samband med broöppning kan det bli köbildning.

Oxbacksleden och Nyköpingsvägen är utformade efter gamla ideal, som genomfartsleder med hög framkomlighet, och bildar kraftiga barriärer i stadsmiljön. Biltrafiken på Slussgatan skapar också en barriär som försvårar kontakten mellan staden och Slussholmen och ger en sämre stadsmiljö kring Maren.

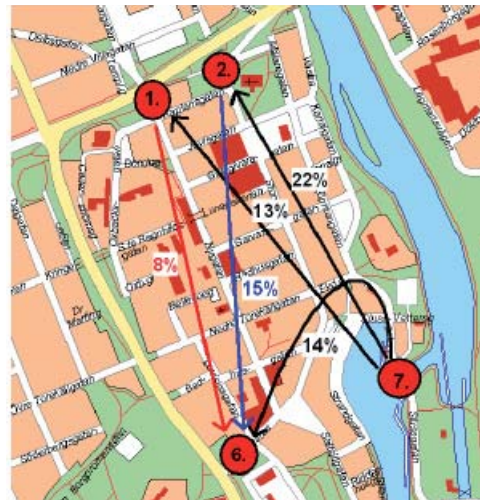
## Parkering

I, och kring, Södertälje stadskärna finns ca 1700 allmänna parkeringsplatser, varav ca 240 kantstensparkeringar, ca 930 markparkeringar och ca 530 platser i parkeringshus.

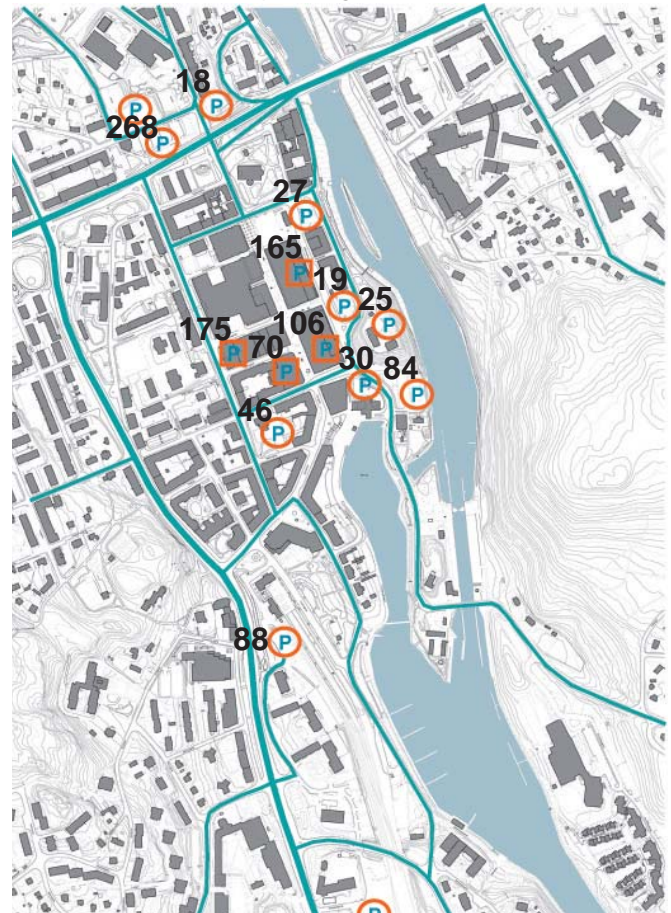
Beläggningen i den inre parkeringszonen är idag relativt låg och det har sedan nya högre parkeringsavgifter införts blivit lättare att få tag på en parkeringsplats. Detta beror bl. a. på att arbetsparkeringen har flyttats ut längre från centrum och de centrala parkeringsplatserna blivit mer tillgängliga för handeln. Parkeringsgaragen har brister i form av att de är svåra att hitta till, trots att de ligger centralt i staden. Andra problem är att de är svårorienterade, trånga garage utan direktkontakt till varuhusen.

Föreslagna bostadsprojekt kommer på sikt ta ca 250 befintliga markparkeringsplatser i anspråk. Idag finns inget behov av en ny, större parkeringsanläggning men allt eftersom antalet bostäder och handeln ökar i centrum så kommer det finnas behov av fler nya parkeringsplatser.

Andel genomfartstrafik för några betydelsefulla relationer



Huvudstråk biltrafik och parkering



Allmän parkeringsplats 18 Antal platser  
 Parkeringshus

## Kollektivtrafik

### Tåg

Västra stambanan, Södra stambanan och Svealandsbanan trafikeras bl.a. med regionalståg från Sörmland och stannar vid Södertälje Syd. Här stannar också pendeltåg på Södertälje-Gnestabanan. Södertälje Syd är beläget drygt 4 km söder om stadskärnan. Sträckan trafikeras med buss.

### Pendeltåg

Pendeltågslinjerna Märsta-Södertälje Centrum och Gnesta-Södertälje Centrum trafikerar Södertälje Centrum. Många arbetspendlar med Märsta linjen som bl a trafikerar tre stationer i Stockholms stad. Sträckan har 15-minuterstrafik och resan Södertälje-Stockholm tar ca 45 minuter.

Sträckan Östertälje-Södertälje centrum tar förhållandevis lång tid då tåget gör ett uppehåll innan det vänder i Södertälje hamn.

Gnesta linjen har vid högtrafik 30-minuterstrafik, övrig tid har linjen en avgång i timmen.

Knutpunkten vid Södertälje Centrum har en låg standard ur komfortsynpunkt. Det saknas vänthall med toaletter. Endast enkla väderskydd finns att tillgå. Flera brister ur tillgänglighetssynpunkt finns också.

### Buss

Kollektivtrafiken består i övrigt av buss. Andelen som åker buss av alla som reser i staden är låg.

De flesta tätortslinjerna har passning till pendeltågen med 15-minuterstrafik. Detta innebär att 12 bussar lämnar centralstationen samtidigt, vilket resulterar i busskolonner som upplevs som störande i stadsmiljön. Busstationen bildar även en barriär mot Stadsparken och vattnet.

Idag fungerar Köpmangatan som en ren bussgata som tillsammans med Södertälje Centrum utgör de främsta hållplatslägena för byten. Framkomligheten för bussarna är relativt dålig i centrum.

Knutpunkten vid Södertälje Centrum har totalt ca 16 000 påstigande/dygn. För pendeltåget drygt 6 000 och för busstrafiken knappt 10 000. Dessutom tillkommer ca 4 000 påstigande för busstrafiken vid Köpmangatan.



# KONSEKVENSER

## Konsekvenser

### Syfte

Planprogrammet för Södertälje stadskärna ska ligga till grund för flera detaljplaner. För detaljplanerna ska, i enlighet med PBL (Plan- och bygglagen), en behovsbedömning göras för att se om planerna innebär betydande miljöpåverkan. Om så är fallet ska en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) upprättas. Syftet i denna programhandling är att översiktligt beskriva konsekvenserna av förslagen i programmet och att identifiera aspekter som behöver utredas vidare i kommande planering. Målkonflikter som kan bli aktuella till följd av programförslaget tas också upp.

### Alternativ

#### Bebyggelsealternativ

Många alternativa bebyggelseförslag har utretts. Tidigare förslag har studerats men framför allt har de inbjudna byggherrarnas arkitekter bidragit med förslag som belyst områdets möjligheter. Även förslag på Slussholmen har studerats, särskilt med avseende på bostadsbebyggelse, enligt kommunfullmäktiges inriktningsbeslut. Samhällsbyggnadskontoret förordar att bebyggelsegränsen bör gå norr om Vänortsparken och Hebbevillan med tanke på vattenkontakt, utblick över kanalen och Kusens backe samt utvecklingen av parkmiljöerna med Slussholmen som aktivitetspark.

#### Spåralternativ

Samhällsbyggnadskontoret har i ett tidigt skede av planeringen bedömt möjligheten att gräva ner, alternativt däcka över spårområdet vid Södertälje Centrum för att kunna bygga bostäder ovanpå. Alternativen bedömdes inte ekonomiskt hållbara. Även ett resonemang kring att flytta centralstationen till läget vid Vårdsholmsbron har förts. Detta skulle möjliggöra mer bostadsbebyggelse men har, liksom de andra alternativen, främst syfte att överbrygga barriäreffekten av nuvarande spårområde och skapa en bättre koppling mot Yttre Maren. I satsningen på en framtida attraktivare kollektivtrafik ansågs bevarandet av pendeltågstationens nuvarande centrala läge väga tyngre än spårområdets negativa barriäreffekt. Även förslag på spårvagnstrafik har varit med i ett tidigt skede, men har inte utretts vidare p.g.a höga kostnader.

#### Trafikalternativ

Ett antal övergripande vägtrafikalternativ har prövats tidigt under arbetets gång. En avstängning av Slussgatan och slussbron för biltrafik som ersätts av en ny gata, utmed Kusens backe mot Mälarbron, har prövats. Detta skulle dock innebära en alldeles för stor ökning av bilar vid Birkakorset och på Mälarbron som redan är hårt belastade. Boende närmast öster om kanalen skulle också få dålig tillgänglighet till stadskärnan med bil och buss.

En öppning av Torekällgatan mot Oxbacksleden har också prövats. Detta skulle dock medföra en mycket stor trafikbelastning på en smal gata med bullerstörningar för de boende som följd.

En avstängning av Ekdalsgatan respektive Nygatan, för att minska biltrafiken till förmån för gående och busstrafiken, har analyserats. Analysen visar att trafiken flyttas till andra gator i centrum som i sin tur blir överbelastade.

#### Parkeringsalternativ

En parkeringsutredning har genomförts och olika alternativa placeringar av större parkeringsanläggningar har analyserats och kalkylerats. De föreslagna parkeringsanläggningarna har bedömts vara de mest strategiskt placerade samt vara minst kostsamma.

#### Handelsalternativ

Ett flertal förslag på verksamheter och innehåll invid Marenplan har utretts. Förutom mer konventionell handel har koncept som större galleria, saluhall och bazar utretts. I nuläget visar genomförda studier och tillgänglig sakkunskap att läget ej är lämpligt för handel. Området "ligger för långt bort" från Gågatan och Kringlan. Saluhall och/eller bazar-koncept är svårt att få kommersiellt gångbar. Sådana anläggningar är oftast bekostade av andra verksamheter eller subventionerade. Förutsättningen i detta projekt är att all exploatering ska finansieras med externa medel.

#### Nollalternativ

Nollalternativ beskriver vad som sker om planerna inte genomförs. Konsekvenserna av förslagen relateras till dagens förhållande.

Någon konsekvensbeskrivning av ett nollalternativ har ej gjorts. En sådan konsekvensbeskrivning får göras senare i valda delar om så är påkallat.

## Nuläge och övergripande konsekvenser av programmet

### Stads- och landskapsbild

#### *Nuläge*

Sprickdalslandskapet med Kusens backe och Torekällberget som ramar in stadsbebyggelsen, med kanalen och Maren som vattenspeglar, ger Södertälje sin speciella karaktär med stora nivåkillnader och vattennära läge. Stadsbebyggelsen, som består av hus från olika tidsperioder med olika uttryck, ger en heterogent sammansatt stadsbild. Stadskärnans närliggande områden har en stadsbild präglad av trafikleder och byggnader, som inte ligger i anslutning till vägen, på allt för stora tomter.

#### *Konsekvenser*

Programmet utvecklar och kopplar samman befintlig bebyggelse med ny och nya samband skapas i staden. Staden får nya gator, ett utvecklat parkstråk och nya offentliga platser. Dagens stadskärna utvidgas och Campusområdet i söder, bebyggelsen väster om Nyköpingsvägen samt bebyggelsen söder och öster om Kusens backe kopplas samman med dagens stadskärna. Campus Telge blir stadskärnans nya entré i söder och en stadsmässig Turingegata stadens entré i norr. Oxbacksledens och Nyköpingsvägens omdaning till stadsgator integrerar bebyggelsen väster om staden med stadskärnan som därmed blir större. Större delen av den föreslagna bebyggelsen är belägen vid Maren och utmed Nyköpingsvägen. Stadsparken och Slussholmen kommer i och med detta att hamna mitt i en framtida stadskärna. Läget är strategiskt och bra för det nya utvecklade parkstråket. Detta gäller även för pendeltågsstationen Södertälje Centrum, med föreslaget nytt resecentrum, som kommer att ligga centralt i staden.

De nya gatorna i den föreslagna bebyggelsestrukturen vid Marenplan ökar tillgängligheten mot vattnet och nya utblickar skapas. Även Köpmangatans nya bebyggelse och Orionkullens integrering i stadsväven kommer ge känslan av en ”större” stadskärna. Vårdsholmområdet knyts samman med stadskärnan med bebyggelsen utmed Yttre Maren. Spårområdet blir till en del kringbyggt men öppnar sig med utblick över vattnet från stationsområdet vilken blir pendeltågsresenärens första möte med Södertälje.

Slussholmens karaktär ändras med utvecklingen till aktivitetspark och den nya gatudragningen av Slussgatan blir en gata anpassad till parkmiljö som frigör stranden mot Inre Maren.

Kusens Backe får en ny utformning i mötet med slussen och Grödingevägen. Den nya bebyggelsen utmed Grödingevägen blir en länk mellan stads- och småhusbebyggelsen och kopplar Kusens backe närmare stadskärnan vilket kan förbättra tillgängligheten till naturområdet.

Den täta skogsridån mellan Tältvägen och kv Tältet minskar betydligt och den föreslagna bebyggelsen som klättrar, och följer nivåkillnaderna, bildar en ny siluett från väster. Området kring Sydpoolen och kv Tältet får en helt ny, mer bebyggd miljö jämfört med dagens stora parkeringsytor och naturbacke.

### Kulturmiljö

#### *Nuläge*

Inom programområdet finns ett antal kulturhistoriskt bevarandevärda och/eller värdefulla byggnader och miljöer som bland annat speglar stadens historia.

#### *Konsekvenser*

Programförslaget ger förutsättningar för att bevara all befintlig rödmärkt bebyggelse enligt Kulturmiljöprogrammet. Byggnader och miljöer kommer dock att ingå i nya sammanhang, som ny användning/ verksamhet och nya bebyggelsestrukturer.

Ny verksamhet på Lotsudden enligt förslaget innebär att nya lokaler kommer att behövas i anslutning till Slussen för Sjöfartverkets verkstäder.

De två gamla stationsbyggnaderna vid Södertälje Centrum kommer att ingå i den nya strukturen resecentrum.

Orionkullen med sina byggnader integreras bättre i staden och utvecklas som park.

De gamla lotsbostäderna vid Grödingevägen föreslås för utveckling av förskoleverksamhet i direkt anslutning till Kusens backe.

I det vidare arbetet är det viktigt att närmare studera hur de kulturhistoriska värdena kan tas till vara och berika de nya miljöerna i samspel med den nya, samtida utvecklingen av staden och dess bebyggelse.

## Naturmiljö, grönstruktur, rekreation

### *Nuläge*

Grönstrukturen i stadskärnan utgörs till stor del av enskilda, små parker utan sammanbindande gröna stråk. Parkerna är gröna, lugna rum men saknar ofta aktiviteter. Längs kanalen finns strandpromenader av varierande kvalitet. Ibland saknas länkar för att få sammanhängande strandpromenader. Badparken och Kusens backe är grönområden nära stadskärnan.

### *Konsekvenser*

Ett sammanhängande stråk av parker med olika karaktärer/användningsområden skapas i staden genom att länkarna mellan de olika parkerna förbättras. Slussholmen utvecklas som aktivitetspark och Kusens backe utvecklas med inriktning på friluftsliv. Detta bildar ett komplement till den befintliga Stadsparkens finparkskaraktär och Badparken med lekplatser och promenader.

Sammanhängande strandstråk skapas också med nya länkar. Alla strandpromenader blir tillgängliga för allmänheten.

Samordnat med Tom Tits satsning ”upplevelser på stan” kommer möjligheten till olika typer av rekreation förbättras avsevärt. Bättre möjligheter till utevistelse och motion ger också förutsättningar för bättre hälsa.

### *Målkonflikt*

Det gröna stråket vid Yttre Maren blir smalare än idag. Kollektivtrafikens behov tar i anspråk en del av det gröna området i norra delen av yttre Maren.

## VA-nät, el, fjärrvärme, fjärrkyla

### *Nuläge*

Befintlig ledningsinfrastruktur finns inom stora delar av programområdet.

Vid planering av den nya bebyggelsen behöver man ta särskild hänsyn till ett antal befintliga ledningar/anläggningar som är speciellt omfattande.

### *Konsekvenser*

Kapaciteten för befintlig fjärrvärme torde räcka för föreslagen bebyggelse. När det gäller VA kommer man att behöva komplettera befintliga anläggningar och pumpstationen i Yttre Maren kan behöva byggas om. Nya elstationer kommer också att behöva byggas. Vid genomförande av föreslagen bebyggelse kommer ett antal ledningar att behöva flyttas för att skapa plats för den nya bebyggelsen.

Om bebyggelse planeras där de mer omfattande anläggningarna/ledningarna ligger kommer även dessa behöva flyttas med en högre kostnad som konsekvens.

## Mark-och vattenföroreningar

### *Nuläge*

Marken i vissa delar av programområdet förmodas vara förorenad då bensinhantering eller annan typ av förorenande verksamhet ligger/har legat på området. Vattenföroreningar förekommer i både Inre och Yttre Maren då orenat dagvatten rinner ut där. Orenat avloppsvatten kan även rinna ut om pumpstationer översvämmas vid mycket kraftigt regn. Vattnet är helt otjänligt för bad.

### *Konsekvenser*

Vid exploatering av förorenade markområden kommer marken att saneras innan anläggning och byggnation påbörjas.

Vid planering av nya bebyggelseområden behöver dagvattenfrågan ses över och LOD (lokalt omhändertagande av dagvatten) tillämpas där det är möjligt. Nya pumpstationer bör anpassas så att man undviker översvämning vid kraftigt regn. En särskild dagvattenutredning för hela programområdet kan behöva göras.

### *Målkonflikt*

Frågan om ett strandbad vid Maren är inte förenlig med vattenkvaliteten.

## Luftkvalitet

### *Nuläge*

På Turingegatan, i höjd med kvarteret Spinnrocken där bebyggelse föreslagits, uppgår dagens trafikflöde till ca 34 000 fordon per dygn. I dagsläget klaras miljökvalitetsnormen för kvävedioxid(NO<sub>2</sub>) med god marginal på Turingegatan. När det gäller miljökvalitetsnormen för partiklar(PM<sub>10</sub>) överskrids den i vissa lägen medan den i andra lägen klaras med mindre goda marginaler.

Även längs Nygatan förekommer idag i vissa avsnitt problem med luftkvaliteten.



### *Konsekvenser*

För att miljö kvalitetsnormerna ska klaras är bl.a. möjligheterna till ventilation och utspädning av de luftföroreningar som vägtrafiken alstrar viktiga. Ny bebyggelse längst Turingegatan kan medföra att normerna riskerar att överskridas, särskilt i lägen där långa sammanhängande fasader mot gatan bildas. Konsekvenserna av ny bebyggelse på luftkvaliteten längs Turingegatan behöver studeras närmare i detaljplanskedet. Nya förutsättningar i form av ändrade trafikflöden i samband med en eventuell trafikomläggning kommer också att behöva studeras i en sådan undersökning.

Planerad trafikomläggning längs Nygatan innebär att trafiken kommer att minska och förutsättningarna för luftkvaliteten således bli bättre.

Satsningen på attraktiv, miljövänlig kollektivtrafik, gång- och cykelvägar och utveckling av bilpooler med miljövänliga bilar leder till en förbättrad luftsituation för staden i stort.

En annan lösning för att minska luftföroreningar från vägtrafiken är att införa förbud att köra med dubbdäck i utsatta områden.

### *Målkonflikt*

Ökad trafik ger med dagens förutsättningar ökade emissioner, samtidigt som tät bebyggelse minskar möjligheterna till utvädring. Detta står i allmänhet i konflikt med målen att bygga på redan exploaterad mark och i kollektivtrafikhärlägen, vilket oftast innebär en förtätning av bebyggelsen på mark i attraktiva lägen. Vid Turingegatan råder en konflikt mellan målet att bygga på tillgänglig mark och målet att emissioner ska hållas på en låg nivå.

Att bygga igen håll i bebyggelsestrukturen för att skapa en stadsmässig entré till staden står i konflikt med möjligheterna till utvädring.

## Klimataspekter

### *Nuläge*

En Översvämningsanalys har genomförts för Södertälje kommun. I denna studeras olika scenarier för vattennivåerna i kanalen, både för Mälarsidan och Saltsjösidan, vid framtida klimatförändringar. Problemområden vid extrem nederbörd har också studerats.

### *Konsekvenser*

Då framtida vattennivåer kan komma att beröra föreslagen bebyggelse kommer ett avvägande i detaljplanskedet behöva göras hur man ska bygga avseende teknik, utformning och användning av olika

nivåer i byggnaderna, samt vilka bestämmelser som ska reglera detta.

Om Södertälje sluss byggs ut för att öka utflödet från Mälaren kan åtgärder som förstärkning av kajer och spontning av kanalsidor bli nödvändiga. Åtgärder för att ta hand om dagvatten vid ökade nederbördsmängder kan också bli aktuella.

### *Målkonflikt*

Byggnad av vattennära bostäder kontra översvämningsrisker.

## Buller och vibrationer

### *Sjöfart*

#### *Nuläge*

Fartygstrafikbuller utgör inte något stort problem. Genomgående så är det andra källor än fartygstrafiken som ger det dominerande bidraget till den ekvivalenta ljudnivån längs kanalen.

Fartyg i farled alstrar lågfrekvent ljud som ibland kan upplevas som vibrationer.

Riktvärdet för ekvivalent ljudnivå innehålls (klaras) i hela området längs kanalen och riktvärdet för maximal ljudnivå klaras på ett avstånd större än ca 12 meter från källan.

### *Konsekvenser*

Åtgärder som kan komma att behövas är tillgång till tyst uteplats för bostäder i omedelbar närhet till kanalen. Åtgärder vid val av fasadkonstruktion kan behövas för att klara Socialstyrelsens riktvärden för buller inomhus. Den bästa möjligheten att åstadkomma mindre buller från fartygstrafik är en bullerdämpning vid källan då mycket få bullerreducerande åtgärder är gjorda på fartyg. Teknisk utveckling med mer tystgående fartyg och/eller en reglering av maximalt tillåtna ljudnivåer från fartyg som passerar kanalen är sådana möjligheter.

### *Målkonflikt*

Vattennära bostadsbebyggelse kontra buller/upplevt buller.

### *Spårtrafik*

#### *Nuläge*

Spårområdet med slutstationen Södertälje Centrum skär igenom södra delen av programområdet. Både ankommande och avgående pendeltåg trafikerar spåren minst en gång var 15:e minut. Hastigheten på sträckan är relativt låg men växlar, kurvor och inbromsningar påverkar ljudbilden från tågtrafiken.

*Konsekvenser*

Ett nytt område med bostadsbebyggelse föreslås i nära anslutning till spårområdet. Då bullermätningar i området visar att riktvärdena för både ekvivalent och maximal ljudnivå överskrids kommer tillämpande av avstegsfall bli aktuellt. Åtgärder vid planering och byggnation, som tillgång till tyst sida och tyst uteplats samt krav på ljudisolerande fasader, kommer sannolikt att behövas.

Då hela tågbeståndet bytts ut till nya tåg torde bullersituationen bli bättre då de äldre tågen bullrar mer. Ett annat sätt att uppnå en bättre ljudmiljö är att minska bullret vid källan.

*Målkonflikt*

Bostadsbebyggelse kontra ev. utökad tågtrafik

## Vägtrafik

*Nuläge*

Saltsjögatan mellan Stadsparken och Stadskärnan trafikeras av såväl bil- som busstrafik. Köpmangatan är speciellt belastad av busstrafiken som passerar i kolonner i samband med pendeltågens ankomst/avgång. Biltrafiken består förutom av dem som har ärenden i stadskärnan även av genomfartstrafik och söktrafik för parkering.

Absolut störst bullerbelastning finns längs Turingegatan och Nyköpingsvägen samt södra delen av Oxbacksleden. Även övriga Oxbacksleden och Nygatan är belastade

*Konsekvenser*

Trafikförslaget med utflyttade parkeringar, satsning på kollektivtrafik, gående och cyklister leder till minskad biltrafik i stadskärnan och därmed minskat buller. Lågfartsgator och omgestaltning av gatumiljöer till stadsgator med smalare körfält leder till lägre hastigheter, som i sin tur ger lägre bullernivåer. Det har stor positiv inverkan på bullersituationen. Större trafikbelastning på kringlederna utmed Turingegatan och Oxbacksleden leder till mer buller. Sänkta hastigheter på dessa sträckor är dock positivt för bullersituationen.

*Målkonflikt*

En tätare stadsstruktur med bostäder skapas mot trafikerade gator där trafiken även kan öka.

Säkerhet och risker

## Sjöfart Södertälje kanal

*Nuläge*

Södertälje kanal är av riksintresse som transportled. På kanalen transporteras olika typer av farligt gods. Enligt länsstyrelsens rekommendationer bör bostadsbebyggelse inte läggas närmare transportled för farligt gods än 75 meter.

Då relativt stora mängder farligt gods transporteras genom Södertälje kanal kommer det alltid finnas olycksscenarioer som skulle kunna ske vid ogynnsamma förhållanden. Flera förutsättningar, både hur transporter sker och vad som transporteras, innebär dock att sannolikheten för dessa olycksscenarioer bedöms vara mycket låg enligt övergripande riskutredningar som gjorts. Utredningarna visar att fördjupade analyser krävs för bostadsbyggande inom 120 m från farleden.

*Konsekvenser*

Fördjupade riskanalyser för föreslagen bostadsbebyggelse inom det aktuella avståndet kommer att genomföras i detaljplaneskedet. Då studeras lokala förhållanden som topografi, vindförhållanden, bebyggelse m.m. och en riskbedömning för det konkreta förslaget görs.

Åtgärder som skyddsavstånd, byggtekniska åtgärder, planlösning och lokalisering av ventilation kan bli aktuella för att höja säkerheten.

En analys/bedömning av risker vid fartygstransporter av farligt gods kontra andra typer av farligt godstransporter kan bli aktuell då de riktlinjer som finns är gjorda med avseende på väg/järnväg.

Teknisk utveckling som leder till att fartyg blir allt säkrare samt regelverk som höjer säkerheten bör även beaktas som möjliga förutsättningar för framtida bebyggelse.

Påkörningsskydd kan komma att behövas, för den händelse att fartyg som skulle tappa styrförmågan förhindras att köra in i bebyggelse vid strandkanten.

*Målkonflikt*

Vattennära bebyggelse kontra säkerhetsaspekter vid transportled för farligt gods.

## Spårtrafik

*Nuläge*

Spårområdet för pendeltågen sträcker sig in i stadskärnan. Länsstyrelsens rekommenderade säkerhetsavstånd för järnväg är 25 m, oavsett vilken hastighet som är aktuell på sträckan, p.g.a

urspårningsrisken. För sammanhållen bostadsbebyggelse rekommenderas ett säkerhetsavstånd på 50 m om inte risknivån bedöms som låg eller säkerhethöjande åtgärder vidtagits. Ett tvingande elsäkerhetsavstånd på 6-9 m från spårmitt till väggkant gäller också.

#### *Konsekvenser*

I detaljplaneskedet kommer riskerna för bebyggelseförslagen inom dessa avstånd att studeras närmare. Åtgärder som mur, vall eller byggtekniska förstärkningsåtgärder kan bli aktuella. Vid en ombyggnad av spår- och stationsområdet kan tillämpning av elsäkerhetsavstånd som gäller vid nyanläggning komma att kräva att extra mark tas i anspråk.

#### *Målkonflikt*

Exploateringen vid Yttre Maren kontra utökning av spårområdet p.g.a. behov av bredare perronger m.m.

### Vägtrafik

#### *Nuläge*

Dagens Södertälje är i många avseenden byggt på bilismens villkor. Trafikseparering med gångtunnlar är inte tillfredsställande ur trygghetsynpunkt. Trafikleder och raka, breda gator som lockar till höga hastigheter är riskfyllda både att köra på, och att korsa för oskyddade trafikanter.

#### *Konsekvenser*

Utformning för säkra gång- och cykelpassager minskar risken för trafikolyckor. Även åtgärder som sänker hastigheterna i trafiken leder till lägre risk för olyckor, liksom ökat kollektivtrafikresande och minskad biltrafik. Tydligare gaturum och fartdämpande åtgärder på gator och torg ger förutsättningar för ett ökat folkliv och därmed en tryggare stad.

### Bensinhantering

#### *Nuläge*

Bensinhantering inom programområdet finns dels vid Yttre Maren där gästhamnen har bensinförsäljning och dels i anslutning till bostadsområdet mellan Nyköpingsvägen och spårområdet där en bensinstation ligger.

#### *Konsekvenser*

Bostadsbebyggelse föreslås där det idag ligger en bensinstation. Bensinstationer bör på sikt flyttas utanför stadskärnan, och områden med tät bostadsbebyggelse, till lämpligare lägen ur miljö- och risksynpunkt. Gästhamnens läge i anslutning till den nya bebyggelsen vid Yttre Maren innebär att bensinhanteringsfrågan behöver ses över. Att lokalisera bensinhanteringsdelen utanför stadskärnan är också en möjlig lösning.

#### *Målkonflikt*

Gästhamnens verksamhet med bensinförsäljning och nya bostäder vid Yttre Maren.

### Trafik och parkering

#### Gång- och cykeltrafik

#### *Nuläge*

Stadens gator är inte alltid utformade på de gåendes villkor. Avstånd, nivåskillnader och barriärer som vägar, spårområdet och kanalen finns också. Sammanhängande cykelbanor saknas liksom ordentliga cykelparkeringar vid större målpunkter.

#### *Konsekvenser*

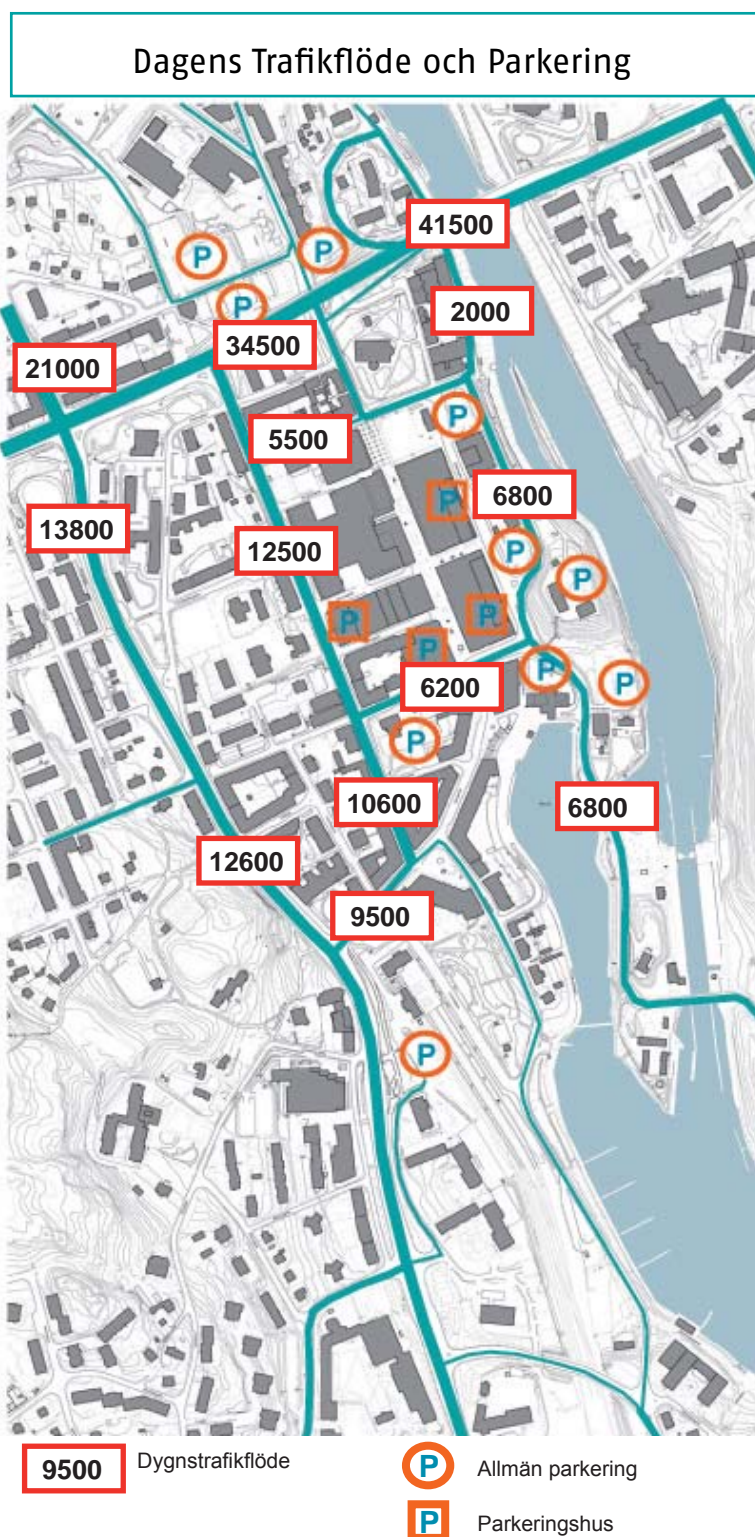
Gatuutformning på de gåendes villkor, sammanhängande gångstråk samt minskad bilism och lägre fordons hastigheter leder till bättre tillgänglighet och miljö för gående liksom ökad säkerhet i trafiken. Upprustade och sammanhängande promenadstråk bl.a. längs kanalen ger även bättre förutsättningar för rekreation och motion. Nya cykelbanor och cykelparkeringar ger ökad framkomlighet och tillgänglighet för stadens cyklister liksom en ökad säkerhet i trafiken. Fler som går och cyklar leder även till förbättrad stadsmiljö och är positivt ur ett hälsoperspektiv. Fler gående och cyklister som rör sig i staden är också bra ur ett trygghetsperspektiv.

## Biltrafik och Parkering

*Nuläge*

Gatorna i stadskärnan är relativt trafikerade. Nygatan har mest trafik i den inre stadskärnan. Övriga gator med mycket trafik är Jovisgatan, Västra Kanalgatan, Slussgatan, Ekdalsgatan, Nedre Torekällgatan och södra delen av Järnagatan. Biltrafiken i stadskärnan består, förutom av dem som har ett ärende dit, även av genomfartstrafik och söktrafik för parkering.

Ett antal allmänna parkeringsplatser, kantstensparkeringar och parkeringshus ligger spridda i staden, många av dem i den inre stadskärnan.



### Konsekvenser

Den största ökningen av framtida trafikflöden beror, om inte ett kraftigt trendbrott skulle komma att ske, främst på den allmänna trafikökningen i samhället. Ökningen till följd av nya bostadsprojekt i stadskärnan och tätorten bidrar endast till en mindre del.

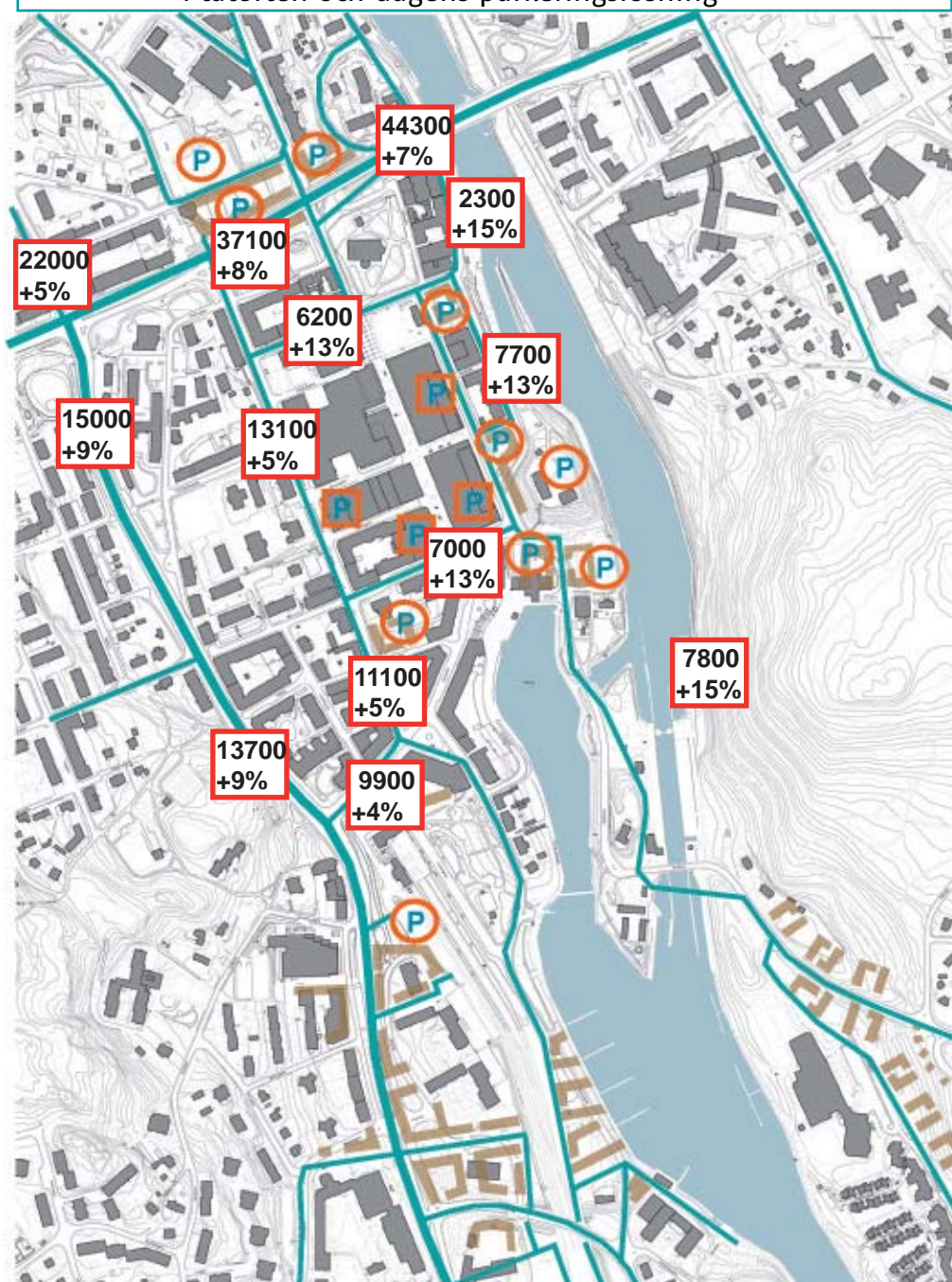
Programförslaget innebär att många av dagens parkeringsplatser i stadskärnan bebyggs med bostäder eller försvinner till förmån för cykelbanor m.m.



Parkeringsanläggningar förlägs istället i utkanten av


stadskärnan i anslutning till infartsgatorna.

Detta innebär att trafiken minskar i den innersta stadskärnan och ökar på huvudgatorna runt stadskärnan. Om antalet parkeringsplatser i inre centrum skulle vara kvar i samma omfattning som idag skulle istället biltrafiken i stadskärnan öka väsentligt (se kartor). Med föreslagen parkeringslösning minskar trafiken i inre stadskärnan trots att bilanvändandet ökar samtidigt som antalet bilar till följd av ny bostadsbebyggelse ökar.

Trafikflöde 2029 med planerad utbyggnad i tätorten och dagens parkeringslösning



 Allmän parkeringsplats  
 Parkeringshus

 Dagnstrafikflöde samt trafikmängd jämfört med dagens trafik

Biltrafikens tillgänglighet till inre stadskärnan försämras i programförslaget genom att antalet centrala parkeringsplatser minskar. Gatunätet hålls öppet för biltrafik vilket gör att orienterbarheten blir fortsatt god. Framkomligheten för bilarna försämras genom införandet av ett lågfartsområde (15-30 km/tim). Detta stöder målet att minska genomfartstrafiken genom stadskärnan.

Trafiken ökar på huvudgatorna runt stadskärnan och kapaciteten i de redan idag belastade korsningarna längs Turingegatan försämras ytterligare. Hur dessa

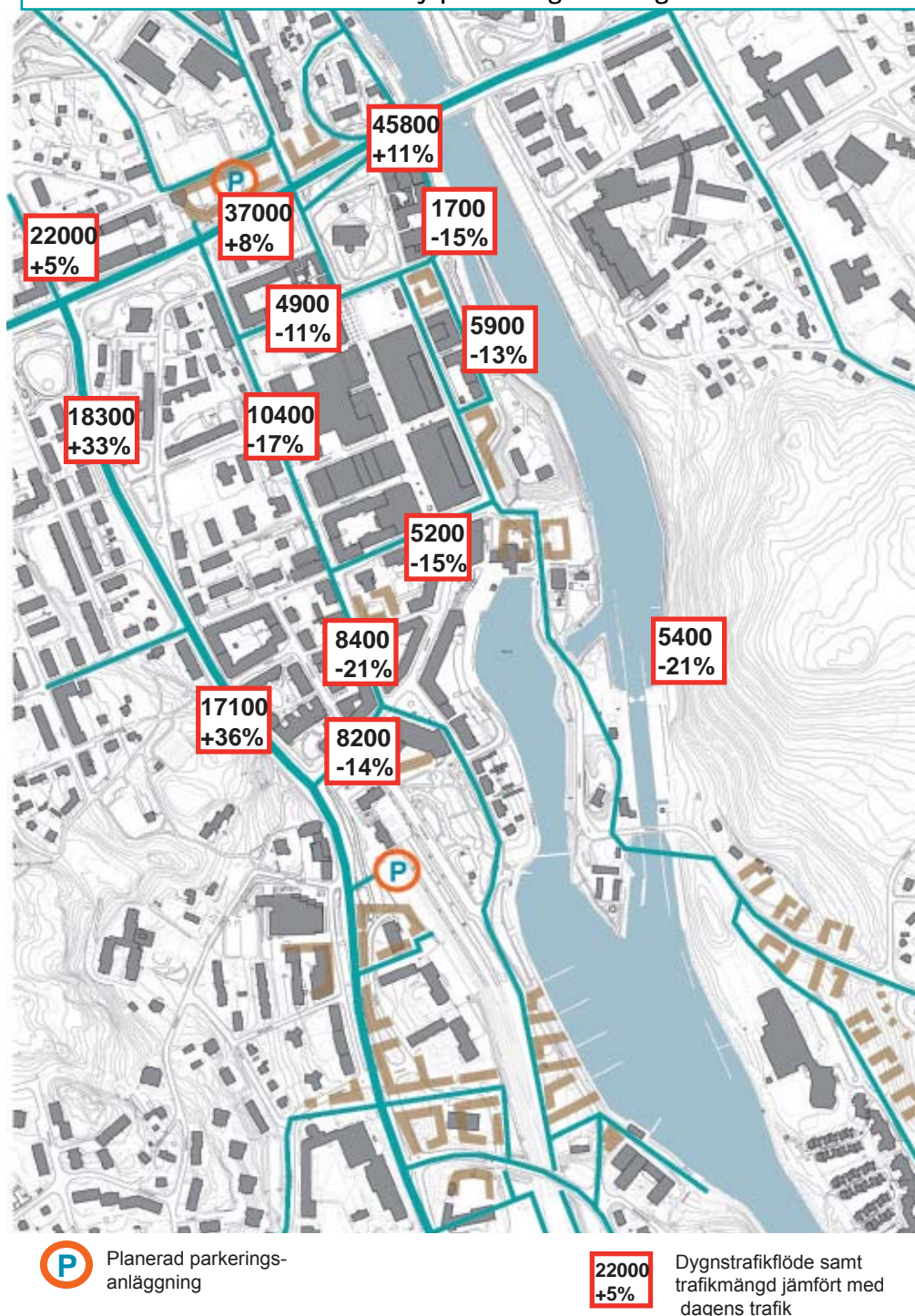
framtida kapacitetsproblem ska hanteras ska analyseras i samband med kommunens översiktsplan. Ökad trafik på dessa sträckor innebär även en ökning av buller- och luftproblematiken.

Färre bilar och lägre hastigheter i inre stadskärnan ger mer plats för gående och cyklister. Det leder till en stadsmiljö med bättre luft, mindre trafikbuller, bättre trafiksäkerhet och mer plats för folkliv.

#### Målkonflikt

Föreslagen minskning av central parkering kontra handelns önskemål om ännu mer central parkering.

Trafikflöde 2029 med planerad utbyggnad i tätorten och ny parkeringslösning



## Bilpool

### Nuläge

Södertälje har startat arbetet med att skapa en bilpool. Det första steget är en kommunal bilpool, där ett pilotprojekt är i gång. Poolcyklar och personliga SL-kort ingår också i kommunens bilpool, beroende på när och var man ska resa. Nästa beslutade steg är att bolagen i Telge-koncernen går med i bilpoolen. En Södertälje-gemensam bilpool bygger på tanken att kommunen och Telge-koncernen främst använder bilarna under kontorstid medan privatpersoner i stor utsträckning behöver bil kvällar, helger och sommardag.

### Konsekvenser

En utveckling av bilpooler skulle på sikt leda till ett minskat bilberoende. Behovet av parkeringsplatser minskar, en bilpoolsplats beräknas ersätta fem vanliga parkeringsplatser. Hushåll som använder bilpool, i stället för egen bil, minskar också sin bilkörningen med ca en tredjedel.

Detta innebär att mindre markresurser skulle krävas för parkering och fördelar ur miljösynpunkt som mindre buller och renare luft.

Med ett utbyggt bilpoolssystem i kombination med en hög standard på kollektivtrafiken skulle en lägre parkeringsnorm för bostäder i staden också kunna bli aktuell.

## Kollektivtrafik

### Nuläge

Rikstäckande tågtrafik stannar vid Södertälje Syd som ligger ca fyra km från centrum. Pendeltågstrafiken till Stockholm - Märsta och Gnesta trafikerar Södertälje Centrum. Restiden Östertälje - Södertälje Centrum är förhållandevis lång då tåget stannar och vänder i Södertälje Hamn. Buss trafikerar ett antal olika tätortslinjer. Andelen som åker buss av alla som reser i staden är låg. Bussarna upplevs inte som attraktiva på grund av långa linjestreckningar och låg framkomlighet i gatunätet med långa restider som följd. Busstrafiken är anpassad till pendeltågen vilket skapar intervaller med många bussar samtidigt. Detta upplevs ofta störande och skapar barriäreffekter.

Stationsmiljön vid Södertälje Centrum behöver förnyas i flera avseenden.

### Konsekvenser

Förslaget innebär en standardhöjning av kollektivtrafiken avseende tillgänglighet, restid, komfort och information. Detta fås genom ett nytt stombussnät med färre linjer, ökad turtäthet, bussprioriterande signalsystem och/eller separata busskörfält, miljövänliga bussar med god komfort och bättre informationssystem.

En bättre kollektivtrafik ger bättre tillgänglighet för dem som inte har tillgång till bil i hushållet. Tillgängligheten ökar till de större arbetsplatserna och tågstationerna vilket underlättar arbetspendlingen. Det blir en betydligt bättre kontakt mellan Södertälje Syd och Centrum. Nya samband skapas också i staden och möjligheten att resa mellan olika bostadsområden ökar.

Ett nytt resecentrum bidrar också till ökad standard för kollektivtrafikresandet.

Med kollektivtrafikens ökade standard bedöms andelen som åker kollektivt öka väsentligt. Liknande satsningar i andra svenska städer har fördubblat kollektivtrafikresandet och målsättningen är att Södertälje ska få en minst lika god utveckling.

En ökande andel kollektivtrafikresande och minskad biltrafik ligger också till grund för en hållbar stadsutveckling och leder till en bättre miljö och minskad risk för trafikolyckor.

En satsning på ett spårbilssystem skulle ge mycket hög resandekomfort, korta restider och tillgänglighet dygnet runt. Spårbilen skulle vara ett komplement till pendeltåget och busstrafiken i staden och tillsammans ge en väl utbyggd kollektivtrafik i tätorten.

Nya sträckningar av kollektivtrafiklinjer ger förutsättningar för bostadsbyggande på mark inom områden som tidigare legat långt ifrån allmänna kommunikationer och därför inte varit så lämpade. Marken i dessa lägen blir således mer attraktiv och värdefull.

### Målkonflikt

Ett spårbilssystem på en bana 4,5 meter ovan mark kan ha en negativ inverkan på stadsbilden.

Ett stombusslinjenät på egen körbana tar mark i anspråk, antingen från biltrafiken eller omgivande mark som skulle kunna användas till annan verksamhet/exploatering.

### Konsekvenser av programförslag i sammanfattning

Generellt sett är det bättre ur miljösynpunkt att förtäta redan exploaterade områden än att ta större orörda naturområden i anspråk. Samtidigt kan förtätning också innebära stor lokal negativ påverkan på natur och närrecreation. I programförslaget finns några platser som är känsligare än andra.

#### Slussholmen

En ny vägdragning över Slussholmen frigör Inre Marens östra strand från biltrafik. Stranden har ett fint läge mot vattnet och ett bra solläge och blir en betydande tillgång för den nya parken på Slussholmen. Vägen ska fungera för angöring till verksamheter på Slussholmen och för nödvändiga passager. Den ska vara en lågfartsgata utformad på parkens och de gåendes villkor.

Konsekvenserna av Slussgatans minskade roll som infartsgata till stadskärnan behöver utredas närmare.

#### Kusens backe

Den föreslagna bebyggelsen utefter Grödingevägen tar naturmark i anspråk. Bebyggelsen förändrar Kusens Backes koppling till Grödingevägen, även om naturmarken vandrar ner mellan husen. Tillgängligheten till parken påverkas men inte nödvändigtvis till det sämre.

#### Tältvägen

En betydande del av naturmarken mellan Tältvägen och kvarteret Tältet tas i anspråk av den föreslagna bebyggelsen. Grönkilen mellan Kusens backe och Saltsjöbron minskas. En analys som redovisar påverkan på ekologiska värden och spridningskorridorer måste göras.

De övriga förslagen på bebyggelse i stadskärnan, vid Yttre Maren och Nyköpingsvägen ger vid en första bedömning ingen större negativ inverkan på grönytor. Bebyggelsen utmed Yttre Maren tar dock en viss grönyta i anspråk. Möjligheten för allmänheten att röra sig längs vattnet kommer att finnas kvar. Ny grönstruktur med bättre nyttjandegrad kan också skapas på bostadsgårdar och i stråk med hög nyttjandegrad.

Föreslagen bebyggelse utmed Nyköpingsvägen fungerar som en bullerskärm för befintlig bebyggelse och ger positiva effekter med minskat buller på ”tysta gårdar”.

#### Handel och kultur

Alltför många kundstråk delar upp besöksmängden och exponeringen, flera butiksplan likaså. Små butiker är beroende av flöden antingen befintliga eller skapade av stora destinationsbutiker (ankarhyresgäster). Betalningsviljan hos butikshyresgästerna speglar lokalernas olika lägen. Bästa gatuläge (alla förbipasserande) betalas bäst. Köpcentra (del av alla besökande) betals inte lika bra. Av samma anledning betalas lokalyta ovan eller under entréplan sämre än entréplanet. B-läge i stadskärnor eller små köpcentra betalas ännu sämre, eftersom besöksfrekvensen totalt sett är låg. En satsning på ny handel till framför allt Köpmangatan, och smågatorna i närheten, samt en förlängning av Storgatan förbi Stortorget med handel i den tänkta parkeringsanläggningen i kvarteret Spinnrocken kommer inte innebära någon cityförskjutning. De flesta butikslägen som tillskapas blir med stor sannolikhet B-lägen. Däremot kommer Södertälje Centrum att utvidgas samt öka i attraktion. Förslaget bygger på att försöka utöka och effektivare utnyttja de redan etablerade lägena vid Gågatan med Kringlan som nav. Inomhuskoppling via broar över Köpmangatan från Kringlan till ny handel i kvarteret Garvaren är ett sätt att stärka handelsläget vid Köpmangatan. Ett annat är att öppna upp nya entréer till Kringlan mot Köpmangatan och etablera fler butiksytor vid smågatorna i närheten. Potentialen för framgångsrik handel i Lunagallerian bör öka med omläggningen av busstrafiken till Nygatan med ett nytt hållplatsläge vid Lunahuset. Ökade flöden genom gallerian ner



## Miljökonsekvenser av programförslaget



mot Gågatan, och en möjlighet till fler butiksytor om Kulturhusets verksamhet flyttar, kan ge Luna det A-läge den rimligen borde ha. En utvidgning av stadskärnans handel med dess butiker, kommer troligtvis inte att förändra balansen mellan stadskärnan och externhandeln. En ökad handel förutsätter ökade besöksströmmar. Det Södertälje stadskärna framför allt kan attrahera med är upplevelsen av ett rikt stadsliv. Utbudet av kultur, restauranger, gatuliv, gröna upplevelserika parker och strandpromenader kan locka människor att handla och även att komma tillbaka. Fler boende i stadskärnan stärker också handeln.

En ny offentlig byggnad på Marenplan, med möjlighet till kulturverksamheter, kommer att innebära en rivning av Mc ´Donaldshuset och en ny lösning av infarten till Kringlangaraget. Detta tillsammans med utvecklandet av Slussholmen som aktivitetspark kan ge ett kultur- och upplevelsecentrum, med rikt café- och restaurangliv i vattennära miljö, som tillsammans med parkprojektet kan bli en viktig framgångsfaktor för hela Södertälje, i synnerhet för utvecklingen av handeln i stadskärnan. Det är viktigt i rådande konkurrens med andra handelsutbyggnader är att den föreslagna förstärkningen av handeln i Södertälje stadskärna kommer till stånd så fort som möjligt, då det annars finns risk för motsatt utveckling, dvs. tillbakagång.

### Trygghet och stadsmässighet

Den nya bebyggelsen ska medverka till en utökad stadskärna. Tät bebyggelse i sig skapar inte stadsmässighet, det måste också skapas naturliga mötesplatser i form av offentliga rum, caféer, småbutiker mm. I innersta stadskärnan är det självklart att bottenvåningarna reserveras för lokaler men även utefter Nyköpingsvägen och Yttre Maren bör bottenvåningarna innehålla verksamheter. Den täta staden med en blandning av bostäder, arbetsplatser och service medför en ökad trygghet. Ju fler som bor och arbetar i ett område desto större sannolikhet är det att flödet av människor ökar, även under tider som av vissa kan upplevas som otrygga.

Människor söker trygghet. Det är det som oftast kommer högst upp på listan över människors krav på sin boendemiljö. Att känna igen dem som rör sig kring huset, på gården, i trapphuset ökar den informella kontrollen och minskar risken för inbrott och överfall. Det är därför viktigt att den nya bebyggelsen gestaltas så att det blir tydliga gränser mellan privata och offentliga rum.

Utformningen av, och funktionerna i, det föreslagna parkstråket måste ha trygghetsfrågorna högt prioriterade för att det skall bli ett parkprojekt som driver stadsutvecklingen framåt.

En stad med en välutnyttjad och attraktiv kollektivtrafik är socialt hållbar utifrån utgångspunkten att minskad biltrafik på de gåendes villkor möjliggör en tryggare plats för människor att vistas i.

### Integration

Satsningen på en ny stomlinje i tätorten möjliggör överbryggandet av gränser och kopplar ihop olika stadsdelarna med varandra och stadskärnan. Linjenätet skapar nya markvärden och ger förutsättningar för att bygga ihop staden i mellanrummen. Planeringens mål är att koppla ihop och binda samman existerande byggda miljöer till en helhet och underlätta för mänskliga rörelser och möten.

Blir den nya stadskärnan ett attraktivt stadsområde med ett aktivt kultur- och fritidsliv med många upplevelser och mötesplatser kommer möten mellan olika kulturer uppmuntras och stärkas.

### Ungdomar

En större omvandling av vår stadskärna påverkar staden på mycket lång sikt. Därför är det viktigt att locka Södertäljes ungdomar att redan tidigt delta i planeringen. Det är ju de som ska leva i staden. Kommunen planerar att låta ungdomar delta mer praktiskt i arbetet med förändringen av stadskärnan. Ett förslag är att, i samarbete med kommunens aktiva ungdomsråd, skapa ett forum för idéer kring mötesplatser, upplevelser och attraktioner. Idén med en aktivitetspark på Slussholmen är en satsning inte minst för Södertäljes ungdomar. Den nya skateparken kan ses som en liten början på detta arbete.

### Skola och barnomsorg

Beroende på utbyggnadstakt kan behov av nya platser i grundskola och gymnasium uppstå. Oavsett utbyggnadstakt kommer den nuvarande bristen på förskoleplatser att innebära stora investeringskostnader för förskolan. I förslaget föreslås minst en etablering vid Kusens Backe. I övrigt ger den föreslagna bebyggelsestrukturen och dess placering endast förutsättningar för förskolor integrerade i bostadshusens bottenvåningar. Var och i vilken omfattning utreds i senare skede.

### Högre utbildning

Satsningen på Campus Telge är viktig och skapar förutsättningar att på sikt rusta invånarna inför ett arbetsliv som får ett allt högre kunskapsinnehåll. Utbildning och kompetens är nyckeln för framtiden.

Campussatsningen ger nya förutsättningar för intresset för högre utbildning som inte haft någon stark tradition i Södertälje. Ett tillskott på 2 000-4 000 studenter kommer att påverka stadsbilden.

### Boendeformer

Bostadsbebyggelsen föreslås ha en variation av lägenhetsstorlekar och boendeformer för att tillgodose olika behov i olika livsfaser. Det planeras även för andra boendeformer anpassade för speciella krav så som studentbostäder, äldreboende, gruppboende och liknande. Lämplig lokalisering och antal utreds vidare i detaljplaneskedet. Klart är att de olika boendeformerna ska blandas med varandra för en ökad mångfald och integration.

### Ekonomiska konsekvenser

I princip är en förtätning som utnyttjar befintlig infrastruktur av vägar, vatten, avlopp, elektricitet och annan service mindre kostsam jämfört med ett glest, områdeskrävande utvecklingsmönster, där stora investeringar ofta krävs för att bygga ut befintlig infrastruktur.

När som i detta fall nästan all mark är planlagd och till viss del bebyggd med gator och ledningar, blir den totala omdaning med bostäder i ett nytt planmönster dock kostsam. Fastighetsägare och tomträttshavare kan på olika sätt medverka till genomförandet men kommunen kommer behöva göra strategiska markförvärv för att den föreslagna stadsförtätningen skall kunna förverkligas.

De intäkter som beräknas komma vid framtida markförsäljningar är svåruppskattade i dagsläget. Ekonomin är beroende av hur många bostäder som kan tillskapas på kommunens mark, även i de lägen som idag inte är helt optimala bostadslägen, exempelvis utefter Turingegatan. Avgörande för det ekonomiska utfallet är hur stor del av kommunens mark som kan säljas och hur konjunkturen är vid försäljningstillfället. De höga ambitionerna med ny gatustruktur och parkstråk för att utvidga stadskärnan, de naturliga nivåskillnader som förekommer samt komplicerade grundläggningsförhållandena som råder i hela stadskärnan blir av naturliga skäl kostsamma. Riskhanteringen kring sjöfart och spårtrafik fördyrar också. I ett ekonomiskt perspektiv är det därför av största vikt att utnyttja goda bostadslägen optimalt. Självklart skall hänsyn tas till grundläggande kvaliteter för skapandet av en god livsmiljö.



# FORTSATT ARBETE

## Handlingsplan för fortsatt arbete

En handlingsplan för det fortsatta arbetet kommer att upprättas. Planen kommer att innehålla en strategi för en uppdelning av programförslaget i olika detaljplaner, i vilken ordning detaljplanerna bör genomföras samt en strategi för markanvisning och avtal.

## Detaljplaner

Programmet kommer att ligga till grund för ett antal detaljplaner för den i programmet föreslagna nya bebyggelsen och annan ändrad markanvändning enligt programmet. Genomförandefrågor kommer att behandlas i detaljplanernas genomförandebeskrivning. För varje enskild detaljplan kommer också en behovsbedömning att göras för att se om planen innebär betydande miljöpåverkan. Om så är fallet ska en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) upprättas.

## Gestaltningssprogram

I samband med det fortsatta detaljplanearbetet behöver ett gestaltningssprogram arbetas fram för varje delområde i programmet. Gestaltningssprogrammet avser att slå fast vissa grundläggande, gemensamma kriterier för den kommande bebyggelsen.

## Miljöprogram för bebyggelse i stadskärnan

Ett miljöprogram för den nya bebyggelsen i Stadskärnan kommer att tas fram. Som grund för programmet avses en dialog och samarbete mellan kommunen och exploatörerna att ligga. Arbetet ska verka för nya och miljömässigt hållbara lösningar avseende energiåtgång, byggmaterial, kretslopp och transporter. Miljöprogrammet är avsett att ligga till grund för miljöaspekter i kommande exploateringsavtal.

## Gatukostnader

För de delområden inom programmet där det finns behov ska kommunen upprätta en gatukostnadsutredning parallellt med detaljplanen i enlighet med PBL 6:31. Gatukostnadsutredningen ska antas parallellt med detaljplanen och reglera hur kostnaden för anläggande eller förbättringsarbeten av allmänna platser inom ett område ska fördelas mellan ägarna av fastigheterna inom området.

## Avtal

Inom varje delområde ska ett särskilt avtal upprättas mellan kommunen och den exploatör som avser att bebygga området. Avtalet ska bland annat reglera kostnadsfördelning och genomförandefrågor. Avtalen skall antas parallellt med detaljplanen.

### Medverkande

Programförslaget har upprättats av Samhällsbyggnadskontoret, Södertälje kommun

### Samhällsbyggnadsdirektör

Anders Bruse tom 20090131

Gunilla Holmquist from 20090201

### Projektledare

Olof Lotström Arkitekt/Landskapsarkitekt tom mars 2009

Urban Dahlberg Planchef from april 2009

### Projektgrupp

Kerstin Fogelberg – Stadsträdgårdsmästare

Görel Hällqvist – Exploateringsingenjör

Christina Rask – Planarkitekt

Helena Schnackenburg – Kommunikatör

Patrik Wirsenius – Trafikstrateg

Tommy Åström – Stadsarkitekt from april 2009

### Politisk styrgrupp

Rolf B Bertilson (M) SBN,TN

Boel Godner (S) TN

Tage Gripenstam (C) TN

Rune Gustafsson (Pp) SBN

Robert Halef (Kd) SBN

Birgitta Hellgren (S) SBN

Ewa Lofvar Konradsson (Mp) TN

Ninos Maraha (Fp) TN

Staffan Norberg (V) SBN

### Medverkande exploatörer och arkitekter

NCC Construction Sverige AB –

Jan Kalms, Kicki Lamminen

Erséus Arkitekter AB

HSB Bostad – Lars Åkerling

HSB Södertälje – Mats Tryselius

Tengbom Arkitekter

ByggVesta AB – Marcus Svensson

White Arkitekter AB

Veidekke Bostad AB – Stefan Jonsson  
Joliark AB

Telge Bostäder AB –  
Peter Hornvall, Tommy Grönberg  
Mondo Arkitekter

### Övriga medverkande

Madeleine Askelöf – Miljöstrateg

Göran Gelotte – Kulturmiljö/Historia

Magnus Lundin – Statistik

Emma Tibblin – Historia

Erséus Arkitekter – 3d-modellbilder

Scheiwiller&Svensson arkitektkontor –  
Handel i stadskärnan

Telge nät – VA, el, fjärrvärme, fjärrkyla