



Södertälje  
kommun

# Strukturplan för Södertälje Södra

# Medverkande

**Hanna Blüme**, Planarkitekt (Samhällsbyggnadskontoret)

**Paula Rönnbäck**, Planarkitekt & Gruppledare (SBK)

## Referensgrupp

Emma Tibblin, Stadsantikvarie (Kultur- och fritid)

Liselotte Löthagen, Samhällsplanerare (SBK)

Mari Nilsson, Kommunekolog (Miljökontoret)

Josefin Olofsson, Utredningsingenjör (SBK)

Lova Kjellqvist Mattsson, Landskapsarkitekt (SBK)

Per Bråmås, Gatuingenjör (SBK)

Olga Hanelis, Övergripande projektledare (SBK)

## Styrgrupp

Samhällsbyggnadskontorets ledningsgrupp

## Layout, illustrationer & bilder

Södertälje kommun, om inget annat anges.

# Innehållsförteckning

<b>Vad är en strukturplan?</b>	<b>5</b>
Strategier och riktlinjer	6
<b>Södertälje Södra</b>	<b>8</b>
Förutsättningar	8
Stadsbyggnadskaraktär	8
Trafikstruktur	13
Grön- och blåstruktur	14
Områdets utmaningar	15
Analyskarta	17
<b>Medborgardialog</b>	<b>19</b>
Dialogprocessen	19
Deltagande	19
Sammanfattning	20
<b>Strukturplan Södertälje Södra</b>	<b>22</b>
Vision	20
Stadsbyggnadskaraktär	24
Sociala ytor och användning	29
Grön- och blåstruktur	30
Trafikstruktur	32
<b>Fortsatt arbete</b>	<b>37</b>

## Vad är en strukturplan?

En strukturplan redovisar på ett övergripande sätt den tänkta fysiska strukturen för en stadsdel, i detta fall Södra, år 2050. Dokumentet ska användas som ett vägledande underlag och stöd vid fortsatt framtida planläggning av stadsdelen.

Strukturplanen visar stadsdelens sammanhang av gator, grönska, stadsrum, bebyggelse och dess koppling till omgivningen. Detta presenteras genom beskrivande text, kartor, diagram, sektioner, illustrationer och inspirerande referensbilder. En strukturplan kan ses som ett visionärt dokument som ska framhäva en stadsdels potential att utvecklas.

Innehållet ska användas som arbetsmaterial av kommunens tjänstepersoner. I förhållande till andra kommunala dokument kan strukturplanen liknas vid ett program men är inte juridiskt bindande.

Arbetet med strukturplanen har utgått ifrån de strategier och riktlinjer som fastslagits i kommunens översiktsplan Framtid Södertälje – Översiktsplan 2013–2030, varav de viktigaste är hållbar utveckling, social sammanhållning, förstärkta kvaliteter i staden, utvecklade tyngdpunkter, varierade och flexibla miljöer, ett attraktivt och varierat bostadsutbud, stärkt dialog, samt förbättrad tillgänglighet.

Strukturplanen har även tagit hänsyn till det pågående arbetet med nya Översiktsplanen, Framtid Södertälje 2050. Även den nu gällande men även den kommande regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUF5) har varit en utgångspunkt i arbetet.

Andra kommunala planeringsunderlag så som Grönplan för Södertälje tätort (2013), Cykelplan (2019), Arkitekturstrategi, Grönstrategi (2022–2030), Utbyggnadsstrategi (2018) med flera har varit vägledande.

### Medborgardialog

Vid framtagandet av denna strukturplan har en digital webbenkät genomförts. Strukturplanens slutgiltiga innehåll och utformning är resultatet av en sammanvägning av kommunens analys av området, styrdokument samt medborgarnas inkomna synpunkter.



### STRUKTURPLANENS SYFTE

Denna strukturplan ska tydliggöra:

- Var förtätning kan ske.
- Var nya förskolor eller äldreboenden kan placeras.
- Hur centumbildningar kan utvecklas.
- Hur områden kan kopplas med sin omgivning
- Hur trygghet och säkerhet kan öka.
- Var nya mötesplatser är möjliga.
- Hur det befintliga kan förstärkas och förbättras.

## Strategier och riktlinjer

Kommunens styrande och vägledande dokument ligger till grund för strukturplaneförslagets utformning. Nedan följer en redogörelse för några av dem.

### Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUF5 2050

Syftet med RUF5 är att skapa en flerkärnig region som avlastar Stockholms innerstad, förkortar pendlingsavstånd och ökar tillgången till service och arbetsplatser. Genom att koncentrera bostäder, arbetsplatser och kultur till utvalda knutpunkter främjas en hållbar tillväxt, minskat bilberoende och en mer balanserad regional utveckling. En av de utpekade regionala stadskärnorna i RUF5 är Södertälje, där det nu aktuella området Södertälje Södra utgör en naturlig och viktig del. Det är detta både i den nu gällande RUF5 2050 och i den kommande RUF5 2060.

### Strategisk inriktning för östra Mellansverige

De sju regionerna i östra Mellansverige har länge samverkat. I den senaste strategiska inriktningen som antagits i februari 2026 framgår vikten av en mera sammankopplad storregion. Området i Södertälje S, med sitt läge enbart en dryg kilometer från station Södertälje Syd med nationell och storregional tågtrafik, utgör ett tydligt svar på denna nya inriktning.

### Översiktsplan, Framtid Södertälje 2013–2030

Kommunens strategi är att ny bebyggelse i huvudsak ska ske i kollektivtrafikhäna lägen och att verka för en minskad boendesegregation genom utbyggnad av strategiska områden. Sammanhängande grönstrukturer ska eftersträvas. Stadsdelen Södra pekas ut som en tyngdpunkt som i första hand ska prioriteras vid förtätning och beskrivs som ett område med potential att utvecklas till en sjöstad. Den lyfter även kombinationen av närheten till spårbunden trafik och nära sjöläge som en styrka.

### Pågående ÖP, Framtid Södertälje 2050

I granskningsversionen av nya ÖP anges Södra som en plats med goda kommunaktioner som ger underlag att utveckla stadsdelen till en blandstad med nya bostäder, verksamheter, skolor, förskolor och parker. Närmast kajen vid utsädesmagasinet föreslås torg och kajstråk. I områdets södra del anges att en stadsdelspark bör

anläggas, som integreras med andra närliggande parker, grönytor och grönstråk. Den anger vidare att en ny grundskola bör planeras vid den nya stadsdelsparken. Järnvägen och Europavägarna utgör barriärer som avskärmar Södertälje södra från angränsande stadsdelar, och området bör därför få bättre kopplingar till resten av staden. Kollektivtrafiken från Södertälje hamn bör förbättras och dess koppling söderut mot Verkstadsvägen bör stärkas. En sydlig entré på pendeltågsstationen kan stärka tillgängligheten för arbetspendling, samt underlätta för omstigning mellan färdmedel då kopplingen till infartsparkeringen förbättras.

### Tillgänglighet Södertälje: Åtgärdsvalsstudie

ÅVS för tillgänglighet i Södertälje, ledd av Trafikverket i samarbete med Region Stockholm och Region Sörmland samt Södertälje kommun har redovisats i april 2026. Syftet är att öka kollektivtrafikresandet och förbättra kopplingar mellan Södertälje, Stockholm och Sörmland genom optimerad järnvägsinfrastruktur och busstrafik. Studien identifierar kapacitetsbrist vid Södertälje hamn och behov av att hantera godstrafik och pendeltåg.

### Utbyggnadsstrategin 2019

Utbyggnadsstrategin beskriver var och hur förtätning samt bostadsbyggande ska ske. Södra benämns under strategi B, ”Bygg stationsnära” där området uppskattas kunna förtätas med 3 400 bostäder. Vid denna utveckling och förtätning lyfts vikten av att möjliggöra och skapa parker i området. Byggnation inom 700 meter (fågelvägen) från stationen ska prioriteras.

### Miljö- och klimatstrategi 2022–2030

Kommunkoncernens hållbarhetsstrategi samlar folkhälsostategin och policyn för god ekonomisk hushållning, ger en gemensam långsiktig inriktning för miljö- och klimatarbetet samt säkerställer att målen integreras i den ordinarie verksamheten.

### Folkhälsoprogram

Programmet betonar vikten av att integrera folkhälsa i stadsplaneringen genom bland annat fler attraktiva gång- och cykelbanor, grönområden och spontanidrottsplatser som främjar vardagsmotion. Ett ekologiskt och socialt hållbart helhetsperspektiv ska ligga till grund för planeringen, där integration beaktas i all utformning av den fysiska miljön.

Särskild vikt läggs vid bullerfria och säkra grönområden nära bostäder, stimulerande förskole- och skolgårdar samt ålders- och funktionsblandade mötesplatser.

### Inventering av kulturmiljöer

Inventeringen av kulturmiljöer i Södertälje kommun beskriver kulturhistoriskt intressanta miljöer av särskilt värde i kommunen. Informationen i rapporterna är ett kunskapsunderlag för hantering av de kulturhistoriska värdena vid den fysiska planeringen av morgondagens Södertälje

### Grönstrategi (2022–2030)

Grönstrategins tre målområden handlar om att den gröna mångfalden ska bevaras och stärkas, att kommunens invånare ska ha tillgång till parker, naturområden och grönska av hög kvalitet samt att Södertäljes grönstruktur ska vara mångfunktionell, och naturbaserade lösningar prioriteras och 3–30–300 regeln tillämpas.

### Arkitekturstrategin (2020–2025)

Med den nationella politiken inom arkitektur, form och design och Agenda 2030 som utgångspunkt har åtta målområden prioriterats och anpassats för Södertäljes utmaningar och behov samt för att stärka och utveckla arkitektur i kommunen. En sammanfattning av arkitekturstrategins åtta målområden:

1. Miljö, klimat och framtiden – Arkitektur inom planetens gränser.
2. Helhetssyn – Arkitektur ska bidra till ett helhetsperspektiv.
3. Upplevelse och sinnena – Arkitektur ska ge upplevelser för alla sinnen.
4. Identitet – Arkitektur ska bidra till att stärka Södertäljes identitet.
5. Gemenskap – Arkitektur ska bidra till en trygg gemenskap.
6. Livskvalitet – Arkitektur ska bidra till hälsosamma livsmiljöer.
7. Innovation och lärande – Arkitektur ska bidra till innovation och lärande.
8. Gemensam utveckling – Arkitektur ska bidra till gemensam utveckling.



Pendeltåg vid Södertälje Södra.

# Södertälje Södra

## Förutsättningar

Stadsdelen ligger drygt 1,5 kilometer fågelvägen söder om Södertälje centralstation och består av ett bostadsområde i norra delen och ett större område med verksamheter samt lätt och tung industri i södra delen. I området finns pendeltågsstationen Södertälje Hamn som förbinder platsen regionalt med pendeltågstrafik mot Stockholm, Järna och Gnesta. Södertälje syd som ligger nära strukturplanområdet försörjer stadsdelen med regionala, storregionala och nationella förbindelser.

Stadsdelen är omgiven av industri vilket gör att den upplevs isolerad från resten av staden. Det ställer högre krav på kopplingar mot centrum och bra service och funktioner inom området.

Inom strukturplaneområdet pågår framtagande av en detaljplan som möjliggör för ett nytt bostadskvarter med lokaler och verksamheter i bottenplan, två förskolor, parker, promenadkaj, grönområden och torg samt andra offentliga ytor och stråk.

## Stadsbyggnadskarakteristik

Södertälje Södra präglas av en tydlig uppdelning av industrifastigheter samt ett bostads- och stationsområde. Både mindre och större industrier dominerar den sydöstra delen av stadsdelen. Den nordvästra delen av området domineras av småskaliga villor och en tydlig stadsgata med flerbostadshus.

### Befintliga industrier och verksamheter

Bebyggelsen i den södra delen präglas av typiska industribyggnader med låga våningstal. Flertalet fastigheter är inhägnade vilket ger intrycket av ett privatiserat verksamhetsområde som inte bjuder in till varken vistelse eller genomfart. Viss bebyggelse i området är av kulturhistoriskt värde och berättar om ett forna Södertälje med hamn- och industriverksamhet som en viktig del för stadens framväxt. Lantmännens byggnad från 1965 är ett landmärke i stadsdelen och ett exempel på en verksamhet som har en viktig historisk anknytning.

### Befintliga bostäder och stationsområdet

Bebyggelsen i den nordvästra delen av området

består av ett villaområde med äldre villor från 20 till 60-talet. Dessa är typiska en- till tvåvåningsbyggnader i material som trä, tegel och puts, flera arkitektritade. Bostadsområdet är en utpekad helhetsmiljö som är kulturhistoriskt värdefull och utgörs av både villor och flerbostadshus. Gatumiljön är småskalig med lummiga trädgårdar. I vissa kvarter förekommer mindre allmänna grönytor. Stadsplanen är tidstypisk Cyrillus Johansson och är ett fint exempel på en helhetsplanering från 1930-talet.



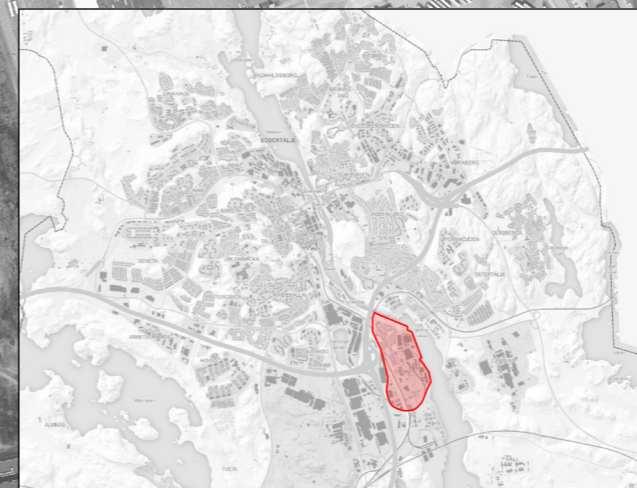
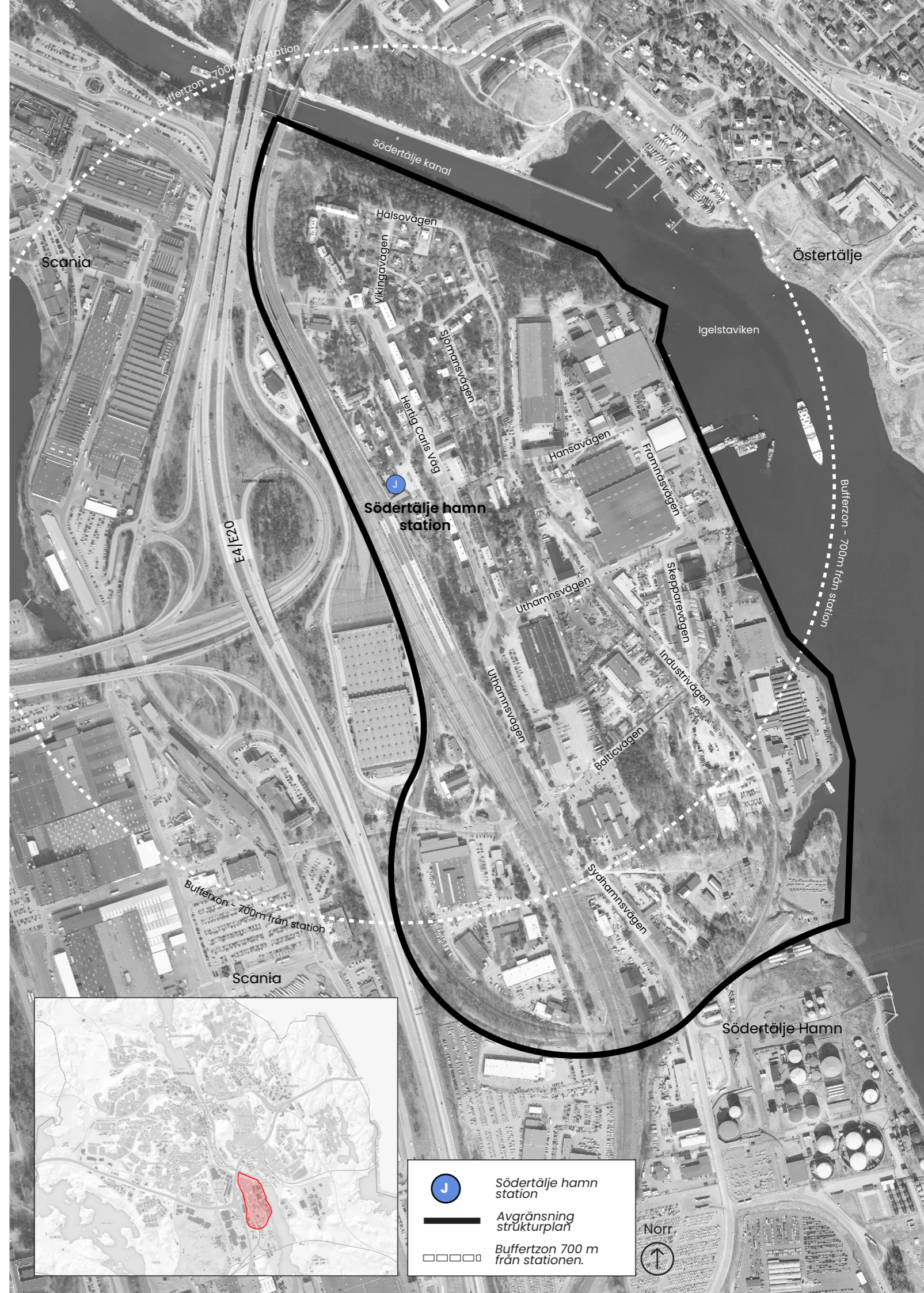
Drönarbild över delar av stadsdelen.

Områdets bebyggelse består även av en tydlig stadsgata, Hertig Carls väg, med flerbostadshus och närliggande pendeltågsstation. Flerbostadshusen från 1930-50-talet är utformade med det typiska funkisutseendet i puts och med sadeltak i 3-4 våningar och med verksamheter i bottenplan. Några av husen är tilläggsisolerade och har försetts med plåtfasader men utgör ändå en del av den kulturhistoriskt värdefulla helhetsmiljön.

Byggnaderna längs Hertig Carls väg är placerade i en tydlig rak linje, detta tillsammans med gatans alléer och smågatsten som beläggning på vägbanan ger intrycket av en boulevard med gatuparkering. Intill pendeltågsstationen är utformningen av bebyggelsen typisk för äldre stationer med stationshus och stationsnära bostäder i rött tegel och är ett exempel på nationalromantisk tegelarkitektur. Av den anledningen är Stationshuset klassat som ett byggnadsminne. Byggnaderna är i två våningar med vind och berättar även dessa en historia om ett tidigare stationssamhälle.

### Service och handel

Den huvudsakliga servicen kopplad till handel-, café- och restaurangverksamheter är belägen längs Hertig Carls väg. Intill denna väg, i höjd



	Södertälje hamn station
	Avgränsning strukturplan
	Buffertzon 700 m från stationen.

Norr ↑

med stationen, finns ett litet centrum med parkeringsmöjligheter till de verksamheter som finns i byggnaden. Handel- och restaurangverksamheter förekommer även utspritt i området där restaurangen i fastigheten Skutan 1 och den stora dagligvarubutiken i fastigheten Kostern 11 är två exempel. En förskola finns intill villorna i områdets norra del samt en resursskola (grundskola) längs Hertig Carls väg. Det saknas vård i området samt kulturverksamheter så som bibliotek.

**Kulturmiljö och byggnadsminnen**

Stadsdelen har ett samhällshistoriskt värde i dess kontinuitet sedan 1500-talet och belyser den för staden så viktiga sjöfarten, hamnverksamheterna och industriernas utveckling. Området innehar flera byggnader som är intressanta ur ett kulturmiljöperspektiv men även miljöer som helhet och byggnadsminnen. I sydöstra delen av området finns industribyggnader som är av kulturmiljövärde. Även tegelbyggnaderna

i kv. Kostern 10 samt stationsbyggnaderna intill spåret har kulturhistoriska värden. Dessa tillsammans med det gamla utsädesmagasinet och panncentralen berättar om områdets industri- och stationshistoria. Därför är dessa viktiga att bevara och/eller förädla. Stationen är byggnadsminnesförklarad och bostadshusen samt uthusbyggnader till dessa tillhör stationsmiljön som utgör en särskilt värdefull kulturhistorisk miljö, främst på grund av dess nationalromantiska tegelarkitektur. Stationshuset regleras av skyddsbestämmelser. Närliggande vattentorn utgör statligt byggnadsminne.

Flerbostadshusen längs Hertig Carls väg samt villorna i områdets nordvästra del är viktiga att bevara. I både stationsområdet och i bostadsområdena är tallarna en del av den planerade arkitektoniska gestaltningen och ingår därför i områdets helhet.

Inom Södertälje hamns anläggning finns

Lantmännens spannmålshantering som består av silos för förvaring av säd samt transportband för lastning på båt för vidare utskeppning. Hanteringen ombesörjer ett regionalt upptagningsområde vilket gör att anläggningen är av regional vikt. Lantmännens silo fungerar som ett landmärke i stadsdelen.



**Kulturmiljöinventering Södertälje:**

1. Hamnmagasinet
2. Erskines hallbyggnad
3. Panncentralen (Erskine)
4. Kvarteret Skutan 1 - Gamla Baltic
5. Folke Zettervall
  - a) Järnvägsstationen Södertälje hamn
  - b) Vattentorn (Byggnadsminne)
6. Bostadsområde (miljö av ett samlat högt kulturhistoriskt värde)

**Övriga historiska intressanta byggnader:**

7. Lantmännens Silon (landmärke)
8. Kvarteret Trälaren 1
9. Kvarteret Kostern 10

**Kulturmiljöer och intressanta äldre byggnader inom strukturplaneområdet.**

Se sida 8 - 12 för bildnumreringar.



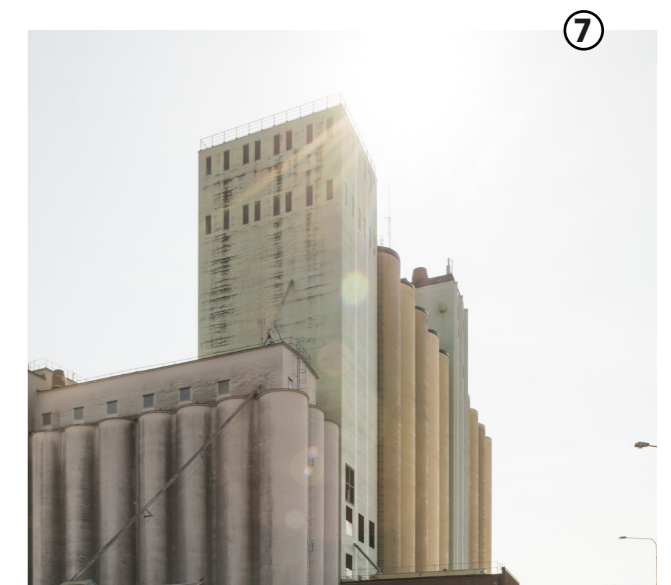
Flerbostadshus med lokal i bottenplan - Hertig Carls väg.



Stationen Södertälje hamn, ritad av Folke Zettervall.



Vattentorn som uppfördes samtidigt som stationshuset Södertälje hamn, ritad av Folke Zettervall.



Svenska Lantmännens silo från 1965.

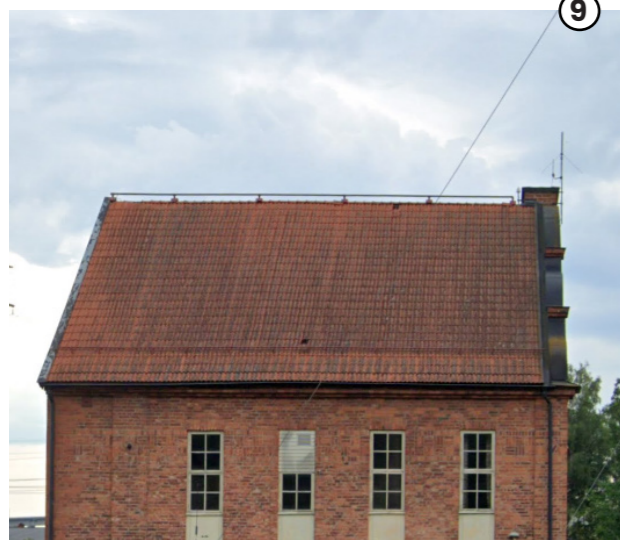


Industribyggnad inom fastigheten Skutan, ritad av Sigurd Lewerentz, en av de stora modernistiska arkitekterna i Sverige.



1

Hamnmagasinet inom kvarteret Kryssaren 2.



9

En av tegelbyggnaderna inom kvarteret Kostern 10.



3

Panncentralen inom kvarteret Isbrytaren 1. I bakgrunden till vänster syns Lantmännens verksamhet.



Panncentralen inom kvarteret Isbrytaren 1.

## Trafikstruktur

Området berörs, direkt och indirekt, av flertalet riksintressen kopplade till transport. Den järnväg som sträcker sig genom Södra är utpekad som riksintresse. Till detta hör även den befintliga bangården. Även Oljehamnen är ett utpekad riksintresse.

Kanalen som går längs områdets östra sida är ett utpekad riksintresse för sjöfart som farled. Slutligen är motorvägen, som sträcker sig längs områdets västra sida är även den ett utpekad riksintresse.

I områdets västra del, intill järnvägen är Södertälje hamns pendeltågsstation belägen. Eftersom denna förser närliggande arbetsplatser och boende med resealternativ är stationen av stor kommunal och regional vikt. Stationen möjliggör även en förtätning och utveckling av Södertälje Södra. På grund av stationens geografiska läge pekas området ut som en tyngdpunkt i bland annat kommunens översiktsplan, Utbyggnadsstrategin samt även i RUFs.

Trafikverket har identifierat och arbetar med att utveckla stambanan och bangården inom det befintliga området. Godstrafiken till och från hamnen passerar på ett lokalt järnvägsspår som via bangården vid Södertälje Hamns station kopplas ihop med Västra stambanan. Antalet godstransporter samt lastbilstransporter förväntas öka i samband med planerade förändringar inom hamnområdet.

### Trafikstrategi

Kommunens trafikstrategi, som antogs år 2017, beskriver en inriktning för trafikplaneringen i Södertälje. Fokus är att genom trafikplanering nå övergripande samhällsmål, till exempel minskad miljöpåverkan, regional utveckling, folkhälsa och sociala nyttor. Trafikplaneringen ska bidra till ökad trygghet, integration och sammanhållning i staden och att resa hållbart ska vara självklart.

### Cykelstråk

Södra har goda geografiska förutsättningar för att öka cyklande i och med de relativt korta avståndet till stadskärnan.

För att förbättra förutsättningar för gång och cykel behövs det tas fram ett gediget huvudcykelnät, uppgradera det lokala nätet, se över parkeringar

vid kollektivtrafikens knutpunkter och arbeta för cykelgarage på strategiska platser. Det är även viktigt att implementera beteendeförändrande insatser för att fler ska välja cykeln som färdmedel. Cykelnätet ska vara:

- Gent
- Sammanhängande
- Framkomligt
- Finmaskigt
- Säkert
- Tryggt
- Orienterbart

### Kollektivtrafik

I stadsdelen finns busslinjer som går längs med Hertig Carls väg. Järnvägsstationen Södertälje Hamn ger boende i området möjlighet att resa mot Stockholm, Järna och Gnesta.

Busstrafiken är till viss del utformad för att så många som möjligt ska ha nära till en hållplats, vilket innebär att busslinjer i sin tur inte alltid har en rak rutt. Detta resulterar i relativt långa restider för dem som åker kollektivt men det finns sätt att effektivisera busslinjerna.



Separerad gång- och cykelstråk längs Hertig Carls väg.



Vägbana på Hertig Carls väg.

## Grön- och blåstruktur

Tillgången till uppvuxen grönska i stadsdelen är begränsad. Detta i kombination med liten tillgång till grön-/rekreationsområden i omgivningen och att Södra ligger avskuret från resten av staden gör att omvandlingen från industri till bostadsområde blir en utmaning. Området innehar dock ett antal mindre grönytor i form av små parker, mindre skogsområden i norr och söder samt gräsytor och gröna stråk. Villaträdgårdar bidrar till grönska i stadsdelen.

Strukturplanen gränsar i öster till Södertälje kanal. Vid ny planläggning återinträder strandskydd på 100 meter automatiskt. Strandskyddet kan komma att upphävas i samband med ny planläggning. Stadsdelen tillhör Igelstavikens delavrinningsområde och det finns två grundvattenförekomster, Södertäljeåsen-Södertälje och Södertäljeåsen-Björkudden.



1. Hälsokullen
2. Broparken
3. Sjömansplan
4. Hansaplan

Befintliga grönområden i Södra.



## Områdets utmaningar

Då stora delar av strukturplanens område består av mark där industri- och hamnverksamhet bedrivits sedan lång tid finns risk för markföroreningar från ett antal verksamheter, både tidigare och befintliga. Större delen av området ligger även inom område för eventuell högrisk för radon varför det finns lokala förekomster av högradonmark. Till områdets utmaningar kan också tilläggas buller från trafik och verksamheter.

Stadsdelen består av relativt plan mark som lutar från marknivå runt + 15m i väster ner till vattennivån i öster. I norra delen samt centralt i södra delen förekommer höjdskillnader i form av grönskande höjder. Även delar av banvallarna utgörs av nivåskillnader och strukturplaneområdet närmast kanalen ligger under nivån +2,7m (RH 2000) vilket Länsstyrelsen rekommenderar är lägsta grundläggningsnivå med avseende på översvämningsrisk vid ett framtida klimat.

Det geografiska läget innebär att området har genomgående och kringliggande transportleder, som hanterar farligt gods och tung industri, med

Sevesoklassade anläggningar. Det innebär barriärer för gång- och cykeltrafik samt begränsningar för bebyggelseutvecklingen. Dessa förutsättningar präglar väsentligt strukturplaneförslaget och framtida utveckling av området.

Södertälje kanal utgör en viktig länk mellan hamnar i Mälaren och Östersjön. På kanalen transporteras bland annat farligt gods. Strukturplanens område sträcker sig fram till kajkant mot kanalen. Risker från trafiken på kanalen utgörs främst av påsegling på kaj och olycka med farligt gods. E4/E20 är en hårt trafikerad vägsträcka med mycket transporter av farligt gods. Vägen är klassad som en primär rekommenderad transportled för farligt gods. Risker från vägen är främst olycka med farligt gods. Utmed och genom den västra delen av området går den del av Västra stambanan som har trafik mellan Järna och Flemingsberg. Denna del trafikeras huvudsakligen av pendeltåg.

Risker kopplade till järnvägstrafiken är främst urspårning och olycka med farligt gods. Till och från verksamheter i området sker transporter med

farligt gods på lokalgator. Transporterna ska till eller kommer från E4/E20. Transporter till mindre verksamheter kan förekomma på alla lokala vägar. Mer omfattande transporter till Oljehamnen, Sydhamnen och Scania hänvisas till särskilda vägar.

På andra sidan Södertälje kanal, ca 250 meter från strukturplaneområdet, ligger Igelstaverket som producerar el och värme med hjälp av biobränslen. Risker från Igelstaverket utgörs främst av ammoniakläckage och av damm-explosion.

En högspänningsledning med en kapacitet på 70 kV korsar strukturplaneområdets södra del i öst-västlig riktning. Vid detaljplaneläggning krävs ett skyddsavstånd på minst 10 meter till byggnader och parkering om spänningen är högre än 55 kV. För skola inklusive skolgård, idrottsplats, camping, badplats och lekplats krävs ett större skyddsavstånd.

Då stora delar av området består av verksamheter

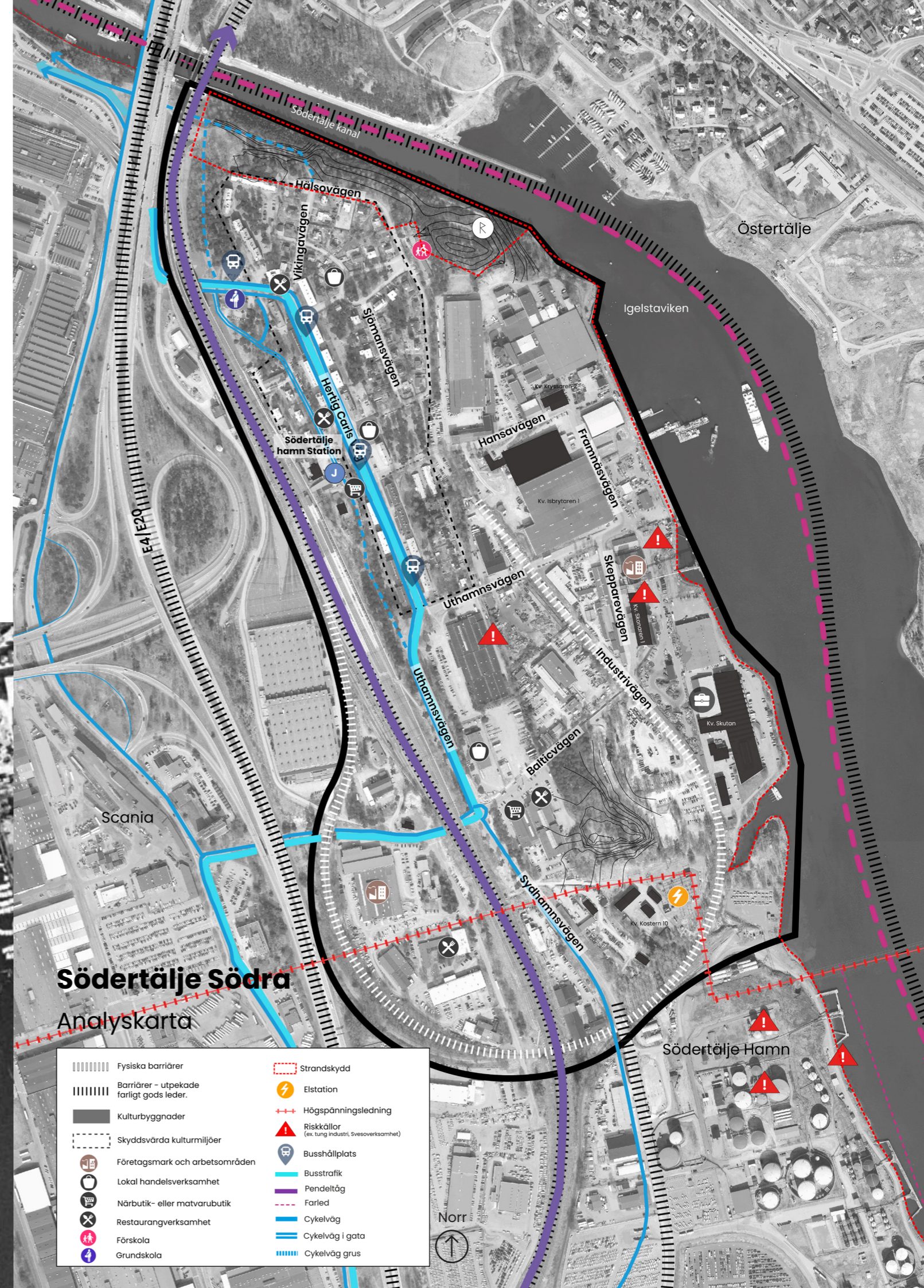
och industri upplevs stadsdelen som öde och otrugg de tider på dygnet verksamheterna inte är igång. Trygghetsfrågan är en viktig aspekt att ta hänsyn till.



Foto från 28/10 1924, med Hamnmagasinet till höger och kranen till vänster i bild. Kranen står fortfarande kvar i ungefärligen samma läge. Foto från Sjöfartsverkets samlingar, fotograf okänd.



Flygbild från sent 50-tal/ tidigt 60-tal. Från eniro.se.



**Södertälje Södra**  
Analyskarta

	Fysiska barriärer		Strandskydd
	Barriärer - utpekade farligt gods leder.		Elstation
	Kulturbyggnader		Högspänningsledning
	Skyddsvärda kulturmiljöer		Risikkällor (ex. tung industri, Svesoverksamhet)
	Företagsmark och arbetsområden		Busshållplats
	Lokal handelsverksamhet		Busstrafik
	Närbutik- eller matvarubutik		Pendeltåg
	Restaurangverksamhet		Farled
	Förskola		Cykelväg
	Grundskola		Cykelväg i gata
			Cykelväg grus



# Medborgardialog

Medborgardialogen har genomförts i syfte att samla in bred och varierad information om hur stadsdelen upplevs av boende, besökare, näringsidkare eller andra som har koppling till Södra. Enkäten annonserades i stadsdelen i brevlådor, portar och i pendeltågstationen. Även på kommunens hemsida och sociala medier samt via utskick via mejl till listade näringsidkare i stadsdelen.

Informationen som samlats in har tillsammans med en analys av stadsdelen legat till grund för utformningen av strukturplanen.

En sammanställning av dialogen finns att ta del av som separat dokument.

## Dialogprocessen

### Risker och brister

Intresset för medborgardialoger är lågt i kommunen för vissa åldersgrupper. Det är ofta svårt att få in synpunkter för en varierad grupp vilket kan resultera i att en viss åldersgrupp blir mer framträdande och representanter för en hel stadsdel.

I dialogen har vi därför försökt att hitta kluster och mönster i de svar som analyserats. Enstaka åsikter som förekommer har noterats men har inte varit avgörande för strukturplanens utformning.

## Deltagande

Totalt har 137 personer deltagit i enkäten. Av dessa har 52% varit män och 47% kvinnor, 1% har valt att inte ange. De mest underrepresenterade grupperna i enkäten är barn och ungdomar under 18, ungdomar mellan 19-25 år samt äldre personer över 80 år. Deltagandet är starkast bland personer i arbetsför ålder, särskilt mellan 26 och 65 år.

Åldersgrupp	Andel (%)
- 18 år: 0,7%	0,7%
19-25 år	3,7%
26-35 år	25,4%
36-50 år	21,6%
51-65 år	31,3%
66-80 år	15,7%
80+ år	1,5%

### Lågt deltagande bland unga (18-25 år, totalt 4,4%)

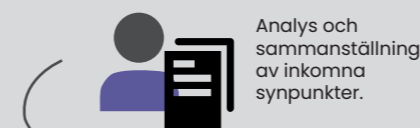
Det är tydligt att de yngsta grupperna har det lägsta deltagandet. Detta kan bero på mindre erfarenhet av samhällsfrågor och vana att delta i demokratiska processer. Kommunens kommunikation gällande pågående dialoger kanske inte har lanserats på de plattformar som denna åldersgrupp främst använder.

### 1. Digital webbenkät



Insamling av synpunkter från medborgare gällande Södra som stadsdel.

### 2. Analys och sammanställning



Analys och sammanställning av inkomna synpunkter.

### 3. Strukturplan för Södra



Utformning av ett första utkast av strukturplanen.

### 4. Återkoppling till medborgare



Sammanställning av resultat digitalt.

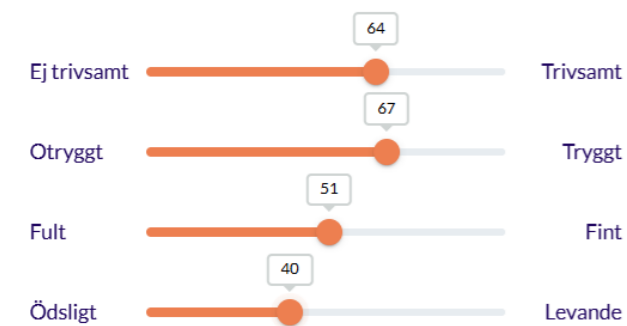
### Högt deltagande i åldrarna 26–65 år (totalt 78,3%)

Dessa grupper står för den absoluta majoriteten av deltagandet. Detta kan bero på att denna åldersgrupp är i arbetsför ålder, har barn och familj samt större vana att delta i medborgardialoger och samhällsplanering. Det är även denna åldersgrupp som i första hand har varit mottagare till reklam som skickats ut, kommunicerats på hemsidan samt annonserats i stadsdelen.

### Relation till stadsdelen

32 % av svarande är personer som bor i stadsdelen. 26,5% besöker ofta och 6% arbetar där. 5,3% är uppvuxna i Södra och 3,8% är fastighetsägare. 19,7% bor i närliggande stadsdel och 7 % har svarat annat. Det sistnämnda är personer som besöker stadsdelen ibland, tidigare bott där eller har släktingar som är bosatta i Södra.

### Generell upplevelse av stadsdelen:



## Sammanfattning

Nedan följer en sammanfattning av inkomna synpunkter och analys.

### Favoritplatser

De mest uppskattade platserna finns i den norra delen av stadsdelen och består av naturstråket, villaområdet och Hertig Carls väg. Naturen vid kanalen är omtyckt för promenader, löpning, lek och hundrastning. Hälsokullen används för rekreation och vinteraktiviteter.

Hertig Carls väg uppskattas för liv och rörelse, puben och närheten till stationen.

Hamnområdet och Erskines panncentral ses som platser med stor potential för kultur och mötesfunktioner.

### Minst omtyckta platser

Hertig Carls väg upplevs som nedgången med dålig skötsel, tomma lokaler och brist på övergångsställen. Hansaparken beskrivs som mörk och otrygg med brist på lekutrustning. Industriområdet längs kanalen upplevs som skräpigt och olämpligt nära bostäder. Området söder om Uthamnsvägen beskrivs som ödligt och otryggt.

### Trygghet

Otrygga platser är ofta ödsliga och mörka, med ungdomshäng i industriområdet och vid stationen. Hälsokullen upplevs som otrygg kvällstid. Fysisk trygghet brister vid Hertig Carls väg med trafikolyckor och avsaknad av övergångsställen.

### Mötesplatser

Mötesplatser som används mest frekvent ligger runt Hertig Carls väg, stationen och Hansaparken. Hälsokullen är en populär mötesplats tack vare hundrastgården och vinteraktiviteter. Många ses hemma hos varandra och andra ser matbutiken som en social plats där man stöter på varandra samt vid andra kvällsaktiviteter så som träning eller promenader längs kanalen.

### Trafik och buller

Tung trafik på Hertig Carls väg är ett stort problem: lastbilar kör trots förbud och Scania-traffic orsakar köer och buller vid rusningstid. Bullerstörningar från motorvägen och godståg upplevs som hälsoproblem och behovet av bullerplank lyfts.

*Utfartsvägar:* Endast två utfarter skapar köproblem, särskilt vid Scania-skift. Problem med bristande trafiksäkerhet för äldre, barn och personer med nedsatt rörlighet. Svårt att hinna med byten mellan buss och pendeltåg.

### Gator och gångstråk

Hertig Carls väg är i mycket dåligt skick med potthål och temporära lagningar sedan 2008. Det framkommer delade åsikter om gatstenen där vissa vill ta bort den och ersätta med asfalt. Andra vill bevara karaktären med ny gatsten och rusta upp allén.

- Trottoarer är dåliga och svåra för rörelsehindrade och barnvagnar
- Övergångsställen saknas på flera platser
- Önskemål om bättre cykelstråk, cykelgarage och en ”grön väg” som binder ihop stadsdelen

med centrum.

- Förslag om promenadstråk längs kanalen och under järnvägsbron.
- Bättre belysning för trygghet i industriområden och gröna stråk.

### Kollektivtrafik och mobilitet

Pendeltåg och buss fungerar bra enligt vissa, men flera önskemål lyfts fram:

- Ny busslinje till Södertälje Sjukhus och Sydpoolen efterfrågas.
- Öppna södra tillträdet till pendeltågsperrongen för bättre parkering.
- Förslag om kollektiv båttrafik mellan Södertälje centrum och Södra.
- Förbättrad förbindelse till Scania under rusningstid.
- Önskemål om en mer öppen och fin vänthall vid stationen med café.

### Bostadsutveckling och stadsdelens karaktär

Majoriteten av respondenterna vill se nya bostäder och en levande stadsdel med små butiker, kulturhus och gröna ytor. Några motsätter sig bostäder och vill behålla området som industriområde med hamnläge för transporter. Förslag om:

- Rivning av gamla industrifastigheter.
- Bygg blandat och småskaligt (radhus, villor, max 3 våningar).
- Nybyggnation i äldre stil för att passa in.
- Undvik dyra radhus (exempel från Igelsta).
- Bostäder vid vattnet med insprängda grönytor och strandpromenad.
- Finns en oro för att utbyggnad förstör lugnet och tryggheten.

### Mötesplatser

- Det finns ett behov av nya lekplatser särskilt vid Sjömansplan.
- Hansaparken är omtyckt men upplevs som oinbjudande och slitet.
- Finns önskemål om bibliotek, kulturhus, konsthall i exempelvis Erskines panncentral, eller Hamnmagasinet. Mer grönska i hela stadsdelen och bevarande av naturstråk.
- Förslag om gång- och cykelstråk längs kanalen och fler soliga ytor.
- En samlande mötesplats eller torg som stärker områdets identitet efterfrågas.
- Förslag om skridskobana vintertid och

utrustning av gamla spelplanen vid dagiset

- Önskemål om bryggor för fiske och bättre tillgång till vattnet.
- Grillplatser, uteserveringar, boule-bana, utegym och platser för vuxna att mötas.
- Fler offentliga rum inomhus saknas – behov av café, restauranger och kulturverksamhet.

### Viktiga natur- och grönområden

Hälsokullen och naturområdet i norra delen är särskilt viktiga för rekreation: promenader, cykling, motion, lek med barn och hundrastning. Utsikten mot kanalen och möjligheten att se fartyg uppskattas, liksom aktiviteter som fågelskådning och fiske. Platserna anses värdefulla att bevara eftersom de är bland de få grönytor som finns i stadsdelen.

Hansaparken upplevs som viktig för sitt gröna och sociala avbrott mitt i bebyggelsen.

I södra delen uppskattas ett ostört naturområde med fin utsikt, och i sydöstra delen små gröna plättar vid vattnet för fiske och kulturmiljö.

### Service och handel

Det finns önskemål om en mindre matbutik i stadsdelen, samt apotek, små specialbutiker, fler butiker och bättre restauranger. Lokaler vid torget nedanför stationen används inte idag – potential att skapa en mötesplats.

### Trygghet och tillgänglighet

Många stråk upplevs som mörka och ödsliga och det finns behov av bättre belysning. Svårt för äldre och personer med nedsatt rörlighet att ta sig fram – behov av säkra övergångsställen och bättre gångvägar. Tillgänglighet mellan buss och pendeltåg är bristfällig, särskilt för barnvagnar och rörelsehindrade. Det offentliga rummet måste erbjuda variation av service, kultur och rekreation för olika grupper.

# Strukturplan för Södertälje Södra

## Vision

Södertälje Södra är ett livfullt område där barn och ungdomar har möjlighet att växa. Den tydliga närvaron av blåa och gröna inslag gör att människor vill vistas och bo i området. Variationen av verksamheter och bostäder gör att området befolkas nästintill hela dygnet vilket gör det tryggare att vistas i stadsdelen.

Södra erbjuder möjligheter till både rörelse och sociala möten, dels inom stadsdelsparken och aktivitetsparken, och dels inom den attraktiva kajpromenaden. Dessa lockar andra kommunmedborgare att ta sig till området och fungerar som naturliga mötesplatser.

Blandningen mellan den nya bebyggelsen och de äldre bebyggelseinslagen berättar en historia om Södertälje i nutid och dåtid. Området inbjuder till kunskap och utbildning, eleverna i den nya grundskolan har möjlighet att ta del av kunskap om områdets industri- och stationshistoria och spannmålets resa från ax till limpa. Området är en intressant plats med både tidsdjup och med mångfacetterad bebyggelse som utgör en egen identitet.

Södertälje södra är med sin goda tillgänglighet lokalt, regionalt och storregionalt en central plats att utgå ifrån för både boende, arbete och studier.

Strukturplaneförslaget utgår från fyra viktiga principer. Dessa är följande:

**Princip 1:**  
Ett Södra att växa med



**Princip 2:**  
Tydlig närvaro av blå och gröna inslag



**Princip 3:**  
Rörelse och möten i fokus



**Princip 4:**  
Nytt område med historiska inslag



## Södertälje Södra Sammanfattande förslagskarta

	Grönya		Utredningsområde för bostäder		Befintliga byggnader
	Träd		Industri, verksamheter och kontor.		Parkeringsgarage
	Vatten		Handel, verksamheter och kontor.		Verksamhetskompletterande bebyggelse.
	Allmän väg		Skolverksamhet		Centrumkoppling
	Gång- & cykelväg		Centrum och torgbildning		Pendelkoppling
	Järnväg				

## Stadsbyggnadskaraktär

Förslaget syftar till en stadsdel med blandade funktioner, mer trafiksäkra och gröna gator samt offentliga mötesplatser av flera olika slag. Förslaget beskrivs nedan och numreringarna i texten avser lokalisering på kartan på sida 25. Den bebyggelsestruktur som redovisas på kartan är enbart exempel på huskroppar. Den lämpliga utformningen utreds under detaljplanearbetet.

### Utformning

Generellt för all utveckling i området är att det nya bör inspireras av hamnområdets industrikaraktär för att dess historia ska speglas i de nya årsringarna. Det avser exempelvis en industriinspirerad karaktär på gator med inslag av armaturstolpar från hamnens befintliga som förebild, bibehållande av kran och räls som kan vara kvar och nyttjas, gestaltningselement i nya byggnader.

**1.** Bostäderna och strukturen i områdets nordvästra del, intill Hertig Carls väg samt stationen bevaras. Intill stationen föreslås en omgestaltning där parkeringarna och av- och påstigningsplatser för bilar ses över. För att främja pendling med cykel i stadsdelen bör platsen även omgestaltas med fler gröna inslag samt utrymme för säkra och trygga cykelparkeringar. Behov och efterfrågan på cykelparkering i olika former behöver följas upp kontinuerligt, så att parkering kan erbjudas i olika former och attraktiva lösningar.

**2.** Hertig Carls väg ska återskapas och bevaras ur ett kulturmiljöperspektiv. Samtidigt tas hänsyn till att stärka viktiga funktioner längs gatan, där kopplingar för cyklister förbättras och miljöerna kring kollektivtrafikens bytespunkter blir mer attraktiva. En tydligare centrumbildning bör utredas. Fasaden på de hus som tidigare genomgått materialförändringar kan med fördel återställas i original-utförande.

**3.** I Södras östra del föreslås ett funktionsblandat bostadsområde med flerbostadshus, verksamheter i bottenplan, förskolor samt bostäder anpassade för äldre. Området inrymmer även kvarter för kontor, park med aktivitetsyta, samt en offentlig byggnad med kulturinriktning. Området erbjuder flertalet mötesplatser i form av: torg, trädgårdar, lekplatser, grönytor, park, kajpromenad osv. Området med dess gator präglas av växtlighet med bland annat träd, lägre buskage och rabatter.

Detta ur både rekreationshänseende men även för spridningsmöjligheter för den biologiska mångfalden och dagvattenhantering.

### Kontor, handel & service

För att tillgodose områdets behov av verksamheter och handel föreslås bebyggelse med dessa funktioner i bottenplan. Verksamheter kan innefatta mindre kontor, utbildningslokaler, samlingslokaler, butiker, konstlokaler, restauranger och caféer. Handel som kräver större utrymnen och ytor föreslås placeras i områdets södra del som kan innefatta större dagligvaruhandel, butiker och kontor.

**4.** I områdets sydöstra del föreslås verksamheter så som kontor och arbetsplatser. Dels i befintliga kontorslokaler samt ytterligare föreslagna bebyggelse med kontors- och verksamhetsfunktion. Mot stadsdelsparken finns en redan ianspråktagen yta som skulle kunna användas av intilliggande verksamheter vid behov. En längre byggnad föreslås intill Siloverksamhetens västra del (**5**). Denna kan fungera som buller- och damningsskydd mot föreslagna bostadsbebyggelse och grundskola. Denna byggnad bör uppföras i ett lämpligt våningsantal för att skapa skydd.

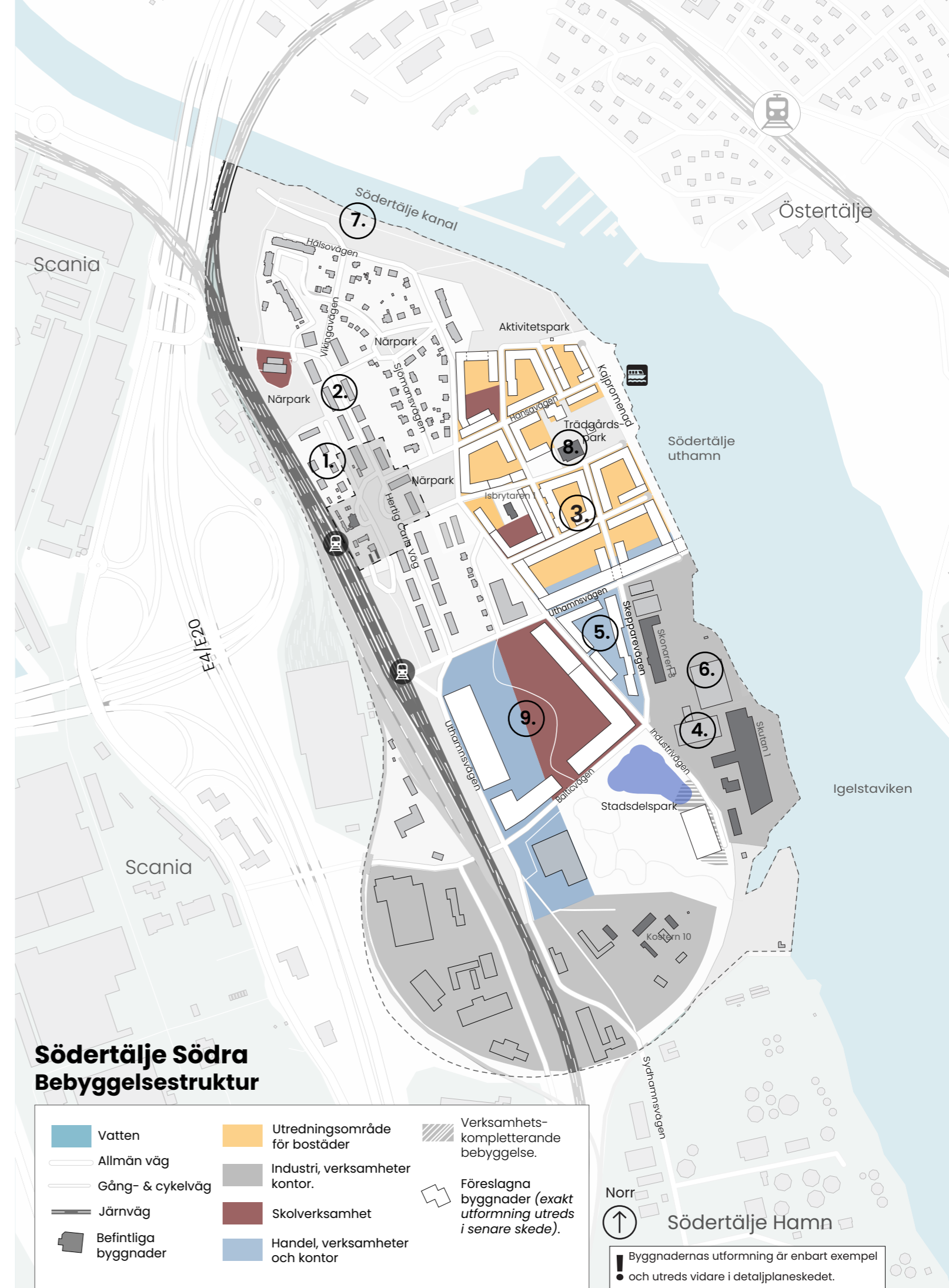
Ytterligare kontors- och verksamhetsbebyggelse föreslås intill befintlig kontors- och verksamhetsbebyggelse. Dels i anslutning till kvarteret Skutan (**6**). Vid utveckling av kontor-handel- och verksamhetsytorna krävs kreativa lösningar för att tillgodose tillkommande parkeringsbehov, exempelvis samnyttjande eller gemensamma anläggningar.

### 8. Kulturhus

I områdets östra del, intill kanalen och kajpromenaden ligger Hamnmagasinet som föreslås omvandlas till ett kulturhus. Exempelvis konserthus, bibliotek, konsthall eller liknande. Kulturhuset skulle även kunna kombineras med saluhall eller annan funktion med koppling till mat kombinerat med torghandel intill byggnaden. Att föredra är om denna plats, genom maten, kan sammanföra flera kulturer.

### 9. Skola, handel, kontor & verksamheter.

Då det finns ett behov av ytterligare grundskolor när staden växer föreslås en F-9 grundskola i Södra. I och med stadsdelens goda kommunikationer till omkringliggande områden kan denna grundskola



dels täcka upp skolbehovet för Södra men också flera områden i Södertälje. Inom grundskolans gård bör grönska och växtlighet placeras för att koppla an till områdets gröna stråk och främja spridning av biologisk mångfald. Inom samma fastighet finns även utrymme att placera en förskola om behov uppstår.

För att marken ska kunna användas till skolverksamhet krävs det att buller, risk och damningsproblematik från Lantmännens silon minimeras varför fördjupade utredningar behövs. Utformningen av byggnaderna intill är av stor vikt och bör fungera som bullerskydd för skolgården samt inneha en skyddsfunktion gentemot riskobjekt i hamnområdet. I västra delen av fastigheten kan parkeringshus placeras med idrott ovanpå. Alternativt, om buller och risker från järnvägen tillåter finns möjlighet för kontor och verksamheter på platsen. Dessa byggnader kan fungera som skydd mot järnvägens buller samt farligt gods gentemot skolverksamheten. Det bör ställas höga krav på skolbyggnadens utformning och fasader, särskilt den som vetter mot Södertälje hamn. Byggnaden bör utformas så att den kan skydda skolbarnen vid händelse av olycka i hamnen, exempelvis utsläpp, explosion med mera.

En övergripande trafikanalys med bäring på den planerade bebyggelsen och utvecklingen i Södra och i Södertälje hamn behöver genomföras. Det bör även genomföras en utredning som visar på om det är lämpligt att ha grundskola och förskola inom samma fastighet. Även en buller- och luftanalys avseende trafik behövs samt markundersökningar.

Utvecklingen av platsen ska ske i samspel med Lantmännens verksamhet.

### Tydligare centrum

Platsen framför stationen som idag formar en inofficiell centrumbildning föreslås omgestaltas till en mötesplats med uteserveringar, konst och gröna inslag. Det finns redan idag förutsättningar för att stärka denna plats, exempelvis smågatsten som skapar ett torgliknande karaktär, hållplatser och viss service. Det vore fördelaktigt för stadsdelen att förtydliga denna plats genom att ta tillvara på platsens karaktär och de flöden som finns för att skapa ett stadsdelscentrum.

### Kulturmiljövärden

Det finns ett antal byggnader och miljöer i området

som är av intresse för kulturmiljön som berättar historien om ett dåtida Södra med en blomstrande industri och verksamheter. Det är av vikt att dessa byggnader eller miljöer bevaras och förädlas vid utveckling av området.

Bevarande av enstaka byggnader  
Panncentralen inom kvarteret Isbrytaren 1 ska bevaras. Omgivningen bör ordnas till en inbjudande plats med offentlig karaktär för alla medborgare. Användningen av denna byggnad kan exempelvis kopplas till mat och kultur.

Hamnmagasinet inom kvarteret Kryssaren 2 ska även den bevaras. Det är av vikt att byggnaden inte bara rustas upp utan också återställs med sina kulturhistoriska inslag. Användningen av byggnaden bör ha någon slags offentlig eller kulturell funktion med särskild inriktning på barn- och ungdomsverksamheter, bibliotek, dagverksamheter för äldre och möjlighet till hobbyverksamhet öppen för Södertäljes medborgare.

Den lyftkran som stått intill kajen i områdets norra del är av värde att bevara. Den bör placeras vid en offentlig plats eller byggnad. Även smågatsten och järnvägsrälsen av den äldre sträckningen, som idag inte används, bör om möjligt bevaras och återanvändas som påminnelse om platsens historia.

Bevarande av miljöer  
Viktiga områden att bevara är stationsområdet med sina karaktäristiska tegelbyggnader samt byggnaderna runt om elstationen i kvarteret Kostern 10, som är belägna i områdets södra del och som upplevs idag anonyma på grund av områdets topografiska skillnader. Trafikverkets lokaler, intill järnvägsspåren, med sina karaktäristiska röda tegelbyggnader med tillhörande lokstall tillhör också de mest bevarandevärda miljöerna. Användningen av dessa byggnader i dessa miljöer föreslås ha sina befintliga funktioner, men kan också ha andra.

Förädling av byggnader och miljöer  
Längs Hertig Carls väg ska bebyggelsekaraktären bevaras. Fasaden på de hus som tidigare genomgått materialförändringar kan med fördel återställas i originalutförande. Fastigheten Skutan 1 med den karakteristiska industribyggnationen ska även denna bevaras. Omgivningen bör anpassas till en inbjudande plats med offentlig karaktär.

Användningen av byggnaderna i Skutan föreslås dels ha kvar sina befintliga funktioner, kontor och restaurang, men även funktioner av mer offentlig eller stadsmässig karaktär såsom caféer, butiker och mindre verksamheter för att förstärka stråket längs kajen och tillgängliggöra den.

### Kajstråk

I området föreslås ett kajstråk som sträcker sig längs kajen och kanalen, detta med ett uppbrott vid Lantmännens verksamhet. Längs kajstråket är kanalen och vattnet närvarande vilket ökar stråkets rekreativa värden. Byggnationen intill stråket bör erbjuda verksamheter med användning som lockar områdets boenden och besökare, såsom caféer, restauranger och andra mötesplatser. Längs kajen är vattnet på ena sidan konstant, medan platserna på land växlar i användning och karaktär. I själva verket blir kajpromenaden en rörelse genom en sekvens av rum som avlöser varandra.

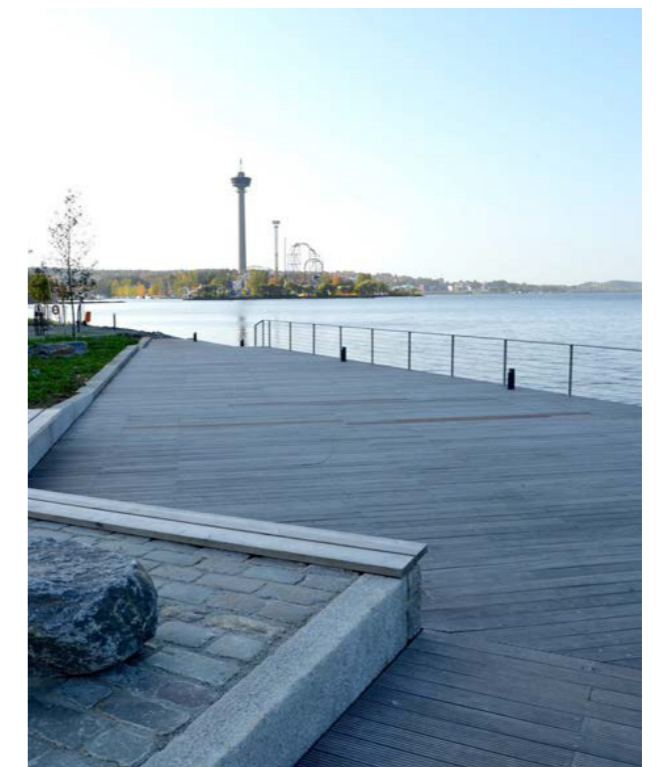
Materialen ska användas på ett varierat och småskaligt sätt för att ta ner skalan och öka detaljrikedomen. Val av växtmaterial är en viktig aspekt i arbetet med att uppnå en önskad karaktär. I närområdet finns tallskogar som bör speglas i kajstråket, liksom den vattennära vegetationen som ger en känsla av spontant etablerad strandvegetation. Två av den nya stadsdelens viktigaste offentliga platser möts i kajstråkets centrala del. Torget planeras för en del med hårdgjord karaktär i anslutning till det gamla magasinet, medan den norra delen är tänkt att bli ett grönt parktorg.

### Idrott

Inom den föreslagna stadsdelsparken föreslås en bollplan. Denna kan, under dagtid, tillgodose

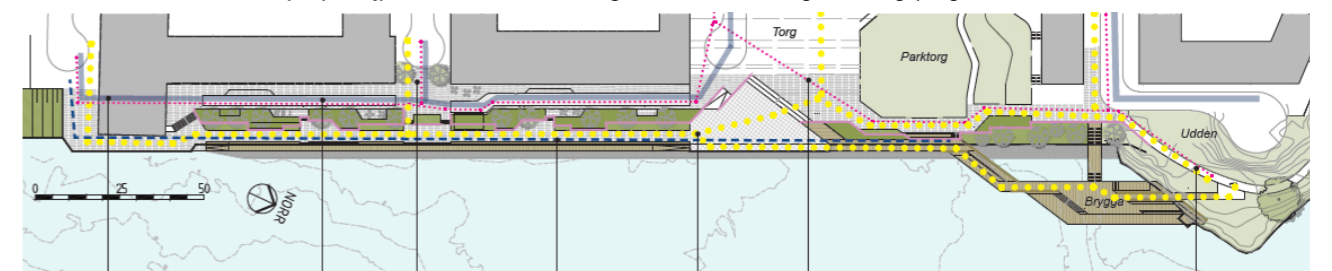
behovet av idrottsytor för grundskoleverksamheten samt fungera som en mötesplats för idrottande Södertäljebor under kvällstid. På så sätt bidrar den till en mer levande och aktiv plats under dygnets alla timmar. Bollplanen kan även vid mycket skyfall användas som en översvämningssyta för att hantera det dagvatten som rinner ner mot denna naturliga lågpunkt.

På taket på det nya parkeringshuset som föreslås finns möjlighet att placera andra typer av funktioner, så som ett gym exempelvis eller bollplan.



Kontakten mot vattnet, vistelsevänliga kanter och en känsla av öppenhet och rymd karaktäriserar kajens möte med torget. Exempel från Tammerfors av Maanlumo. Foto: Landezine.

Illustration som visar ett exempel på kajpromenadens utformning. Från kommunens gestaltningsprogram. Pontarius



Motortrafik tillåts under eventuell skärmbyggnad.

På kajens övre nivå samlas gång- och cykeltrafikanter med begränsad fordonstrafik för leveranser och tillgänglig angöring.

Tillträde för alla trafikslag från anslutande gator.

Mindre driftsfordon ges tillträde till kajens lägre nivå.

Gångtrafik på det lägre kajstråket.

Cykeltrafik på det övre kajstråket. Kopplas till övrigt cykelnät.

Gång och cykelstråk mot centrala Södertälje.

### Bebyggelsekaraktär

För att möta den befintliga bebyggelsen i Södra föreslås ny bebyggelse uppföras i fyra till sju våningar, med undantag av ett par byggnader som föreslås uppföras med ett högre våningsantal. Mot kanalen kan bebyggelsen vara något högre för att bryta av kvarterets silhuett och möta Lantmännens silon. Byggnaderna av högre karaktär bidrar till stadsbilden tillsammans med spannmålssilon. Gestaltningmässigt ska ny bebyggelse inspireras av befintlig bebyggelse och karaktärer som finns i området och innehålla mycket växtlighet och grönska.

### Industri och störande verksamheter

För att området ska kunna utvecklas enligt visionen krävs det utredningar och ytterligare arbete kring risk, buller, damning och även trafik. Samtliga verksamheter intill området som kan innebära risk för området bör undersökas och hanteras. Utvecklingen av Södra ska ske i samklang med Lantmännens verksamhet.

### Stadsodling

Det finns möjligheter att tillskapa platser för stadsodling för invånare i Södra där de själva kan påverka grönytor och vara delaktiga i den gröna utformningen av stadsdelen. Det förekommer allmänna gräsytor i området där utvecklingspotential finns. Det finns en kulturhistorisk koppling till odling i området genom silon och det gamla utsädesmagasinet.



Visionsbild från Slakthusområdet - Utveckling med respekt för historia och arkitektur. **Nyréns** arkitekter.



Bild från Sjödalsparken, Huddinge - Exempel på implementering av öppen dagvattenhantering. **LAND** arkitektur.



Stadsodling i Norra Djurgårdsstaden, Stockholm. Foto från Hållbara kartan, **Stockholms stad**.



Visionsbild från Gröndal, Pelarhusen - Exempel på bebyggelse som placerats varsamt i naturen. **Fritzell & Pantzar**.



## Grön- och blåstruktur

Området ska utvecklas med gröna inslag och vattenkontakt genom ny stadsdelspark, lummiga grönytor, mindre parker, öppna dagvattenlösningar och naturområden samt träd och växtbäcklädda gator, refuger och vägar som tillsammans bildar gröna nätverk.

### Stadsdelspark

I områdets södra del föreslås en multifunktionell stadsdelspark. Parken är av stor betydelse för att kunna hantera stadsdelens skyfall och är även en plats för områdets biologiska mångfald. Här föreslås en aktivitetsyta med möjlighet att utöva idrotts- och lekaktiviteter, en lekplats samt en lummigare del med befintliga träd och befintliga stigar. På grund av den topografiska skillnaden är parken en naturlig uppsamlingsplats för stadsdelens dagvatten- och skyfall. Eftersom behovet finns bör lågpunkten av stadsdelsparken utformas med möjliga översvämningbara ytor samt öppna dagvattensystem. Den östra delen används idag som parkering och upplag.

Stadsdelsparken bör utformas med ytor för den biologiska mångfaldens tillväxt och trivsel. Exempel på dessa är lägre och täta buskage, som inte upplevs otrygga av besökare, mindre partier med äldre ved, stort utbud av olika växter och träd samt andra miljöer som fungerar som livsmiljöer för olika arter. Stadsdelsparken bör, via ett grönt gång- och cykelstråk, kopplas ihop med befintlig grön vik och udde intill kanalen.

Där stadsdelspark föreslås tillåter gällande detaljplan från 1945 industriverksamhet. I dagens läge anses inte den användningen lämplig. Skulle det uppföras bebyggelse på platsen är det av vikt att det endast sker på den del av fastigheten som redan är ianspråktagen. Ytans västra del med befintlig skog och befintliga stigar bör bevaras för att skapa en stadsdelspark med en mångfald av aktiviteter och miljöer som fungerar som naturlig infiltrering av skyfall. Om ny bebyggelse uppstår ska den i största möjligaste mån försöka kombinera med ovan stående förslag för parken och behovet av skyfallshantering för att inte skapa översvämningssproblem på andra platser i stadsdelen.

### Områdets övriga grönytor

I området föreslås flertalet fickparker och mindre

grönytor. Dessa är viktiga för områdets biologiska mångfald, för arters möjlighet till spridning, för omhändertagande av dagvatten samt är av rekreativa värden för områdets besökare och boenden. Dessa fickparker och mindre grönytor är en del av områdets spridningsstråk.

Områdets grönstruktur länkas samman via gröna stråk mellan fickparker, skogsområden, stadsdelsparken och andra gröna ytor. De gröna stråken kan utgöras av träd- och buskageplanteringar, dels längs vägar, gator och gång- och cykelvägar och dels på andra offentliga ytor samt planteringar och andra gräs- och växtbäcklädda ytor. Vid utveckling av området bör befintliga träd, utpekade som viktiga för områdets biologiska mångfald, bevaras i största möjliga mån. Exempelvis bör befintliga björkar längs kajkanten bevaras och förstärkas med ytterligare träd för att skapa en trevlig och grönskande kajpromenad med vattenkontakt. Gröna gårdar bör placeras på parkeringsdäck och på kvartersmark för att stadsdelen ska kunna uppnå de riktlinjer som anges i kommunens grönstrategi gällande tillgång till gröna ytor i stadsdelen. Dessa värden är idag redan bristfälliga och behöver stärkas. På allmänna grönytor finns möjlighet att anordna odling för boende i närområdet.

Den föreslagna torg och parkytan vid kajen bör utformas med en anpassning till närliggande industriverksamhet. Ytan ska ses som en del av hamnmagasinet plan.

### Dagvatten och områdets blåstruktur

Dagvatten och skyfall kan med fördel hanteras i delvis öppna system där gröna refuger och annan grönska nyttjas. Områdets lägre delar kan göras översvämningbara och växtbäcklädda ytor anordnas. Bilvägarna kan där det är möjligt kompletteras med grönska för att öka infiltration samt skapa starkare gröna kopplingar mellan naturområden. Vattenflöden ut från områdena ska minska i förhållande till dagsläget och mer dagvatten hanteras lokalt. Kanalen bör endast nyttjas till sjötrafik och bidra med rekreativa värden till besökare och boenden. Framtida kollektivtrafik, i form av färjetrafik, bör utredas för att knyta samman området med Östertälje och Igelsta Strand. Färjetrafiken får inte innebära en negativ påverkan på kanalens farled och utpekat riksintresse. Kanalen är inte lämplig som badplats.



## Södertälje Södra Grön & blåstruktur

	Grönyta		Föreslagna byggnader		Översvämningssyta för skyfall
	Träd		Möjlighet till Stadsodling		Vattenflöden
	Järnväg		Allmänna parker		Ytligt avrinningsstråk
	Station		Innergård/skolgård		Gröna samband
	Befintliga byggnader		Förstärkta gröna gatustråk (gröna refuger, planteringar m.m)		

## Trafikstruktur

Områdets väg- och gatustruktur föreslås till stor del följa befintligt vägnät. Det är viktigt att dessa i områdets fortsatta utveckling utformas för att bli tryggare för gång- och cykeltrafikanter. Busstrafiken och gröna strukturer ska också prioriteras

### Vägnät för biltrafik och andra motorfordon

I området föreslås ett tydligt vägnät som anpassats både efter föreslagen bebyggelse och befintlig bebyggelse. Vägnätet föreslås som en blandning mellan huvudgator, som även inrymmer kollektivtrafik, lokalgator samt vägar anpassade för tyngre trafik till närliggande industri och verksamheter. Områdets huvudgator föreslås kompletteras med cykelbana, gångbana, trädrader och kollektivtrafik, i form av buss. Lokalatorna kompletteras med gångbana, trädrader och till viss mån även gatuparkering. Gatorna som är anpassade för industritrafik bör utvecklas så att utformningen bjuder in till en trafiksäker miljö, både med avseende på hastigheter och i viss mån med utrymme för gående och cyklister.

Stadsdelen omges av barriärer som stänger av området från omkringliggande omgivning såsom järnvägen, E4 och kanalen. Detta innebär att trafik och trafikflöden blir beroende av de fåtal befintliga entréer som idag angör till området. Svalängsvägens passage, som går under järnvägen, är en av dessa entréer. Vad gäller denna passage krävs det att vägen breddas och sänks för att trafiken till och från området ska kunna få ett bra flöde, detta gäller både för befintligt flöde men även det som tillkommer vid utveckling av området. Att denna korsning ses över är således en förutsättning för att områdets utveckling ska kunna realiseras.

Korsningen Svalängsvägen/Verkstadsvägen som kan påverkas av den ökade mängden trafik i området. Utformningen av den behöver ses över då den redan idag är något belastad. Även korsningen Uthamnsvägen och Hertig Carls väg bedöms påverkas av ökade trafikflöden varför dess utformning behöver ses över för att underlätta för flöden och öka framkomligheten för busstrafiken.

### Gång- och cykelvägnät

Kommunen ska enligt trafikstrategin prioritera gångtrafikanter varför gator samt gång- och cykelvägarna utformas efter detta. Det ska finnas

sammanhängande stråk för såväl gående som cyklister att röra sig genom och inom området. Det är av vikt att gång- och cykeltrafikanter ohindrat ska kunna ta sig till och från målpunkter på trafiksäkra och attraktiva stråk. Gång- och cykelvägar ska inte dela utrymme med industritrafiken.

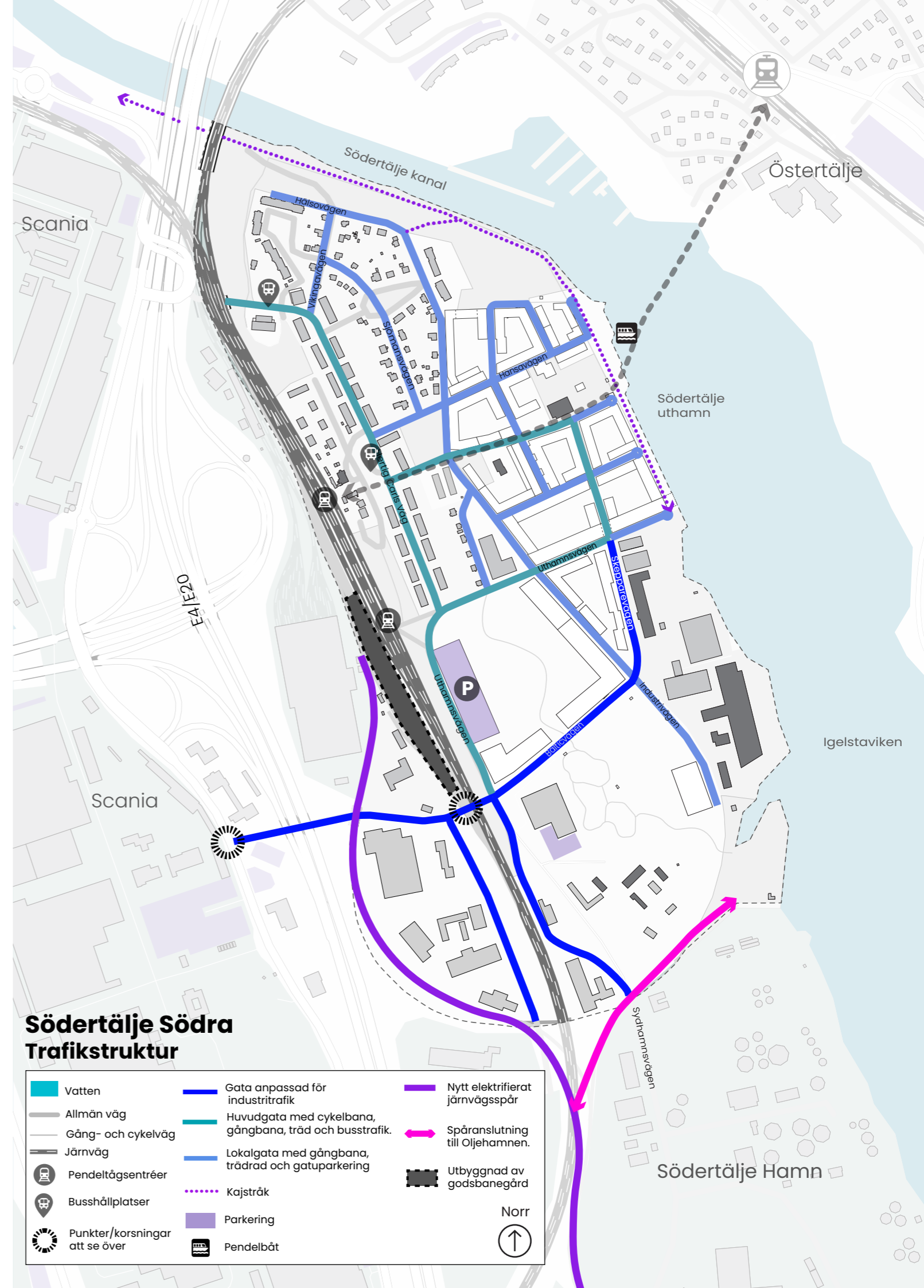
### Gångstråk

Vid utformning av områdets gångstråk bör belysning, trygghet och säkra korsningar stå i fokus. Det är av vikt att de som färdas på stråket ohindrat och tryggt ska kunna ta sig till målpunkten. Stråken bör anpassas till olika typer av trafikanter och tillgänglighetsanpassas.

Gångstråken bör utformas med upplevd trygghet i åtanke för de om vistas där genom att exempelvis tillskapa fönster och balkonger på bostadshusen som vetter ut mot stråken och på så sätt skapar "ögon mot gatan". De bör även utformas med närhet till sittplatser, för de som har behov av att vila under sin promenad. Stråken ska i största möjliga mån utformas med grönska, såsom träd, buskage, planteringar och gräsbeklädda ytor. Detta för de rekreativa värdena. Samtliga grönområden, parker och skogsområden i området ska knytas samman med gångstråk. Detta för att öka tillgängligheten till grönska för boenden och besökare i området.

### Cykelstråk

Vid utformning av områdets cykelstråk bör även här belysning och säkra korsningar prioriteras. Såsom gångstråken är det av vikt att de som färdas på stråket ohindrat och tryggt ska kunna ta sig till målpunkten. Cykelvägnätet ska bjuda in till olika typer av cyklande, såväl vanecyklister som sällananvändare, och vara attraktivt oberoende av cykeltyp och tempo. Stråken bör utformas med närhet och tillgänglighet till målpunkter, cykelparkering samt möjlighet till laddning av sina eldrivna fordon. Stråken ska i största möjliga mån utformas med hög närvaro av grönska, såsom träd, buskage, planteringar och gräsbeklädda ytor. Detta för de rekreativa värdena. Samtliga grönområden, parker och skogsområden i området ska knytas samman med cykelstråk. Detta för att öka tillgängligheten till grönska för boenden och besökare i området.



## Södertälje Södra Trafikstruktur

Vatten	Gata anpassad för industritrafik	Nytt elektrifierat järnvägsspår
Allmän väg	Huvudgata med cykelbana, gångbana, träd och busstrafik.	Spåranslutning till Oljehamnen.
Gång- och cykelväg	Lokalgata med gångbana, trädrad och gatuparkering	Utbyggnad av godsbanegård
Järnväg	Kajstråk	Parkering
Pendeltågsentréer	Parkering	Pendelbåt
Busshållplatser	Punkter/korsningar att se över	Norr

### Järnvägsspår

Kommunen planerar att ta fram en ny detaljplan och en järnvägsplan för att bygga ett nytt elektrifierat och direkt järnvägsspår mellan Västra stambanan och Sydhamnen som gör att godståg inte behöver åka in i stadsdelen för att vända. Elektrifieringen och den nya sträckningen för järnvägen bidrar till Södertäljes planerade omställning till mer hållbara godstransporter. I och med att spåret elektrifieras kan kombiterminalen i Södertälje hamn skalas upp så att den uppfyller internationella krav på kapacitet och spårlängder. På så sätt kan mer gods lastas om från fartyg till att transporteras på järnväg istället för med lastbil. Den nya spårsträckningen gör att delar av det nuvarande spåret till Uthamnen planeras att läggas ner och rivs. När det nya spåret mot Sydhamnen är färdigbyggt planeras spåret mot Oljehamnen att anslutas till det nya spåret. Trafikverket har även ett pågående projekt för utbyggnad av godsbangården vid station Södertälje hamn som syftar till att öka kapaciteten vid godsbangården. Se karta på sida 33 (trafikstruktur) för förtydligande.

### Kollektivtrafik

Det är av vikt för områdets boende och besökare att flertalet alternativ av kollektivtrafik erbjuds till flertalet målpunkter, både inom och utanför Södertälje. Framkomligheten för busstrafiken på Hertig Carls väg kan delvis öka genom gatans utformning, men även genom trafikreglering. Det är viktigt stations- och hållplatsområden utformas så att de är attraktiva, trygga och tillgängliga för att möta resenärernas behov.

Ytterligare en entré till pendeltågsstationen mot områdets södra och centrala delar bör utredas vidare för att underlätta resande med kollektivtrafiken. Detta skulle underlätta för arbetspendling och möjliggöra smidiga byten mellan buss och pendeltåg. Platsen kring den nya entrén behöver studeras och utformas varsamt så att det bildas en trygg bytespunkt. Båda entréerna till pendeltågsstationen ska vara utrustade med cykelparkering av god standard, med hänsyn till efterfrågan och resenärernas behov. Pendelparkeringens funktion behöver förtydligas och säkerställas så att omstigning mellan färdmedel underlättas

Möjligheten till färjetrafik mellan Södra och Igelsta strand behöver utredas mer konkret. Att införa ytterligare ett kollektivtrafikslag som länkar ihop

stadsdelen med områdena på andra sidan kanalen hade varit en stor tillgång för medborgarna. Av- och påstigning skulle förslagsvis kunna ske längs med kajstråket vid torgytan som föreslås bli en mötesplats. Därifrån föreslås ett tydligare stråk mot centrumområdet och Södra station.

### Parkering

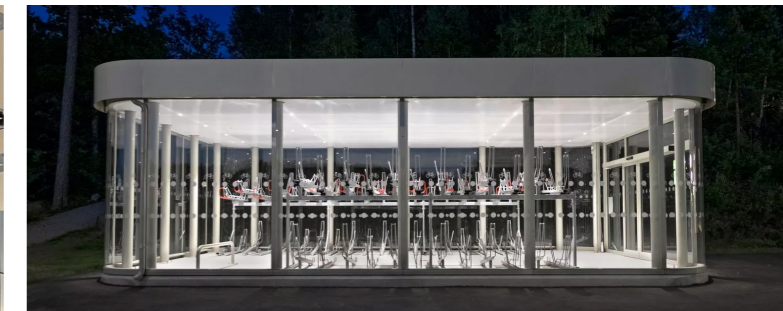
Vid utveckling av området uppstår ett behov av pendlar- och besöksparkeringar, både för bil och cykel. Därav föreslås ett parkeringshus eller mobilitetshus intill grundskolan och i närhet till pendeltågsstationen. Dessa kan fungera som bullerskydd för grundskolgården mot buller från järnvägen och Hertig Carls väg. För att byggnaden ska fungera som bullerskydd bör denna uppföras i minst 4 våningar. För att byggnaden inte ska upplevas som en barriär som med sin storlek tar över gaturummet ska höga krav ställas på fasadens utformning. Möjligheten till idrott på taket på parkeringshuset bör undersökas samt andra funktioner som kan integreras i parkeringshuset. Enligt ÅVS, Tillgänglighet Södertälje, bör Södertälje hamn bli den primära pendlarstationen i Södertälje. Det kommer att starkt påverka behovet av pendelparkering i området varför det bör utredas vidare. Utöver det parkeringshus som föreslås intill grundskolan finns det även ett behov av parkeringsplatser för besökare till kulturhuset, verksamheter och den handel som föreslås i området. Vissa gator kan möjliggöras för gatuparkering och allmänna parkeringar. Dock ska gång- och cykeltrafikanterns säkerhet prioriteras i gaturummet vilket innebär att gatuparkeringen inte får inskränka dessa trafikanterns säkerhet i trafiken.

Cykelparkeringar ska prioriteras i området, både vid boendemiljöer, på allmänna platser och vid områdets mötesplatser. Cykelparkeringar ska utformas säkra och tillgängliga. Vissa platser ska även erbjuda cykelparkering under tak med möjlighet att låsa in cyklar samt ladda el-drivna cyklar.

Kvarteren i Uthamnen utformas med upphöjda innergårdar för att kunna möjliggöra underbyggda garage för bilparkering och på så sätt slippa ta större markytor i anspråk för markparkering. Garagen kan även möjliggöra för cykelparkering men cykelparkering bör även kompletteras på markplan och cykelrum.



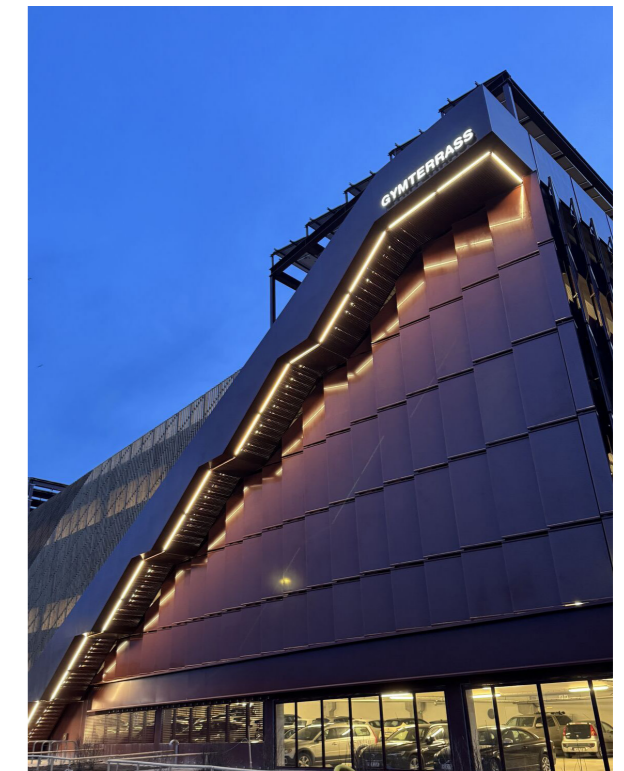
Mobilitetshuset Anna i Malmö. Exempel på hur parkeringshus kan integreras i stadsmiljö. Foto från **Parkering Malmö**.



Cykelparkering på Läggesta station i Strängnäs. Exempel på trygg och väderskyddad parkering med infeltrerbart tak för dagvattenhantering. Foto från **Cyklos.se**.



Exempel från Jarlapan i Stockholm på hur dagvatten- och skyfallslösningar kan kombineras med cykelstråk och cykelparkering samt sittplatser. Rännan över cykelvägen leder skyfallsvatten yttill till regnbådden. Utvecklat av Sweco. Foto från **Sweco, Stockholm stad**.



Mobilitetshuset Hyllie i Malmö. Exempel på hur parkeringshus kan integrera olika funktioner. I detta fall gym på taket. Foto från **Malux.se**.

## Fortsatt arbete

Den bebyggelseutveckling som föreslås i denna strukturplan kräver dialog med markägare och fastighetsägare för att i ett detaljplaneskede kunna fastställa lämplig utformning. Vidare undersökningar av markens förutsättningar krävs också för att kunna bedöma lämplig placering och utformning av bebyggelsen.

Inom området finns Lantmännens verksamhet med bland annat spannmålssilo. Verksamheten ska kunna fortsätta bedrivas i samspel med planerad utveckling

Utredning av kapaciteten för vatten och avlopp samt dagvatten för ny exploatering kommer att behövas för hela området. Detta för att säkerställa god försörjning och en helhetslösning för hela området.

Bullerskyddande åtgärder kan komma att krävas inom flera utvecklingsområden, vilket behöver undersökas vidare i detaljplaneskedet.

### Att hantera:

- Buller.
- Riskavstånd.
- Kulturmiljö
- Damning från Siloverksamheten.
- Trafiken till och från Siloverksamheten.
- Söderhamnsvägens sträckning.
- Förorenad mark.
- Gång- och cykeltrafik.
- Järnvägssträckning till hamnen.
- Framkomlighet för kollektivtrafik längs Hertig Carls väg.
- Parkeringslösningar.
- Färjetrafik mellan området och Igelsta Strand.
- Möjligheter till utveckling av bostäder, verksamheter och service inom utpekade områden.
- Skyfall, översvämningar, vattennivå, värmeöar.

Järnvägsbron över Södertälje kanal.



Södertälje  
kommun



**Samhällsbyggnadskontoret, Södertälje kommun**

Nyköpingsvägen 26, 151 89 Södertälje • 08-523 010 00 • [sbk@sodertalje.se](mailto:sbk@sodertalje.se) • [www.sodertalje.se](http://www.sodertalje.se)