

TJÄNSTESKRIVELSE

2017-05-10

Miljönämnden

**Remiss angående programsamråd för området kring
Östertälje station**

Dnr: 2017-1204

Sammanfattning av ärendet

Samhällsbyggnadskontoret har överlämnat en remiss om samråd för program för området kring Östertälje station, i Södertälje. Programmet består av två delar:

Ett strategiskt program som omfattar ett större område och ett fördjupat program för stationsområdet i Östertälje.

Miljökontoret framför bland annat synpunkter gällande att det saknas förslag på vilka utredningar som kan behöva genomföras i de olika utredningsområdena för att kunna bedöma om föreslagen bebyggelse är lämplig, titeln på programmet samt mindre fakta fel.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse 2017-05-10

Planprogram, programhandling dnr 2014-01067-214

Ärendet

Det strategiska programmet omfattar områdena Östertälje, Viksängen, villabebyggelsen i Rosenlund, Fornhöjden, Glasberga samt verksamhetsområdena Igelstaverket och Gärtuna. I programmet beskrivs översiktligt nuläge och hur området kan exploateras och utvecklas. Detta bland annat genom en strategi för bebyggelse där ny bebyggelse i form av bostäder, kontor/centrumverksamhet, förskola och verksamheter föreslås. Det strategiska programmet är tänkt att fungera som ett dokument för framtida planering.

Det fördjupade programmet omfattar området i direkt närhet till Östertälje station. Programmet är avsett att vara ett formellt program för ny detaljplan.

Miljökontorets synpunkter

Miljökontoret anser att det är positivt att möjliggöra för ökat utnyttjande av kollektivtrafik samt att utreda om det är möjligt att utifrån risk och bullersituationen uppföra bostadsbebyggelse där Viksängens industriområde är beläget.

Miljökontoret saknar, både i det strategiska samt i det fördjupade programmet, förslag på de utredningar som måste genomföras för att kunna bedöma om lokaliseringen är lämplig för föreslagen bebyggelse.

Strategiskt program

Miljökontoret anser att titeln på programmet är missvisande. Programområdet är mycket mer omfattande än vad titeln antyder.

Miljöfarlig verksamhet

I programmet beskrivs att det finns två tillståndspliktiga verksamheter med provningsnivå B inom området, Igelstaverket och AstraZeneca. Igelstaverket har dock provningsnivå A enligt miljöprovningsförordningen.

Luftföroreningar

Miljökontoret anser att en luftkvalitetsutredning behöver göras. De kartor som presenteras på sidan 23 i programmet visar inte de senaste beräkningarna som utförts av Östra Sveriges luftvårdsförbund.

Utveckling av idrott och rekreation

Utvecklingsområde 3 (sid 31) pekas ut som ett område för idrottsverksamhet med inomhusidrott. Detta stämmer inte med det fördjupade programmet för Östertälje station i vilken samma yta är utpekad som markparkering. Ytan är idag planlagd för icke-störande verksamheter för småindustri, kontor och/eller inomhusutövande av idrott.

Vatten

Omfattande dagvattenutredningar kommer att behöva göras. Miljökontoret anser även att det behöver göras en djupare analys av recipienternas status och hur de kan komma att påverkas av ökade mängder dagvatten.

En djupare analys behöver även göras av grundvattenförekomsternas status och hur de kan komma att påverkas om området förändras i enlighet med programmet.

Bebyggelseutveckling, s 28

Längs Morabergsvägen finns det verksamheter som idag är etablerade som saknas i kartan.

Utredningsområde 5

Gällande utredningsområde 5 har miljönämnden tidigare påpekat att riktvärden för både trafik-

och industribuller måste kunna innehållas för att det ska vara möjligt att bygga bostäder på platsen.

Utredningsområde 6

I programmet beskrivs att de skogsklädda höjderna där utredningsområde 6 är beläget ger möjlighet till rekreation i naturmiljö och genomkorsas av gångvägar och stigar. Vid exploatering måste dessa värden värnas.

Vid planering av området behöver utredning och extra hänsyn tas till salamanderförekomst.

Utredningsområde 7

Miljökontoret anser att ytterligare utredningar kring buller, luft, dagvatten och grönområdet krävs. Miljökontoret bedömer att området idag förefaller utgöra en skyddande barriär för det nyetablerade Glasbergaområdet mot buller från E4/E20. Vid exploatering av området riskerar hela Glasbergaområdet få en förändrad bullersituation. En ökad exploatering leder även till ökade mängder dagvatten till Glasbergasjön vilket kan påverka sjön negativt.

Vid planering av bostäder nära E4/E20 måste även en luftkvalitetsutredning genomföras. Området har inte ingått i den översiktliga bedömningen av grönområden och behöver därför utredas mer.

Utredningsområde 13

Området föreslås utredas för verksamheter. Området är beläget väldigt nära bostäder och transporter till och från området måste passera genom villaområdet. Miljökontoret anser inte att platsen är lämplig för verksamheter med den infrastruktur som finns idag.

Kretslopp

För att underlätta omställningen till hållbart VA bör det vid kommande planering av bostäder och verksamheter planeras för byggnader med separata ledningar för svartvatten respektive gråvatten inom området. För verksamheter bör även processvatten hanteras separat.

Fördjupat program för stationsområdet

Undersökningar/Utredningar saknas

Det saknas beskrivning av den påverkan på miljön och människors hälsa som planerade förändringar kan medföra. Miljökontoret efterlyser bland annat bedömningar av buller pga ändrad verksamhet samt tillkommande trafik, bedömning av påverkan på recipienten från ökade mängder dagvatten, störning från tillkommande belysning och eventuell skuggning om högre byggnader uppförs.

Miljökontoret bedömer att den impediment mark som är belägen mellan järnvägen och Grödingevägen (smal remsa) samt den impedimentmark som är belägen mellan järnvägen och Norbergs väg (banvall) är olämpliga och troligen inte möjliga att bebygga eller vidta andra åtgärder på.

I programmet föreslås ett stort cykelgarage vid stationen. Vid planeringen av cykelgarage är det viktigt att tänka på utformningen. På andra ställen där cykelgarage istället för cykelställ byggts har cykelstöldbarna ökat och sådana problem kan påverka människors val av färdmedel.

Kontorets förslag till nämnden:

1. Miljönämnden antar miljökontorets yttrande som sitt eget.

I handläggningen av ärendet har även miljöinspektör Eva Ryblad.



Helena Götherfors
Miljöchef



Linn Andersen
Miljöinspektör

Handläggare: Linn Andersen
Miljöinspektör
Miljökontoret
Telefon (direkt): 08-523 039 33
E-post: linn.andersen@sodertalje.se

2017-05-10

Samhällsbyggnadskontoret - Plan

Förslag till yttrande över remiss angående programsamråd för området kring Östertälje station

Dnr: 2017-1204

Sammanfattning av ärendet

Samhällsbyggnadskontoret har överlämnat en remiss om samråd för program för området kring Östertälje station, i Södertälje. Programmet består av två delar:

Ett strategiskt program som omfattar ett större område och ett fördjupat program för stationsområdet i Östertälje.

Miljönämnden framför bland annat synpunkter gällande att det saknas förslag på vilka utredningar som kan behöva genomföras i de olika utredningsområdena för att kunna bedöma om föreslagen bebyggelse är lämplig, titeln på programmet samt mindre fakta fel.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse 2017-05-10

Planprogram, programhandling dnr 2014-01067-214

Ärendet

Det strategiska programmet omfattar områdena Östertälje, Viksängen, villabebyggelsen i Rosenlund, Fornhöjden, Glasberga samt verksamhetsområdena Igelstaverket och Gärtuna. I programmet beskrivs översiktligt nuläge och hur området kan exploateras och utvecklas. Detta bland annat genom en strategi för bebyggelse där ny bebyggelse i form av bostäder, kontor/centrumverksamhet, förskola och verksamheter föreslås. Det strategiska programmet är tänkt att fungera som ett dokument för framtida planering.

Det fördjupade programmet omfattar området i direkt närhet till Östertälje station. Programmet är avsett att vara ett formellt program för ny detaljplan.

Miljönämndens synpunkter

Miljönämnden anser att det är positivt att möjliggöra för ökat utnyttjande av kollektivtrafik samt att utreda om det är möjligt att utifrån risk och bullersituationen uppföra bostadsbebyggelse där Viksängens industriområde är beläget.

Miljönämnden saknar, både i det strategiska samt i det fördjupade programmet, förslag på de utredningar som måste genomföras för att kunna bedöma om lokaliseringen är lämplig för föreslagen bebyggelse.

Strategiskt program

Miljönämnden anser att titeln på programmet är missvisande. Programområdet är mycket mer omfattande än vad titeln antyder.

Miljöfarlig verksamhet

I programmet beskrivs att det finns två tillståndspliktiga verksamheter med provningsnivå B inom området, Igelstaverket och AstraZeneca. Igelstaverket har dock provningsnivå A enligt miljöprovningsförordningen.

Luftföroreningar

Miljönämnden anser att en luftkvalitetsutredning behöver göras. De kartor som presenteras på sidan 23 i programmet visar inte de senaste beräkningarna som utförts av Östra Sveriges luftvårdsförbund.

Utveckling av idrott och rekreation

Utvecklingsområde 3 (sid 31) pekas ut som ett område för idrottsverksamhet med inomhusidrott. Detta stämmer inte med det fördjupade programmet för Östertälje station i vilken samma yta är utpekad som markparkering. Ytan är idag planlagd för icke-störande verksamheter för småindustri, kontor och/eller inomhusutövande av idrott.

Vatten

Omfattande dagvattenutredningar kommer att behöva göras. Miljönämnden anser även att det behöver göras en djupare analys av recipienternas status och hur de kan komma att påverkas av ökade mängder dagvatten.

En djupare analys behöver även göras av grundvattenförekomsternas status och hur de kan komma att påverkas om området förändras i enlighet med programmet.

Bebyggelseutveckling, s 28

Längs Morabergsvägen finns det verksamheter som idag är etablerade som saknas i kartan.

Utredningsområde 5

Gällande utredningsområde 5 har miljönämnden tidigare påpekat att riktvärden för både trafik-

och industribuller måste kunna innehållas för att det ska vara möjligt att bygga bostäder på platsen.

Utredningsområde 6

I programmet beskrivs att de skogsklädda höjderna där utredningsområde 6 är beläget ger möjlighet till rekreation i naturmiljö och genomkorsas av gångvägar och stigar. Vid exploatering måste dessa värden värnas.

Vid planering av området behöver utredning och extra hänsyn tas till salamanderförekomst.

Utredningsområde 7

Miljönämnden anser att ytterligare utredningar kring buller, luft, dagvatten och grönområdet krävs. Miljönämnden bedömer att området idag förefaller utgöra en skyddande barriär för det nyetablerade Glasbergaområdet mot buller från E4/E20. Vid exploatering av området riskerar hela Glasbergaområdet få en förändrad bullersituation. En ökad exploatering leder även till ökade mängder dagvatten till Glasbergasjön vilket kan påverka sjön negativt.

Vid planering av bostäder nära E4/E20 måste även en luftkvalitetsutredning genomföras. Området har inte ingått i den översiktliga bedömningen av grönområden och behöver därför utredas mer.

Utredningsområde 13

Området föreslås utredas för verksamheter. Området är beläget väldigt nära bostäder och transporter till och från området måste passera genom villaområdet. Miljönämnden anser inte att platsen är lämplig för verksamheter med den infrastruktur som finns idag.

Kretslopp

För att underlätta omställningen till hållbart VA bör det vid kommande planering av bostäder och verksamheter planeras för byggnader med separata ledningar för svartvatten respektive gråvatten inom området. För verksamheter bör även processvatten hanteras separat.

Fördjupat program för stationsområdet

Undersökningar/Utredningar saknas

Det saknas beskrivning av den påverkan på miljön och människors hälsa som planerade förändringar kan medföra. Miljönämnden efterlyser bland annat bedömningar av buller pga ändrad verksamhet samt tillkommande trafik, bedömning av påverkan på recipienten från ökade mängder dagvatten, störning från tillkommande belysning och eventuell skuggning om högre byggnader uppförs.

Miljönämnden bedömer att den impediment mark som är belägen mellan järnvägen och Grödingevägen (smal remsa) samt den impediment mark som är belägen mellan järnvägen och Norbergs väg (banvall) är olämpliga och troligen inte möjliga att bebygga eller vidta andra åtgärder på.

I programmet föreslås ett stort cykelgarage vid stationen. Vid planeringen av cykelgarage är det viktigt att tänka på utformningen. På andra ställen där cykelgarage istället för cykelställ byggts har cykelstölderna ökat och sådana problem kan påverka människors val av färdmedel.

Patrik Waldenstam

Miljönämndens ordförande

PROGRAM FÖR OMRÅDET KRING ÖSTERTÄLJE STATION

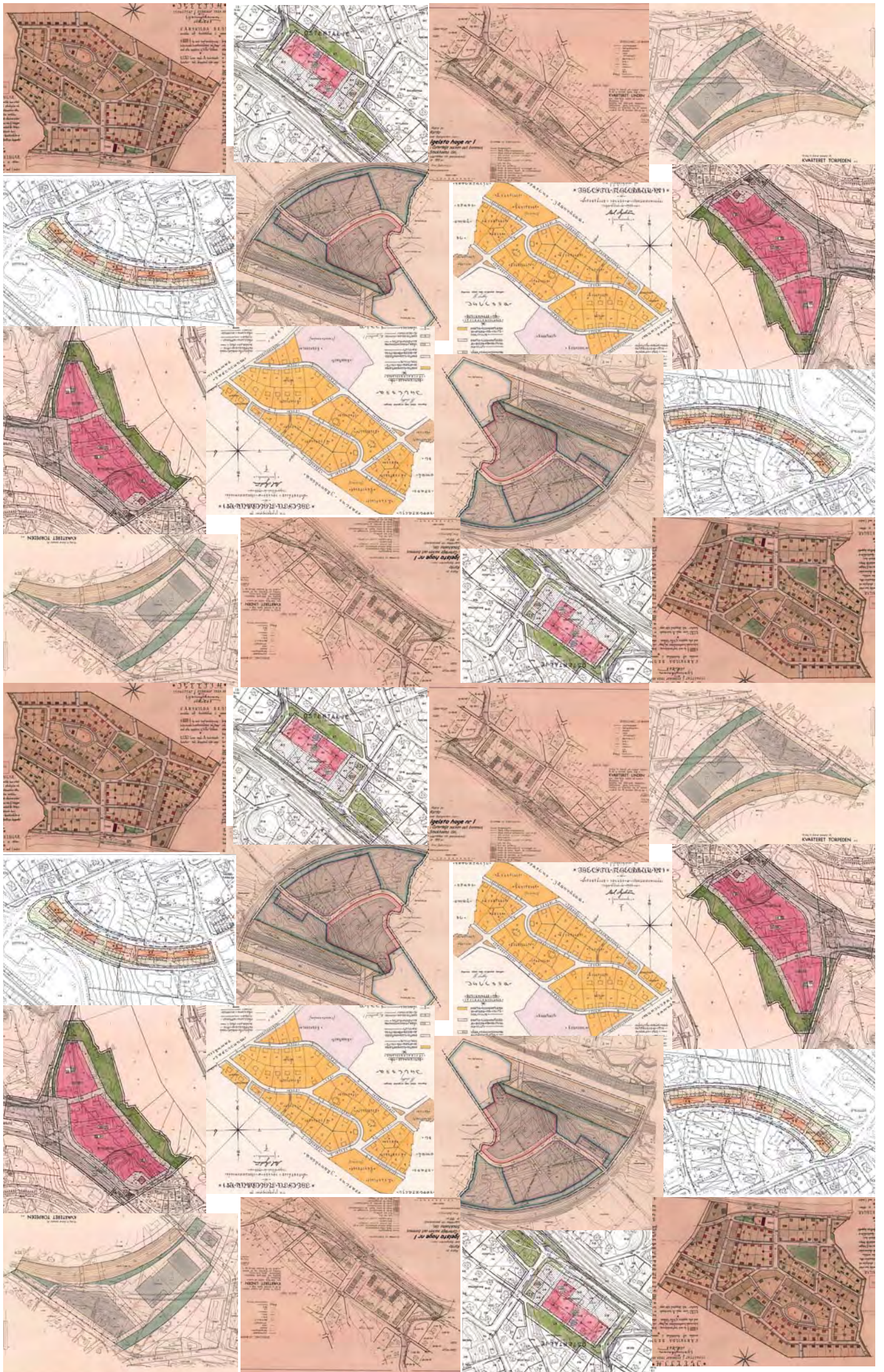
FRÅN UTKANT TILL CENTRUM

2014-01067-214

Upprättad 2016-11-01

SAMRÅDSHANDLING





INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Bakgrund	4
Programområdet	7
Markägoförhållanden	9
Gällande detaljplaner	9
Historik	11
Arkeologi	11
Kulturmiljö	11
Stadsbild och Bebyggelse	13
Naturmiljö och Parker	15
Trafik	17
Mark och Vatten	18
Störningar och Risker	21
Rekreation och Friluftsliv	25
Offentlig och kommersiell service	25
Strategiskt program	27
Bebyggelseutveckling	29
Idrott, rekreation m fl	31
Naturmiljö	32
Kommunikationer	35
Fördjupat program för stations- området/förutsättningar	37
Utveckling av stationsområdet	43

RUFS 2010 – Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen

Översvämningsanalys för Södertälje kommun – WSP 2010

MKB för Igelsta strand – Swepro 2010

Järnvägen i samhällsplaneringen – Banverket 2009

Övergripande riskbedömning vid fysisk planering Igelsta strand–Södertälje kommun – WSP 2008

PM Detaljplan för Igelsta strand, WSP

Detaljerad riskbedömning för detaljplan, Igelsta gård Södertälje kommun – WSP 2008

Södertälje med omgivande land-delrapport av kulturmiljöprogram för Södertälje kommun 2011

Bullerkartläggning Södertälje kommun – Acoustic Control 2007

Riskhantering i detaljplaneprocessen länsstyrelserna i Stockholms, Skånes och Västra götaland län 2006

Länsstyrelsens WebbGis

EBH-listan: konstaterad och misstänkt förorenad mark – Länsstyrelsen i Stockholms län

PLANERINGSUNDERLAG

Mål och Budget 2015–2017 – Södertälje kommun

Rapport: Remiss Trafikutredning avseende pendel- och regionalståg Etapp 1: trafikupplägg år 2017/2018 – Trafikförvaltningen Landstinget 2015

Intervju Strategisk utveckling SLL, TF 2015

Framtid Södertälje–Översiktsplan 2013–2030 – Södertälje kommun 2013

Cykelplan 2013 – Södertälje kommun 2013

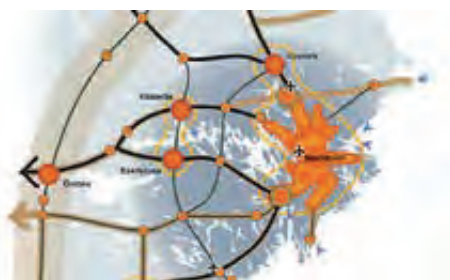
Grönplan för Södertälje tätort – Södertälje kommun 2011



Strategier ur Rufs



Stockholmsregionen i omvärlden



Målbild för östra mellansverige



Den centrala och de regionala stadskärnorna

BAKGRUND

RUFS 2010 – REGIONAL UTVECKLINGSPLAN FÖR STOCKHOLMSREGIONEN

Man räknar med att Stockholmsregionen fram till 2030 ska klara en befolkningsökning motsvarande hela Göteborgs befolkning. Förbättrade kommunikationer har också bidragit till att den funktionella regionen har vidgats.

Rufs har formell status som både regionplan enligt plan- och bygglagen (PBL) och regionalt utvecklingsprogram (förordningen om regionalt tillväxtarbete). Rufs anger en långtgående samordning av, och ger ledning i, det regionala utvecklingsarbetet. Rufs utgör grunden för olika planer och insatser i regionen. En vision för Stockholmsregionen har framställts som delas upp i fyra målområden och sex strategier för att nå målen (se bild till vänster).

Utmaningar för Stockholmsregionen

En utmaning för regionen är att minska klimatpåverkan och ändå främja tillväxt samt att åtgärda kapacitetsbrister när behoven fortsätter att växa. Regionens transporter, bostäder och utbildning har inte utvecklats i takt med befolkningsökningen. Resurseffektiva lösningar behövs för bostäder och transporter. Flera områden i regionen kan bli mer attraktiva genom nya bostäder. Beroendet av fossila bränslen behöver minska. Byggandet i alla kommuner behöver anpassas till den långsiktiga efterfrågan i regionen. En attraktiv och kapacitetsstark kollektivtrafik behövs, tillgänglig för alla. Regionen behöver anpassas till klimatförändringarna med minskade utsläpp och begränsa transporters påverkan med mer energi- och resurseffektiva transporter.

SÖDERTÄLJE – REGIONAL STADSKÄRNA I STOCKHOLMSREGIONEN

En av strategierna (se bild till vänster) för att uppnå målen i Rufs är utveckling av regionala stadskärnor för en flerkärnig och tät stadsstruktur. Södertälje är en av åtta identifierade regionala stadskärnor. Strategin innebär att:

- Utveckla regionala stadskärnor i Stockholmsregionen.
- Utveckla transportsystem som stödjer Stockholmsregionens flerkärnighet.
- Göra bebyggelsestrukturen tätare och mer variationsrik.

- Skapa en attraktiv stadsmiljö med torg, parker och grönområden.

- Utveckla strändernas värden och tillgänglighet.

FRAMTID SÖDERTÄLJE-ÖVERSIKTSPLAN 2013-2030

Mål för samhällsbyggandet i Södertälje kommun:

- Hållbar utveckling (kollektivtrafiknära, helhets-syn, bra markanvändning)
- Social sammanhållning (fysiskt motverka låg tillgänglighet och ensidigt bostadsutbud)
- Förstärka stadskvaliteter i staden (stadsdels-centrum, attraktiva parker och ökad tillgänglighet till Södertälje kanal)
- Varierade och flexibla miljöer
- Attraktivt och varierat bostadsutbud
- Ett starkt näringsliv och utbildning
- Förbättrad tillgänglighet och hållbart resande och transporter (minskad biltrafikandel till förmån för gång-, cykel- och kollektivtrafik)

Prioriteringar

Bland översiktsplanens prioriteringar finns "Utveckling av stadens etablerade områden" där Östertälje är ett område som pekats ut som särskilt prioriterat med tanke på dess potential med närhet till spårbunden kollektivtrafik.

Utveckling av staden

Staden ska växa genom förtätning i, och mellan, befintliga områden och ha som mål att knyta ihop de olika stadsdelarna med varandra och med stadskärnan. Tyngdpunkter i staden ska utvecklas tillsammans med stråk mellan tyngdpunkterna. Genom att koncentrera bostäder och verksamheter kring tyngdpunkter kan dessa utvecklas till levande stadsmiljöer med en attraktiv miljö och varierat serviceutbud. Strategin att länka ihop stadsdelar som idag är fysiskt separerade, och skapa en blandning av olika funktioner i stadsdelarna ska ses som en strävan att öka den sociala sammanhållningen.

Utmaningar enligt ÖP:

Utmaning 1

Södertäljes konkurrenskraft i regionen måste stärkas.

Utmaning 2

Södertälje vill växa i takt med regionen och det betyder att det behöver byggas fler bostäder, skolor, arbetsplatser m.m., samtidigt som miljö-påverkan ska minska.

Utmaning 4

Socioekonomiska skillnader och boendesegregationen inom kommunen och regionen måste minska.

Utmaning 5

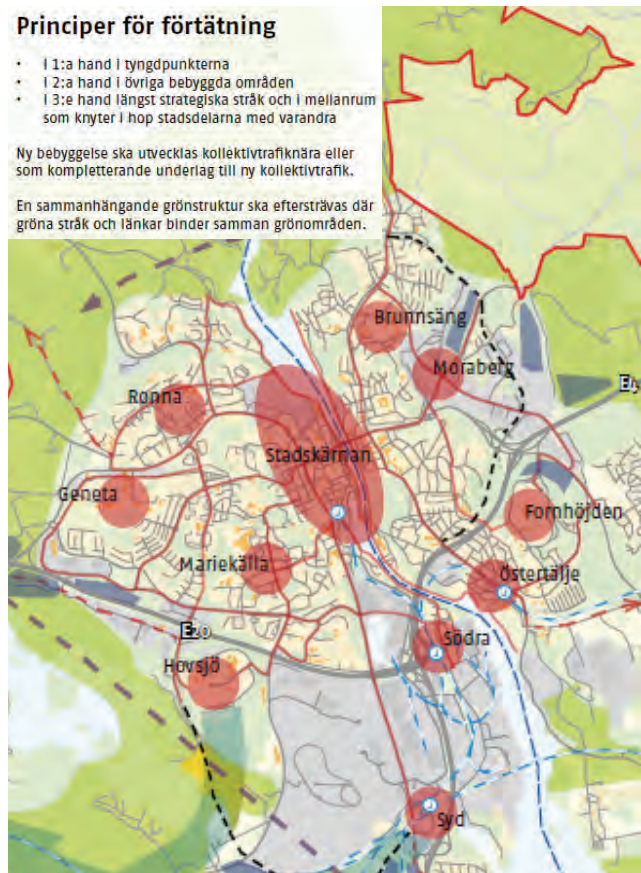
Resande och transporter måste bli mer hållbara samtidigt som behovet ökar.

Principer för förtätning

- I 1:a hand i tyngdpunkterna
- I 2:a hand i övriga bebyggda områden
- I 3:e hand längst strategiska stråk och i mellanrum som knyter ihop stadsdelarna med varandra

Ny bebyggelse ska utvecklas kollektivtrafiknära eller som kompletterande underlag till ny kollektivtrafik.

En sammanhängande gröstruktur ska eftersträvas där gröna stråk och länkar binder samman grönområden.



ÖP: Strategikarta för staden

● Tyngdpunkt

ÖP: Utveckling av staden

- Östertälje är en given knutpunkt i framtiden. Kollektivtrafikläget motiverar en hög exploatering och en mer självklar koppling till vattnet.



Östertälje station/
område för fördjupat program



Bostadsbebyggelse planerad/uppford



Verksamhetsbebyggelse planerad/uppford

PROGRAMOMRÅDET

Programområdet omfattar Östertälje, Viksängen, villabebyggelsen i Rosenlund, Fornhöjden, Glasberga samt verksamhetsområdena Igelstaverket och Gärtuna. Södertälje kanal avgränsar området i sydväst och E4/E20 med Saltsjöbron över kanalen ligger i väster. Norr om området ligger Morabergs industri- och verksamhetsområde och söder om Igelstaverket och Gärtuna ligger Hall. Området öster om Glasberga och Gärtuna är i stort sett obebyggt fram till gränsen mot Salems kommun.

Glasbergaområdet är under utbyggnad och Igelsta Strand är planerat för bostäder och verksamheter. Igelstaverket driver kraftvärmeverk och på Gärtuna har AstraZeneca läkemedelstillverkning. Utanför dessa verksamhetsområden och ett mindre verksamhetsområde i söder mot E4/E20, är programområdet ett utpräglat bostadsområde med endast ett mindre antal arbetsplatser och begränsad handel och service. Ca 7600 personer bor i området idag. Redan planerad bebyggelse ger ett befolkningstillskott på ca 1500 personer.

Det finns fyra pendeltågsstationer i Södertälje centralort, Östertälje station är den station som ligger närmast Stockholmsregionens centrala kärna med endast 36 minuters direktresa till/från Stockholms central.

För stationsområdet vid Östertälje station görs även ett fördjupat program som underlag för kommande detaljplan.

Programområdet med omgivning



1. Södertälje stadskärna 2. Kusens backe 3. Södertälje kanal 4. Trafikplats Moraberg 5. Moraberg 6. E4/E20 7. väg 225 8. Södertälje Hamn 9. Hall 10. Glasberga sjön 11. Område gränsande mot Salems kommun 12. Södertälje Syd J Pendeltågsstation O område för fördjupat program

Riktlinjer enligt ÖP:

Riktlinjer för utveckling av staden

De områden utanför stadskärnan som har goda förutsättningar att förstärka sina stads-kvaliteter ska utvecklas till tyngdpunkter i staden med en mångfald av urbana verksamheter som handel, kultur, restauranger och andra verksamheter.

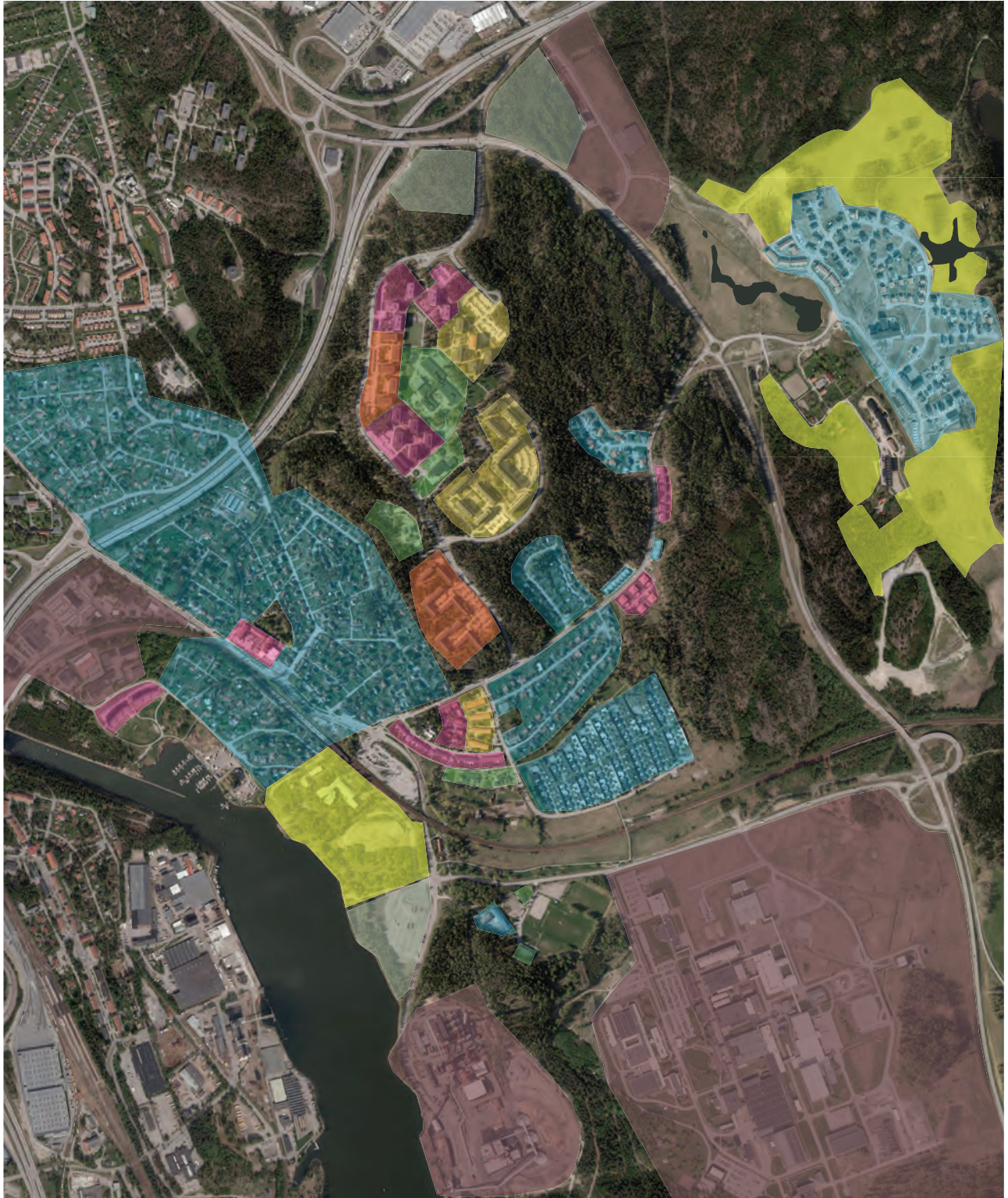
Förtätning i staden och utveckling av tyngdpunkterna ska alltid ske med en god helhet som utgångspunkt och ska prioritera:


- Ett ökat antal och utbud av offentliga mötesplatser och parker samt ökad närhet till vattnet.
- Ett förtydligande av gränserna mellan offentliga och privata rum och förbättring av de offentliga rummen för att de ska bli mer användarvänliga och trygga.
- Förbättring av den fysiska tillgängligheten till stadskärnan och till andra bostadsområden som idag upplevs som isolerade.
- Ett varierat bostadsutbud.
- Förstärkning av handel och kommersiell service.
- God tillgänglighet till skola, förskola och vård- och omsorgsboende.
- God tillgänglighet till kultur- och fritidsaktiviteter.
- Funktionsblandning.

Från tyngdpunkterna in till stadskärnan men även mellan tyngdpunkter, ska stråk utvecklas. Stråken ska vara tydliga och intressanta, attraktiva för gångtrafikanter och cyklister, väl försörjda med kollektivtrafik, se definition sidan 37 och där det är möjligt kantas av bebyggelse med både bostäder och verksamheter.

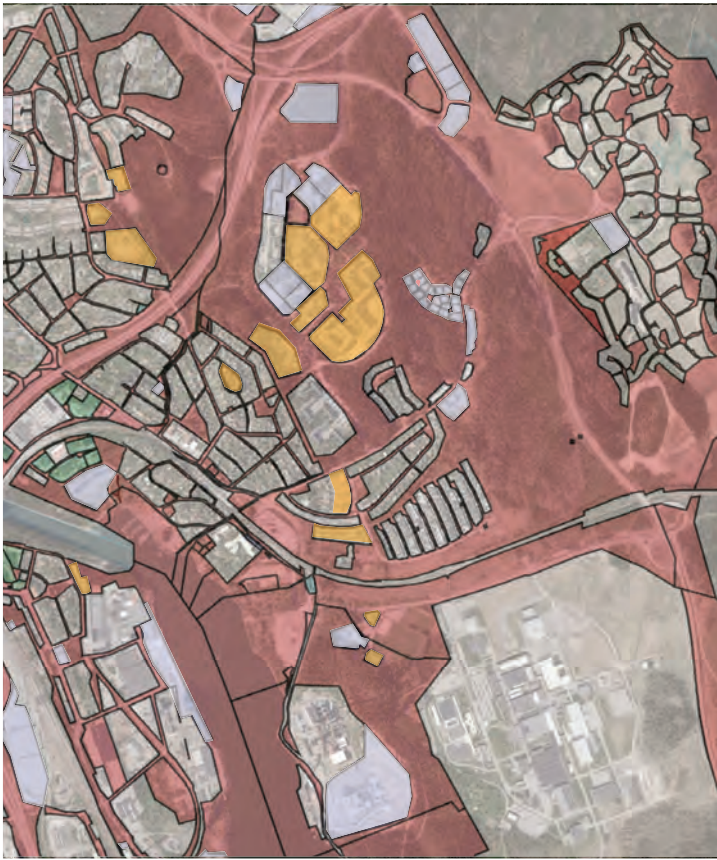
Stadsanalyser ska skapas för alla identifierade potentiella tyngdpunkter med syfte att utveckla befintliga strukturer och samband, med en stadsövergripande helhetssyn för ögonen. Ett nytt arkitekturprogram ska stödja den utvecklingen.

FASTIGHETSÄGARE



	Privat/enskild		Telge Bostäder
	Privat/BRF		Bostadsbebyggelse planerad/uppford
	Privat fastighetsbolag/ hyresvärd		Bebyggelse för industri/verksamhet
	Telge fastigheter		Bebyggelse för verksamhet planerad/uppford



MARKÄGOFÖRHÅLLANDEN



 Södertälje kommun	 Kommunalt bolag
 Mark med tomträtt	 Privat fastighetsägare

GÄLLANDE DETALJPLANER



 Detaljpanelagt område
 Detaljplanegräns

Riktlinjer enligt ÖP:

Riktlinjer för bostäder

Kommunen ska verka för att Södertäljes attraktivitet på den regionala bostadsmarknaden stärks.

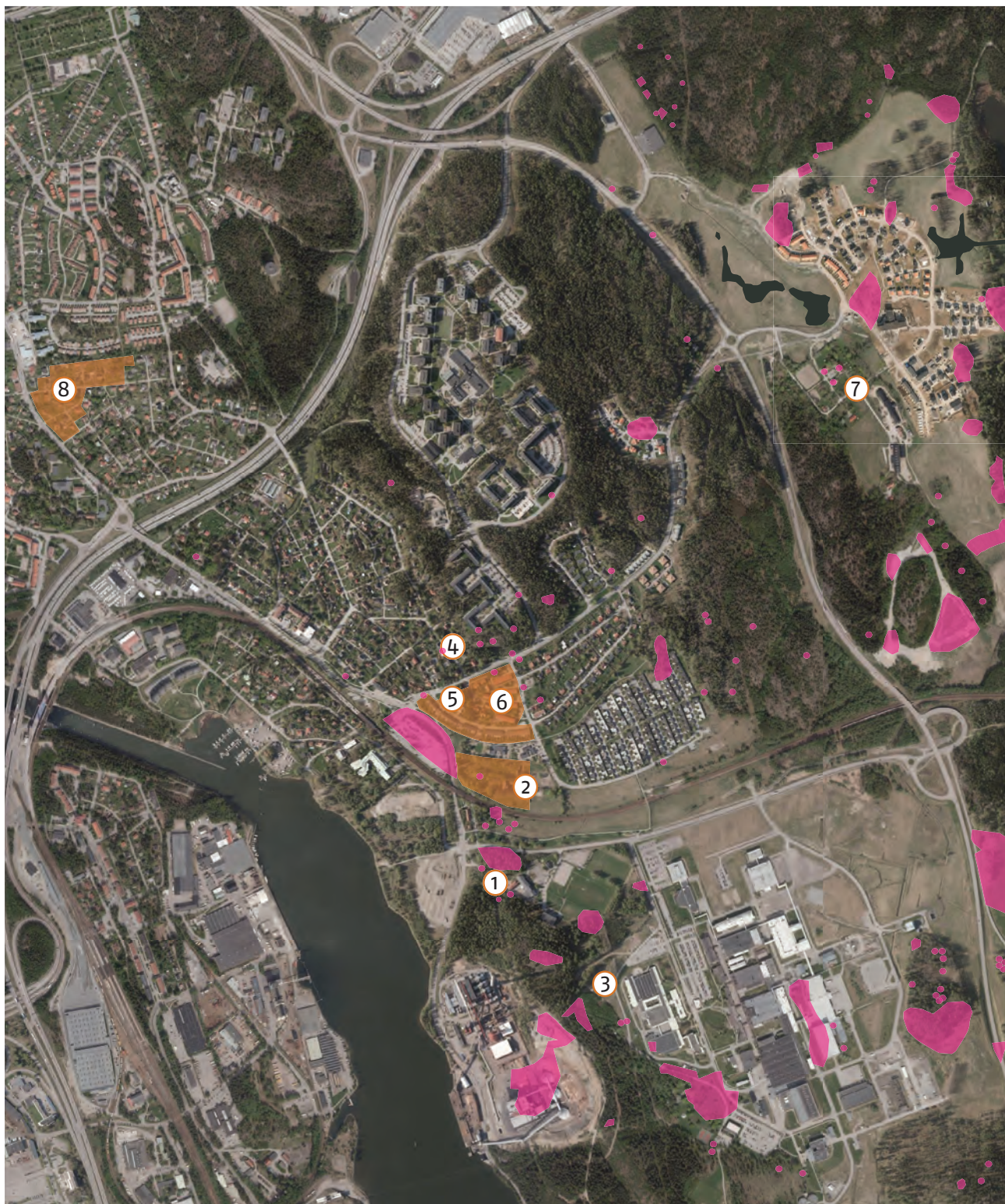
Nya bostäder ska tillkomma främst genom förtätning av Södertälje stad och tätorterna på landsbygden; Järna, Hölö, Mölnbo, Ekeby, Tuna och Sandviken. Utspridd bostadsbebyggelse ska undvikas.

Ny bebyggelse ska verka för en allsidig sammansättning av bostadstyper och upplåtelseformer för att motverka boendesegregation.

Kommunen ska eftersträva att arbeta med olika typer av bostadsprojekt och med en mångfald av aktörer på bygg- och bostadsmarknaden.

Riktlinjer för utveckling av staden

Kommunen ska vara drivande, i samverkan med övriga fastighetsägare, för en god social utveckling i alla stadsdelar, genom att utveckla sambandet mellan byggd form och social sammanhållning.



Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse:

-  Fornlämning
-  Kulturhistoriskt intressanta miljöer

- ① Östertäljeskolan
- ② Igelsta Gård
- ③ Karleby
- ④ Lektorns villa
- ⑤ Kv Kardinalen/Alla Helgons Kyrka
- ⑥ Amiralen/Apollo
- ⑦ Glasberga gård
- ⑧ Hagabergs tidiga 1900-tals bebyggelse

HISTORIK

Fornlämningar i området från stenålder till järnålderns slut vittnar om en lång kontinuitet. På 1600-talet dominerades områdets ägostruktur av säterierna Glasberga och Hall samt av Igelsta. 1719 brände ryska trupper ner en stor del av bebyggelsen i området samt i Södertälje stad. Under 1800-talet anlades västra stambanan. En ångsåg startades vid järnvägens södra sida och kring denna växte Östertälje villasamhälle upp, liksom bebyggelse samlades kring Igelsta station. I övrigt var stora delar av Östertälje landsbygd med stora gårdar som Igelsta, Glasberga, Brunnsäng, Rosenborg och Hall, samt flera byar. Badortsperioden från mitten av 1800-talet medförde att stora villor uppfördes bland annat Igelsta Gård. Igelsta municipalsamhälle liksom Rosenlund växte fram i början av 1900-talet. På 1960-talet började ett av stadens moderna storskaliga bostadsområden med välplanerade centrum, Fornhöjden, att ta form.

ARKEOLOGI

I området finns ett stort antal fornlämningar som visar att det har varit bebott sedan stenåldern. Många av fornlämningarna är från brons- och järnåldern med på den tiden vattennära boplatser. Närliggande gravar, både enskilda som till exempel bronsåldersrösen och större gravfält, samt hållristningar, skärvstenshögar och odlingsterrasser berättar om dåtidens människor.

KULTURMILJÖ

Området är mångfacetterat med flera kulturmiljöer av olika karaktär och från olika tider. Nedanstående byggnader/miljöer i området är av kulturhistoriskt intresse:

Alla Helgons kyrka från 1962 har en förbindelsegång i glas och plåt till församlingshemmet i väster samt en stramt utformad klockstapel i vitmålat trä.

Amiralen/Apollo, småskaligt flerbostadshusområde med gemensamma grönytor med träd och planteringar respektive radhuslängor med garage mellan längornas gavlar från 1959/60. Amiralen hade de första flerbostadshusen i Östertälje.

Östergården nationalromantiskt hus från 1913 som utgjort arrendatorsbostad.

Igelsta gård, tidigt 1900-tal, sommarresidens där byggnader och trädgård av dåtida känd trädgårdsarkitekt samspelar som en helhet.

Glasberga gård. Säteriet bildades år 1661 och egendomen har varit omfattande. Mangårdsbyggnad med flyglar samt ekonomibygnader med ett högt sam-

hällshistoriskt värde.

Östertälje skola. Typiska skolhusbyggnader i 20-talsklassicistisk arkitektur med ett högt arkitekturhistoriskt värde.

Karleby. Gammalt prästboställe med en traditionellt knuttimrad parstuga med höga ädellövträd i miljön. Karleby finns omnämnt i skriftliga handlingar från år 1281.

Lektorns villa är en låg byggnad präglad av modernismens funktionalistiska ideal.



Alla Helgons Kyrka



Igelsta gård



Amiralen



Apollofjärilen



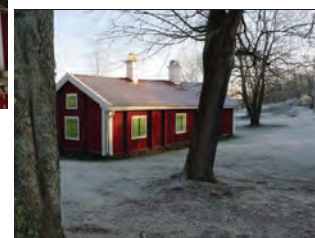
Östergården



Glasberga gård



Östertälje skola










Karleby



Lektorns villa



-  Villor/småhus
-  Radhus
-  Flerbostadshus
-  Område för industri/verksamhet

-  Småhusbebyggelse planerad/uppförd
-  Planerad bebyggelse flerbostadshus
-  Planerad bebyggelse för verksamhet

- ① Rosenlund
- ② Östertälje
- ③ Hästhagen
- ④ Viksängen
- ⑤ Fornhöjden
- ⑥ Glasberga
- ⑦ Igelstaverket
- ⑧ Gärtuna

STADSBILD OCH BEBYGGELSE

Det finns en stor variation i bebyggelsestrukturen i programområdet. I Rosenlund och Östertälje består bebyggelsen till största del av äldre villakvarter med lite mindre hus på relativt stora tomter. I villaområdet finns inget riktigt centrum och ingen större samlande park. I Östertälje finns även radhusområdet Hästhagen och några mindre grupper med radhus/flerbostadshus i närheten av stationen och Glasbergavägen. Viksängen och Fornhöjdsområdet består av flerbostadshus. Viksängen har två större flerbostadshus som ligger avskides mellan ett verksamhetsområde och kanalen. Fornhöjden ligger också relativt isolerat på en höjd med ganska storskaliga bostadskvarter och markparkeringar mot angöringsvägen som löper runt området. Ett litet stadsdelscentrum finns och ett ganska stort parkområde med ett par gräsytor, odlingslotter och i övrigt mark huvudsakligen av naturkaraktär. Glasberga som är under utbyggnad består främst av relativt stora villor på små tomter men även radhus och en del flerbostadshus. Området är en mix av karaktärer och stilar. Inget stadsdelscentrum eller gemensam park finns. Gärtuna och Igelstaverket har en mer storskalig industribebyggelse medan verksamhetsområdena i Viksängen och mot Moraberg är mer småskaliga. Nivåskillnader och/eller skogsvegetation skiljer Fornhöjden, Glasberga och Igelstaverket rumsligt från de andra områdena. Även E4/E20 mellan Rosenlund och Östertälje och järnvägen fungerar som barriärer.

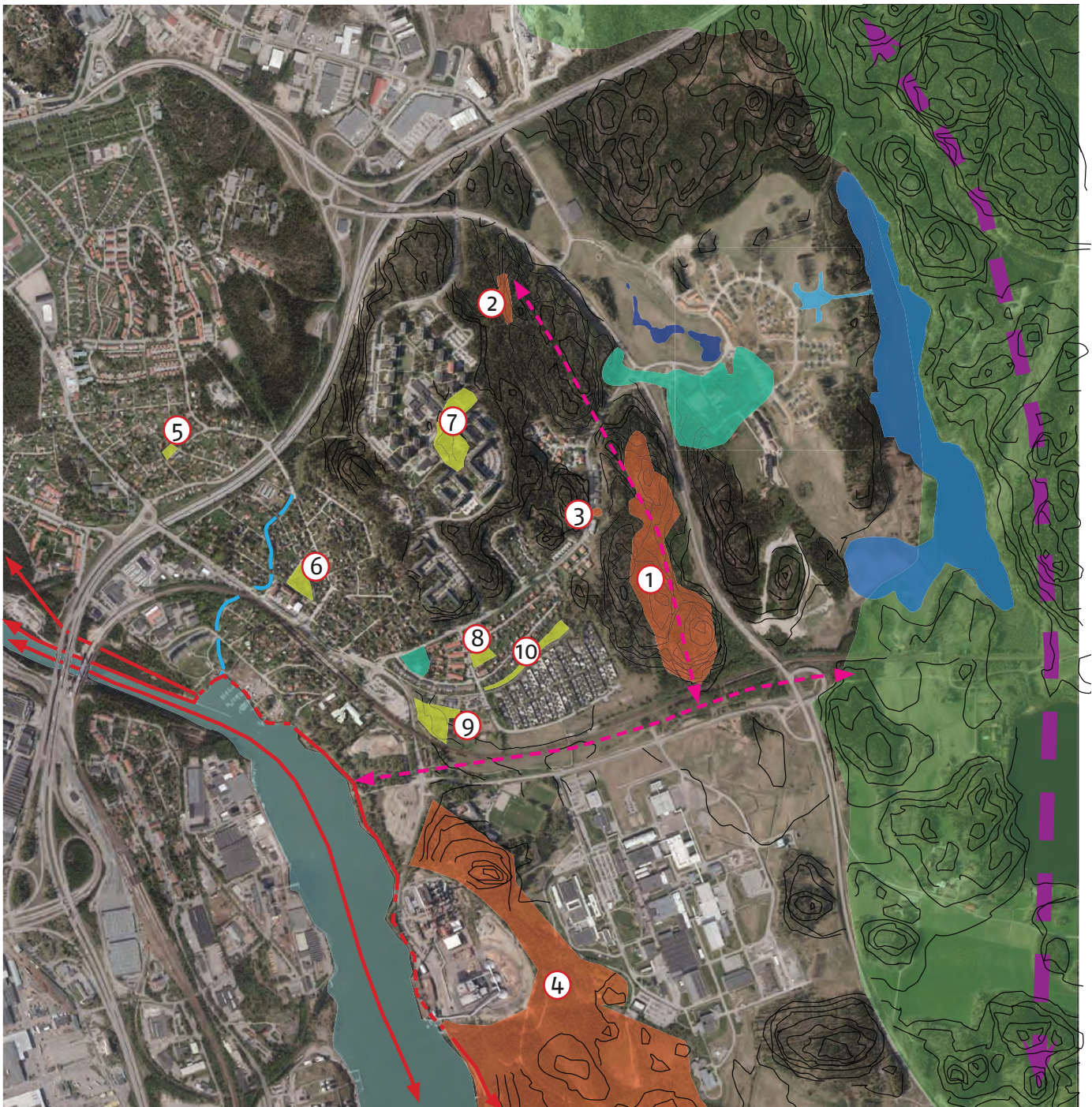
Riktlinjer enligt ÖP:

Riktlinjer för bostäder

Bostäder och boendemiljöer ska utformas med variation och hög arkitektonisk nivå. Ny bebyggelse ska utformas med hänsyn till den befintliga bebyggelsens karaktär och utformning och utformas så att naturliga mötesplatser samt trygga och väl fungerande offentliga rum skapas.

Kommunen ska verka för att stärka och utveckla kvaliteter i befintliga bostadsområden.





NATURMILJÖ OCH PARKER

Naturvärden

Naturmarken i området består till stor del av barrdominerad skog på kuperad mark. De högsta naturvärdena finns i hållmarker med äldre tallbestånd, grustallmarker, mindre sumpskogsområden/småvatten samt äldre träd i mer öppen park- eller trädgårdsmiljö.

Det går att urskilja två stråk med större sammanhängande och/eller sammanlänkade grönområden i nord-sydlig riktning, ett stråk längs med kanalen, med skogen vid Igelsta och Hall samt Kusens backe som kärnområden samt ett stråk längs med väg 255 med kärnområdet Fornhöjdens grönstruktur och med Klastorpshöjden på andra sidan E4/E20. De högsta naturvärdena i området är knutna till äldre tallhällskog med stort rekreativvärde, då de är ljusöppna, lättframkomliga, estetiskt tilltalande med utsiktspunkter. Stora delar är dock bullerstörda vilket minskar rekreativvärdet. De befintliga gamla tallarna är värdefulla ur naturvårdssynpunkt. Kusens backe är ett kärnområde utanför planområdet, men med stort värde för det ekologiska sambandet. En mycket viktig ekologisk korridor är det gröna stråket längs med vattnet. Vissa delar av detta samband är mycket svaga och skulle behöva förstärkas. Ekologiska samband bör i möjligaste mån bevaras, även där svaga länkar finns (till exempel vid ekologiska barriärer som större vägar), och om möjligt även förstärkas vid svaga länkar.

1. Kärnområde för naturvård och rekreation med gles bevuxna tallhällmarker med inslag av äldre träd samt stora synliga bronsåldersrösen och inslag av småvatten.
2. Sumpskog med höga naturvärden.
3. Salamanderförekomst.
4. Rekreationsskog med höga naturvärden. Skogen har ett stort inslag av bok och andra lövträd och utgör en viktig länk till Hallområdets skyddsvärda trädmiljöer.

Parkmiljöer

I programområdet finns ett antal mindre anlagda parker.

5. Majplan
6. Centralparken
7. Fornhöjdsparken
8. Egilsparken
9. Igelsta Gårdsparken
10. Hästhagens parkstråk

Mer om parkerna i kapitlet "Friluftsliv och rekreation".

Riktlinjer enligt ÖP:

Riktlinjer för utveckling av staden

Södertälje stad ska ha en sammanhängande grönstruktur där gröna stråk och länkar binder samman grönområden. Sammanhängande strandpromenader ska löpa längs Södertälje kanal och stränder.

Stadens natur ska gynna biologisk mångfald och hysa olika naturtyper.

Riktlinjer för natur och rekreation

Stadens natur ska gynna biologisk mångfald och olika naturtyper samt medverka till spridning av olika arter mellan områden.



Bronsåldersröse



Tallhällmark



Åsrygg med tall mot kanalen

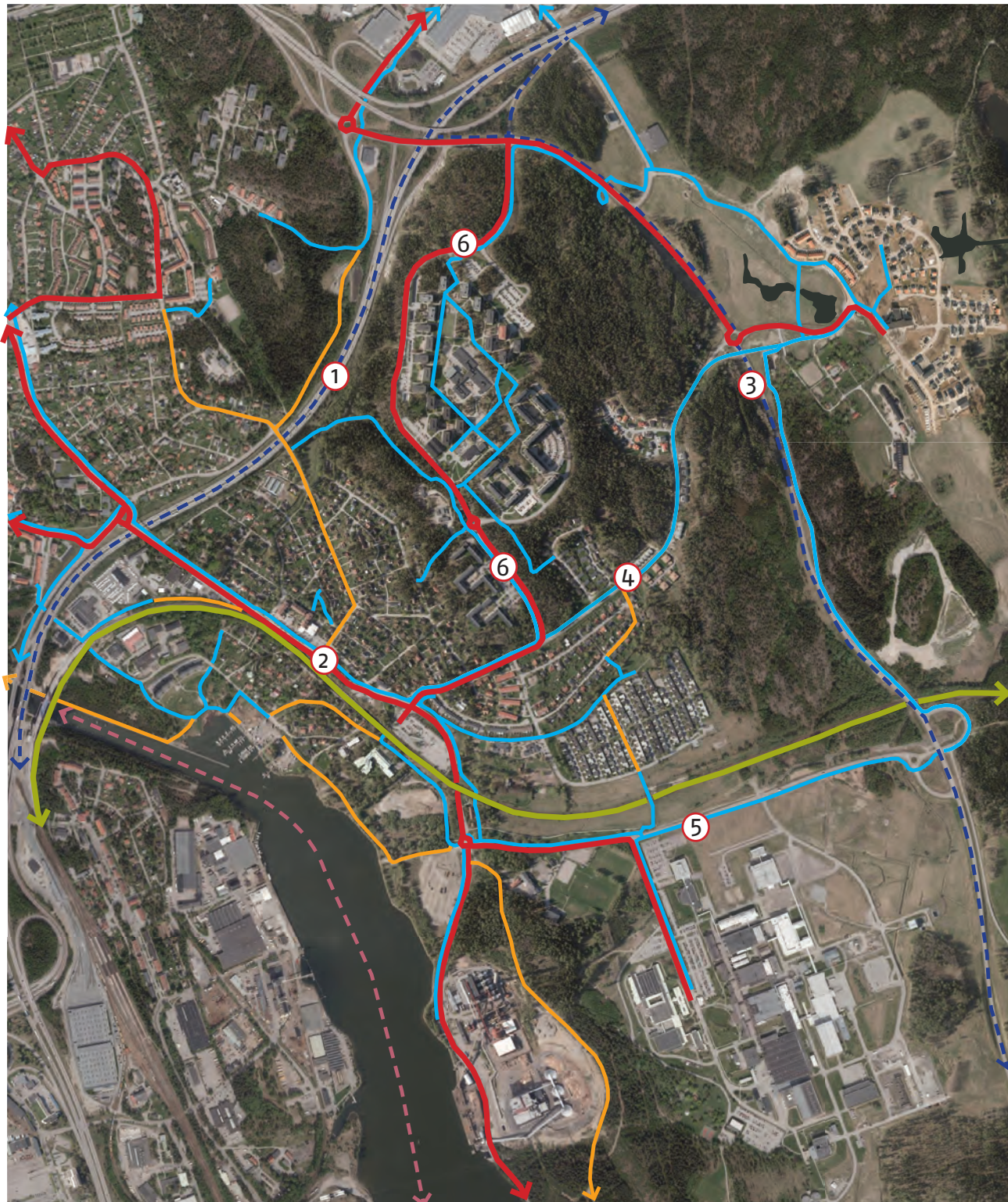








Strandmiljö mot kanalen



Svag länk vid båtklubben





-  Busstrafik
-  Pendeltåg
-  Gång- och cykelväg
-  Stråk ofta använd för gång och cykel
-  Väg 225 och E4/E20 med påfart
-  Farled

- ① E4/E20
- ② Grödingevägen/Nynäsvägen
- ③ Väg 225
- ④ Glasbergavägen
- ⑤ Gärtunavägen
- ⑥ Fornhöjdsvägen

TRAFIK

Gående och Cykel

Separata gång- och cykelvägar finns längst med de större vägarna som förbinder olika områden med varandra; Grödingevägen/Nynäsvägen, Glasbergavägen, Gärtunavägen, Väg 225 och vägen upp till Fornhöjden och mot Morabergsområdet. Även mindre fristående gång- och cykelvägar för genare förbindelse finns inom programområdet. Dessutom finns ett par stråk vilka är informella gång- och cykelvägar som används mycket. Från stadskärnan längs med kanalen går ett av dessa stråk vilket har en svag förbindelse vid båtklubben. Cykelparkering finns vid pendeltågsstationen och vid busshållplatsen i Glasberga.

Kollektivtrafik

Programområdet är kollektivtrafikförsörjt med pendeltåg och buss.

Pendeltågen går under dagtid varje kvart. Restiden till Stockholms C är 36 minuter utan byte.

Östertälje station är knutpunkt för ett antal busslinjer och bussar går mot Rosenlund, stadskärnan, Glasberga, Fornhöjden och vidare mot Moraberg och till Gärtuna som är en stor arbetsplats.

Biltrafik och Parkering

E4/E20 sträcker sig i norr och väster om programområdet. Området nås via påfart strax norr om Fornhöjden eller vidare från Väg 225 i närheten av Glasberga eller via cirkulationsplatsen vid Hagaberg. En större markparkering finns vid pendeltågsstationen.



RIKSINTRESSEN

E4 – Riksintresse för transporter med särskild internationell betydelse

E20 – Riksintresse för transporter med särskilt nationell betydelse

Järnvägen inklusive Östertälje station – Riksintresse för transporter

Farleden Södertälje kanal – Riksintresse för sjöfarten

Riktlinjer enligt ÖP:

Riktlinjer för utveckling av staden

Stadens gånggatenät bör utvecklas för att skapa bättre tillgänglighet mellan olika områden och till stadskärnan. Stadens cykelnät ska utvecklas enligt kommunens cykelplan. Kollektivtrafiken bör kompletteras och förändras så att den följer och stärker stadens utveckling med nya bostäder och verksamheter.

Riktlinjer för hållbart transportsystem

I kommunens planering ska prioriteringen av trafikslagen vara i ordningen gående, cyklister, spårbunden kollektivtrafik, annan kollektivtrafik och biltrafik.

Vid utveckling av nya bostads- och arbetsområden inom kommunen ska dessa ske på sådana platser där det finns goda förutsättningar för att gå, cykla och resa med kollektivtrafik till viktiga målpunkter.

Topografi



Höjdkurvor

MARK OCH VATTEN

Topografi

Programområdets topografi är typisk för Mälardalens sprickdalslandskap med omväxlande höjdryggar och dalgångar.

Geologi

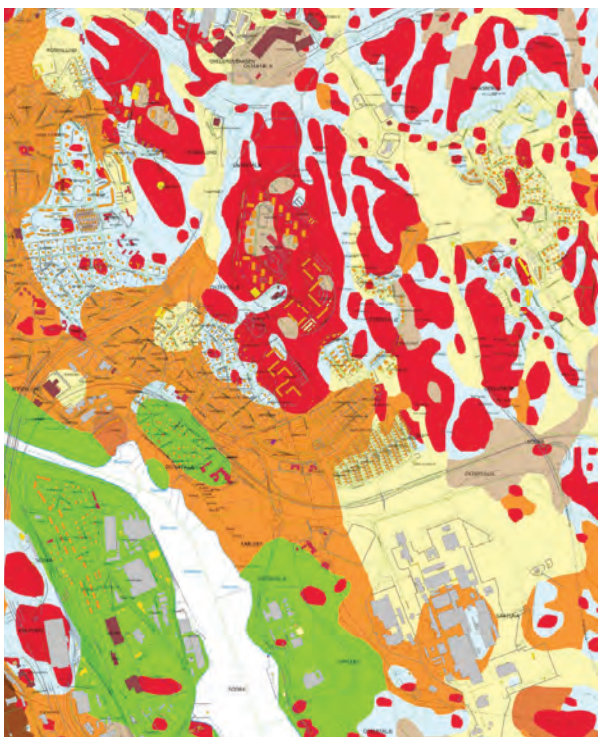
Marken består huvudsakligen av sand, isälvs sediment, lera-silt och morän. Det finns även en hel del berg främst vid högre belägen mark. Radonförekomst är relativt vanligt i området. Högrisk för radon finns framför allt i den norra och östra delen av området.

Förorenad mark

Områden med misstänkt förorenad mark finns framför allt längs med kanalen och på mark med industriverksamhet men även på en del andra platser. Nuvarande och tidigare verksamheter på platsen ligger till grund för klassningar 1-4 med 1 för värsta föroreningsart. Verksamheter som förekommit är bland annat Klass 2: träimpregnering, brandövning, varv, småbåtshamn med uppläggning, ytbehandling av metaller, kemtvätt och biltvätt. Klass 3: plåt- och smide, bilverkstäder, tillverkning av rengöringsmedel, grafisk industri, skrothandel.

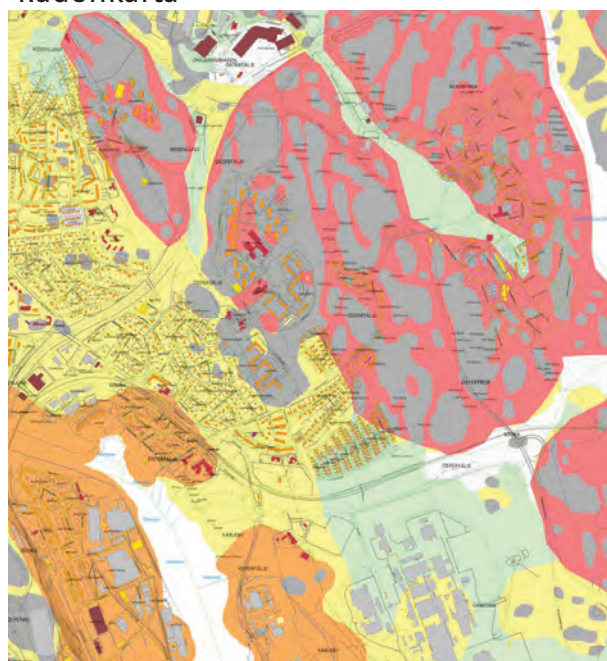
Igelstavikens bottensediment är mycket svårt förorenat, klass 1.

Jordatskarta

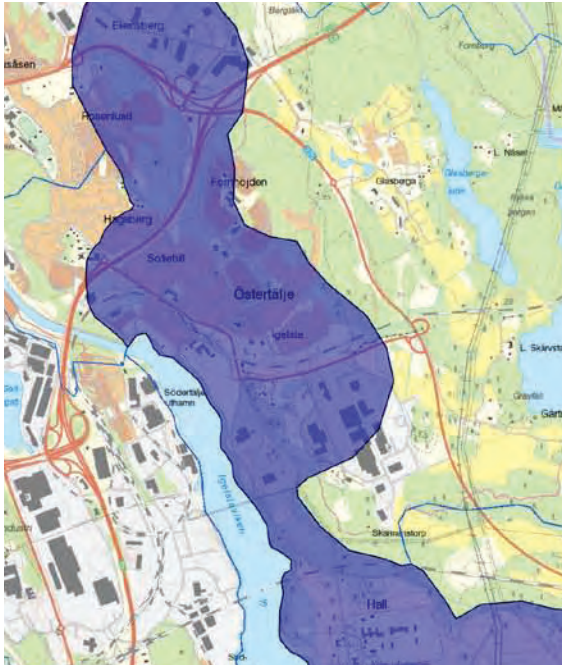


Berg	Morän	Sand
Fyllning	Lera-silt	Grus
Vatten	Organisk jordart	Isälvs sediment - sand, grus

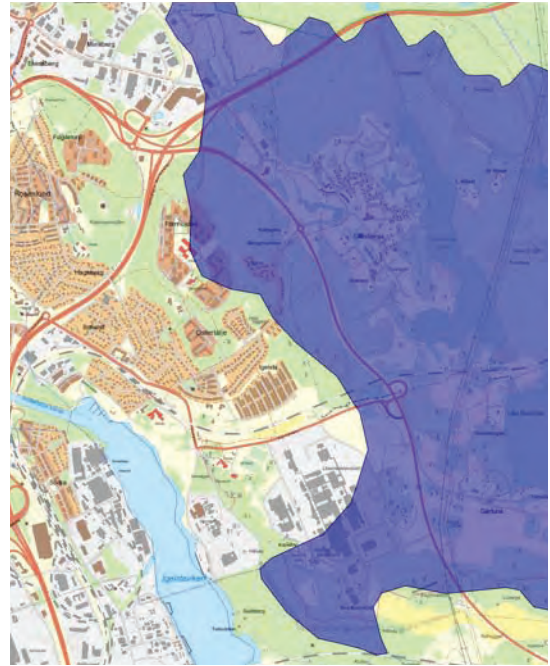
Radonkarta



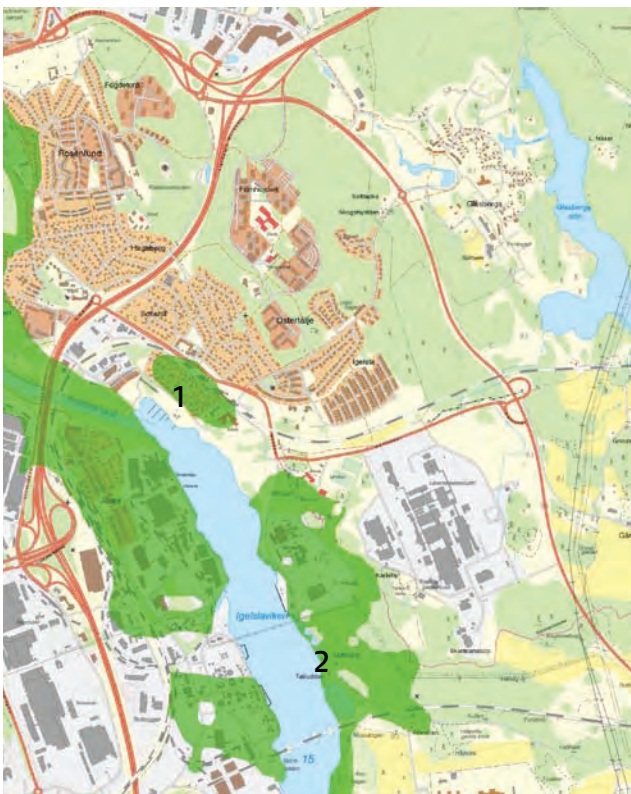
Ej bedömd risk	Eventuell högrisk
Lågrisk	Högrisk
Normalrisk	Hällmark



Igelstavikens delavrinningsområde



Uttrans delavrinningsområde



Grundvattenförekomster

1. Södertäljeåsen-Östertälje
2. Södertäljeåsen-Igelsta

Avrinningsområden

Programområdet berör två delavrinningsområden, Igelstavikens delavrinningsområde och Uttrans delavrinningsområde. Enligt preliminär bedömning 2015 har de måttlig ekologisk potential respektive måttlig ekologisk status.

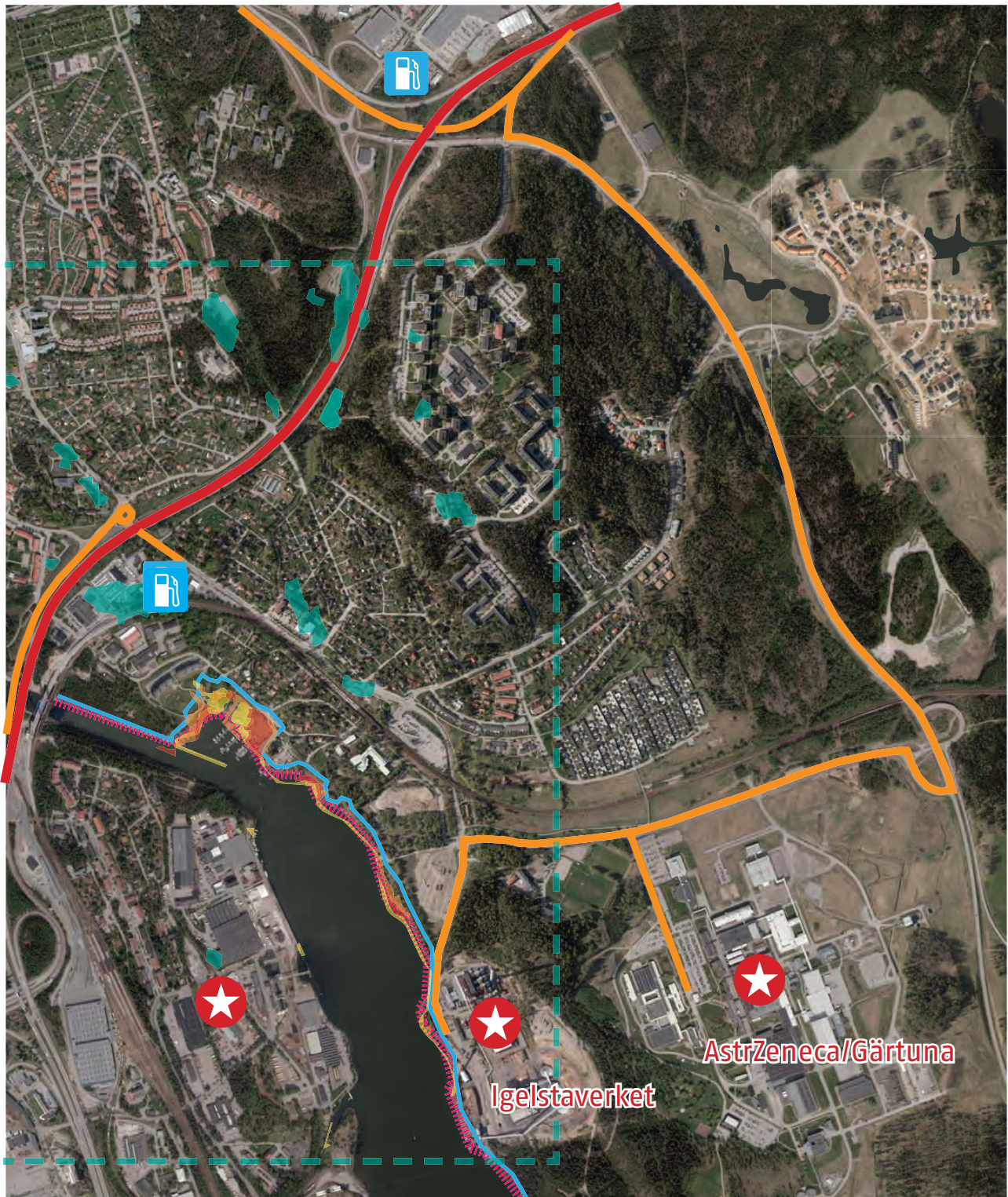
Grundvattenförekomster

Programområdet omfattar även två grundvattenförekomster Södertäljeåsen-Östertälje och Södertäljeåsen-Igelsta. Båda grundvattenförekomsterna har såväl god kemisk status som god kvantitativ status.

Riktlinjer enligt ÖP:

Riktlinjer för vatten

Vid planering ska hänsyn tas till hela det berörda avrinningsområdet för vattnet. Inom de avrinningsområden där det finns ekologiskt särskilt känsliga områden ska speciell hänsyn tas i samband med exploatering.



Drivmedelsstation



Tillståndspliktig miljöfarlig verksamhet klass B



Hundraårsvattennivå, dagens klimat



Hundraårsvattennivå, 2100 års klimat (IPPC)



Hundraårsvattennivå, 2100 års klimat (Deltakommitén)



Område med risk för översvämning vid extrem nederbörd



Primär rekommenderad väg för farligt gods



Sekundär rekommenderad väg för farligt gods



Risk för erosion



Gräns för översvämningsutredning



Lst:s rekommenderade lägsta grundläggningsnivå +2.7

AstrZeneca/Gärtuna

Igelstaverket

STÖRNINGAR OCH RISKER

Transportled för farligt gods

Inom programområdet finns både primär och sekundär rekommenderad transportväg för farligt gods. En begränsad mängd transporteras även på Västra stambanan. Enligt länsstyrelsens rekommendationer ska en riskhantering ske i detaljplaneprocessen inom 150 från transportled för farligt gods. Närmast transportleden bör 25 meter lämnas byggnadsfritt. Rekommenderat avstånd är:

- Tätt kontorsbebyggelse 40 meter
- Sammanhållen bostadsbebyggelse och personintensiva verksamheter 75 meter

Även på Södertälje kanal transporteras farligt gods. Flera förutsättningar, både avseende hur transporter sker och vad som transporteras, innebär dock att sannolikheten för olyckor bedöms vara mycket låg.

Genomförda riskutredningar i samband med planarbete i programområdet visar på att risker förknippade med olycka med farligt gods inblandat är låg för samtliga transportsträckor. Fördjupade riskutredningar kan behöva genomföras vid nya exploateringar.

Översvämning

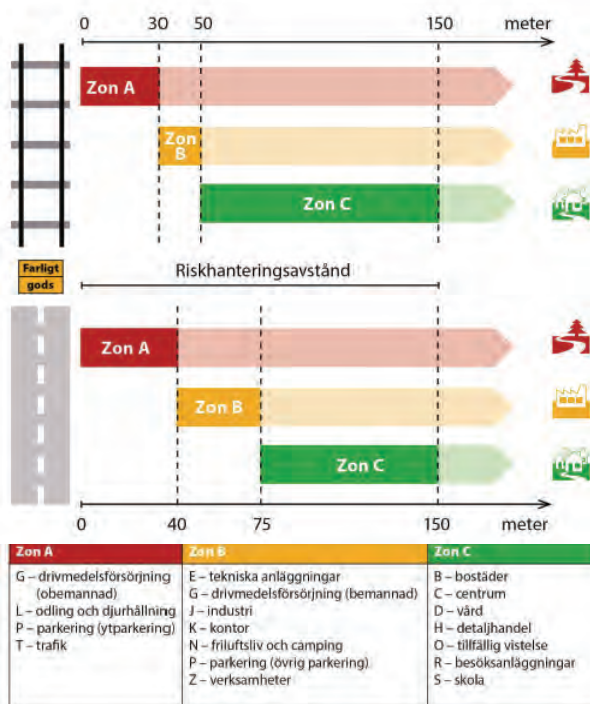
Medelvattenståndshöjningen av havet utanför Södertälje förväntas på grund av den globala uppvärmningen bli 0,50 meter vid seklets slut. Dessutom inträffar temporära högvatten (bland annat så kallade 100-års vattenstånd) Sammantaget ger detta en förväntad möjlig vattennivå på 2,5–3,0 m

Länsstyrelsen rekommenderar att ny bebyggelse inte bör lokaliseras på en lägre nivå (lägsta grundläggningsnivå) än +2.7 m i RH2000 vid havet i Södertälje. Det finns även områden som riskerar att översvämmas vid extrem nederbörd (se kartan till vänster).

Erosion

Statens geotekniska institut (SGI) har genomfört en översiktlig inventering av områden med risk för naturolyckor i dagens och i ett framtida klimat. Utmed Igelstaviken och vidare genom de centrala delarna av Södertälje och utmed södra delarna av Hallsfjärden har förutsättningarna för erosion bedömts som större.

Zonindelning för riskhanteringsavstånd



Länsstyrelsens rekommenderade skyddsavstånd mellan transportleder för farligt gods och olika typer av markanvändning.

Riskobjekt	Största riskområde (konsekvensområde)
Södertälje kanal	120 m
E4/E20	120 m
Västra Stambanan	120 m
Astra Zeneca	200 m
Igelstaverket	100 m
Bensinstationer	100 m

Rekommenderade riskavstånd baserat på en övergripande riskanalys av hantering av farligt gods på och kring Södertälje kanal / WSP 2007.

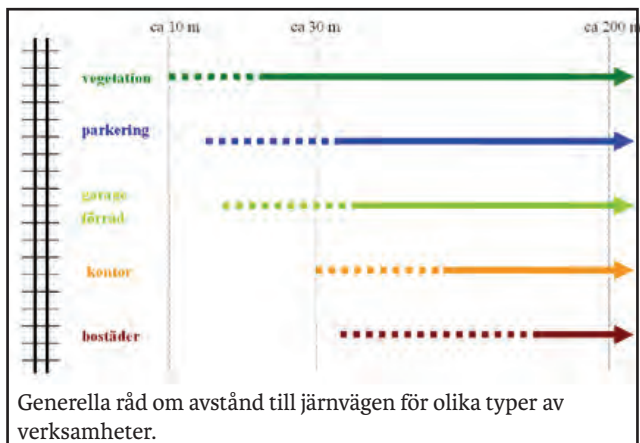
Riktlinjer enligt ÖP:

Riktlinjer för risker, hälsa och säkerhet

De förväntade effekterna av ett förändrat klimat under byggnaders och infrastrukturens livslängd ska beaktas.

Risken för översvämning ska beaktas vid planering av bebyggelse, vägar och avvattning.

För sådana områden där risken för naturolyckor är stor ska utredningar av geologiska, och hydrologiska förhållanden genomföras.



1. Kontaktledningsstolparna står mellan spår och väg
- minimiavstånd spårmitt-väggkant: 9 meter
2. Kontaktledningsstolparna står på andra sidan järnvägen
- minimiavstånd spårmitt-väggkant: 6 meter
3. Oelektrifierad järnväg
- minimiavstånd spårmitt-väggkant: 4 meter

Elsäkerhetsavstånd

Bensinstationer:

- 25 meter byggnadsfritt bör lämnas närmast bensinstationen.
- Tät kontorsbebyggelse närmare än 25 meter från bensinstationen bör undvikas.
- Sammanhållen bostadsbebyggelse och personintensiva verksamheter närmare än 50 meter från bensinstationen bör undvikas.

Spårtrafik

Risker

Generellt bör ny bebyggelse inte tillåtas inom ett område på 30 meter från järnvägen (spårmitt närmaste spår). Det ger ett skyddsavstånd vid urspårning samt utrymme för eventuella räddningsinsatser.

Buller

På ca 30–50 meters avstånd från järnvägen kan det vara mycket svårt att uppnå en god boendemiljö trots att skyddsåtgärder vidtas.

Elsäkerhet

Av flera skäl måste det vara ett visst avstånd mellan järnväg och väg-, cykel- och gångbana. Det krävs normalt samma avstånd från gång- och cykelbanor som från bilväg (se info till vänster).

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.

Miljöfarlig verksamhet

I programområdet finns två tillståndspliktiga miljöfarliga verksamheter klass B. Klass B kräver inte några generella skyddsavstånd utan enskilda bedömningar får göras. I samband med planarbetet för Igelsta Strand och Igelsta Gård har riskutredningar genomförts med nedanstående resultat.

Igelstaverket

Vid Igelstaverket uppkommer tidvis buller, lukt och damning i närområdet kring anläggningen. Störningarna är inte av karaktären farliga eller giftiga. Riskfaktor vid Igelstaverket är hantering av 25-procentig ammoniak. Denna hantering bedöms generellt i princip vara ofarlig för omgivningen utanför kraftvärmeanläggningen. Det bedöms endast uppstå farliga koncentrationer av ammoniak inom maximalt 100 meter från hanteringen, även vid relativt stora utsläpp vilka får anses som extremt ovanliga. Risk finns även för en gasexplosion av kolmonoxid vilket skulle påverka byggnader och personal endast inom Igelstaverkets område. Risk i samband med om brand

skulle uppstå bedöms som hälsofarlig i direkt anslutning till branden. Brandgaserna kan dock lukta kraftigt och upplevas som obehagliga på längre avstånd.

AstraZeneca/Gärtuna

Risk från verksamheten på Gärtuna rör huvudsakligen hantering av brandfarliga vätskor/ADR-klass 3. En eventuell olycka vid hanteringen bedöms endast kunna orsaka konsekvenser inom 40-50 meter. Boverkets riktvärde för skyddsavstånd till farmaceutisk beredning är 200 meter vilket syftar till att begränsa kontinuerliga störningar som buller och lukt.

Trafikbuller

Svensk författningssamling, förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader anger riktvärden för buller. Buller från spårtrafik och vägar bör inte överskrida:

- 30 dB(A) ekvivalen ljudnivå inomhus
- 45 dB(A) maximal ljudnivå inomhus nattetid
- 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå utomhus vid fasad
- 50 dB(A) ekvivalent ljudnivå samt 70 dB(A) maximal ljudnivå vid en uteplats i anslutning till byggnaden.
- 60 dB(A) ekvivalent ljudnivå utomhus vid fasad för bostad om max 35 kvm.

Om ekvivalentnivå vid fasad överskrids bör:

1. Minst hälften av bostadsrummen vara vända mot sida med max 55 dB(A) utomhus vid fasad.
2. Minst hälften av bostadsrummen vara vända mot sida med max 70 dB(A) maxnivå utomhus vid fasad mellan kl 22.00- 06.00.

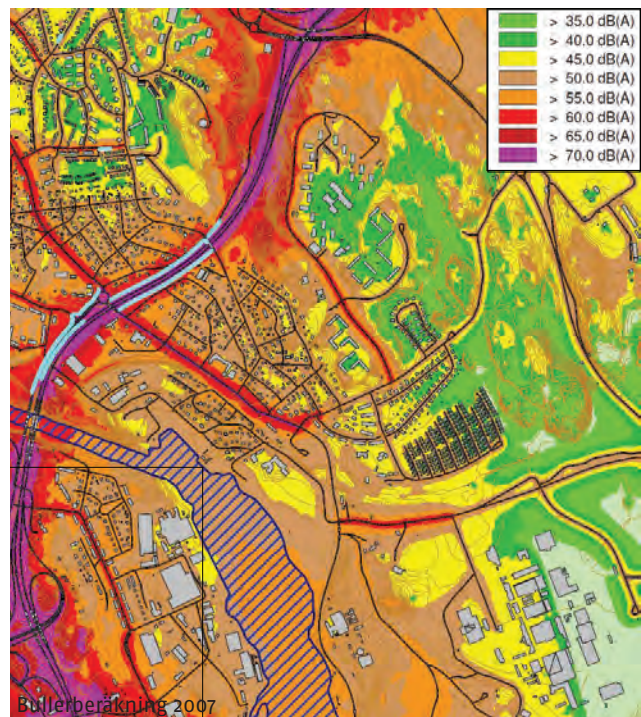
Maxnivå vid uteplats bör inte överskridas med mer än 10 dB(A) max ljudnivå fem gånger/timme kl 06.00-22.00.

Riktvärdena avser buller från trafik på väg och järnväg. Då inga angivna riktvärden för buller från fartyg på farled finns tilläpas dessa även för fartygstrafiken på Södertälje kanal.

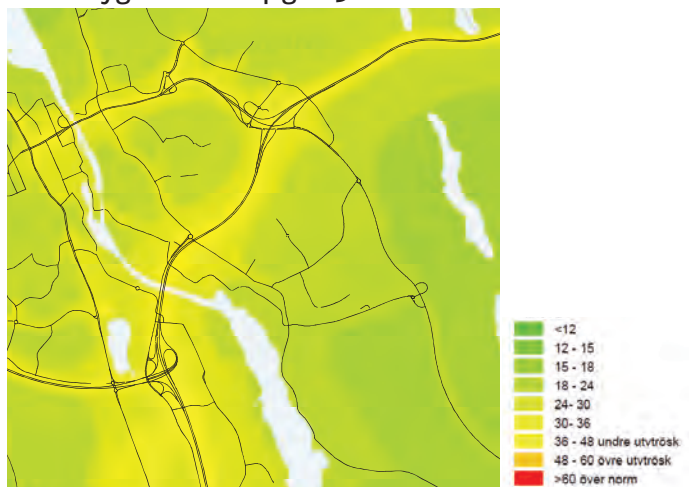
Luft

Miljö kvalitetsnormer innehåller värden som inte får överskridas. I Södertälje behöver främst miljö kvalitetsnormerna för kvävedioxid och partiklar (PM10) bevakas. I direkt anslutning till E4/E20 riskerar miljö kvalitetsnormen för PM10 att överskridas inom markerat område på kartan till höger. I övrigt klaras miljö kvalitetsnormerna för luft inom hela programområdet.

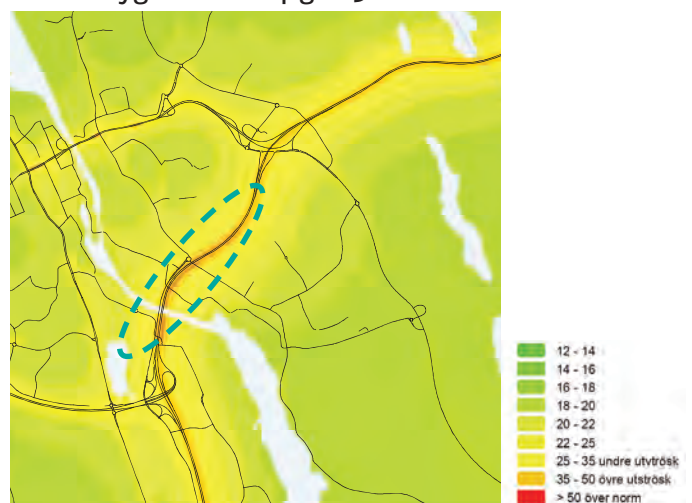
Vägrafikbuller



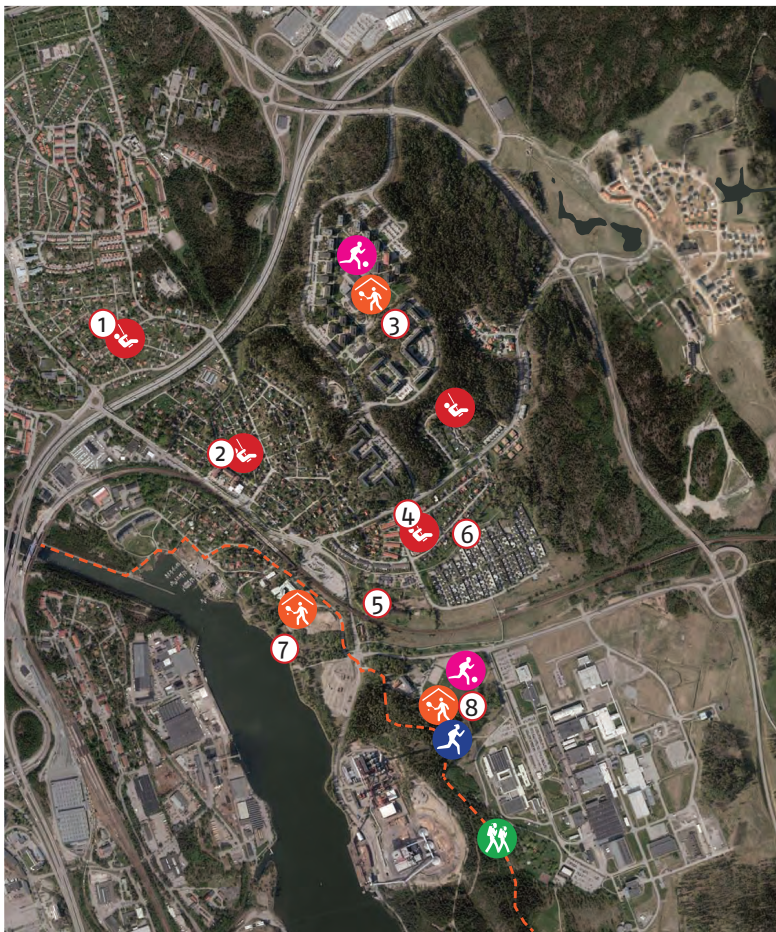
N02 dygnsmedel µg/m3



PM10 dygnsmedel µg/m3

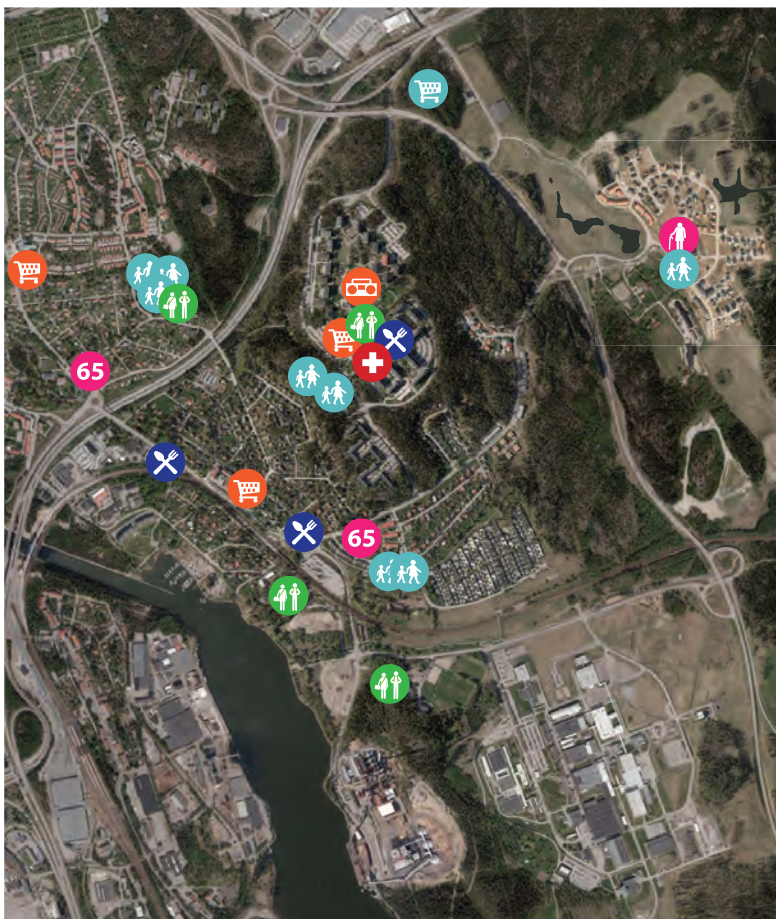


Program för området kring Östertälje station



- Lekplats
- Idrottshall
- Friluftsliv
- Motionsspår
- Bollplan
- Hundrastgård
- Sörmlandsleden

1. Majplan
2. Centralparken
3. Fornhöjdsparcken
4. Egilsparken
5. Igelsta Gårdsparken
6. Hästhagens parkstråk
7. Igelsta strandpark
8. Östertälje IP



- Förskola
- Grundskola
- Fritidsgård
- Livsmedelsbutik
- Planerad livsmedelsbutik
- 65 Mötesplats 65+
- Vård- och omsorgsboende
- Vårdcentral
- Restaurang

REKREATION OCH FRILUFTSLIV

Inom programområdet finns ett antal mindre parker, men ingen större, samlande park. Några mindre lekplatser finns dessutom utöver parkerna. I och med att området vid Igelsta strand bebyggs kommer en ny park att anläggas längs vattnet "Igelsta Strandpark". I Fornbackaskolan och Igelstavikens skola finns det idrottshall, och i Fornhöjden finns också fotbollsplan. Östertälje IP har en mindre och två fullstora fotbollsplaner. Här finns också en idrottshall, Östertäljehallen. Området ska utvecklas med konstgräs på två av planerna och en större yta mellan bollplanerna och idrottshallen planeras för spontanidrott. Ett el-ljusspår och ett utegym finns också i anslutning till idrottsplatsen.

Vandringsleden Sörmlandsleden passerar sydvästra delen av programområdet. I och med anläggandet av Igelsta strandpark kommer leden att kunna följa vattnet stället för att behöva göra en krok genom villaområdet, längst spåret och Nynäsvägen. Igelsta strandpark kommer även ge bättre tillgänglighet och kvalitet till gångstråket längs kanalen. En svag punkt i detta stråk är dock vid båtklubben där upp-lägningsplats för båtarna och bilparkering upptar marken i anslutning till vattnet.

De skogsklädda höjderna ger möjlighet till rekreation i naturmiljö och genomkorsas av gångvägar och stigar som förbinder olika områden med varandra.

OFFENTLIG OCH KOMMERSIELL SERVICE

Förskolor finns vid Igelsta gård, Rosenlund, Fornhöjden och Glasberga. En ny förskola planeras också vid Igelsta strand. Grundskolorna Majtorpsskolan, Igelstavikens skola och Fornbackaskolan ligger i programområdet. Vid Östertälje IP ligger Vittraskolan som är en friskola.

Ett vård- och omsorgsboende i Fornhöjden och två mötesplatser för äldre finns också liksom fritidsgård för ungdomar i Fornhöjden.

I övrigt är tillgången på service låg med tanke på hur omfattande området är. Vårdcentral, livsmedelsbutik och pizzeria finns i Fornhöjden och ytterligare en livsmedelsbutik vid Grödingevägen ett par kvarter från stationsområdet. En lite större livsmedelsbutik finns att tillgå på andra sidan Rosenlunds villaområde. Två hämtmatställen/restauranger och en bensinmack finns också vid Grödingevägen.

Vid Väg 225 norr om Fornhöjden och väster om Glasberga etableras ett ICA Maxi.

Riktlinjer enligt ÖP:

Riktlinjer för utveckling av staden

Området kring kanalen bör utvecklas med byggnation och offentliga gröna rum med respekt för kanalrummet.

Odling i staden ska vara med från de tidigaste skedena i planeringen.

Riktlinjer för natur och rekreation

En sammanhängande grönstruktur med rörelsestråk och naturområden för människors rekreation och samvaro ska eftersträvas och utvecklas. Vid förtätning och tätortsutbyggnad ska behovet av en ändamålsenlig grönstruktur eftersträvas.


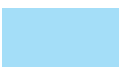
Värdefulla natur- och rekreationsområden ska värnas och vidareutvecklas.






Riktlinjer för bostäder

Behov av lokaler för förskola, skola, vård- och omsorgsboende och socialt boende vid nyproduktion av bostäder ska uppmärksammas tidigt i planprocessen. Även behovet av tillgång till idrott, motion, friluftsliv och rekreation ska uppmärksammas vid planering av nya bostäder.

Strategikarta



-  Grön kil
-  Kärnområde Grönstruktur
-  Utredningsområde för bostäder
-  Utredningsområde för kontor/centrumverksamhet
-  Utredningsområde för kontor/centrumverksamhet/bostäder
-  Utredningsområde för verksamhetsområde
-  Utredningsområde för förskola
-  Utveckling av idrott, rekreation m fl

-  Grönsamband som bevaras/utvecklas
-  Utveckling av gång- och cykelstråk
-  Utveckling av gångstråk
-  Planerad utveckling av busstrafik
-  Utveckling av busstrafik på längre sikt

STRATEGISKT PROGRAM

Det strategiska programmet syftar till ett helhetstänk för utveckling på lång sikt, för en optimal markanvändning och en mångsidig och god livsmiljö. Utgångspunkten och målet är bästa möjliga utveckling för både programområdet som för Södertälje stad som helhet.

FRÅN UTKANT TILL CENTRUM

Befolkningen i Stockholmsregionen ökar kraftigt, man räknar med att Stockholmsregionen fram till 2030 ska klara en befolkningsökning motsvarande hela Göteborgs befolkning. Den funktionella regionen ökar, nya bostäder och arbetsplatser etableras allt längre bort från regionens centrala delar framför allt i goda kommunikationslägen. En utmaning för regionen är att minska klimatpåverkan och ändå främja tillväxt. Utvecklingspotentialen kring kollektivtrafikknutpunkter, i synnerhet med spårbunden trafik, är därför extra hög. Områden som tidigare legat i utkanten blir centrala i ett större, växande sammanhang. Södertälje växer. Kommunfullmäktige har fattat ett beslut att 20 000 nya bostäder ska byggas fram till år 2036. Med en växande befolkning ökar också behov av, och underlag för, ökad handel och service.

STADENS UTVECKLING

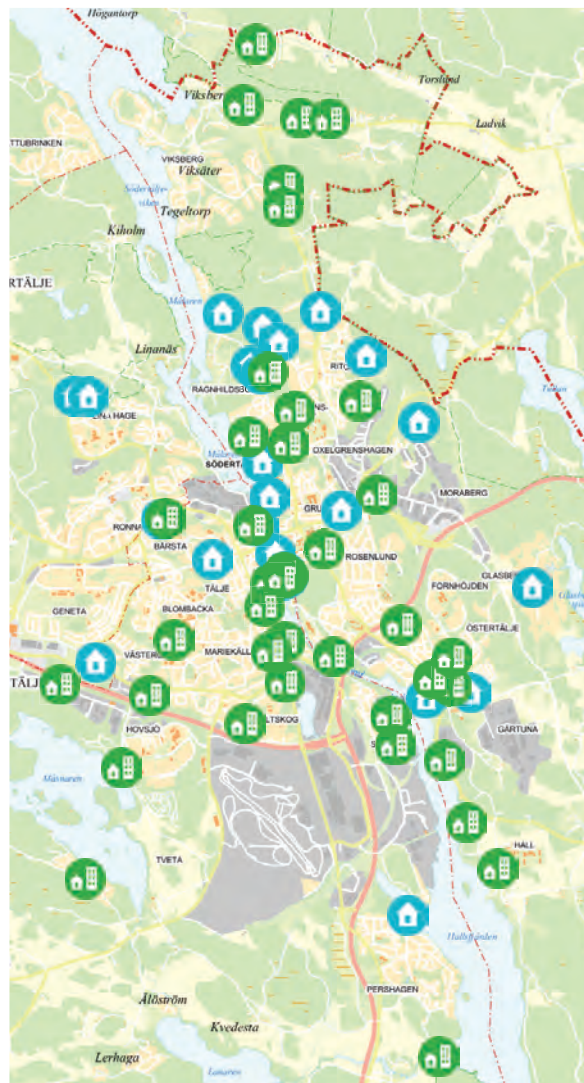
Stadskärnan och befinliga områden förtätas med bebyggelse och nya bebyggelseområden planeras och byggs på mark mellan befintliga stadsdelar i tätorten. I programområdet finns ett planerat område för förtätning vid Igelsta strand. Ett helt nytt bostadsområde, Glasberga, har etablerats och fortsätter att bebyggas. Ca 7600 personer bor i programområdet idag. Planerad bostadsbebyggelse finns redan för ca 1500 personer till. AstraZenecas anläggning i Gärtuna är under utbyggnad med upp till 1000 nya anställda. Olika former av barriärer som spårområdet, vägområden och kanalen är utmaningar för en sammanhängande och väl fungerande stad. Naturvärden, rekreationsområden, infrastruktur med mera kräver också sin plats.

ÖP: Utveckling av staden

Östertälje är en given knutpunkt i framtiden. Kollektivtrafikläget motiverar en hög exploatering och en mer självklar koppling till vattnet.

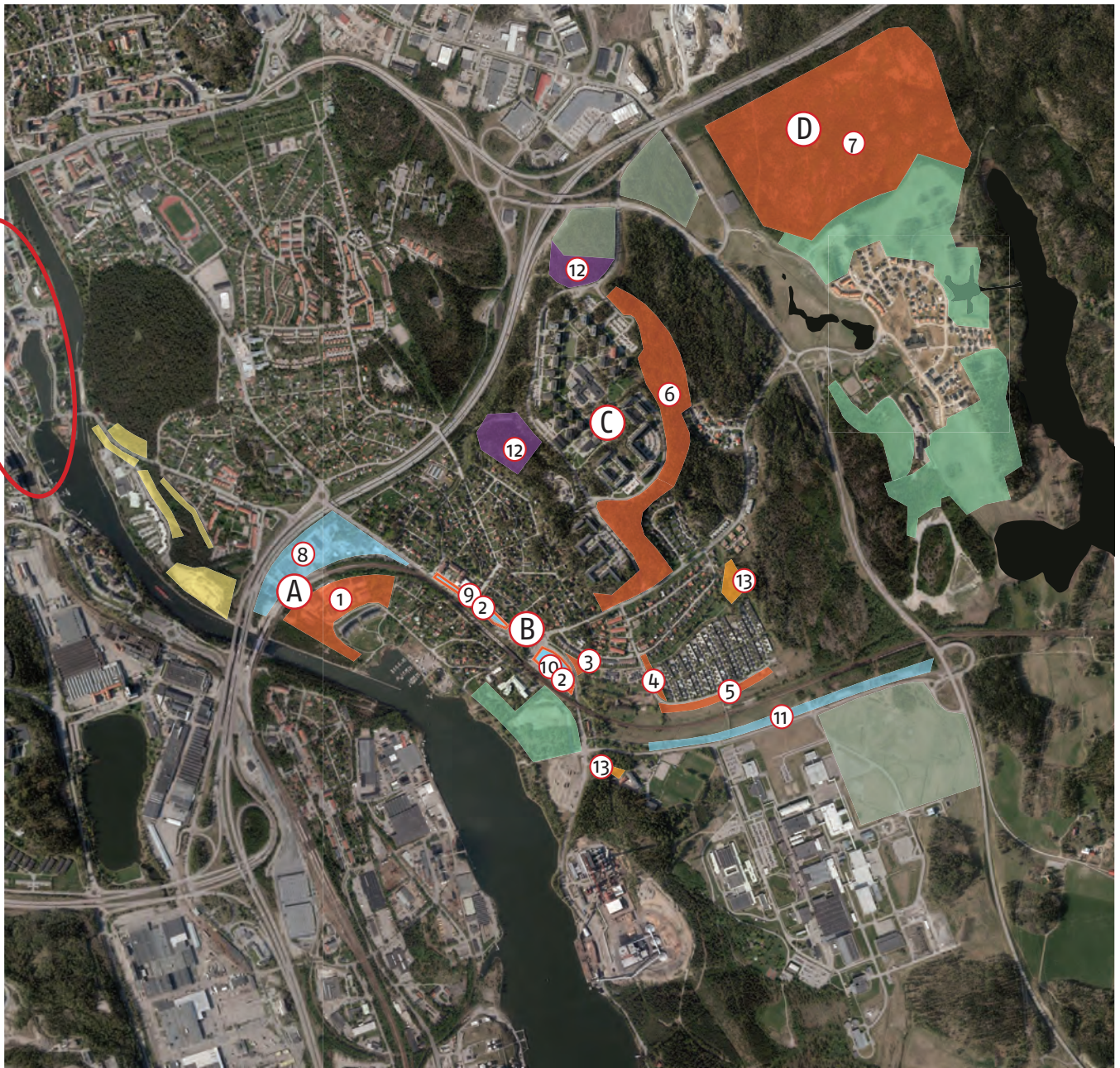
Förtätning i staden och utveckling av tyngdpunkterna ska alltid ske med en god helhet som utgångspunkt och ska bli prioriterade:

- Ett ökat antal och utbud av offentliga mötesplatser och parker samt ökad närhet till vattnet.
- Ett varierat bostadsutbud.
- Förbättring av den fysiska tillgängligheten till stadskärnan och till andra bostadsområden som idag upplevs som isolerade.
- Förstärkning av handel och kommersiell service.
- Funktionsblandning.



Pågående projekt:
Blå: Bostadsprojekt Grön: Detaljplanering


Bebyggelseutveckling




 Utredningsområde för bostäder


 Utredningsområde för kontor/centrumverksamhet


 Utredningsområde för kontor/centrumverksamhet/bostäder


 Utredningsområde för verksamhetsområde

 Utredningsområde för förskola

 Planerad/byggd verksamhetsbebyggelse

 Planerad/byggd bostadsbebyggelse

 Pågående planering av bostadsbebyggelse/Kanalstaden

 Södertälje stadskärna

STRATEGI FÖR BEBYGGELSEUTVECKLING

Ett stadsdelscentrum utvecklas vid Östertälje station. Fler boende och arbetande ger förbättrat underlag för kollektivtrafik, handel och service, både i stadsdelscentrum och för mindre lokala etableringar i bostadsområdena. Områden för idrott, rekreation med mera av hög kvalitet skapar mötesplatser, bra livsmiljö och höjer områdets attraktivitet. Även möjligheten till verksamhet/er av regional betydelse i kollektivtrafiknära läge är av stor betydelse.

A. Ett nytt bebyggelseområde i Viksängen knyter ihop Östertäljeområdet med Kanalstaden och vidare med stadskärnan. Östertäljeområdet integreras med staden.

B. De centrala delarna förtätas som ett led i utvecklingen av stadsdelscentrum. Ökad täthet och byggande av stadsdelscentrum stöder ömsesidigt varandra. Stora tomma ytor ersätts av bebyggelse och verksamheter som främjar mötesplatser och gör att avstånd upplevs som kortare. Befintlig infrastruktur utnyttjas.

C. Ny bebyggelse längs Glasbergavägen och Fornhöjdsvägen kopplar i hop Fornhöjden, kvarteret Safiren och bostadsområdet vid Kummelvägen med varandra och med Östertälje. Fornhöjden utvecklas även med ny bebyggelse i anslutning till befintligt område. Ny bebyggelse i anslutning till befintlig gata är möjligt för nästan hela området.

D. Glasberga byggs ut norr ut mot E4/E20 när området har förutsättningar i form av möjligheter till service och god tillgång till kollektivtrafik.

Bostäder

1. Ny bostadsbebyggelse med flerfamiljshus som kompletterar den solitära bostadsbebyggelsen i Viksängen och kopplar Östertälje villaområde med kanalstaden och vidare mot stadskärnan. Bostäderna ersätter befintliga småindustrier och verksamheter och kan skärmars av mot järnvägen med kontor/centrumverksamhet. Attraktivt vattennära, södervänt läge med promenadväg till stationen och strandpromenad till stadskärnan.

2. Bostäder i omedelbar närhet till stadsdelscentrum och kollektivtrafik där det går att lösa med avseende på framför allt buller och risker. Läget motiverar hög exploatering.

3. Stor tom gräsyta av impedimentkaraktär i omedelbar närhet till stationen prövas bostadsbebyggelse ev studentbostäder/smålägenheter. Skapar koppling mellan befintligt bostadsområde och stationen.

4. Stråk med oanvänd gräsyta på gångavstånd från stationen i anknötning till befintlig gata. Kompletteras med bebyggelse i anpassad skala som länkar ihop områden med befintlig bebyggelse med varandra.

5. Bostäder längs befintlig gata med bebyggelsestruktur anpassad efter bullerförhållandena på platsen.

6. Bostäder längs befintliga gator, Glasbergavägen och Fornhöjdsvägen, bort till bostadsområdet vid Kummelvägen. Nya bostäder i anslutning till befintlig gata, Fornbacken, och vidare längs östra sidan av Fornhöjden. Bebyggelse med hänsyn till utpekade naturvärden i området. Blandade bebyggelsestyper som anpassas till terrängen och kompletterar befintlig bebyggelse. Den befintliga strukturen i Fornhöjden innehåller stora ytor för parkering och mindre outnyttjade gröna ytor som ligger i direkt anslutning till den befintliga gatan. Även för denna mark skulle en mer effektiv markanvändning vara möjlig.



Viksängsområdet



Yta mellan befintlig bebyggelse och stationen



Yta öster om Vretensvägen



Möjlighet till effektivare markanvändning



Impedimentmark vid Grödingevägen

7. Glasbergaområdet utökas med en ny etapp när förutsättningar finns för god tillgång till kollektivtrafik och service. Etablering av arbetsplatser som integreras i bostadsområdet behövs.

Verksamheter

(se kartan föregående uppslag)

8. Området mellan järnvägen och E4/E20 ligger i ett mycket trafikutsatt läge samtidigt som det är väldigt exponerat mot både väg och järnväg och ger en bild av staden Södertälje när man passerar. Det centrala läget utvecklas för kontor och centrumverksamhet. Läget är fördelaktigt med gångavstånd till stationen och en central placering för verksamheter som kan serva såväl Östertälje som Kanalstaden och Rosenlund. Arkitekturen väljs med tanke på hur staden annonseras från platsen.

9. Grödingevägen kantas av en hel del impedimentartad mark med otydliga gränser mot gatuområdet. Förtätning längs Grödingevägen för en bättre markanvändning och en mer urban karaktär som stöder utvecklingen av ett stadsdelscentrum. Bebyggelse för kontor/centrumverksamhet som komplement till bostäder

10. Bebyggelse för kontor/centrumverksamheter i stadsdelscentrum vid stationsområdet. Multifunktionell/a byggnad/er med parkeringsanläggning och om möjligt bostäder. Platsen är även mycket lämplig för verksamhet av regional betydelse med sitt läge i direkt anslutning till spårbunden regional kollektivtrafik. (Se även fördjupat program för stationsområdet).

11. Bebyggelse för kontor/centrumverksamhet längs befintlig väg, Gärtunavägen, i kollektivtrafknära läge med närhet till etablerade verksamheter och stationsområdet och attraktivt beläget vid parkområde.

12. Bebyggelse för ickestörande verksamheter väster och norr om befintlig bebyggelse i Fornhöjden, i anslutning till befintlig gata. Marken är inte lämplig för bostäder men arbetsplatser ger en önskvärd funktionsblandning i Fornhöjdsområdet.

13. Två utredningsområden för förskola föreslås. Det ena en utökning av Vittraskolans område och det andra med central placering i förhållande till programområdets olika delar. Platsen ligger i anslutning till Hästhagens parkstråk och ett större naturområde. Angöringen till området behöver utredas.

Utveckling av idrott, rekreation m fl



UTVECKLING AV IDROTT, REKREATION MFL

1. En större park anläggs som ger allmänheten direkt tillgång till strandområdet mot kanalen. Programområdet saknar en större, samlande park med mötesplatser och möjlighet till aktiviteter. Båtklubbens bryggplatser blir kvar men uppläggning av båtar och parkering flyttas. Parken möter upp för fler boende i Igelsta Strand, Kanalstaden och Viksängen och ger även tillgång till rekreationsområde vid vattnet för övriga boende i området. Parken kopplar direkt till strandpromenaden mot stadskärnan och strandparken som planerats vid Igelsta Strand.

2. Parken vid Igelsta gård görs inbjudande och tillgänglig för allmänheten och öppnas upp mot stadsdelscentrum.

3. Södra delen av "Igelsta Strandtomten" föreslås för Idrottsverksamhet med inomhusidrott. Östertälje IP kvalitetsutvecklas med konstgräsplaner och spontan-idrott och grönområdet söder om IP utvecklas för träning i terräng. Tillsammans bildas ett sport- och idrottskluster i mycket bra kollektivtrafikläge med goda möjligheter för verksamhet av regional betydelse.

4. Området mellan järnvägsspåren och Gärtunavägen är inte lämpligt för bostäder. Marken består huvudsakligen av stora gräsytor med en gångväg där avstånden känns långa och området ganska ödsligt. Området aktiveras med en "lantbrukspark" med stadsodling, fårbeta och växthus vilka om möjligt värms av överskotts/spillvärme från intilliggande industrier. Här skulle också AstraZeneca ha möjlighet att i direkt anslutning till sitt verksamhetsområde skapa en utställning/museum för medicinalväxter.

5. Parkområdet i Fornhöjden görs genomgående och sammanhängande och kvalitetsutvecklas i samverkan med boende i eget projekt.

6. Marken kring dagvattendammarna vid Glasberga aktiveras med lämpliga parkytor som tål att översvämmas. Samlande park och mötesplats för boende i Glasberga och Fornhöjdsområdet.

7. Utredningsområde för ridhus/ridskola. Kommunen ska satsa på idrott efterfrågad av flickor. Befintlig ridskola täcker inte efterfrågan och är belägen i Enhörna. Det finns ett stort behov av ny ridskola i denna del av kommunen. Platsen skulle kunna kollektivtrafikförsörjas med en förlängning av bussen till Glasberga(759).

Riktlinjer enligt ÖP:

En sammanhängande grönstruktur med rörelsestråk och naturområden för människors rekreation och samvaro ska eftersträvas och utvecklas. Vid förtätning och tätortsutbyggnad ska behovet av en ändamålsenlig grönstruktur eftersträvas.

Södertälje stad ska ha en sammanhängande grönstruktur där gröna stråk och länkar binder samman grönområden. Sammanhängande strandpromenader ska löpa längs Södertälje kanal och stränder.

Området kring kanalen bör utvecklas med byggnation och offentliga gröna rum med respekt för kanalrummet.

Odling i staden ska vara med från de tidigaste skedena i planeringen.

①



Båtklubben



Stranden vid Igelsta strand

④



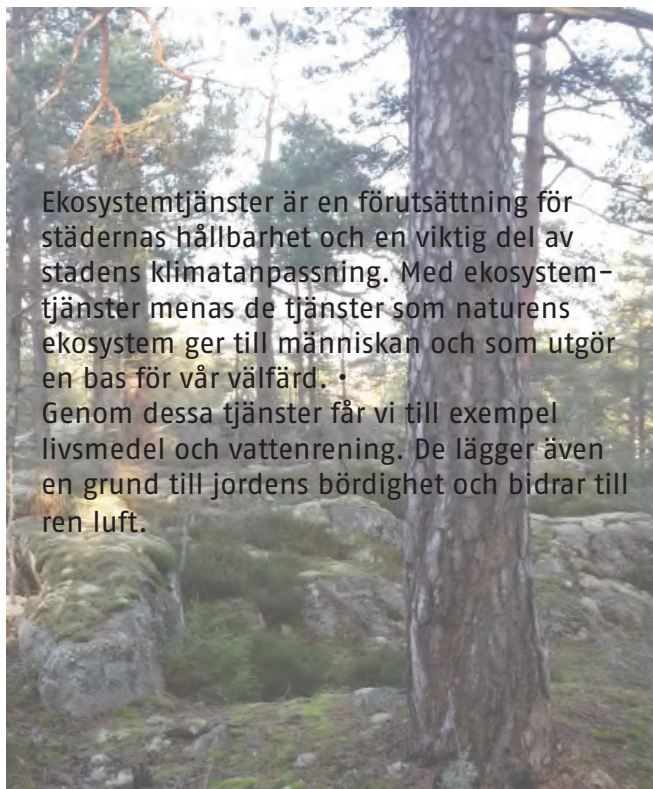
Marken mellan järnvägen och Gärtunavägen

Riktlinjer enligt ÖP:

Stadens natur ska gynna biologisk mångfald och olika naturtyper samt medverka till spridning av olika arter mellan områden.

De gröna kilarna utanför tätorterna bör tillvaratas som en resurs tillsammans med grönstrukturen inne i tätorterna så att tillgängligheten till naturen i tätorternas närhet ökar. De gröna kilarnas kvalitet och funktion som "spridningskorridorer" bör bevaras och de ska skyddas från exploatering. Viktiga gröna samband och svaga avsnitt så som de redovisas i den Regionala Utvecklingsplanen för Stockholmsregionen 2010 bör skyddas och förstärkas.

De från ekologisk synpunkt särskilt känsliga mark- och vattenområdena ska, i överensstämmelse med hushållningsbestämmelserna i miljöbalken, så långt som möjligt skyddas mot åtgärder som kan skada dessa naturmiljöer.



Ekosystemtjänster är en förutsättning för stadernas hållbarhet och en viktig del av stadens klimatanpassning. Med ekosystemtjänster menas de tjänster som naturens ekosystem ger till människan och som utgör en bas för vår välfärd. Genom dessa tjänster får vi till exempel livsmedel och vattenrening. De lägger även en grund till jordens bördighet och bidrar till ren luft.

Skyddsvärda områden och biotoper är:

- Tallhällmarker
- Små skogsvatten/sumpskogar
- Tallmarker på grusås
- Barrblandskog med äldre träd och stort inslag av bok
- Ekologisk korridor längs med vattnet
- Inventerade värdefulla trädmiljöer
- Grusåsen-geologisk formation och grundvattenförekomst

UTVECKLING AV NATURMILJÖN

Ekologiska samband bör i möjligaste mån bevaras och bevakas/förstärkas vid svaga länkar. Länkar som saknas mellan större sammanhängande områden bör skapas. En mycket viktig ekologisk korridor är det gröna stråket längs vattnet, där vissa delar är mycket svaga och behöver stärkas. Även det gröna stråket med tall på grusåsen från Viksängen, via Tältparken, till Kusens backe är en viktig ekologisk korridor. Svaga länkar inom bebyggda områden kan förstärkas med genomtänkt utveckling av parkområden och planteringar längs gator och torg. Rekreativvärdet i kärnområdena är oftast högt och bör tas till vara. Hänsyn ska tas till vattensamlingar och fuktstråk vilka har ett högt värde för naturlig dagvattenhantering. En väl fungerande grönstruktur har även ett högt värde i form av ekosystemtjänster som kommer omgivningen till godo.

A. Regionalt grön kil med svagt samband som beaktas och om möjligt förstärks.

B. Grönstråk som bevaras.

1. Kärnområde för naturvård och rekreation. Tallhällmarker som har ekologiskt samband med mindre hällmarker som omger Fornhöjden. Tallmiljöerna bör skötas så att en stor andel av tallarna tillåts nå hög ålder och inslaget av döda träd tillåts öka.

2. Mycket smal länk mellan områdena som bevakas och bevaras.

3. Sumpskog med höga naturvärden som bevaras. Ingår i ett fuktstråk som bedöms som betydelsefullt för dagvattenhanteringen från Fornhöjden.

4. Salamanderdamm som bevaras.

C. Grönstrukturen längs kanalen förstärks.

5. En ny park anläggs där det i dag är båtuppläggning och parkering. Inslag av naturmark kan integreras i parken.

6. Parken kopplas i hop med den planerade Strandparken längs Igelsta strand.

7. Kopplingen till grönstrukturen vid Hall bevaras.

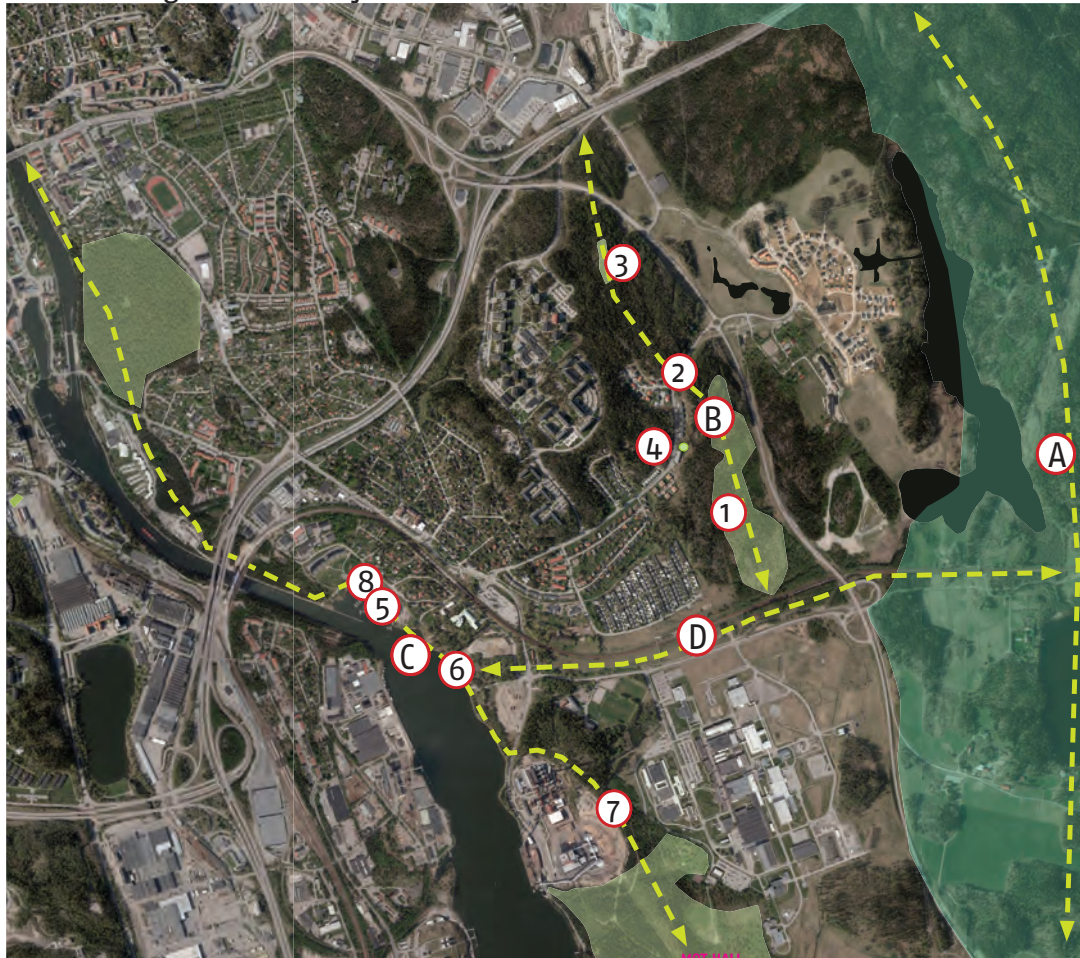
8. Sumpigt område som utvecklas till dagvattendamm vilken integreras i den nya parken.

D. Viktig koppling i öst-västlig riktning. Bevaras och kompletteras/förstärks. Koppling till regional grön kil.

Dagvatten

Naturliga vattensamlingar och fuktstråk inventeras och tas till vara för dagvattenhantering vid exploatering. Ytor för hantering av dagvatten tas med i ett tidigt skede av utveckling av bebyggelse och som en naturlig del av gatu- och parkmiljöer. Planering bör även ske för strategisk placering av ytor som tål att översvämmas vid extrem nederbörd till exempel idrottsplatser, planteringar mm

Utveckling av naturmiljön



Grön kil



Kärnområde Grönstruktur



Grönsamband som bevaras/utvecklas



Tallhällmark



Naturmiljö vid båtklubben



Åsrygg Viksängshöjden



Sumpskog

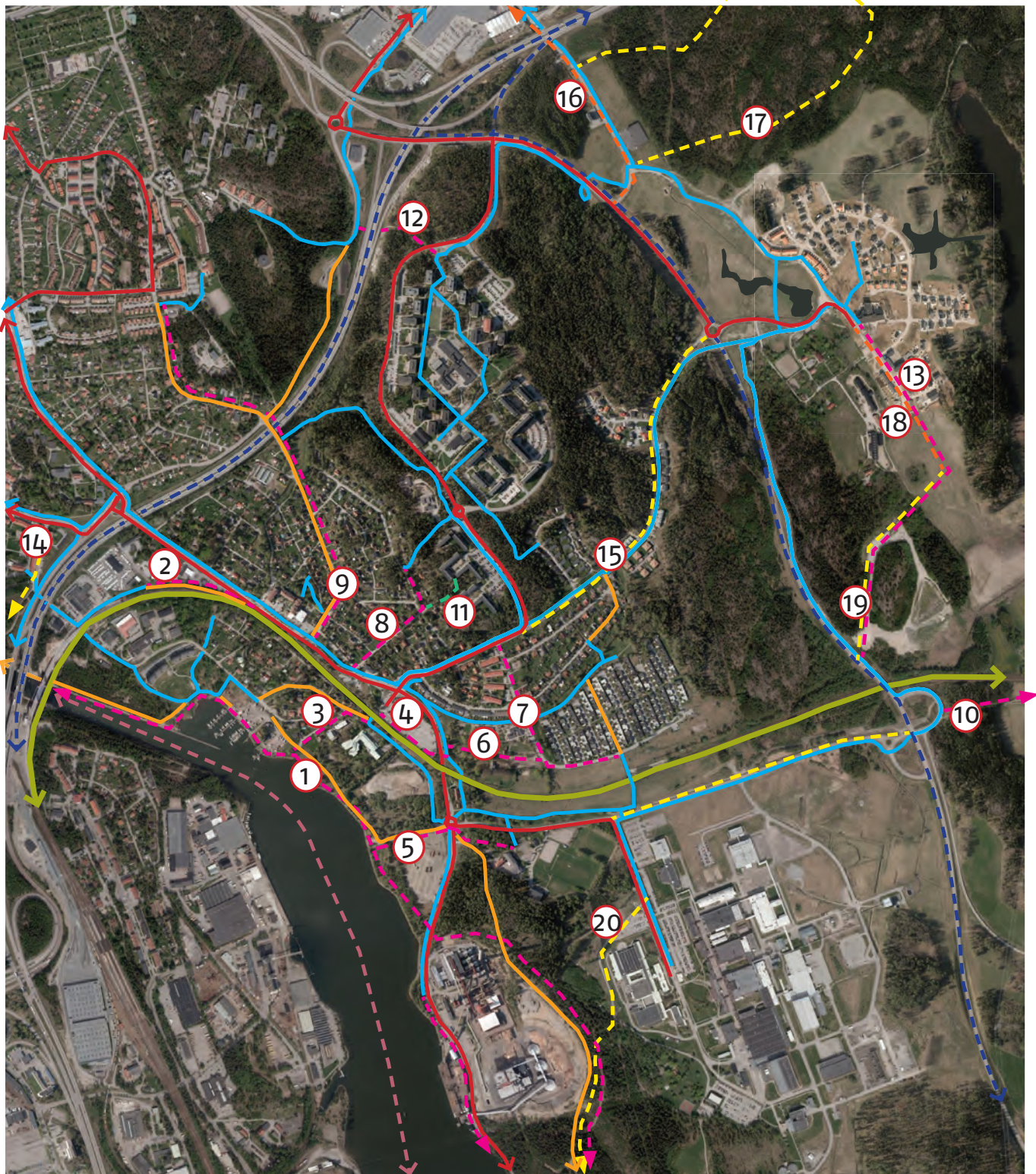


Sumpig mark nära båtklubben



Grusås med tallar

Utveckling av kommunikationer



- | | | | | | |
|--|--------------------------------------|--|----------------------------|--|-------------------------------|
| | Gång- och cykelväg | | Busstrafik | | Pendeltåg |
| | Stråk ofta använd för gång och cykel | | Planerad utveckling Buss | | Väg 225 och E4/E20 med påfart |
| | Utveckling av Gång- o cykel | | Utveckling Buss/ lång sikt | | Farled |
| | Utveckling av Gångstråk | | | | |

UTVECKLING AV KOMMUNIKATIONER

Gång- och cykel

Kommunikationerna utvecklas med målet att koppla ihop olika delar av bebyggelsestrukturen med varandra och att skapa gena och ändamålsenliga vägar till kollektivtrafik och viktiga målpunkter.

Utveckling av kommunikationer sker enligt prioriteringsordningen 1. gång- och cykeltrafik, 2. kollektivtrafik, 3. biltrafik.

1. Gång- och cykelväg längs stranden på kanalen mot stadskärnan och vidare norrut och med koppling mot Hall.

2. Viksängsvägen kompletteras med gång- och cykelstråk i de delar som i dag trafikeras i blandtrafik. Detta skapar koppling till cykelstråket längs Grödingevägen och vidare mot stationen. Koppling till befintligt cykelstråk på andra sidan E4/E20 som också kopplas till gång- och cykelstråk genom Kanalstaden.

3. Gång- och cykelstråk som kopplar i hop stråket längs kanalen med stationsområdet.

4. Ny gång- och cykelväg genom stationsområdet via GC-bro till befintlig gång- och cykelväg som leder vidare mot bland annat Vittraskolan, Östertälje IP och Gärtuna. Gen och trafiksäker lösning då både skolan och idrottsplatsen är målpunkter för barn och ungdomar.

5. Gång- och cykelstråk som kopplar stråket längs kanalen med gång- och cykelvägen längs Gärtunavägen. Stråket skapar också en förlängning av gång- och cykelstråket från stationen på södra sidan av spåren till Vittraskolan och Östertälje IP.

6. Gång- och cykelstråk genom Igelsta Gårdsparken. Skapar gen väg mellan Hästhagen och stationsområdet.

7. Gång- och cykelstråk längs Vretensvägen som kopplar GC-bron över järnvägen vid Gärtuna med Gång- och cykelstråket längs Glasbergavägen. Skapar en gen väg mellan Gärtuna, Östertälje IP, Vittraskolan och Fornhöjden, Glasberga.

8. Gång- och cykelstråk längs Kinandervägen-Alpvägen. Kopplar gång- och cykelstråket längs Grödingevägen med befintlig gång- och cykelväg mot Fornhöjden. Skapar gen väg mellan Fornhöjden och Stationsområdet.

9. Gång- och cykelstråk Centralvägen-Solvägen-Höglandsvägen. Kopplar ihop villaområdena i Rosenlund och Östertälje med stationsområdet. Majtorpsskolan är en målpunkt för barn och ungdomar i närhet av stråket.

10. Regionalt gång- och cykelstråk mot Salem.

11. Befintlig gångväg mellan Kinandervägen/Alpvägen och bostadsområdet i kvarteret Safiren rustas och görs tryggare. Gen väg mellan bostadsområdet och stationen.

12. Gång- och cykelväg som kopplar ihop befintliga gång- och cykelvägar på ömse sidor om E4/E20 via tunneln under vägen.

13. Ny gång- och cykelväg genom södra Glasberga, förbi eventuell riskola, koppling till gång- och cykelvägen vid Gärtuna.

Busstrafik

Busstrafiken utvecklas med tanke på ny och planerad bebyggelse för att göra kollektivtrafiken tillgänglig och attraktiv.

Busstrafiken mellan Östertälje och Ritorp/Viksberg, via sjukhuset, behöver utvecklas. Buss som i dag trafikerar Ritorp i högtrafik (761) föreslås utökas till heldagstrafik och förlängas till Viksberg.

14. Bussträcka som i dag går på Tältvägen läggs på sikt om genom bostadsområdet i Kanalstaden.

15. En av de två busslinjer som i dag går via Fornhöjden kan på sikt läggas om att gå via Glasbergavägen.

16. Ny möjlig sträckning för buss 758, genomförs i linje med handelsområdets utveckling.

17. Extra runda för busstrafik vid en eventuell ytterligare etapp för utbyggnad av Glasberga sjöstad.

18. Planerad förlängning av buss 759.

19. Förlängning på sikt av buss som trafikerar Glasberga. Skapar tillgång till kollektivtrafik för eventuell ridskola. Om vägen knyts till väg 225 blir arbetsplatser längs östra delen av Gärtunavägen kollektivtrafikförsörjda. Ger möjlighet till alternativ väg mellan Östertälje station och Glasberga.

20. Eventuellt busstrafik mot Hall på sikt.

Program för området kring Östertälje station

Programområde-Fördjupat program



 Ungefärlig avgränsning av framtida planområde

Igelstaverket
Hall

Vittraskolan
Östertälje IP
Gärtuna

FÖRDJUPAT PROGRAM STATION SOMRÅDET

Det fördjupade programmet för stationsområdet vid Östertälje station är avsett som formellt program för ny detaljplan. Programmet syftar till att tillgodose kollektivtrafikens behov samt kommunens mål för stationsområdet som möjlighet till utökad verksamhet i området med service, bostäder, etc.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Framtid Södertälje-Översiktsplan 2013-2030

Enligt kommunens översiktsplan "Framtid Södertälje" är kommuns målsättning att kraftigt öka resandet med kollektivtrafiken samt gång- och cykeltrafiken. Generellt sett är förtätning inom staden positivt för både cykel- och kollektivtrafiken. Det är också angeläget att särskilt koncentrera ny bebyggelse i kollektivtrafiknära lägen. Detta bland annat för att få ett bättre underlag för kollektivtrafiken. Vid kommunens pendeltågsstationer bör bytespunkterna utvecklas för att förbättra servicen, komforten och tillgängligheten för att underlätta kollektivtrafikresandet. Cykelnätet och cykelparkeringar utvecklas enligt kommunens cykelplan. Fokus bör ligga på att öka vardagspendlingen med cykel. För att utveckla stadens attraktivitet för företag och utbildning är en effektiv transportinfrastruktur med god kollektivtrafikstandard som underlättar arbetspendling till och från Södertälje av stor vikt.

God tillgänglighet till kollektivtrafik:

Definieras i Södertälje kommun som att den boende/arbetande har mindre än 1,0 km till tågstation/regionbuss med god turtäthet i högtrafik, eller 400 meter till buss/spårvagn med hög turtäthet i högtrafik.

Mycket god tillgänglighet definieras som att den boende/arbetande har mindre än 0,5 km till tågstation/regionbuss med god turtäthet i högtrafik. Viktiga studie- och arbetsrelationer inom kommunen ska nås inom 30 minuters restid, inom regionen med 60 minuters restid.

I arbetet med nya RUF 2050 har avståndet för god tillgänglighet till tågstation ändrats till 800 meter.

Mål och Budget 2015-2017

Långsiktig inriktning: Samhällsbyggnad ska även fokusera på ett hållbart byggande samt hållbart resande och trafik. Närhet till, och utveckling av, kol-

Riktlinjer enligt ÖP:

Riktlinjer för hållbart transportsystem

I kommunens planering ska prioriteringen av trafikslagen vara i ordningen gående, cyklister, spårbunden kollektivtrafik, annan kollektivtrafik och biltrafik.

"Stationen och dess omgivning bör ses som den plats där kollektivtrafiken och andra verksamheter kan skapa utvecklingspotential för platsen, orten och regionen, samt ge resenären väl fungerande service. Att stationen kan erbjuda något mer kan fungera som en motor för stadstillväxt. Runt stationen, i enlighet med stationsnärsprincipen, är det lämpligt med en funktionsblandad omgivning med bland annat affärer, arbetsplatser, restauranger och övrig verksamhet. Stationsnära kontor gynnar dessutom tågresandet mer än stationsnära boende. Graden av samordning mellan transportslag blir avgörande för resans eller transportens komfort och effektivitet samt en viktig parameter för valet av transportmedel för hela resan."

Ur: Järnvägen i samhällsplaneringen

lektivtrafiken är viktigt både för att stärka attraktiviteten och hållbarheten.

Inriktning 2015-2017: Satsningar för att minska bilberoendet och ge förutsättningar för ökad gång- och cykeltrafik ska genomföras. En utökad investering i nya och befintliga cykelbanor enligt cykelplanen samt ytterligare cykelparkeringar ska genomföras.

Cykelplan 2013

Utvecklingen av ett hållbart transportsystem innebär att biltrafikens andel av transportarbetet måste minska till fördel för gång-, cykel- och kollektivtrafik. Det finns stor potential att överföra kortare resor från bil till cykel. Forskningsresultat visar att 10-50 % av resorna under 3 km är möjliga att överföra till cykel. För att cykeln ska vara ett konkurrenskraftigt alternativ till bilen är det viktigt att cykelparkering finns i nära anslutning till målpunkterna samt att cykelställ och cykelpumpar placeras på strategiska platser.

PLANOMRÅDET

Lägesbestämning och areal

Grödingevägen ansluter till planområdet från väster och byter i höjd med stationsområdet namn till Nynäsvägen (Väg 502). Planområdet begränsas huvudsakligen av denna väg i nordöst och begränsas av/innfattar spårområdet i sydväst. Bostadsbebyggelsen i Östertälje breder ut sig kring planområdet. I sydväst ligger Igelstavikens grundskola och området Igelsta strand där flerbostadshus ska byggas. Öster om planområdet är Igelsta Gårdsparken och Igelsta Gård belägna. Området omfattar ca 4 Ha.

Detaljplan

Området är i dag utan gällande detaljplan då senast gällande plan upphävdes för att snabbt kunna genomföra förändringar på området inför byggandet av dubbelspåret mellan Södertälje hamn och Södertälje Centrum. Pendeltågen vände då i Östertälje där ersättningsbussar utgick (2011-2012).

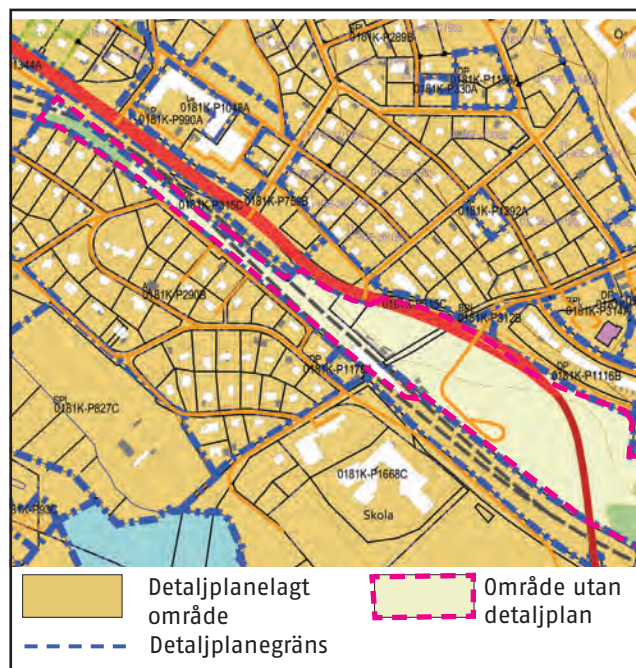
Markägoförhållanden

Marken inom planområdet ägs av Södertälje kommun och Staten/Trafikverket.

MILJÖPÅVERKAN

Allmänt

Detaljplanen syftar till att möjliggöra för bättre förutsättningar för resande med kollektivtrafik och gång- och cykel och därmed en ökad andel resande med dessa trafikslag. Detaljplanens genomförande bedöms därför ha en positiv inverkan på miljön. Planens genomförande innebär även en ökad trafik-säkerhet.



- | | |
|---|---|
| Södertälje kommun | 14. Östertälje 1:2 |
| 1. Östertälje 1:15 | 15. Östertälje 15:1 |
| 2. Östertälje 1:14 | 16. Östertälje 61:1 |
| 3. Östertälje 29:1 | 17. Östertälje 1:19 |
| 4. Östertälje 1:11 | Staten/
Trafikverket |
| 5. Östertälje 1:12 | 18. Södra 1:2 |
| 6. Östertälje 1:3 | JM AB |
| 7. Östertälje 1:13 | 19. Sågverket 3 |
| 8. Östertälje 1:4 | Privat |
| 9. Östertälje 18:1 | 20. Sågaren 36 |
| 10. Östertälje 1:20 | 21. Jägmästaren 11 |
| 11. Östertälje 44:1 | 22. Jägmästaren 14 |
| 12. Östertälje 44:8 | |
| 13. Östertälje 44:7 | |

Markägokarta

MARK

Geologiska förhållanden

Marken består av sand, isälvsediment-sand, grus och en mindre del morän.

Radon

Inom planområdet finns mark med normalrisk för radon samt även med eventuell högrisk för radon.

Förorenad mark

Marken i planområdet upptas till stor del av gatu- mark och markparkering vilket kan innebära mak- föroreningar från olje- och bensinspill.

Fornlämningar

Fornlämningar förekommer inom en stor del av planområdet.

STÖRNINGAR OCH RISKER

(se även sid 20-23 i strategiskt program/förutsätt- ningar)

Spårtrafik

Risker

Generellt bör ny bebyggelse inte tillåtas inom ett område på 30 meter från järnvägen. Viss verksamhet där människor endast tillfälligtvis uppehåller sig kan finnas som till exempel parkeringar, trafikanelägg- ningar och garage.

Buller

På ca 30–50 meters avstånd från järnvägen kan det vara svårt att uppnå en god boendemiljö trots att skyddsåtgärder vidtas.

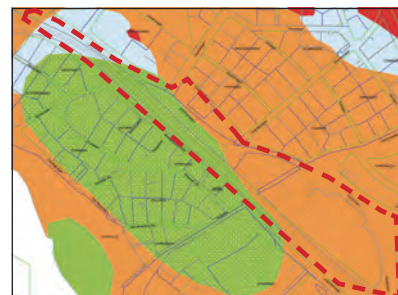
Elsäkerhet

Av säkerhetsskäl måste ett elsäkerhetsavstånd hållas till järnvägen (se bild till höger).

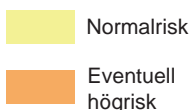
Vägtrafikbuller

Framför allt längs Grödingevägen och vid korsningen Glasbergavägen råder höga bullernivåer från vägtra- fikken.

Jordartskarta



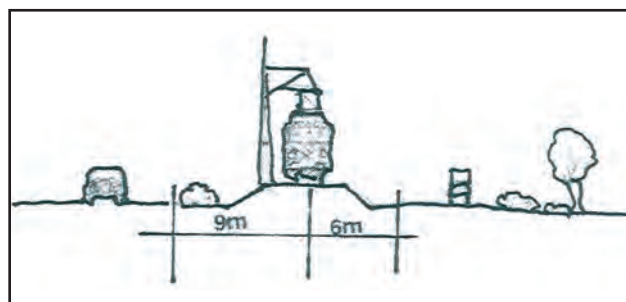
Radonkarta



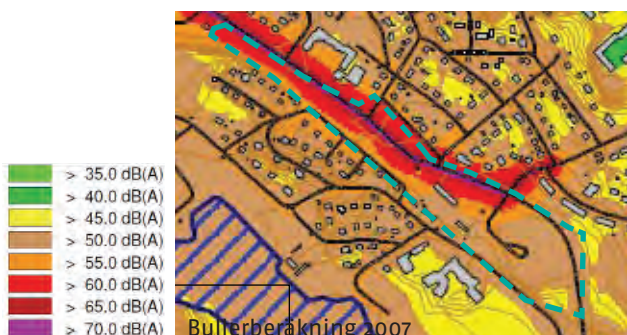
Fornlämningar



Planområde



Elsäkerhetsavstånd



Stationsområdet i dag



① Ingång pendeltågsstation

② Busshållplats

③ Cykelparkering

④ Cykelparkering med tak

⑤ Angöring

⑥ Bilparkering

⑦ Kiosk


⑧ Gångtunnel

⑨ Pizzeria/Restaurang

⑩ Livsmedelsbutik

⑪ Uppställningsplats för taxi

⑫ Igelstavikens grundskola

 Gång- och cykelväg

 Riskfylld smitväg

STATIONSOMRÅDET I DAG

Pendeltåg

Pendeltåg trafikerar stationen med kvartstrafik i högtrafik (ca 05-22) och halvtimmetrafik vid lågtrafik. Restiden mellan Östertälje och Stockholms Södra är 32 minuter och mellan Östertälje och Stockholms Central 36 minuter. Till Södertälje Centrum är restiden 9-10 minuter. Antal resande med pendeltåg är ca 5600 påstigande och 5300 avstigande per dygn (2013). Stationsbyggnaden är sliten och utan komfort med trånga trappor från bussterminalen via en trång tunnel för att med ytterligare trappa nå biljetthall och perrong. Med hiss krävs två separata hissfärder mellan bussterminal och biljetthall/perrong. Ingen ordentlig väntehall finns inom stationsområdet. En mindre, dragig, yta i biljetthallen precis vid dörrarna är den enda möjligheten att vänta inomhus i stationsområdet. Ingen tillgång till toaletter för resande finns.

Buss/Bussterminal

Åtta busslinjer trafikerar Östertälje station idag med ca 3000 bussrörelser per vecka. Bussterminalen inrymmer 4 dubbelhållplatser samt en långhållplats på Grödingevägen och en hållplats på andra sidan Grödingevägen. Trafiksignalen har bussprio i båda ändar av terminalen. Det finns ingen riktig regleryta utan busshållplatser används i dag. Även uppställning av bussar när bussförarna har paus sker i dag på hållplatsläge. Detta innebär att det är svårt med riktig rast i Östertälje för förarna då rast är längre än paus och det innebär att bussen skulle ta upp en hållplats under allt för lång tid. Terminalen är begränsad och fungerar med dagens trafikstruktur. Om ytterligare vändande linjer ska in behövs en vändslinga för att göra terminalen flexibel och bra. En paus/rastlokal för bussförare finns med tidsbegränsat bygglov till augusti 2016.

Bil/Parkering

Markparkering finns vid stationen med 525 platser. Parkeringen är i dag avgiftsfri. I anslutning till parkeringen finns även två laddstolpar för elbilar. Ca 5 platser för angöring för att hämta/lämna passagerare vid tåget finns. Dessa nyttjas av både privatbilar och taxi.

Taxi

Taxiplats finns i dag på andra sidan gångtunneln.

Cykel

Cykelparkering vid stationen finns med 200 platser under tak och 200 platser utan tak. Flera cykelvägar



Stationsingång södra sidan



Stationsingång vid bussterminal



Trappa till biljetthall



Trappa till bussterminal



Vänthall/biljetthall



Kiosk vid stationen



Pauslokal för bussförare



Bussterminal

an knyter till stationsområdet.

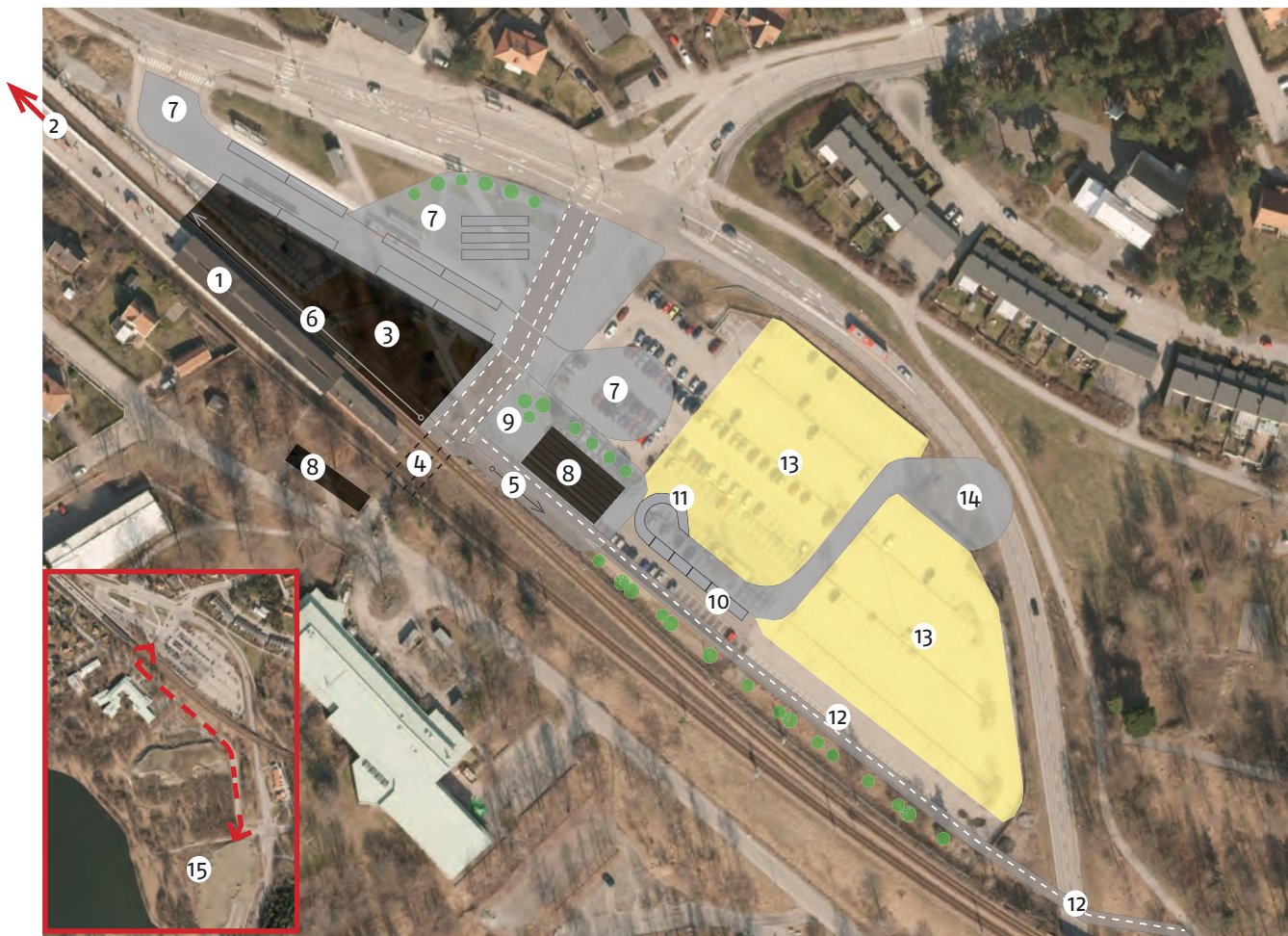
Gångtrafik

Två gångstråk i tunnel an knyter från andra sidan spåret, det ena i kombination med cykelväg. Gångtunneln närmast stationen är trång och sliten. Informella "smitvägar" används vilket innebär risker. Närheten till Igelstavikens grundskola innebär att många barn passerar området på sin skolväg. Även Vittraskolan och Östertälje IP är målpunkt för barn och ungdomar.

Service

En mindre kiosk med tidsbegränsat bygglov finns på stationsområdet. I närheten finns även en pizzeria/restaurang. Ca 400 meter bort på Grödingevägen finns en livsmedelsbutik.

Utveckling av stationsområdet



Idéstudie för stationsområdet/illustrationsplan

1. Pendeltågsperrong 2. Ingång i västra änden av perrongen 3. Stationsbyggnad med biljett- och vänthall, kiosk/enklare service, personalutrymmen och cykel P-hus 4. Breddad passage under spåren med separat gång- och cykelbana 5. Ramp för cykel m fl 6. Ramp via stationsbyggnad 7. Bussområde med hållplatser, vändmöjlighet och uppställning 8. Hircyklar och cykelparkering under tak (90 respektive 200 platser) 9. Torgyta/vistelsevänliga trappor 10. Taxiuppställning 11. Angöring för hämtning/lämning 12. Ny gång- och cykelväg med GC-bro 13. Område för multifunktionell/a byggnad/er med handel, service, p-hus och eventuellt bostäder 14. Bilinfart 15. Markparkering södra delen av "Igelsta strandtomten" (se infälld karta)



1. Förbättrad förbindelse under spåren 2. Ny gångväg och gång- och cykelbro över Nynäsvägen 3. Omdaning av gata och plats framför restaurang 4. Utveckling av mark längs Grödingevägen 5. Bebyggelse 6. Ny gång- och cykelväg 7. Öppen park

STADSDELSCENTRUM VID KOLLEKTIVTRAFIKKNUTPUNKTEN ÖSTERTÄLJE STATION

Området vid Östertälje station har stor potential att utvecklas som ett stadsdelscentrum i anknytning till kollektivtrafikknutpunkten. Inget egentligt stadsdelscentrum finns för området söder om E4/E20 på östra sidan av kanalen. Utveckling av ett stadsdelscentrum med en funktionsblandning av bostäder, handel, service, kultur och arbetsplatser gynnar även kollektivtrafikresandet. Med ny bostadsbebyggelse vid Igelsta strand, utbyggnaden av AstraZenecas anläggning i Gärtuna, utvecklingen av Östertälje IP och ny verksamhet på södra delen av "Igelstastrandtomten" kommer antalet människor som rör sig i närområdet att öka och stationen att ligga än mer centralt. Utbyggnaden av Glasberga kommer också att öka resandeunderlaget för Östertälje station. För Kanalstaden som är under planering kommer Östertälje station kunna bli ett attraktivt alternativ med gång- och cykelväg längs vattnet nästan fram till stationen. Även för ett eventuellt bostadsområde vid Hall kommer Östertälje station vara närmaste pendeltågsstation och kollektivtrafikknutpunkt. För möjlig framtida exploatering som föreslås i programområdet blir Östertälje station också kollektivtrafikknutpunkt.

Stationsområdet i regionen

Ur regionalt perspektiv i Stockholmsregionen utgör Östertälje station en speciell plats i Södertälje kommun, strategiskt placerad närmast regionens centrala kärna, med endast 36 minuter restid utan byte till/från Stockholms Central. Detta innebär att platsen har en bra potential för verksamhet/bebyggelse av regional betydelse.

UTVECKLING AV STATIONSOMRÅDET

Östertälje station är väl lämpat för ett resecentrum då det är en befintlig knutpunkt för kollektivtrafik med olika trafikslag och även en knutpunkt mellan lokal och regional kollektivtrafik i form av pendeltåg och stombuss. Stationen fungerar också som bytespunkt för resande med bil till kollektivtrafiken. Förhållandena på platsen är goda med tanke på att det finns mark för eventuellt framtida behov av en utökning av stationsområdet. I stationsområdets närhet finns även möjlighet att förlägga verksamheter av regional betydelse i kollektivtrafiknära läge på befintlig mark.

Riktlinjer enligt ÖP:

Riktlinjer för utveckling av staden

De områden utanför stadskärnan som har goda förutsättningar att förstärka sina stads-kvaliteter ska utvecklas till tyngdpunkter i staden med en mångfald av urbana verksamheter som handel, kultur, restauranger och andra verksamheter.

Riktlinjer för hållbart transportsystem

Trafikmiljön ska utformas så att den upplevs som en integrerad del av staden och den ska vara anpassad till vad människa och miljö tål.

"Stationen och dess omgivning bör ses som den plats där kollektivtrafiken och andra verksamheter kan skapa utvecklingspotential för platsen, orten och regionen, samt ge resenären väl fungerande service. Att stationen kan erbjuda något mer kan fungera som en motor för stadstillväxt."

Ur: Järnvägen i samhällsplaneringen

"Stadsutveckling kring pendeltågsstationerna är del av kommunens målsättning att kraftigt öka resandet med kollektivtrafiken samt gång- och cykeltrafiken."

Ur: Framtid Södertälje-Översiktsplan 2013-2030



Resecentrum Trollhättan



Resecentrum Borås

"Ett resecentrum är en väl utformad bytespunkt med service och goda möjligheter till byten mellan flera transportslag, inklusive byten mellan lokal och regional kollektivtrafik. Graden av samordning mellan transportslag är avgörande för resans komfort och effektivitet samt en viktig parameter för valet av transportmedel för hela resan."

Ur: Järnvägen i samhällsplaneringen

VAD ÄR SKIP-STOPTÅG?

Skip-stop innebär att vissa tåg inte stannar på alla stationer för att förkorta restiden mellan ändstationerna.

Införande av skip-stop skulle innebära att fyra tåg i timmen är skip-stoptåg, och fyra tåg i timmen är ordinarie tåg som stannar vid samtliga stationer. Förslaget är att förutom Östertälje skulle skip-stoptågen hoppa över Rönninge, Tullinge och Stuvsta.

När citybanan öppnas för trafik år 2017 kommer pendeltågen att få ökad turtäthet. Det finns två alternativ, det ena innebär samma trafikupplägg som idag men med tiominuterstrafik. Det andra alternativet innebär införande av skip-stoptåg. Skip-stoptågen stannar inte vid alla stationer däribland Östertälje station (som det ser ut i dag). Om skip-stoptåg införs kommer Östertälje station fortsätta att trafikeras med kvartstrafik. Det är då troligt att busstrafik från den västra sidan kommer att ansluta till pendeltågsstationerna på västra sidan som kommer att ha tätare trafik. Företrädesvis till Södertälje Hamn som har bättre förutsättningar för utökad busstrafik än Södertälje Centrum. Restiden till Stockholms C beräknas bli ungefär samma från Östertälje station som skip-stoptågens restid från Södertälje Centrum. Om alternativet med tiominuterstrafik blir aktuellt kommer resandet från Östertälje att öka. Bedömningen är en succesiv ökning som leder till uppåt 30% fler resande på 10 års sikt. Önskemålet är då att det blir tiominuterstrafik för bussarna från Östertälje station för passning till tågen. Busstrafik från västra sidan kan då i större utsträckning än i dag komma att ha Östertälje station som knutpunkt. Med skip-stop bedöms också resandet från Östertälje öka med tanke på ökad utbyggnad och befolkning, men inte alls till samma nivå som vid tiominuterstrafik. Oavsett vilket alternativ som kommer att bli aktuellt behöver Östertälje station utvecklas som kollektivtrafikknutpunkt för matartrafiken med buss. För anknytning med personbil kommer Östertälje att vara en fortsatt viktig station med infartsparkering som kan utvecklas.

Utvecklingen av stationsområdet kan ske i två etapper.

Etapp 1: Resecentrum/stationsbyggnad

Etapp 2: Multifunktionell/a byggnad/er med parkeringsanläggning



Resecentrum Jönköping



Resecentrum Triangeln Malmö

Stationsbyggnad/Resecentrum

För att göra kollektivtrafikresandet så attraktivt som möjligt och uppnå en god logistik och komfort föreslås en stationsbyggnad som knyter ihop bussterminalen med den spårbundna trafiken, med direktaccess mellan buss och pendeltåg. En lösning för angöring av god standard till stationen från området söder om spåren ingår även i anläggningen för resecentrum. Vid en föreslagen framtida utbyggnad med bostäder och arbetsplatser i de västra delarna av programområdet kan en ingång till pendeltåget bli

aktuell även vid den västra änden av perrongen. Stationsbyggnaden föreslås innehålla biljett- och informationsservice, vänthall med toaletter, personalutrymme för buss- och tågförare och lokaler för enklare service som kiosk, närlivs, café, fastfood och liknande. Parkeringsgarage för cyklar föreslås inrymmas i stationsbyggnaden. Resecentrum kan bli en viktig del, och en första etapp, för utveckling av ett stadsdelscentrum. Byggnaden markerar entré till Södertälje och annonserar stadsdelen varför det är viktigt att den är av hög arkitektonisk kvalitet.

Bussterminal

Matartrafiken med buss från Södertäljes västra delar utvecklas till att bli ett tidsmässigt mer attraktivt alternativ för de som i dag väljer att åka bil till Östertälje. Detta minskar belastningen på bilparkeringen som blir tillgänglig för fler som i dag saknar kollektivtrafik som ankyter till pendeltågen. Även matartrafiken med buss öster om kanalen utvecklas. Enligt stomnätsutredningen kring SL-trafiken kan det på längre sikt även bli aktuellt med en stomlinje via Östertälje. En ny, gen bussförbindelse mellan de nordvästra delarna av Södertälje tätort och Östertälje skulle komplettera dagens linjenät väl. I dag oförutsägbara behov kan också uppstå i framtiden. För att möta upp för busstrafikens behov avsätts en större yta för att skapa flexibilitet, nya vändmöjligheter och goda förutsättningar för förarnas raster. Om pendeltågen kommer att gå med 15 minuterstrafik krävs det fler hållplatser då alla bussar behöver passa tågen samtidigt. Vid tiominuterstrafik finns det inte samma passningskrav mellan tåg och buss. Antalet befintliga busshållplatser med fyra dubbelhållplatser och ytterligare två enkelhållplatser räcker för behovet vid 15-minuterstrafik förutsatt att hållplatserna blir tillgängliga för trafiken och inte används som ställplatser. Längs Grödingevägen finns möjlighet för ytterligare busshållplatser för eventuellt behov av utökning. Ställplatser för 2-3 bussar anläggs inom bussterminalen att använda då förarna har rast behöver anordnas. En vändyta med 28 meters diameter för bussarna ska också rymmas inom bussområdet för att kunna angöra rätt avgångshållplats och för vändande bussar.

Gångtrafik

I anslutning till stationsområdet är det viktigt med separata stråk för gående och cyklande, då stations-



Bussterminal Liljeholmen



Bussterminal resecentrum Örnsköldsvik



1. Obevakat övergångsställe
2. Infart med backande bilar
3. Otydlig plats för gående
4. Konfliktpunkt buss/bil/gående
5. Mörk och otrygg plats
6. Smitväg med dålig sikt
7. Dålig överblick/otryggt
8. GC-väg använd av bilar som infart till fastigheten
9. GC-väg som används för biltransporter

områden är en typ av miljö där många har fokus på flera saker samtidigt och olycksrisken blir betydligt högre än i många andra miljöer. Gångtunneln under spåren breddas för att minska spårområdet barriäreffekt mellan bebyggelsen på ömse sidor om spåren. En visuell kontakt är av stor vikt. Tunneln får ett bredare separat fält för gångtrafiken och föreslås avslutas med en torgbildning vid stationen. Generösa trappor tar upp nivåskillnaderna mellan tunnel och torgbildning.

Övergångsställen, trafiksignaler mm för säker gångtrafik i anslutning till stationen ses över. Framför allt

Riktlinjer enligt ÖP:

Riktlinjer för hållbart transportsystem

För att öka användningen av cykel ska cykelnätet och cykelparkeringar utvecklas enligt kommunens cykelplan. Fokus bör ligga på att öka vardagspendlingen med cykel. Det bör finnas cykelparkering vid tågstationer och busshållplatser med många resande.



Cykelparkering Hyllie station



Cykelparkering Malmö



Cykelparkering Älvsjö station

Riktlinjer enligt ÖP:

Riktlinjer för hållbart transportsystem

Det handlar om att utveckla den lokala, regionala och storregionala trafiken. Vid de bytespunkter som är särskilt lämpliga för bilister som vill byta till tåg ska infartsparkeringar utvecklas.



P-hus Malmö

gångvägarna från sydost behöver utvecklas ur trafik-säkerhetssynpunkt då de idag har flera konfliktpunkter med såväl bil- som busstrafiken. En översyn och upprustning av anslutande gångvägar till bostadsområden, skolor, idrottplatser mm behövs. Bra belysning och röjning av vegetation för översikt behövs för en ökad trygghet (se karta sid 45).

Cykel

Utvecklingen av bostäder och arbetsplatser innebär att antalet gående och cyklister i området ökar. Angöringen med cykel norrifrån kan förbättras ur trafiksäkerhetssynpunkt då det finns flera konfliktpunkter med såväl bil- som busstrafiken. Angöringen söder och väster ifrån är inte heller tillfredsställande och passagen under järnvägen är mycket bristfällig. En ny cykelpassage av spåren väster om Nynäsvägen föreslås i anslutning till stationen genom breddning av gångtunneln med en separat cykelbana. För att satsa på ökad användning av cykel i kombination med kollektivtrafik föreslås stationsbyggnaden innehålla ett cykelgarage med möjlighet till enklare service som cykelpumpning med mera. Cykelgaraget kompletteras med cykelställ utomhus under tak. Ca 250 platser i p-hus och 250 markparkeringsplatser under tak med en utbyggnadsmöjlighet på ytterligare ca 100 platser skulle vara lämpligt för framtida behov med målet ökad andel cykeltrafik. Ett hyrcykelssystem med bas i stationsområdet föreslås också med hyrcyklar under tak, lättåtkomliga och väl synliga, på båda sidor om spåren. Stationsområdets cykelstationer kompletteras med hyrcykelstationer vid olika målpunkter som Gärtuna, Östertälje IP, Glasberga med flera. Trappor till perrongerna behöver ha en ramp för att förbättra möjligheterna att ta med cykel på pendeltåget.

Bil/Parkering

Beroende av framtida bostadsbyggnade på östra sidan av kanalen på lite större avstånd från stationen som Hall och fortsatt utbyggnad av Glasberga med eventuellt ytterligare en etapp, kan ytterligare behov av parkeringsplatser uppstå. Om skip-stoptåg införs kommer resandet med bil från stadens västra delar förmodligen att minska till förmån för bilresande till pendeltågsstationer där skip-stoptågen stannar. Antalet parkeringsplatser är i dag 525 stycken. Förutsatt att matartrafiken med buss utvecklas bedöms detta som tillräcklig kapacitet för framtida behov.

Befintlig markparkering tar upp en yta på drygt 12 000 kvm i bästa stationsnära läge. På den del av markparkeringen som inte avsätts för busstrafikens behov föreslås parkeringsanläggning i ett eller flera plan i multifunktionell/a byggnad/er. Byggandet av multifunktionell bebyggelse kan ske i ett par etapper där del av markparkering finns kvar tills den blir aktuell att bebygga. Parkering i parkeringshus och på stationsnära markparkering föreslås bli avgiftsbelagd. En kompletterande markparkering kan anläggas på södra delen av "Igelsta strandtomten" ca 400 meters promenadväg från stationen. Denna föreslås bli avgiftsfri. Parkering för kommande verksamhet på södra delen av "Igelsta strandtomten" kan även samnyttjas med pendlarparkering. Angöring med bil till parkeringen hamnar i dag delvis i konflikt med gång- och cykelströmmar och med busstrafiken. För att åstadkomma en säkrare gång- och cykeltrafik och hålla bussterminalen fri från bilar föreslås en ny infart. Biltrafik till stationsområdet och parkeringen föreslås ske från Nynäsvägen/Väg 502 som är trafikverkets väg. Behov av en cirkulationsplats kan då bli aktuellt. Förutom parkering avsätts även plats för hämtning/lämning med bil i stationsnära läge.

Taxi

Taxiplatsen ligger i dag i ett undanskymt läge på andra sidan gångtunneln till stationen. En yta för taxi avsätts i omedelbar närhet till stationsbyggnaden för ökad tillgänglighet och service till resande.

UTVECKLING AV STADSDELSCENTRUM

Täthet-Avstånd

Läget vid en kollektivtrafikknutpunkt som Östertälje station har goda förutsättningar för utveckling av ett stadsdelscentrum. Förutom tillgång till handel, service med mera är även stadens utformning i anslutning till stadsdelscentrum av stor betydelse. Mellan stationsområdet och befintlig bostadsbebyggelse ligger ett flertal ytor av impedimentkaraktär (se karta till höger). Dessa gör att avstånd upplevs som långa och skapar mentala barriärer. För att omgivningen till stationen inte ska upplevas som ödlig med långa avstånd behöver ytor aktiveras i första hand med bebyggelse för bostäder och verksamheter som stöder och utvidgar stadsdelscentrum. Ytor som



P-hus Sickla



P-hus Malmö

"En tät eller besöksintensiv bebyggelse vid stationen ökar resandeunderlaget. Runt stationen är det lämpligt med en funktionsblandad omgivning med bland annat affärer, arbetsplatser, restauranger och övrig verksamhet. Stationsnära kontor gynnar dessutom tågresandet mer än stationsnära boende."

Ur: Järnvägen i samhällsplaneringen



Impedimentmark
Parkeringsytor



Utveckla stadens attraktivitet för företag och utbildning:

En förutsättning för att Södertälje ska vara en attraktiv ort för företagsetablering är en effektiv transportinfrastruktur med god kollektivtrafikstandard som underlättar arbetspendling till och från Södertälje. Stadsutveckling kring pendeltågsstationerna är av betydelse i detta sammanhang. Det är viktigt att satsa på funktionsblandade områden, med plats för verksamheter och utbildningsinstitutioner i attraktiva lägen.

Ur: Framtid Södertälje-Översiktsplan 2013-2030



Multifunktionell byggnad Göteborg

inte är lämpliga att bebygga aktiveras genom lämplig funktion/utformning. Gaturummet kring Grödingevägen blir då bättre definierat vilket behövs för en ökad stadsmässighet. Även parkeringsytor mot gatan bidrar till samma problem som impedimentmarken. Den betydligt bredare tunnel för gång- och cykeltrafik som föreslås vid stationsområdet minskar spår-områdets barriäreffekt och knyter ihop bebyggelseområdena på ömse sidor om järnvägen. Den visuella kontakten är viktig. Istället för dagens trånga trappor avslutas tunneln med en öppen plats där nivåskillnaderna tas upp med generösa, vistelsevänliga trappor vilket minskar barriäreffekten ytterligare.

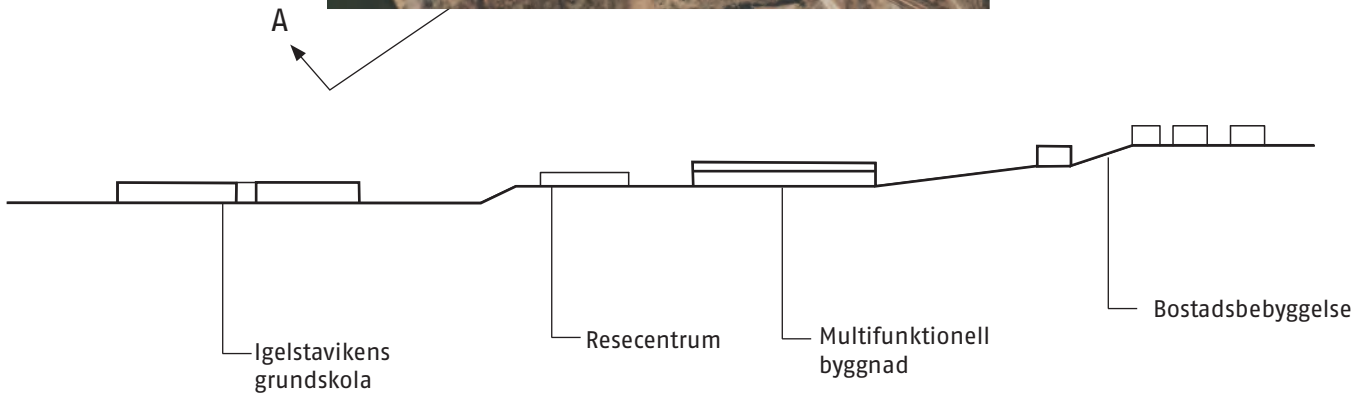
Handel/Service

Multifunktionell/a byggnad/er vid stationen innebär förutom parkeringsanläggning och eventuella bostäder möjligheter för olika former av handel och service samlade i omedelbar närhet till kollektivtrafikknutpunkten. Dessa blir då tillgängliga även för många personer bosatta på andra platser med stationen som knutpunkt.

Arbetsplatser/Näringsliv

En stationsnära byggnaden kan även rymma arbetsplatser för kontor, såväl för permanent verksamhet som för kontorshotell, med fördelen av kollektivtrafiknära läge med tillgång till handel/service. För utveckling av ett stadsdelscentrum är olika typer av publik verksamhet av stor vikt. Verksamhet för kultur, träning och liknande är av stort värde för platsen och kan med fördel inrymmas i den centralt placerade multifunktionella byggnaden. Även befintliga verksamheter i närområdet kan erbjudas lokaler där. Närhet till kollektivtrafikknutpunkten är attraktivt för näringslivet med goda pendlingsmöjligheter. För vidare utveckling av kollektivtrafiknära arbetsplatser föreslås Viksängsområdet och området längs norra sidan av Gärtunavägen. Med utökning av AstraZenecas verksamhet och busstrafik längs Gärtunavägen finns potential för näringslivslokalisering av lämpligt slag.

Idéskiss multifunktionell byggnad



Principsektion A:A

Handel, service, kultur mm i bottenplan, parkering plan 1

Möjlig utveckling av multifunktionell byggnad vid stationen:



Handel, service, kultur mm i bottenplan, parkering plan 1 och 2



Handel, service, kultur mm i bottenplan, parkering plan 1, kontor/bostäder övre plan



Handel, service, kultur mm i bottenplan och parkering plan 1, kontor och bostäder övre plan

Projektgrupp

Christina Rask – Planarkitekt/Projektledare

Mats Johannesson – Samhällsbyggnadsstrateg

Anna Gustafsson – Trafikplanerare

Per Bråmås – Gatu- och trafikingenjör

Annelie Johnson – Landskapsarkitekt

Liselotte Löthagen – Miljöplanerare

Nils Rundqvist – Exploateringsingenjör

Referensgrupp

Emma Tibblin – Stadsantikvarie

Carolina Hillerdal Ljungqvist – Kommunekeolog

Lillevie Eklind – Utbildningskontoret

Anders Siljelöv – Kultur och Fritid

Mikael Johansson – Näringsliv

Björn Pinner – Miljökontoret

Jordan Lane – Arkitekt

