



PLANBESKRIVNING • LAGA KRAFTHANDLING

UPPRÄTTAD: 2022-09-29 • DNR: SBN-2019-01763

LAGA KRAFTDATUM: 2022-09-23 • ARKIVNUMMER: 0181K-P 1791 C

Detaljplan för del av Tälje 1:1 (Kanaltorget)





Planområde

Vad är en detaljplan?

En detaljplan är ett juridiskt bindande dokument som reglerar hur mark- och vattenområden får användas. Detaljplaner reglerar bland annat byggandets omfattning, var bebyggelse och infrastruktur ska ligga och hur den bör vara utformad. En detaljplan ger ramarna för framtida bygglovsprövningar. Det är en process som grundar sig på lagstiftning genom främst plan- och bygglagen (PBL) och miljöbalken (MB).

Samråd

Kommunen redovisar planförslaget och relevant underlag till berörda myndigheter, kända sakägare och boende som berörs. Syftet med samrådet är att samla in information och synpunkter som berör detaljplanen. Efter genomfört samråd kan förslaget justeras utifrån de synpunkter som har kommit in.

Granskning

Innan planförslaget kan antas ska det vara tillgängligt för granskning, då ges berörda myndigheter, sakägare och andra berörda ytterligare en möjlighet att yttra sig över det reviderade planförslaget. Efter granskningen kan förslaget till detaljplanen justeras.

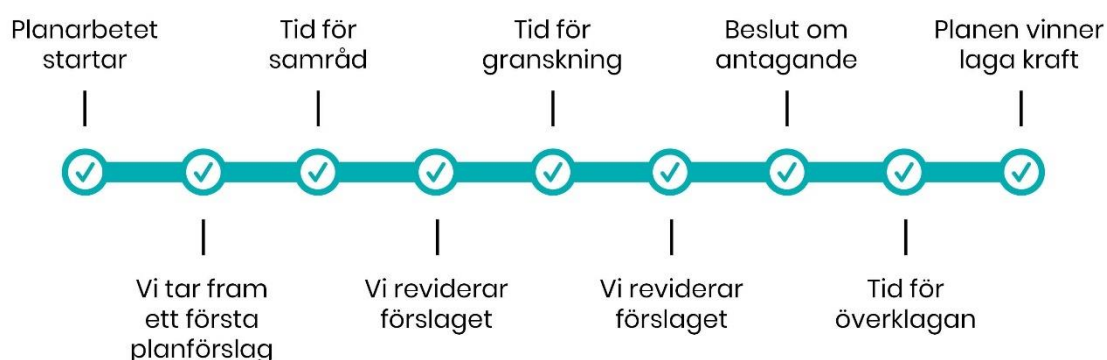
Antagande

Detaljplanen antas genom ett politiskt beslut. När detaljplanen har antagits underrättas länsstyrelsen, lantmäterimyndigheten, berörda kommuner samt de som har senast under granskningstiden lämnat in synpunkter som inte har blivit tillgodosedda.

Laga kraft

Om inget överklagande inkommit inom tre veckor efter att beslutet om antagande har tillkännagetts på kommunens anslagstavla vinner detaljplanen laga kraft.

Planprocessens hållplatser



Medverkande

Planförfattare

Sofia Melin

Planarkitekt,

Samhällsbyggnadskontoret (SBK)

Planchef

Christina Svartsjö, Tf. Planchef (SBK)

Kommunala tjänstemän

Annika Löfberg, exploateringsingenjör

Mona Falck, landskapsarkitekt

Per Bråmås, gatuingenjör

Daniel Andersson, byggprojektledare

Isabelle Lindbäck, biträdande planarkitekt

Konsulter

Sarah Olsson, plankonsult Norconsult

Frida Ihlis, exploateringsingenjör Svefa



HANDLINGAR

Detaljplanen utgörs tillsammans med denna planhandling av en plankarta med planbestämmelser. Dessa ska läsas tillsammans.

Till planen hör dessutom:

- Fastighetsförteckning
- Samrådsredogörelse
- Granskningsutlåtande



UTREDNINGAR

- Arkeologisk förundersökning - Arkeologikonsult
- Trafik PM - ÅF
- Brandtekniskt utlåtande - Tyréns
- MUR/Geoteknik - Tyréns
- Miljöteknisk markundersökning - Tyréns
- Undersökning av betydande miljöpåverkan - Södertälje kommun

Ovanstående handlingar finns tillgängliga på kommunens hemsida. De går även att få tag på genom att kontakta Samhällsbyggnadskontoret.

Innehåll

1. INLEDNING	6
1.1 BAKGRUND OCH SYFTE	6
1.2 FÖRENLIGT MED 3,4,5 OCH 6 KAP MILJÖBALKEN	8
1.3 TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN	8
2. FÖRUTSÄTTNINGAR	10
2.1 RIKSINTRESSEN OCH OMRÅDES-/ BEBYGGELSESKYDD	10
2.2 MARK OCH VATTENOMRÅDEN	10
2.3 BEBYGGELSE- OCH LANDSKAPSBILD	12
2.4 SOCIALA VÄRDEN	12
2.5 GATOR OCH TRAFIK	12
2.6 HÄLSA OCH SÄKERHET	13
3. PLANFÖRSLAGET	16
3.1 BYGGNATION	16
3.2 GATOR OCH TRAFIK	17
3.3 HANTERING AV RISKER OCH STÖRNINGAR	19
3.5 TEKNISK FÖRSÖRJNING	21
4. KONSEKVENSER	23
4.1 MILJÖKONSEKVENSER	23
4.2 SOCIALA KONSEKVENSER	25
5. GENOMFÖRANDE	26
5.1 ORGANISATORISKA FRÅGOR	26
5.2 ANSVARSFÖRDELNING	26
5.3 FASTIGHETSÄRÄTTSLIGA FRÅGOR OCH KONSEKVENSER	27
5.4 EKONOMISKA FRÅGOR	29
5.5 TEKNISKA FRÅGOR	29

1. Inledning

1.1 Bakgrund och syfte

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra en tunnelnedfart till ett befintligt garage under fastigheten Tellus 5. Detaljplanen ska skapa förutsättningar för tredimensionell fastighetsbildning och möjliggöra att tunnelnedfarten med dess olika funktioner hamnar på kvartersmark. Ett nytt torg planeras med strävan att skapa en attraktiv offentlig miljö och en mötesplats i den östra delen av stadskärnan.

Tunnelnedfarten har fått beviljat bygglov och byggnationen av nedfarten startade i början av 2020 och är nu färdigställd. Byggnation av torg och annan allmän platsmark är pågående. Anledningen till att en ny detaljplan behöver tas fram är främst av fastighetsrättsliga skäl samt att bygglov ska kunna ges för anordningar som bommar, kameror och dylika installationer i och med att tunnelnedfarten hamnar på kvartersmark.

Syftet med att flytta nedfarten vid Maren är att frigöra ytan vid Maren för folkliv istället för biltrafik. På detta sätt kommer gångtrafiken att utvidgas och service såsom restauranger och liknande skapas vilket ökar allmänhetens tillgänglighet till Maren och kajkanten. Det ska bli attraktivare att bo och leva i Södertälje och antalet besökare till staden ska bli fler. Genom ett antal projekt och åtgärder i staden ökar attraktiviteten i stadskärnan.

Nedfarten består av en öppen del av körbanor som leder ner till tunneln innan man slutligen kommer fram till garaget. Efter att arbetet är genomfört kommer marken utanför åtgärden att återställas till den ursprungliga nivån.



Översiktsbild, planområdets lokalisering markerat i blått.

Planförfarande

Denna detaljplan påbörjades innan 9 september 2020 och kommer därför följa plan- och bygglagen 2010:900, i dess lydelse efter 1 januari 2015. Aktuell detaljplan handläggs med standardförfarande. Standardförfarandet kan tillämpas om förslaget till detaljplan är förenligt med översiktsplanen, inte är av betydande intresse för allmänheten eller i övrigt av stor betydelse. Detaljplanen får inte heller antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Lägesbestämning och areal

Planområdet ligger i den östra delen av stadskärnan och angränsar till Kringlangallerian i väst, de nya flerbostadshusen i kv. Orion i öst samt kv. Polstjärnan i norr. Södertälje kanal sträcker sig nordost om planområdet och söderut ligger Marenplan. Planområdet sträcker sig över en del av Västra Kanalgatan samt en del av Köpmangatan. Planområdet är cirka 6430 m² stort.

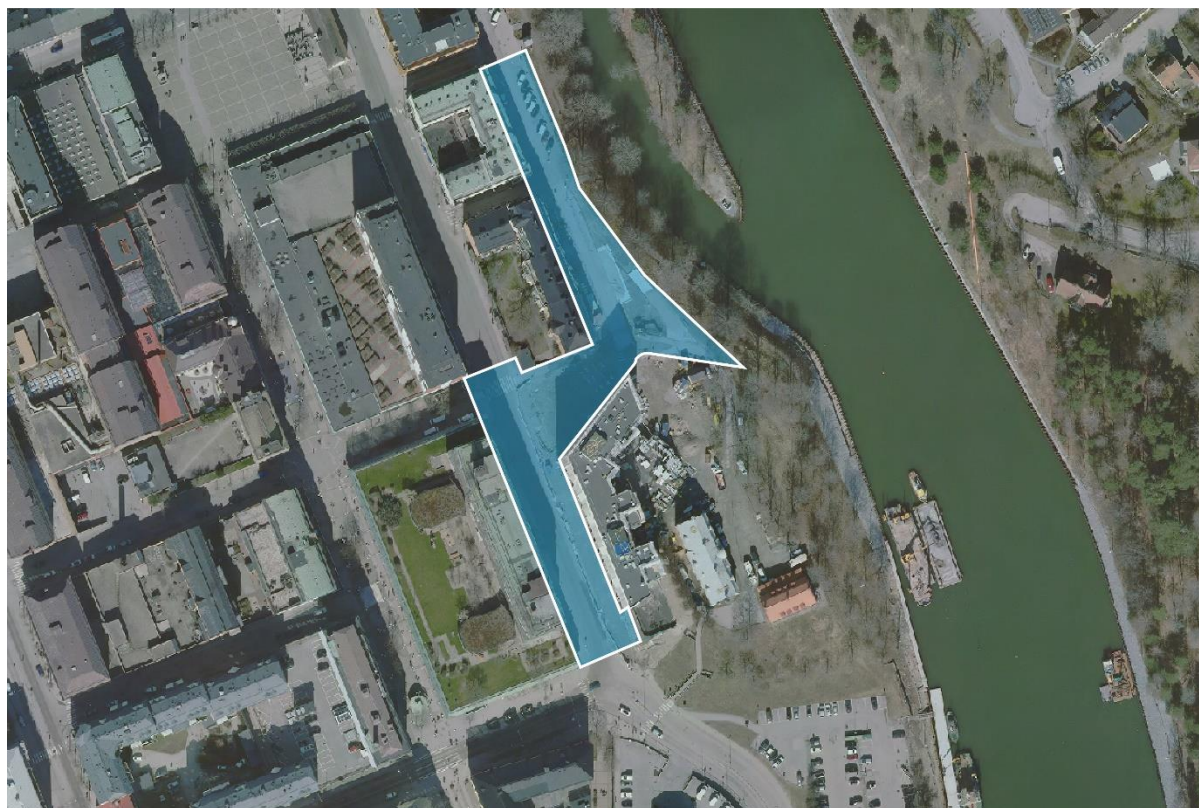
Gällande planer

Inom planområdet finns idag två gällande planer. Dels "Stadsplanen för kvarteren Karlavagnen och Neptunus m.fl." från 1963 med aktbeteckning 0181K-P341C som medger gata eller torg samt en del park eller plantering. Dels "Detaljplan för Orion (Tälje 1:34 m.fl.)" från 2016 med aktbeteckning 0181K-P1700C som medger torg, park samt lokalgata. Lokalgatan Köpmangatan får underbyggas med parkering.

Genomförandetiden för båda detaljplanerna har gått ut. Dessa planer kommer ersättas då denna detaljplan vinner laga kraft.

Markägoförhållanden

Planområdet omfattar främst en del av fastigheten Tälje 1:1 samt en mindre del av fastigheten Tellus 5. Ägare av fastigheten Tälje 1:1 är Södertälje kommun och ägare av fastigheten Tellus 5 är Stadsrum Fastigheter AB.



Planområde markerat i blått

1.2 Förenligt med 3,4,5 och 6 kap Miljöbalken

Tredje kapitlet i miljöbalken innehåller grundläggande bestämmelser för hushållning med mark- och vattenområden. Fjärde kapitlet innehåller särskilda bestämmelser för hushållning med mark och vatten för vissa områden i landet medan femte kapitlet innehåller miljökvalitetsnormer och miljökvalitetsförvaltning. De åtgärder planen medger bedöms vara förenliga med en ur allmän synpunkt lämplig användning av mark- och vattenresurserna. Planen bedöms inte heller medge sådan markanvändning att några miljökvalitetsnormer överskrids.

Kommunen bedömer att planens genomförande inte kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som anges i 6 kap. 11 § miljöbalken att en miljöbedömning enligt 6 kap. 11 § miljöbalken och 4 kap. 34 § plan- och bygglagen (PBL 2010:900) är nödvändig. Bedömning av konsekvenser för miljön utvecklas under konsekvenser av planens genomförande.

1.3 Tidigare ställningstaganden

Översiktsplan

Södertäljes översiktsplan ”Framtid Södertälje - översiktsplan 2013–2030” som antogs av kommunfullmäktige 2013 lägger vikt i att skapa levande stadsmiljöer och höja stadens attraktivitet. För att uppnå detta behöver staden förtätas och funktioner blandas samtidigt som grönstrukturen stärks och tillgängligheten till vattnet i Södertälje kanal utökas.

Stadskärnan är utpekad som den viktigaste tyngdpunkten i kommunen och genom planområdet går ett strategiskt stråk. Detaljplanen är en del av förtättnings- och aktiveringsarbetet av östra delen av stadskärnan, även om inga nya byggnader uppförs inom planområdet. När nedfarten flyttas får området vid Maren nya förutsättningar för att utvecklas och förtätas med många olika funktioner. Även närheten till vattnet vid Maren förstärks och människors tillgång till vattnet säkras genom att flytta biltrafik och infrastrukturlösningar. Detaljplanen bedöms därmed gå i linje gällande översiktsplan.

RUFS 2050

Visionen i Regional Utvecklingsplan för Stockholms län (RUFS) 2050 är att Stockholmsregionen ska vara Europas mest attraktiva storstadsort. Planområdet ligger i ett område som RUFS 2050 identifierar som ”regional stadskärna”. Det innebär att det är en viktig målpunkt i regionen som tillsammans med övriga regionala stadskärnor ska sammankopplas och utgöra tyngdpunkter i utvecklingen av regionen. I de regionala stadskärnorna ska man satsa på robusta och täta miljöer som fokuserar på tillgänglighet.

Grönplan

Södertälje kommun har en grönplan framtagen 2011 och i denna plan formuleras mål för parker och naturmark som bland annat säger att tätorten ska ha en sammanhängande grönstruktur samt att sammanhängande strandpromenader ska löpa längs Södertäljes kanal och stränder.

I kommunens grönstrategi från 2020 är parkområdet inom planområdet utpekad som ett grönstråk.

Kulturmiljöprogram

Rapporten ”Kulturhistorisk analys och värdering av Södertälje stadskärna” togs fram av Stockholms Länsmuseum 2006 där en inventering av bebyggelsen i Södertälje stadskärna gjordes utifrån kulturmiljö. Runt planområdet har samtliga byggnader kulturvärden och flera

av dessa har utpekats med högsta klassning när det kommer till kulturmiljö.



Kulturvärden bebyggelse – röda byggnader har högst klassning

Kommunala beslut i övrigt

Stadsutvecklingsprogrammet "Södertälje stadskärna 2009–2029 – program för en hållbar stadsutveckling" antogs av kommunfullmäktige 2010. Detta program lägger vikt i stadsmässighet, komplettering av kvartersstrukturen, omvandling av vägar till gator samt offentliga rum av hög kvalitet och sammanhängande rum för rekreation. Det attraktiva stadslivet ska ske på fotgängarnas villkor och gång- och cykeltrafik ska prioriteras. Utvecklingen av planområdet är en del av att skapa en attraktiv stadsmiljö i Södertälje som också gynnar gående och cyklister.

2. Förutsättningar

2.1 Riksintressen och områdes-/ bebyggelseskydd

Riksintressen

Det finns inga riksintressen inom planområdet och planförslaget har ingen negativ påverkan på riksintressen i närheten. Farleden Södertälje kanal som sträcker sig öster om planområdet är ett riksintresse men bedöms ej påverkas av planförslaget.

Skyddad natur

Ingen skyddad natur eller särskilda naturvärden finns inom eller i nära anslutning till planområdet.

Strandskydd

Planområdet ligger i närheten av Södertälje kanal som omfattas av strandskyddet. Strandskyddet syftar till att långsiktigt trygga förutsättningarna för allemansrättslig tillgång till strandområden och bevara goda livsvillkor för djur och växtlivet på land och i vatten. I befintlig detaljplan "Detaljplan för Orion (Tälje 1:34 m.fl.)" har stora delar av strandskyddet upphävts med skälen att marken redan är ianspråktaget och/eller otillgängligt, att planen tillgodoser ett angeläget allmänt intresse samt att allmänhetens tillgänglighet till området ökar.

Inför bygglov för tunnelnedfarten ansöktes dispens gällande strandskydd. Ansökan avsåg strandskyddsdispens för stödmur, spontning, ändring av marknivå vid nybyggnad av asfalterad nedfart till parkeringsgarage samt ny utformning av Västra Kanalgatan och anläggning av planteringsyta på fastigheten Tälje 1:1. Stadsbyggnadsnämnden medgav strandskyddsdispens 2018-10-15. Den yta som får tas i anspråk är begränsad till åtgärdernas yta på mark. Beslutet upphör gälla om åtgärden inte har avslutats inom fem år från dagen då beslutet vann laga kraft.

När en ny detaljplan tas fram återinträder strandskyddet och hela planområdet, förutom en del av Köpmangatan, ligger inom strandskyddat område. Stora delar av planområdet är redan ianspråktagen mark på ett sätt så betydelsen av strandskyddets syften saknas.

Fornlämningar

En stor del av Södertälje stadskärna ligger inom område för fasta fornlämningar som motsvarar Södertäljes utbredning från medeltid och 15–1600-tal (RAÄ-nummer Södertälje 133:1).

En arkeologisk förundersökning gjordes 2012 där fastigheten Tälje 1:1 ingick. Inom fastigheten hittades inga lämningar som var äldre än 1800-tal. Påträffas fornlämningar i samband med markarbetena ska dessa, i enlighet med 2 kap 10 § i Kulturmiljölagen, omedelbart avbrytas och Länsstyrelsen underrättas. Inga fornlämningar har påträffats under byggnationen hittills.

2.2 Mark och vattenområden

Naturmark, terräng och vegetation

Sedan våren 2020 är byggnationen av tunneln igång. Det innebär att största delen av planområdet består av en byggarbetsplats där stora delar av marken är uppgrävd. Arbetet går framåt varje dag och planområdet är under ständig förändring.

Innan byggnationen av tunneln var största delen av planområdet hårdgjord då marken

utgjordes av en markparkering och lokalgata. På parkeringen stod några träd i växtbädd samt i hårdgjord mark, men dessa finns inte längre kvar. I de nordöstra delarna av planområdet finns ett parkområde som sträcker sig längst kanalen och i detta parkområde finns ett flertal stora lövträd, vissa i närheten av tunnelnedfarten. Inom parkområdet finns 6 st. äldre lindar som har högt kulturvärde. I biotopdatabasen benämns detta parkområde som "urban grönstruktur" med både trädkaraktär och öppen karaktär.

Planområdet har en varierande terräng och markhöjder varierar mellan +6,8 och +11,5. Inom planområdet lutar marken relativt jämt men planområdet angränsar till slänter med mer dramatisk lutning. Orionkullen tornar upp sydost om planområdet och längst med kanalen går en slänt som tar upp en höjdskillnad på ca 3 meter ner till ett promenadstråk. Planområdet nås från detta promenadstråk genom två befintliga trappor.

Yt- och grundvatten

Planområdet tillhör två stycken olika huvudavrinningsområden. Största delen av planområdet ligger inom avrinningsområdet för Mälaren-Prästfjärden och en liten del av Köpmannagatan ligger inom avrinningsområde för Igelstaviken, enligt VISS (Vatteninformationssystem Sverige) vattenkarta.

Vattenförekomsten Mälaren-Prästfjärden klassas ha god ekologisk status samt naturlig tillkomst/härkomst. Vattenförekomsten uppnår ej god kemisk status. Detta orsakas av att gränsvärdena för de prioriterade ämnena Tribetyltenn (TBT), Kvicksilver (Hg) och polybromerade difenyleterar (PBDE) överskrids i vattenförekomsten. Enligt en nationell analys bedöms gränsvärdena för Kvicksilver och PBDE överskridas i Sveriges samtliga vattenförekomster på grund av långväga atmosfärisk deposition av dessa ämnen till mark och vatten. Om man bortser från dessa två ämnen så är det TBT som gör att kemisk status inte uppfyller god nivå. Denna bedömning har gjorts med tillförlitlighetsklassning 3 – hög. Även om åtgärder genomförs är bedömningen att det kommer att ta lång tid att uppnå god kemiskt ytvattenstatus med avseende på TBT. Vattenförekomsten omfattas därför av ett undantag i form av tidsfrist till 2027. Åtgärder måste dock vidtas så fort som möjligt (VISS).

Vattenförekomsten Igelstaviken klassas ha måttlig ekologisk status, naturlig tillkomst/härkomst och uppnår en god kemisk status förutsatt att de överallt överskridande ämnena exkluderas. Klassningen för den ekologiska statusen baseras på miljökonsekvenstyperna Övergödning samt Morfologiska förändringar och kontinuitet, som båda visar måttlig status. Att den kemiska statusen inte klassas som god orsakas av att gränsvärdena för de prioriterade ämnena kvicksilver och PBDE överskrids i vattenförekomsten, så som i alla Sveriges vattenförekomster. Om dessa ämnen förbises bedöms vattenförekomsten ha "god kemisk status" (VISS).

Planområdet ligger på en del av Södertäljeåsen, vilken är en grundvattenförekomst som klassas ha både god kemisk status och god kvantitativ status. Det finns mycket goda eller utmärkta uttagsmöjligheter i bästa del av grundvattenmagasinet i storleksordningen 5–25 l/s. Södertäljeåsen är ett skyddat område inom kategori "dricksvattenförsörjning, artikel 7". (VISS). I detaljplanen för Orion (Tälje 1:34 m.fl.) kan man utläsa att grundvattenytan i området styrs av vattenståndet i Södertälje kanal samt Maren och att uppmätta nivåer stämmer väl överens med nivåerna i kanalen. Grundvattnets huvudsakliga strömningsriktning inom detaljplaneområdena är österut mot Södertäljekanal.

2.3 Bebyggelse- och landskapsbild

Kulturmiljö

Södertälje är en av länets tre medeltida städer och stadskärnan utgör en fornlämning på grund av sitt medeltida stadslager. Miljön vid Västra Kanalgatan är en relativt välbevarad del med en lummig gatumiljö där stenstadens flerbostadshus representerande 1800- och 1900-talets första hälft möter kanalmiljön med bl.a. branta sluttningar, drag- och promenadväg och stora ädellövträd. Västra Kanalgatan breddades under 1960-talet för att ge utrymme för parkeringsplatser. Av lindarna längs kanalen är 6 stycken planterade längs dragvägen på 1800-talet och har ett högt kulturhistoriskt värde. I miljön ingår även granitpollare med kedjor vilka tycks av bilder att döma ha förekommit i staden åtminstone sedan sent 1800-tal.

Tunnelnedfarten utgör ett negativt ingrepp i de kvaliteteter som finns i stadsmiljön vid Västra Kanalgatan. Det är därför av stor vikt hur detaljer genomförs och vilka kvaliteter som värnas.

2.4 Sociala värden

Rekreation

Det promenadstråk som går längs Södertälje kanal precis utanför planområdet är ett regionalt strandstråk och är en viktig tillgång för rekreation. Detta strandstråk kopplas till planområdet via trappor på två platser inom planområdet. Parkområdet inom planområdet erbjuder grönska i form av stora äldre träd samt öppen gräsyta. Parken erbjuder inga bänkar eller andra platser för vistelse en längre stund.

I den nuvarande detaljplanen medges ett torg på en del av den plats som planläggs som torg även i denna plan. Detta torg har dock aldrig anlagts innan byggnationen av tunneln och framtagandet av denna detaljplan. Tidigare har platsen använts till parkering och en vältrafikerad gata har gått genom området. Det har därför aldrig funnits en mötesplats inom planområdet som varit dominerad av infrastrukturlösningar.

2.5 Gator och trafik

Gatunät

Sedan våren 2020 är Västra Kanalgatan avstängd på grund av byggnationen av tunnelnedfarten. Tidigare var Västra Kanalgatan en genomfartsgata genom city som kopplade till Köpmangatan och vidare genom stadskärnan. I andra riktningen följer Västra Kanalgatan kanalen och vidare under Mälarbron där den byter namn till Västra Mälarehamnen. Delar av gatan är enkelriktad.

Köpmangatan är en av huvudgatorna för kollektivtrafiken i Södertälje centrum. Det är stora flöden av busstrafik som är dominerande jämfört med annan trafik. Söder om Kanalgränd består Köpmangatan av busskörfält där förutom bussar endast taxi och leveranser får köra. Norr om Kanalgränd måste busstrafiken samsas med privata fordon som bland annat ska parkera i parkeringsgaraget Tellus.

Befintligt garage omfattar två plan under mark. Garaget är publikt och utgör allmän bilparkering för köpcentrumet. Inom garaget finns även lastkaj för retur- och varuhantering. Den nya infarten ansluter till den norra delen av nuvarande lastfaret.

Gång- och cykeltrafik

I dagsläget är gångtrafiken helt separerad från motordriven trafik. Längs Västra Kanalgatan finns relativt smala trottoarer på vardera sida om körbanan med utpekade övergångsställen. Det finns även trottoarer på bägge sidor av Köpmangatan, men det är begränsade ytor för fotgängare eftersom busshållplatser med väderskydd kantar båda sidorna. Längs med kanalen går ett promenadstråk som kopplar till planområdet via trappor på två platser. Det finns inga cykelbanor inom planområdet. Längs Köpmangatan sker cykling i blandtrafik. I och med upprustningen av östra delen av stadskärnan planeras cykelbana på del av Köpmangatan (mellan Ekdalsgatan och Kanaltorget).

Kollektivtrafik

Planområdet är välförsörjt med kollektivtrafik. Köpmangatan utgör en av huvudgatorna för kollektivtrafiken i stadskärnan och här passerar ett flertal busslinjer, dessa kan ses i bilden nedan. Dessa busslinjer delas upp på flera busshållplatser varav fyra av dessa ligger inom planområdet och resterande hållplatser ligger precis utanför planområdet. Köpmangatan fungerar därför som en viktig knutpunkt till många olika områden i Södertälje.

★ Köpmangatan (Södertälje)		
 Buss		
751 Hovsjö	754 Pershagen	759 Astrabacken
751 Ritorp	756 Astrabacken	759 Glasberga
753 Hovsjö	756 Gärtuna	781 Nykvarn (Sandtorp)
753 Östertälje station	758 Geneta (Scaniarinken)	780 780X 787 78 Södertälje centrum
754 Geneta (Scaniarinken)	758 Östertälje station	780 780X Nykvarn (Sandtorp)

Busslinjer som stannar på hållplats "Köpmangatan" (Stockholms Länstrafik)

2.6 Hälsa och säkerhet

Geotekniska förhållanden

Planområdet är flackt men ligger på en höjd som i öster sluttar ned mot kanalen. Huvudsakligen är ytan inom planområdet asfalterad med en liten del som består av öppet gräs och uppvuxna träd. Enligt Sveriges geologiska undersökning, SGU, så består jordarterna inom planområdet av underliggande lager isälvsediment och grundlagerfyllning.



Jordartskarta 1:25 000 – 1:100 000 från SGU, Grön skraffering visar underliggande lager isälvssediment och grå skraffering visar grundlager fyllning. Planområde markerat i rött

Inför projektering av tunnelnedfarten gjordes en markteknisk undersökning där ett flertal provningspunkter på både asfalterad mark och på gräsyta borrades. I denna utredning kan man se ett noggrannare resultat av de geotekniska förhållandena enligt tabellen A nedan.

Borrhålsnummer Sektion	Djup under my/prov- tagningsnivå	Provtag- nings sätt	Jordart	Enligt TK Geo AMA Anläggning		Vattenkvot	Konflyt- gräns	Anm.
				Material- typ	Tjälfarlig- hetsklass			
18T06	0,0-0,2	Skr	Fyllning; mulljord med växtdelar.					Fältbedömt
	0,2-1,6	"	Fyllning; grus, sand, rostfärgat.					"
	1,6-1,7	"	Fyllning; silt grus sand.					"
	1,7-2,0	"	Fyllning; sand.					"
	2,0-3,0	"	Fyllning; grus, sand.					"
18T08A	0,0-1,2	Skr	Fyllning; sand, grus med tegel- och asfaltsrester.					"
	1,2-1,5	"	Fyllning; silt, sand, rostutfällningar.					"
	1,5-3,0	"	Fyllning; lera, sand, silt.					"
18T13	0,0-2,0	Skr	Fyllning; sand, grus.					Fältbedömt

Tabell A. Resultat av markteknisk undersökning gjord utav Tyréns

En Miljöteknisk markutredning har tagits fram inför bygget av tunnelnedfarten av Tyréns 2018. Utredningen beskriver att det finns ett antal objekt i Länsstyrelsens MIFO-databas i anslutning till undersökningsområdet, samtliga av dessa är ej riskklassade.

Markanvändningen för området bedöms vara mindre känslig markanvändning, MKM, eftersom det inte kommer att ske någon odling på undersökningsområdet, dessutom är exponeringstider för personer som vistas på området begränsade och det kommer inte att finnas några byggnader som flyktiga ämnen riskerar att tränga in i.

Halter överstigande känslig markanvändning, KM, konstaterades i tre punkter med avseende på kvicksilver och PAH-H i två punkter och bly i en punkt. Några halter över tillämpat riktvärde MKM av de analyserade föroreningarna i jord konstaterades inte vid den utförda undersökningen. I samtliga punkter bortsett från en punkt översteg halterna av främst bly och antimon gränsen för nivåer för mindre än ringa, MRR. Halten kadmium, zink och PAH-L översteg MRR i enstaka punkter.

För massorna som förblir orörda eller återanvänds inom arbetsområdet krävs inga vidare åtgärder då halterna understiger riktvärdet för MKM. Detaljplanens användning bedöms inte utgöra risk för människors hälsa och miljö. Överskottsmassor ska hanteras som förorenade och tas omhand av mottagningsanläggning som är godkänd för de aktuella föroreningarna. Alternativt kan massorna eventuellt återanvändas på annan plats om miljömyndigheten godkänner detta efter en anmälan. Då tunnelnedfarten redan är byggd har dessa massor redan hanterats.

Risk för skred

På kartor från SGU kan man se att en del av planområdet ligger inom ett aktsamhetsområde gällande skred i strandnära områden. Denna information bygger på en beräkningsalgoritm som tar hänsyn till jordartstyp, terrängmodell (LiDAR) och kritisk lutning (1:10). Det innebär att denna del av planområdet har förhållanden som innebär att det kan finnas risk för skred. Platsspecifika utredningar har inte gjorts eftersom inga nya byggnader planeras inom detta aktsamhetsområde och detaljplanen bedöms inte medföra någon risk för skred.



Karta som visar förutsättningar för skred från SGU, orange skraffering visar aktsamhetsområde strandnära. Planområde markerat i rött

Risk för översvämning

Planområdet ligger i nära anslutning till kanalen. På grund av topografin och att planområdet ligger betydligt högre än kanalen riskerar planområdet inte att översvämmas med anledning av förhöjd vattennivå i kanalen. Marken ska höjdsättas för att förhindra att vatten ansamlas vid befintlig bebyggelse och skadar byggnaderna vid kraftiga regn. Det finns inga registrerade översvämningar som skett inom planområdet varav ingen ytterligare utredning har gjorts inom arbetet för denna detaljplan.

3. Planförslaget

3.1 Byggnation

Byggandets omfattning

Byggnationen innefattar en ny tunnelnedfart till Kringlangaraget i centrala Södertälje. I och med detta kommer också delar av Västra Kanalgatan att byggas om och förse med vändplan. Över tunneln, mellan Västra Kanalgatan och Köpmangatan, kommer ett torg att byggas - Kanaltorget. Inga nya byggnader kommer uppföras inom planområdet.

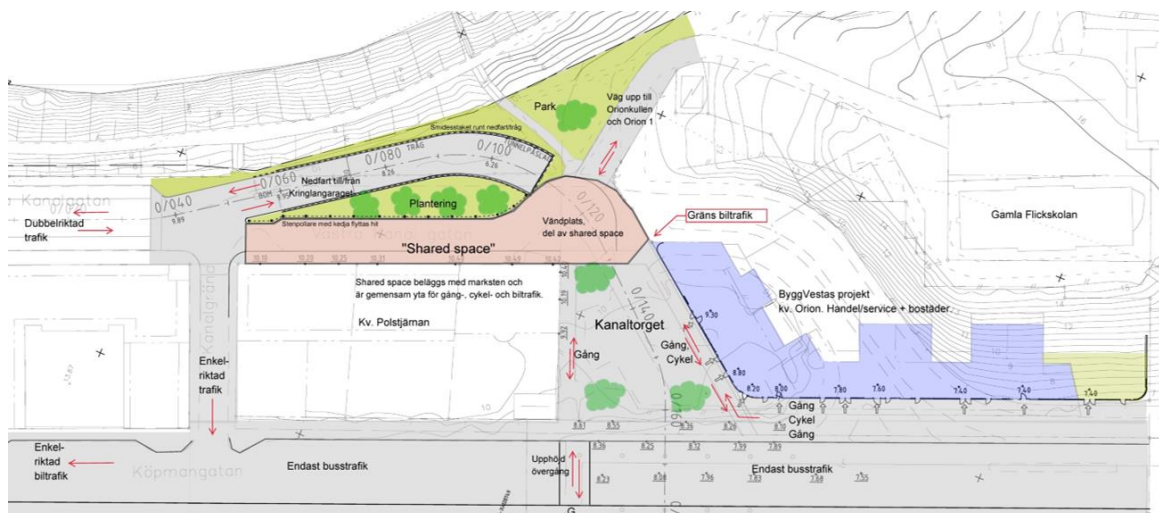
Utformning och gestaltning

För att skapa en attraktiv stadsmiljö ska utformningen av det öppna tråget som leder ner till tunneln och omgivande ytor utföras med omsorg och med noga utvalda material. Planområdet utgör entrén upp till den gamla stenhusbebyggelsen på Orionkullen och gestaltningen ska anpassas till detta.

Mellan tråget och Västra Kanalgatan bildas en planteringsyta för att kompensera för den grönya som går förlorad där tråget byggs. I denna plantering kommer 3–4 prydnadsaplar som inte kan stå kvar på grund av grävarbete att planteras tillsammans med marktäckande växter. De stenpollare med kedjor som idag står längs Västra Kanalgatan mot gräsmattan flyttas och placeras mellan gåfartsgatan och den nya planteringsytan. Väggar på trågets sidor utförs av betong och beräknas ha en visningshöjd på ca 10–25 cm över marknivå. Fallskydd runt tråget utförs som svartmålat staket av smide. Längs kvarter Polstjärnan skapas en möbleringszon för att förhindra att motordriven trafik sker precis utanför portarna. En säker och trygg miljö utgör grunden för fri rörelse, för att skapa en hållbar och attraktiv stadsmiljö är det därför viktigt att säkerhet- och trygghetsaspekter beaktas i utformningen av planförslaget. Planområdet ska förse med god belysning, torget ska utformas för att undvika mörka och dolda platser samt skapa överblickbarhet. Belysning ska utformas så att belysningen inte är bländande för boende i angränsande fastigheter. Vid planering av belysningspunkter ska hänsyn också tas så att dessa inte bländar sjöfarande eller påverkar funktionen på de ljuspunkter som är avsedda för sjöfartens säkra navigation.

Vid gestaltning av torget och gångfartsområde används markbeläggning med olika kulörer och material för att skapa en intressant utemiljö samtidigt som trafikrörelsen tydliggörs. Den gångväg som leder från den nya vändplanen på Västra Kanalgatan och ner till trappan i slänten mot kanalen dras om i en ny sträckning. Höjdskillnader på torget ska tas upp i trappor som är väl integrerade i utformningen. På torget planeras för planteringar, vattenspegel och sittmöjligheter.

Stor vikt ska läggas vid att åtgärden blir ett så litet ingrepp som möjligt i den kulturhistoriska miljön och att utformningen inom projektet görs med stor omsorg.



Principskiss för utformning av planområdet

3.2 Gator och trafik

Gatunät

I och med tunnelnedfarten kommer Västra Kanalgränd att få en ny utformning och kommer inte längre utgöra en genomfartsgata genom stadskärnan. Söder om anslutningen till Kanalgränd kommer Västra Kanalgränd smalnas av till ca 6 meter och utformas som ett gångfartsområde där bilar kör i låg hastighet. Gatan avslutas med en vändplan anpassad för att personbilar ska kunna vända utan att backa. Från vändplanen fortsätter en angränsningsväg upp på Orionkullen.

Genom avstängningen av Västra Kanalgränd minskar trafiken genom stadskärnan till förmån för säkerhet och minskad miljöpåverkan för de som rör sig och bor i området. Uppskattningsvis kommer den nya trafiklösningen att ge upphov till något över 800 fordon/dygn på Västra Kanalgränd, bortsett från trafik till Kvästjärnan och övrig trafik. Detta kan jämföras med 8100 fordon/dygn som rörde sig förbi den plats där torget kommer ligga år 2005.

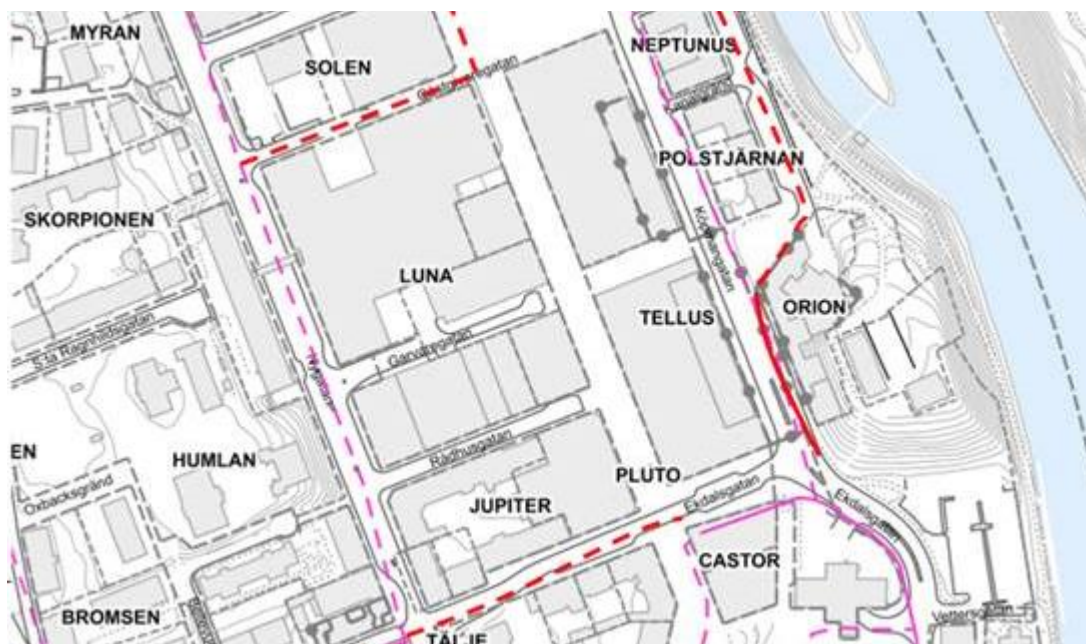
Köpmangatan kommer fortsätta att enbart vara till för busstrafik inom planområdet samt för angränsning. Trafik med anledning av angränsning får köra över torgytan vid behov, då i låg hastighet och på fotgängares villkor. Kanaltorget blir en knutpunkt vid bussgatan (Köpmangatan) och ger en tydligare koppling ner mot kanalen och mot Orionkullen.

Parkering

Idag är Västra Kanalgränd kantad av bilparkering längs gatan och även framöver finns ett behov av angränsningsplatser och tillgängliga parkeringsplatser till kvarter Kvästjärnan inom 25 meter från samtliga entréer. Då gatan kommer utformas som en gåfartsgata med ett enhetligt markmaterial är det viktigt att angränsningsplatser markeras tydligt. För att främja hållbart resande och gynna ett ökat cyklande är det viktigt att omsorg läggs på utformning och placering av ytor för cykelparkering. Dedikerade ytor för cykelparkeringen ska finnas på torget och i nära anslutning till kollektivtrafiken för att främja cyklande samt minska framkomlighetsproblem.

Gång- och cykeltrafik

I och med upprustningen av östra delen av Södertäljes stadskärna byggs Köpmangatan om och ger plats åt en cykelbana på södra delen (mellan Ekdalsgatan och Kanaltorget. Det kommer vara möjligt att fortsätta över Kanaltorget och in på Västra Kanalgatan. Markmaterialet ska möjliggöra cykling över torget men detta ska ske i gångfart. Det är viktigt att cyklister får incitament att sakta ner innan de kommer in på Kanaltorget från Köpmangatan eftersom det kan vara skymd sikt i och med kurvan för mötande cyklister och korsande människor.



Gång- och cykelvägar runt planområdet. Heldragen röd linje visar ny cykelbana och streckad röd linje visar gånggata där cykeltrafik är tillåten.

Tillgänglighet för renhållning

Kvarteret Polstjärnan hanterar sin sophantering genom en grind i södra änden av kvarteret. Det ska säkerställas att sopbilen även framledes kommer kunna hämta avfall från Polstjärnan på samma plats som idag. En sopbil ska kunna stå två meter från fasaden så människor kan passera samt ett säkerhetsmått på två meter på andra sidan. Inga fasta hinder får stå i vägen för fordonet vilket ska beaktas vid utformning av Kanaltorget. Passager som sopbilen får utnyttja fungerar primärt som passage för fotgängare. Sopbilar får använda gångfartsområdet under förutsättningen att de kör på de gåendes villkor. Detsamma gäller för gånggatan, dock ska sopbilen ha en specifik målpunkt på gånggatan och inte enbart utnyttja gånggatan för genomfart.

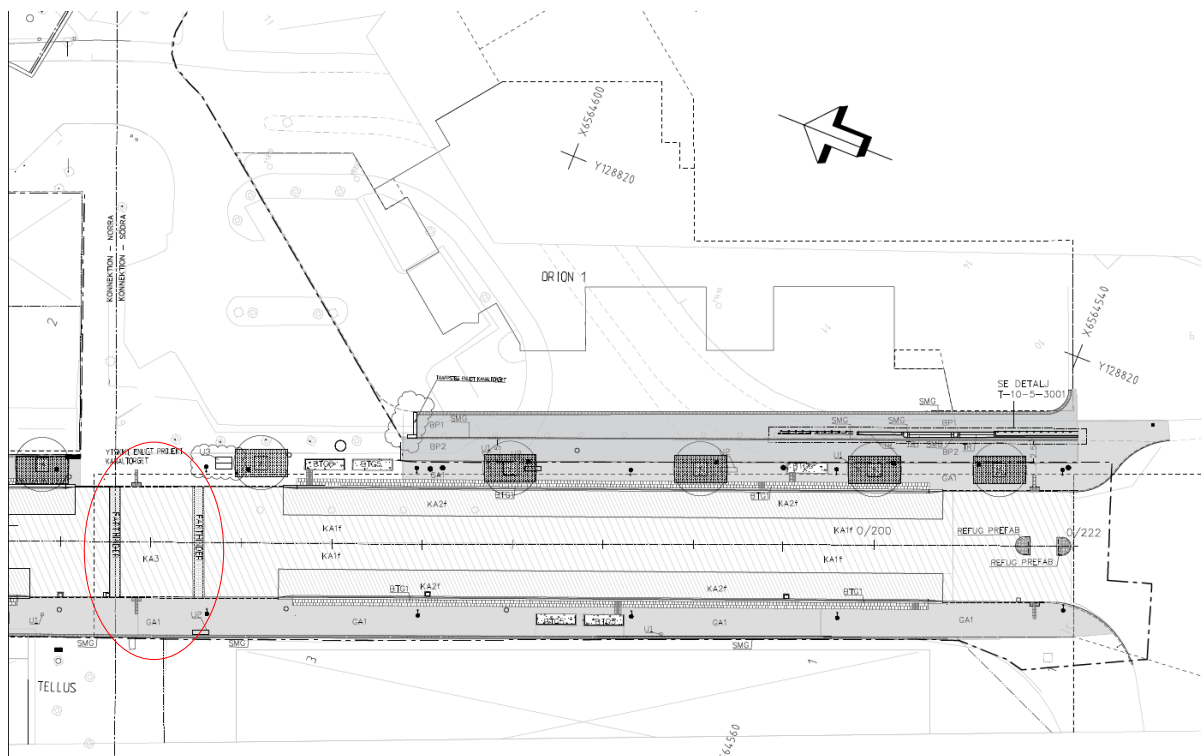
En sopbil ska även kunna ta sig in och ut till de befintliga fastigheterna på Orionkullen.

Kollektivtrafik

Köpmangatan kommer fortsätta utgöra en av huvudgatorna för kollektivtrafiken i Södertälje centrum och den del av Köpmangatan som ligger inom planområdet kommer enbart vara till för buss, leveranser och angöring. I och med det nya Kanaltorget kommer en ny mötesplats skapas i direkt anslutning till denna knutpunkt för kollektivtrafiken samtidigt som rörelsemönstret för fotgängare kommer att förbättras. Framkomligheten runt bushållplatser förbättras vid det nya torget. Inom planområdet kommer det initialt att finnas fyra stycken busshållplatser. Vid utformningen av Köpmangatan ska RiGata/RiBuss följas. Hållplatslägena inom planområdet har en längd på 2 x 80 m, vilket möjliggör för totalt 6 st hållplatser inom

planområdet. Detta möjliggör att ytterligare busshållplatser kan tillföras i framtiden. Inom planområdet kommer befintliga busshållplatser bli mer samlade och busskurer förbättras med väderskydd.

Kommunens översiktsplan lyfter att oskyddade trafikanter ska prioriteras i första hand över andra trafikslag, centrum ska därutav förbättras och göras mer attraktiv samt trafiksäker för oskyddade trafikanter. Befintligt övergångsställe inom planområdet ersätts därför med ett upphöjt övergångsställe över Köpmangatan i anslutning till gångstråket mellan gågatan Garvaregatan och gågatan Kanaltorget, illustration över detta kan ses på bilden nedan. Detta ska ske på ett sätt som gör att kollektivtrafiken även fungerar genom att följa RiGata/RiBuss.



Bygghandling av utformning av Köpmangatan inom planområdet. Illustrerar busshållplatser läge och utformning inom planområdet. Upphöjt övergångsställe är inringat i rött.

3.3 Hantering av risker och störningar

Brand

Räddningstjänstens möjlighet att göra en räddningsinsats i garaget eller lastkaj säkerställs genom befintlig tillgänglighet via de båda utrymningstrapphusen samt nya och gamla infarten. I de fall då en brand inte uppkommer i närheten av infartstunneln kan det finnas möjlighet att köra in räddningsfordon i anläggningen. I övrigt antas att insats kommer ske från utsidan eller via invändiga trapphus.

Det befintliga garaget och lastkajen är försedda med en sprinkleranläggning. För att undvika att det behöver projekteras och byggas en brandcellsgräns i fastighetsgränsen mellan lastfaret och den nya infarten ska även infartstunneln förses med heltäckande sprinklerinstallation. Den första delen av infartstunneln bedöms vara möjlig att nå från ett ytläge för räddningstjänsten och därför kan det vara möjligt att utforma tunneln som ligger närmast infarten med ett undantag från krav på sprinkler. Sprinklerinstallationen och tillgång till trycksatt brandvattenledning bedöms kunna ge räddningstjänsten förutsättningar för en insats som

motsvarar dagens utformning. Infartstunneln bedöms därmed inte tillföra oacceptabla risker.

Geotekniska frågor

För att möjliggöra byggandet av tunneln och den djupare delen av tråget har sponter slagits ner på vardera sida om tunneln. Detta för att schakten för tunneln inte ska underminera befintliga byggnader och slänten mot kanalen.

Buller

Den låga hastigheten och mindre trafikmängden som detta förslag medför jämfört med när Västra Kanalgatan var öppen för genomfartstrafik kommer att innebära ett minskat trafikbuller. Eftersom den trafik som åker ner i nedfarten går ner under mark kommer ljudet dessutom att reduceras av stödmurarna. En minskad trafikmängd kommer även att minska mängden avgaser.

Skydd mot översvämning

Marken ska höjdsättas för att förhindra att vatten ansamlas vid befintlig bebyggelse och skadar befintliga byggnader vid kraftiga regn.

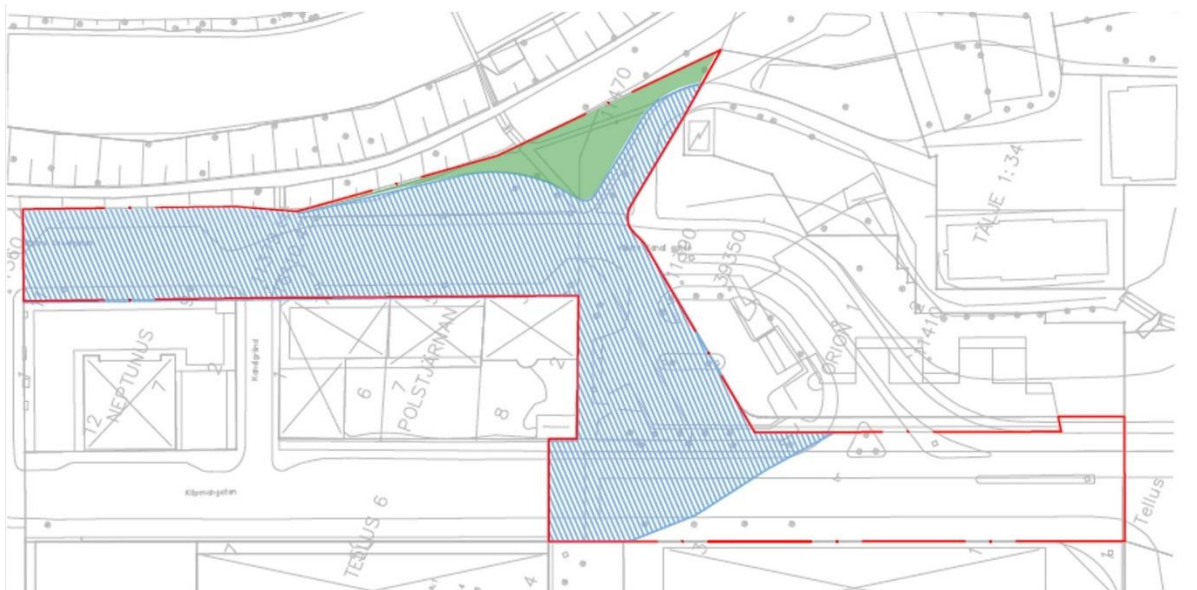
Strandskydd

I befintlig detaljplan har stora delar av strandskyddet upphävts och för de åtgärder som ligger på strandskyddat område har dispens redan givits. När en ny detaljplan vinner laga kraft och ersätter befintlig detaljplan återinträder strandskyddet. Kommunen kan upphäva strandskyddet för ett område i samband med att en ny detaljplan antas, om det finns särskilda skäl för det och om intresset av att detaljplanera området väger tyngre än strandskyddets syften. De särskilda skäl (7 kap. 18 c–d § miljöbalken) som gäller för att upphäva strandskyddet är om området:

- är ianspråktaget på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften,
- är väl avskilt från stranden av till exempel en större väg eller järnväg,
- behövs för en anläggning som måste ligga vid vatten och behovet inte kan tillgodoses utanför området,
- behövs för att utvidga en pågående verksamhet och utvidgningen inte kan genomföras utanför området,
- behöver användas för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför strandskyddsområdet,
- behöver användas för att tillgodose ett annat mycket angeläget intresse

Då stora delar av planområdet idag är hårdgjorda utan några särskilda naturvärden finns det inte några goda livsvillkor för djur- och växtlivet. Marken planeras som allmän platsmark vilket innebär att allmänhetens tillgång till området inte förhindras. Däremot kommer tillgängligheten för fotgängare bli bättre i och med att trafikmängden minskar och bilar kommer köra i låg hastighet samtidigt som en ny offentlig mötesplats skapas. Detta gäller all mark förutom tråget till tunnelnedfarten som hamnar på kvartersmark. Ingreppet som tråget innebär har redan beviljats strandskyddsdispens och är färdigställd. Strandskyddet upphävs därför på dessa delar då området är ianspråktaget på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften.

Den parkmark som redan finns idag och som kommer fortsätta vara parkmark är en viktig del i grönstrukturen i Södertälje, inte minst för friluftslivet då det utgör en del av ett promenadstråk längs kanalen. I denna del av planområdet kommer strandskyddet ligga kvar.



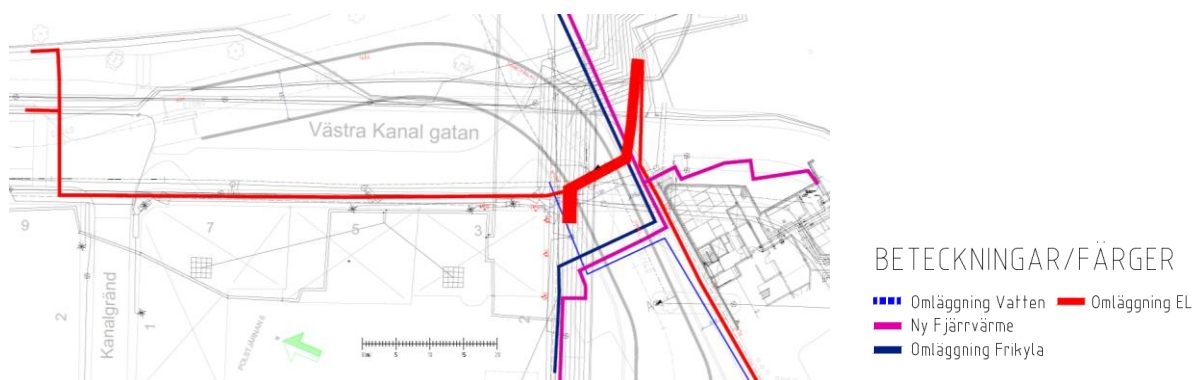
Kartillustration över upphävt strandskydd inom 100 meter inom planområdet. Röd streckad linje: planområdesgräns. Blå räfflad yta: upphävt strandskydd inom 100 meter. Grönt yta: strandskydd som bevaras inom planområdet.

3.5 Teknisk försörjning

Ledningar

Inför projektering av tunnelnedfarten gjordes en förstudie gällande befintliga ledningar och behovet av ledningsflytt inom planområdet. Förstudien visade att tunnelnedfarten korsade ett flertal befintliga ledningar som ägs av Telge nät. I och med detta har flera ledningar fått nya dragningar. Ledningar för el, vatten, fjärrvärme och fjärrkyla har byggts om och korsar tunnelnedfarten på olika platser. Ledningarna kommer hamna inom allmän platsmark ovan tunneln. Byggnationen av dessa ledningar är i dagsläget färdigställt och endast eventuella justeringar återstår. Befintlig dagvattenledning under torget samt ledningar i Köpmangatan behöver ej flyttas. Längs Västra Kanalgatan går en vattenledning samt en spillvattenledning. Spillvattenledningen är ej nödvändig här och kan komma att göras om till dagvattenledning.

Nya ledningar som behöver upprättas inom allmän platsmark kommer anslutas till befintligt ledningssystem vid olika anslutningspunkter. Samtlig teknisk försörjning av tunnelnedfarten kommer ske från ett nytt teknikrum i garaget.



Dragning av nya ledningar (bilden är en skiss och visar inga exakta placeringar).

Brandvatten

Befintligt garage har ett system med trycksatt brandvattenuttag. Placeringen av brandvattenuttaget ligger i den nordöstra delen av lastfaret i närheten av infartstunnelns anslutning. Den ny infartstunneln bedöms inte medföra något ytterligare behov av brandvattenuttag för räddningstjänsten.

Dagvattenhantering

Vid projektering av tunnelnedfarten har tekniska lösningar för dagvattenhantering tagits fram. Längs med tunneln går en VA-ledning som kommer leda allt dagvatten från tråget och tunneln ner till garaget där det sedan pumpas upp för att ansluta till befintligt dagvattennät. Eftersom lutningen blir relativt brant i rampen, 10%, så kommer rampen att förses med markvärme och dagvattnet tas därefter omhand inom kvartersmarken.

Även vid pågående projektering av torget och gatumiljön tittar man på hanteringen av dagvatten. Brunnar har projekterats. På torget finns planer att bygga växtbäddar samt skelettjordar, där vatten kan fördröjas och renas. Längs med det nya tråget planeras en plantering.

I och med den nya tunnelnedfarten kommer en del av det befintliga parkområdet försvinna. Totalt är det cirka 295 kvm grönyta som försvinner från parkområdet. Den nya planteringen vid tråget utgör cirka 215 kvm. På torget planeras cirka 60 kvm planteringar som även kompletteras med skelettjordar. Den totala ytan där dagvatten kan fördröjas och infiltreras bedöms därmed inte minska väsentligt. Utförd dagvattenutredning visar att befintliga system inom och utanför planområdet har kapacitet att omhänderta de ytterligare dagvattenflöden som planförslaget innebär.

Instängda områden och risk för översvämning

Marken ska höjdsättas för att förhindra att vatten ansamlas vid befintlig bebyggelse och skadar byggnaderna vid kraftiga regn.

4. Konsekvenser

4.1 Miljökonsekvenser

Undersökning av betydande miljöpåverkan

Enligt 6 kap. miljöbalken (MB) ska kommunen göra en miljöbedömning när en detaljplan upprättas om dess genomförande kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Enligt kommunens undersökning om betydande miljöpåverkan (tidigare behovsbedömning) bedöms de åtgärder planen medger vara förenliga med en ur allmän synpunkt lämplig användning av mark- och vattenresurser genom att markområden kommer användas för ett ändamål som området bedöms vara lämpat för med hänsyn till beskaffenhet och läge samt föreliggande behov. Planen bedöms inte heller medge sådan markanvändning att några miljökvalitetsnormer överskrids varför detaljplanen får anses vara förenlig med 3, 4 och 5 kapitlet MB.

Motiveringen är att markens användande inte ändras avsevärt, inga nya byggnader planeras och byggnationen redan är igång vilket innebär att detaljplanens antagande inte kommer medföra stora konsekvenser. Inom planområdet finns inga särskilda naturvärden, de stora träderna kan bevaras och det parkområde som finns här idag kommer bevaras förutom den del där tråget beviljats bygglov. Åtgärder inom planområdet kommer endast ske på ianspråktagen mark där strandskyddets syfte inte har någon betydelse och därmed kommer upphävas. Ingreppet som tunnelnedfarten innebär har negativ påverkan på de kvaliteter som finns i stadsmiljön längs Västra Kanalgatan gällande kulturmiljö, detta har redan tagits hänsyn till i projekteringen av gatumiljön. Detaljplanen ger positiva effekter när det kommer till trygghet, rekreation och barnperspektivet då det kommer tillkomma promenadstråk fria från biltrafik, attraktiv offentlig utemiljö samt en mötesplats intill en viktig knutpunkt i kollektivtrafiken. Den samlade bedömningen är därmed att detaljplanen inte har någon betydande miljöpåverkan.

Miljökvalitetsnormer

Påverkan på recipienten

Som ett resultat av den nya tunnelnedfarten kommer en del grönyta försvinna. Planförslaget innebär att en ny plantering kommer anläggas vid Västra Kanalgatan och ytterligare planteringar planeras på torget. Dessa planteringar utgör nästan lika mycket grönyta som den yta som försvinner och som dessutom kommer kompletteras med skelettjordar. Brunnar har projekterats som ansluts till det befintliga VA-systemet. Då mängden hårdgjord yta inte kommer att öka väsentligt kommer inte heller vattenflödet att öka bedöms miljökvalitetsnormerna i recipienten inte påverkas negativt.

Eftersom vattenflödet inte bedöms öka och att hantering av dagvatten redan projekterats har inte en egen dagvattenutredning gjorts i samband med framtagandet av denna detaljplan. I och med att tunnelnedfarten redan är färdigställd så kommer detaljplanens antagande inte påverka dagsvattensituationen.

Konsekvenser för landskapsbild och kulturmiljö

Då tunnelnedfarten utgör ett negativt ingrepp i de kvaliteter som finns i stadsmiljön vid Västra Kanalgatan är det av stor vikt hur detaljer genomförs. Det är positivt att Västra Kanalgatan åter blir smalare samt att granitpollarna med kedjorna bibehålls även om de ges en

ny placering. Det är viktigt att utformningen av muren till träget och smidesstaketet, som blir nya inslag i miljön, tillför en kvalitet som passar i stadskärnan. Stenläggning av gatan är ett positivt tillägg liksom utsmyckning av gaturummet.

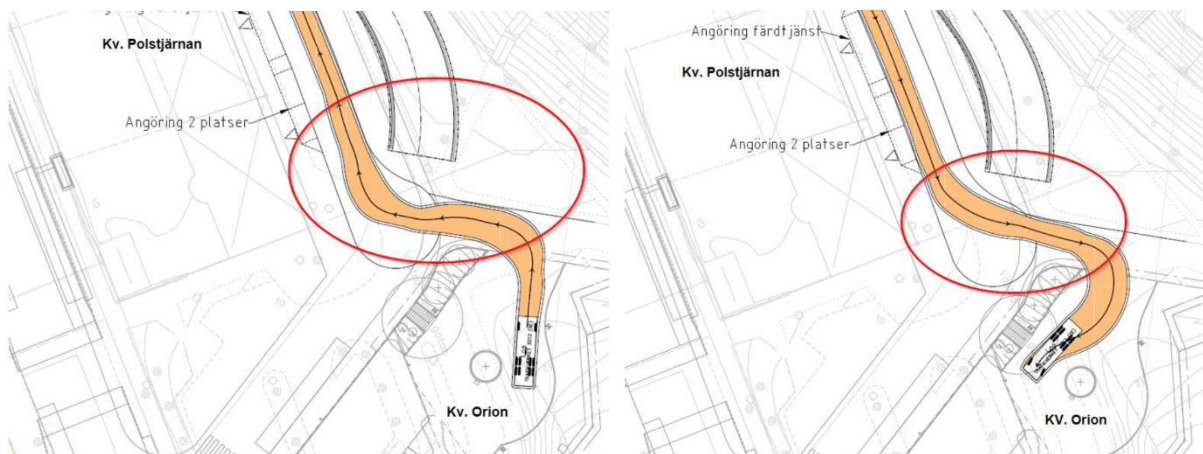
De stora lindarna längs kanalpromenaden och som utgör en kvarvarande del av 1800-talets kanalmiljö är viktiga att värna om, något som redan gjorts vid projektering. Dessa lindar ska inte skadas av de ingrepp som görs inom planområdet.

Konsekvenser för naturmiljön

De stora träden mot kanalen är ett viktigt inslag i miljön och har vid projekteringen bedömts klara de ingrepp som tunnelnedfarten innebär utan att lida någon stor skada. Det som påverkas mest är sugrötter och dessa kan nybildas av trädet. Det träd som påverkas mest är den andra linden längs nedfarten. Övriga träd (en lind och en lönn) längs nedfarten berörs i mycket liten omfattning.

Angöring

I genomförd utredning av ÅF 2018-10-23 har utformningen granskats med körspår för typfordon Los (oljebil och sopbil) för att säkerställa framkomligheten för en vanlig sopbil. Körspårsanalys visar att när sopbilen ska svänga behöver den ta yta från mötande körfält. Detta medför att två fordon inte kan mötas vid svängande rörelser från och till Orionkullen. Ett av Dessa områden ligger inom planområdet och är inringade i bilden nedan. Lastbilar och sopbilar kommer inte att kunna möta andra fordon från infarten till kvarteret Orion upp till Flickskolan (Orionkullen) då vägen är 3.5 meter bred. Vägen från kvarteret Orion upp till Flickskolan (Orionkullen) ingår inte i planuppdraget och i nuläget finns det inga planer på att bygga om denna. Vid raksträcka är det däremot möjligt för två fordon att mötas samtidigt som det står bilar på angöringsplatserna.



Körspårsanalys för sopbil till och från kvarteret Orion, ÅF 2018-10-23.

Det har också säkerställts med körspårsanalys att en sopbil ska kunna hämta sopor från kvarteret Polstjärnan där sophantering sker på sydvästra delen av kvarteret. Körspåret är utformat så en sopbil kan stå två meter från fasaden så människor ska kunna passera samt ett säkerhetsmått på två meter på andra sidan så inga fasta hinder är i vägen för fordonet. Detta ska beaktas vid utformning av Kanaltorget. Körspåret visar också att det går att köra ut på Köpmangatan när bussar står inne vid hållplatserna på båda sidorna.

4.2 Sociala konsekvenser

Sociala värden och tillgänglighet

Förslaget på det nya torget samt ändringen av Västra Kanalgatan med stenbeläggning och återvändsgränd kommer att fungera som en koppling från gågatan och Köpmangatan mot kanalen och upp mot Orionkullen. Detta bedöms medföra en förbättring jämfört med dagens utformning då tillgängligheten ökar i denna del av stadskärnan. Planförslaget innebär att fotgängare och cyklister prioriteras över biltrafiken vilket förenklar rörelsen genom staden och ökar trafiksäkerheten i området.

Kanaltorget ska vara en plats för alla Södertäljebor och därför är tillgängligheten en viktig faktor i utformningen av torget. Planområdet lutar och trappor kommer finnas på torget för att ta upp höjdskillnader men det ska finnas tillgängliga stråk med lutning på max 5% samt ramper som alternativ till trappor så alla kan vistas och röra sig på torget.

Kanaltorget kommer bli en ny mötesplats i centrum och kommer vara ett lyft för hela östra delen av stadskärnan. Här rör sig redan idag många människor från olika delar av Södertälje och med Kanaltorget skapas en plats att vistas på en längre stund och möta andra Södertäljebor.

Barnperspektiv

Västra Kanalgatan, innan bygget av tunnelnedfarten, var en högtrafikerad genomfartsgata med smala trottoarer och övergångsställen. Trafiken innebar en otrygg miljö för barn. Planförslaget kommer innebära att trafikmängden minskar betydligt och att biltrafiken kommer röra sig i låga hastigheter. En del av Västra Kanalgatan kommer utformas som en gångfartsgata och Kanaltorget kommer vara helt fri från trafik bortsett från nödvändig angöring. Detta innebär en tryggare plats för barn då biltrafiken anpassar sig efter de gående och inte tvärtom. Från grönstråket längs kanalen kommer man kunna ta sig in till stadskärnan utan att behöva passera någon större gata vilket bildar ett tryggt promenadstråk.

Planområdet innefattar idag inga platser för barn. Det nya Kanaltorget kommer erbjuda en ny offentlig plats där barn kan vistas fritt från trafik och här finns plats för både lek och umgänge. På torget planeras en vattenspegel som både utgör ett vackert element i stadsmiljön men även ett roligt inslag för barnen.

Förbättrad kollektivtrafik och cykelvägar

I dagsläget finns ingen utpekad cykelbana längs Västra Kanalgatan utan cyklister får cykla på bilvägen eller välja en alternativ väg. Planförslaget innebär att cyklar kan ta sig förbi Kanaltorget utan att behöva samsas med bilar. Cykling ska dock ske i gångfart för att skapa en trygg miljö för gående och för vistelse på torget. Detta ger cyklister en tydligare och tryggare trafiklösning.

Köpmangatan kommer fortsätta vara en bussgata och en viktig knutpunkt för busstrafiken i Södertälje. Det nya Kanaltorget kommer utgöra en mötesplats med tillgång till god offentlig miljö på en plats som många passerar idag. Torget har potential att bli en naturlig träffpunkt och en plats att uppehålla sig i väntan på bussen.

5. Genomförande

5.1 Organisatoriska frågor

Tidplan

Samråd	Andra kvartalet 2021
Granskning	Första kvartalet 2022
Antagande	Tredje kvartalet 2022

Genomförandetid

Genomförandetiden är 5 år från den dag planen vinner laga kraft.

När genomförandetiden har gått ut fortsätter planen att gälla till den ändras eller upphävs. När genomförandetiden har gått ut har fastighetsägaren dock inte längre rätt att erhålla ersättning om bygglov, rivningslov eller marklov skulle nekas.

Huvudmannaskap

Kommunen är huvudman för allmän platsmark inom planområdet.

Huvudman för VA

Telge Nät AB är huvudman för VA.

5.2 Ansvarsfördelning

Ansökan om lantmäteriförrättning

Kommun ansvarar för ansökan om lantmäteriförrättning. Ledningsägaren ansvarar för ansökan om bildande av nya, ändringar och upphävande av ledningsrätter.

Utbyggnad av vatten, dagvatten och spillvatten

Telge Nät AB ansvarar för utbyggnad fram till anslutningspunkt. Kommunen ansvarar för anslutande ledningar inom allmän platsmark. Fastighetsägaren ansvarar för anslutande ledningar inom kvartersmark.

Elförsörjning, telenät, fibernät, fjärrvärmenät och fjärrkyla

Telge Nät AB ansvarar för utbyggnad av ledningar för el, fjärrvärme och fjärrkyla fram till anslutningspunkt. Kommunen ansvarar för anslutande ledningar inom allmän platsmark. Fastighetsägaren ansvarar för anslutande ledningar inom kvartersmark.

Inget identifierat behov av tele i nuläget. Om så krävs ansvarar fastighetsägaren för kontakt med ledningsägaren, anslutning regleras i separat avtal mellan dessa.

Inget identifierat behov av fiber i nuläget. Om så krävs ansvarar fastighetsägaren för kontakt med ledningsägaren, anslutning regleras i separat avtal mellan dessa.

Utbyggnad av allmän plats.

Kommunen ansvarar för utbyggnad av allmän plats.

Utbyggnad av kvartersmark.

Fastighetsägaren ansvarar för utbyggnad av kvartersmark.

Strandskyddsdispens

Kommunen ansvarar för att upphäva strandskydd.

Bygglov, marklov och lovplikt m.m.

Fastighetsägaren ansvarar för att ansöka om erforderliga lov.

5.3 Fastighetsrättsliga frågor och konsekvenser

Markägorförhållanden

Planområdet omfattar del av Tälje 1:1 som ägs av Södertälje kommun samt del av Tellus 5 som ägs av Stadsrum AB.

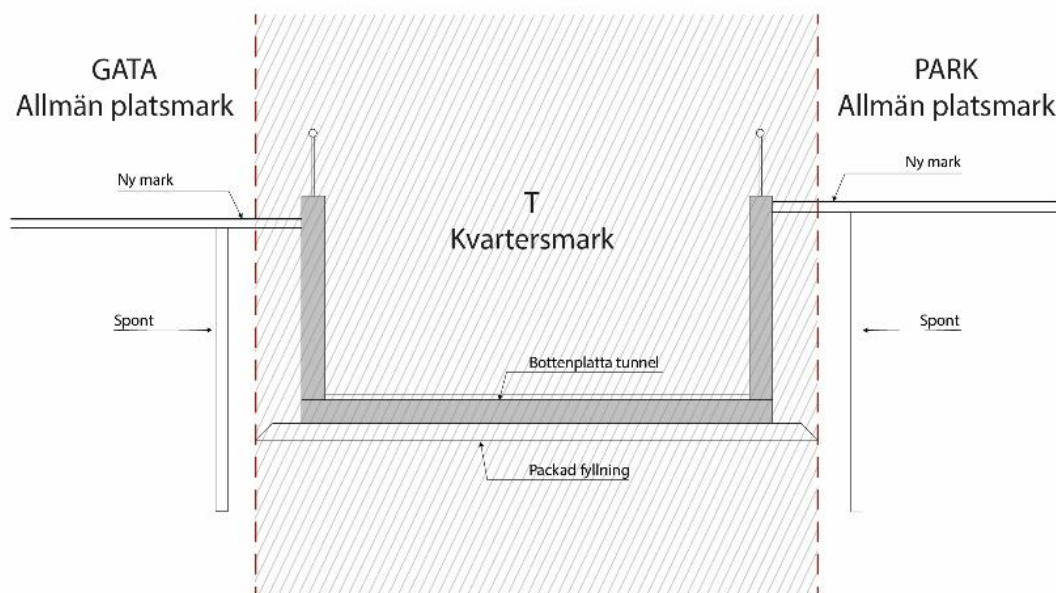
Fastighetsbildning

Den del av Tälje 1:1 som enligt detaljplanen utgör kvartersmark avstyckas till en egen fastighet.

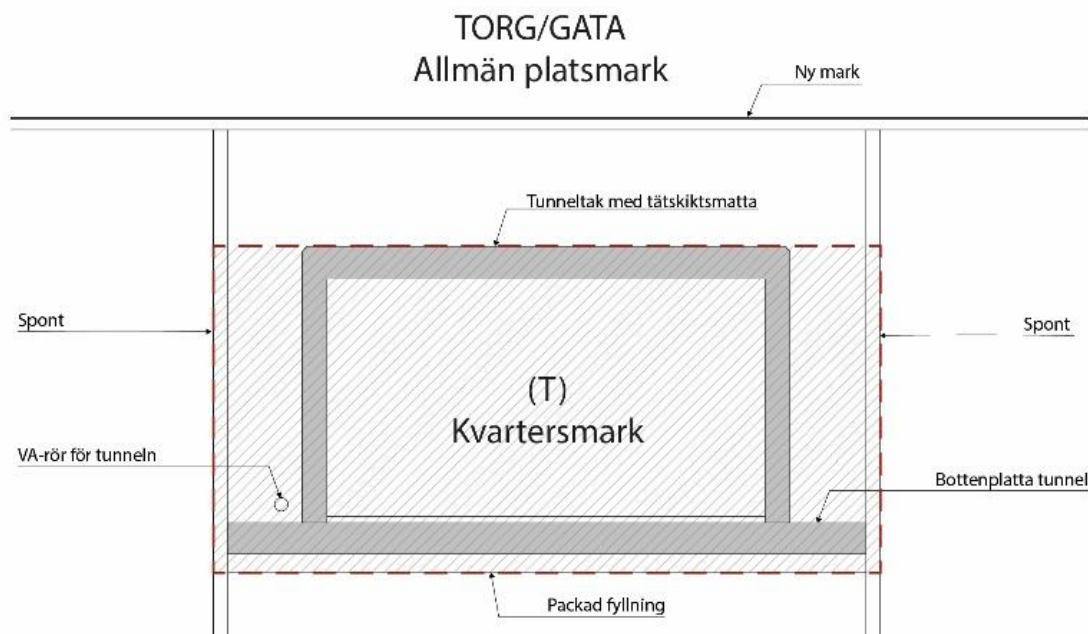
Detaljplanen medger tredimensionell fastighetsindelning.

Delar av den befintliga allmänna platsmarken inom fastigheten Tälje 1:1 i detaljplanen betecknat med T och (T) som ligger under allmän platsmark enligt plankartan ska genom tredimensionell fastighetsbildning utgöra en egen fastighet. Den allmänna platsmarken ska alltså urholkas av kvartersmark för tunnelnedfart T och tunnel (T).

Fastighetsindelningen i höjddled illustreras på plankartan i sektion. Fastighetsindelningen förtydligas också genom snittvyer för T respektive (T) enligt nedan.



Sektion tunnelnedfart T. Röd streckad linje illustrerar användningsgräns och tillkommande fastighetsgräns.



Sektion tunnel (T). Röd streckad linje illustrerar användningsgräns och tillkommande fastighetsgräns.

Gemensamhetsanläggningar

Om det finns teknikberoende mellan garaget och tunneln kan det komma att behöva lösas genom en gemensamhetsanläggning.

Rättigheter

Nyttjanderätter

Bommar eller annan teknisk utrustning som erfordras för garaget hanteras genom nyttjanderätt mellan berörda parter. Detsamma gäller eventuell tillgång till teknikrummet.

Befintliga ledningsrätter

Idag finns en befintlig ledningsrätt för fjärrkyla inom planområdet. Dessa ledningar ägs av Telge Nät AB. I det fall att ledningarnas placering förändras kan ledningsrätten komma att behöva ändras.

Ledningsrätt: 0181K-99/2004

Nya ledningsrätter

Det finns inget identifierat behov av bildande av nya ledningsrätter.

Befintliga servitut

Officialservitut för pelare, fettavskiljare och stuprör finns inom fastigheten Tälje 1:1.

Aktbeteckning	Ändamål	Till förmån för	Belastar	Konsekvens
0181K-2017/76.1	Pelare	Orion 1	Tälje 1:1	Berörs ej
0181K-2017/76.2	Fettavskiljare	Orion 1	Tälje 1:1	Berörs ej
0181K-2017/63	Stuprör	Telge 1:1	Tellus 5	Berörs ej

Nya servitut

Ett nytt officialservitut måste bildas för att hantera utfarten från garaget. Servitutet kommer belasta den nya avstyckningen från Tälje 1:1 till förmån för Tellus 5.

Strandskydd

Strandskyddet upphävs i och med planläggningen i enlighet med plankartan.

Konsekvenser av upphävande av strandskydd framgår tidigare av planbeskrivningen (avsnitt 3.3 Hantering av risker & störningar). Upphävande av strandskydd innebär att framtida ändringar och tillägg inte behöver ansöka om strandskyddsdispens.

5.4 Ekonomiska frågor

Kostnader för lantmäteriförrättning

Fastighetsägaren bekostar ansökan om lantmäteriförrättning.

Kostnader för allmän plats

Kommunen ansvarar för kostnader avseende utbyggnad av allmän plats.

Kostnader för kvartersmark

Fastighetsägaren ansvarar för kostnader avseende utbyggnad av kvartersmark.

Kostnader för vatten, dagvatten och spillvatten

Fastighetsägaren svarar för anslutningskostnader enligt taxa.

Ett huvudavtal rörande ansvar och ledningskostnader inom allmän platsmark finns upprättat mellan Telge Nät AB och Södertälje kommun. I enlighet med avtalet ska Telge Nät AB stå för alla kostnader för ledningsomläggning om inte något annat avtalas.

Elledningar, tele, fiber, fjärrvärme och fjärrkyla

Fastighetsägaren svarar för ledningar inom kvartersmark och bekostar anslutningsavgift enligt taxa.

Inom projektet Kanaltorget har en överenskommelse slutits mellan Telge Nät AB och Södertälje kommun vilken innebär att alla kostnader som kan hänföras till ledningsarbeten avseende fjärrkylaledningen ska delas lika mellan parterna. Kommunen står för kostnader för provisorier enligt samma avtal. I övrigt ombesörjer Telge Nät AB kostnader för övriga ledningsarbeten enligt avtal.

Telge Nät AB svarar för alla kostnader som kan hänföras till ledningsarbeten avseende fjärrvärmeledning.

5.5 Tekniska frågor

Tunnelkonstruktion

Tunneln utförs som en brokonstruktion enligt Trafikverkets regelverk.

Tekniska utredningar

De tekniska utredningar som utförts inom förprojekteringen för genomförande av detaljplanen är:

- Arkeologisk förundersökning
- Trafik PM
- Brandtekniskt utlåtande
- MUR/Geoteknik
- Dagvattenberäkning för Köpmangatan

Vatten och spillvatten

Huvudnät för vatten och spillvatten är sedan tidigare utbyggt och det behövs ingen vidare utbyggnad inom detaljplanens område.

Inom allmän platsmark tillkommer utbyggnad av vattenledningar för omhändertagande av vatten från vattenspegeln vid torget. Vattenledningar ansluts till anslutningspunkt.

Inom kvartersmark tillkommer utbyggnad av vattenledningar för sprinkler i tunneln.

Dagvatten

Vid torget tillkommer utbyggnad av dagvattenledningar för omhändertagande av dagvatten. Ledningar ansluts till anslutningspunkt. Brunnar har projekterats och på torget planeras växtbäddar samt skelettjordar där vatten kan fördröjas och renas. Längs med det nya tråget planeras en plantering.

Inom kvartersmark tillämpas ett passivt dagvattensystem där dagvatten omhändertas via dagvattenledningar som går från tråget och längs med tunneln ner till anslutningspunkt vid gränsen mot garaget. Anslutningspunkten finns i ett teknikrum i garaget där dagvatten samlas och pumpas upp för anslutning mot befintligt dagvattensystem.

Elledningar, tele, fiber och fjärrvärme

Huvudnät för el, tele och fiber är sedan tidigare utbyggt och det behövs ingen vidare utbyggnad inom detaljplanens område.

Inom allmän platsmark längs med Västra Kanalgatan samt vid torget tillkommer utbyggnad för elledningar rörande gatubelysning. Ledningar ansluts till huvudnät.

Inom kvartersmark kopplas ledningar för el och fjärrvärme till teknikrummet i garaget.

Vägar

Vägar är under uppbyggnad inom planområdet.