



Akt nr:

0181K-P1532B

AU\$0181K-P1532B



- ✶ Korr. moose eller sortmark
- ⊕ Enerke ind
- ♦ Betyringsstøpe
- F--- Fjernledning i sort
- T--- Talsning i sort
- 0,0 Avgjdt højd
-  Højdekurve (med 1 meters skelstænd)
-  Gælder hvidt og sort

Skala 1:2000

Kent Edström
Arkitekt MSA
Structor Projektutveckling AB

Detaljplan för
Pendeltågsdepå vid Södertälje Hamn
i Södertälje kommun

PLANBESKRIVNING

LAGA KRAFT

2007-04-26

HANDLINGAR

Detaljplanen utgörs av plankarta i skala 1:2000 med planbestämmelser.

Till planen hör dessutom

- * Denna beskrivning
- * Genomförandebeskrivning
- * Fastighetsförteckning
- * Redovisning av miljöpåverkan 2006-05-08
- * Övergripande riskanalys 2006-05-08

PLANDATA

Läge och
omfattning

Detaljplanen omfattar totalt 6,9 ha, och är uppdelad i två delområden, belägna vid pendeltågstationen Södertälje Hamn.

Det större av dessa båda områden är beläget väster om stationen, mellan det befintliga spårområdet och motorvägen E 4, vid Saltskogs trafikplats. Området, vars areal är 6,74 ha, disponeras av Banverket och används huvudsakligen som upplagsområde. Större delen av planområdet ligger inom fastigheten Kolpenäs 1:1. Området omfattar också delar av Södra 1:2, 1:3 och 1:5.

Det mindre området är beläget öster om spårområdet, norr om stationen. Områdets areal är 0,16 ha och inrymmer en kontorsbyggnad, tillhörande Banverket. Berörda fastigheter är Södra 1:4 i sin helhet samt del av Södra 1:1.

Markägo-
förhållanden

Kolpenäs 1:1 och Södra 1:1 ägs av Södertälje kommun
Övriga fastigheter inom planområdet ägs av Banverket.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Översiktsplan

I *Översiktsplan 2004 för Södertälje kommun* anges planområdet som utbyggnadsområde för företag. Detaljplanen överensstämmer således med översiktsplanen.

Detaljplaner

Inom större delen av det västra området saknas detaljplan, genom att delar av en äldre stadsplan upphävdes i samband med att stadsplanen för motorvägen fastställdes.

Planen för motorvägen omfattar vägen och ett ca 35 meter brett skyddsområde utmed vägen.

Delar av detta skyddsområde ingår i den nu aktuella detaljplanen, vars västra del berör följande detaljplaner:

- stadsplan för del av stadsdelen Näset, fastställd 1946-10-11 (93 C).
- stadsplan för del av områdena Kolpenäs och Ströms Gärde, fastställd 1961-02-14 (263 C).
- stadsplan för Motorvägen 1, fastställd 1962-08-09 (281 C).

För den östra delen berörs följande detaljplaner:

- stadsplan för del av stadsdelen Näset, fastställd 1946-10-11 (93 C).
- stadsplan för del av stadsägan 518, fastställd 1957-03-26 (205 B).

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Bakgrund och syfte

Merparten av SL:s pendeltåg står uppställda oskyddat på ett stort antal spridda platser, utmed spåren, i regionen. På dessa platser städas tågen och förbereds för driftsättning.

De oskyddade och spridda uppställningarna ökar risken för vandalisim, såsom klotter mm och ger inte förutsättningar för en god kvalitet på underhåll och städning. Skyddade uppställningar finns f n endast i Upplands Bro och i Älv-sjö. Behov finns därför för att skapa fler samlade, skyddade uppställningar. Studier av alternativa lägen för en ny pendeltågsdepå visar, att en lokalisering till Södertälje Hamn är klart lämpligast. De utförda studierna redovisas närmare i det program som har föregått detaljplanen.

Syftet med detaljplanen är således primärt, att skapa planmässiga förutsättningar för att anlägga en pendeltågsdepå invid stationsområdet i Södertälje Hamn. Genom att depåbyggnaden och tillfartsspåren till denna är mycket ytkrävande, måste den befintliga telemasten flyttas till ett annat läge inom planområdet.

Bebyggelse, gestaltungsprinciper mm

Området domineras av depåbyggnaden som - fullt utbyggd - mäter ca 240 x 90 meter och med en högsta höjd om närmare 14 meter. I norr avses en tvätthall och en utvändig anläggning för avisning uppföras. Även tvätthallen är en förhållandevis storskalig byggnad, ca 60 m lång och 8 m hög.

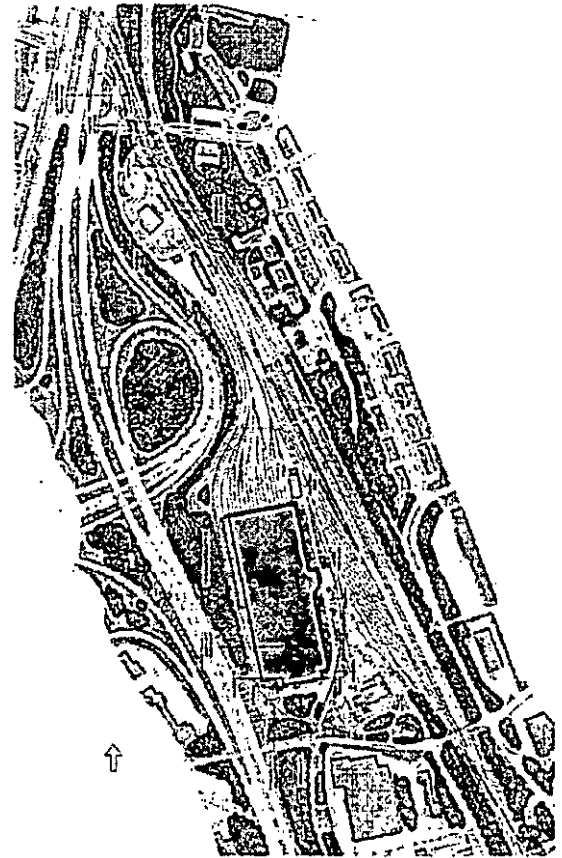
Husen kommer främst att ses av tågresenärer. Depåbyggnaden kommer till en viss del också att kunna ses från E 4. För att den stora byggnadsvolymen skall bli så diskret som möjligt, avses fasaden bestå av släta respektive korrugerade fasadskivor i en gråblå färgton. Fasaden delas upp av glaspertier med mellanliggande väggstycke, beklätt med keramiska plattor. Den medvetna tunnhet i karaktären hos fasaderna som, på detta sätt, har åstadkommit vid den nyligen uppförda depåbyggnaden i Upplands Bro har härvid tjänat som förebild.

Tvätthallens placering, snett emot de byggnadsminnesförklarade bostadshusen på andra sidan spårområdet, bör medföra att särskild omsorg skall iakttas avseende utformning, val av färg och fasadmaterial etc. Eftersom avståndet till bostadshusen är ca 60-70 m och den sammanhållna husgruppen är belägen ca två meter under spårnivån, anses det dock lämpligare att byggnaderna inom depåområdet hålls ihop material- och kulörmässigt.

I planområdets nordvästra del, alldeles intill Saltskogs trafikplats, finns ett vattentorn, som ägs av Banverket. Vattentornet ingår i den byggnadsminnesförklarade stationsmiljön och har därför åsatts beteckningen Q. Beteckningen är avsedd för bevarande av befintlig, kulturhistorisk bebyggelse och användningen är fri, så länge den inte inkräktar på själva bevarandet.

Den befintliga kontorsbyggnaden inom det östra delområdet uppfördes i slutet av 1950-talet och saknar helt släktskap med intilliggande, byggnadsminnesförklarade stations- och bostadsbebyggelse. Kontorsbyggnaden tillkom för att tillgodose banverkets behov av kontorslokaler, men används numera endast i begränsad omfattning.

Pendeltågsdepån är mycket ytkrävande p g a de stora byggnaderna och det utrymmeskrävande spårsystemet. För att skapa bättre förutsättningar för etableringen, avser Banverket Produktion AB att flytta över en del av sin nuvarande kontorsverksamhet i området till den befintliga byggnaden öster om spårområdet. För att detta skall vara möjligt, krävs emellertid att antalet bilplatser i anslutning till kontoret utökas. Planen innehåller därför en utökning av kontorskvarteret för att ge utrymme för ytterligare ca 20 bilplatser.



SÖDERTÄLJEDEPÅN - Illustrationsplan - 2006-10-25

Gator, angöring, parkering Områdets huvudangöring sker från Hertig Carls väg i norr.

Södertälje Hamn är av riksintresse för sjöfarten. För att få en sammanhängande anslutning hela vägen från E 4 och E 20 fram till hamnen, har vissa vägar, däribland Svalängsvägen, utpekats som vägar av riksintresse.

Riksintresset medför, att vägens funktion skall säkerställas bl a avseende möjligheterna att erhålla god trafiksäkerhet. Den hittillsvarande tillfarten mot Svalängsvägen som lutar brant och ansluter med förhållandevis dålig sikt, avses finnas kvar, men ges en underordnad funktion och trafikeras endast av personbilar till anläggningen samt tjänar som tillfartsväg till fastigheterna Södra 1:6 och 1:7.

All bilparkering sker på tomtmark. Parkeringsplatserna inom depåområdet anordnas i anslutning till byggnaderna.

Landskap, vegetation

Den stora, plana ytan som depåbyggnaden avses placeras på, används som upplagsområde och saknar till stor del uppvuxna träd.

Planområdets västra och norra delar, särskilt utmed motorvägen E 4, utgörs dock av skogbevuxna bergspartier, som kommer att planas ut. Skyddszonen mot E 4 kan dock delvis bibehållas och naturmarken i väster kan delvis bevaras och kompletteras med skyddsplanteringar mot vägen.

Sammantaget kommer förändringen att bli mycket påtaglig sett från stationsområdet i öster, medan förändringar av marknivå mot söder och väster blir mycket begränsade.

Vatten och avlopp

Anläggningens vattenförsörjning kan ske genom anslutning till befintliga vattenledningar i Svalängsvägen och i Hertig Carls väg.

Depåbyggnadens spillvattenanslutning sker till befintlig ledning i Svalängsvägen, medan tvätthallen ansluts till spillvattenledning i Hertig Carls väg. Innan utsläpp skall vattnet från vagnhallen samlas upp och ledas genom oljeavskiljare. Spillvatten från detaljtvättning, från tvätthallens reningsanläggning och klottersanering omhändertas och bortforslas för destruktions.

Dagvatten från tak, hårdgjorda körytor, banvall, dränering runt byggnader etc, omhändertas i första hand lokalt genom infiltration eller perkolation. Innan vattnet avleds, sker utjämning och rening genom sedimentation i fördröjningsmagasin inom området.

Dagvatten som inte kan omhändertas lokalt avleds till recipient via det lokala ledningsnätet.

El- och värmeförsörjning

Elanslutning för tågdriften sker till banverkets nät. Normal driftström erhålls genom anslutning till det lokala nätet (Telge Nät). Värmeförsörjning kan erhållas genom anslutning till fjärrvärmenätet.

Planområdet genomkorsas av en fjärrvärmestunnel i öst-västlig riktning. Tunneln ligger på ett sådant djup, att den inte bör medföra några begränsningar rörande den föreslagna anläggningen, men försiktighet måste iaktas vid schaktnings- och sprängningsarbeten i samband med anläggandet av depån. Samråd skall ske med Telge Nät AB, som är ägare av tunneln. Ledningsrätt finns.

Miljökonsekvenser och risker

Pendeltågsdepån är placerad i ett område som, under lång tid, utnyttjats för järnvägsändamål och upplagsområde. Utredningar som genomförts i samband med förstudier för den planerade pendeltågsdepån har inte visat att den förändrade markanvändningen skulle innebära någon betydande påverkan på människa eller miljö. Den samlade bedömningen är således, att detaljplanen inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan, varför det inte krävs någon miljöbedömning enligt miljöbalken.

För att belysa de miljömässiga konsekvenserna av den planerade pendeltågsdepån har dock en särskild utredning, kallad "*Redovisning av miljöpåverkan*", upprättats och fogas till planhandlingarna.

Såväl motorvägen E 4 som järnvägen utgör transportleder för farligt gods. Planområdets närhet till motorvägen och järnvägen medför, att området är utsatt för risker. Enligt den utförda riskanalysen förekommer dock inga oacceptabla risker, då det är ett begränsat antal - behöriga - människor som kommer att vistas inom området och olyckor med farliga ämnen sker relativt sällan.

För att minimera risken för personskador vid en eventuell olycka, innehåller planen bestämmelser rörande utformning av ventilationssystem och anordnande av utrymningsvägar.

ADMINISTRATIVA FRÅGOR

Genomförande Detaljplanens genomförandetid är tio år.

Frågor som berör plangenomförandet, redovisas närmare i en särskild genomförandebeskrivning som tillhör planen.

REVIDERING EFTER UTSTÄLLNING

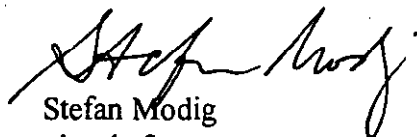
Med anledning av synpunkter som framförts under utställningen av detaljplanen, har depåområdets gränser mot Banverkets spårområde i norr och öster samt mot motorvägen i sydväst ändrats något. Planbeskrivningen har också kompletterats med en aktuell illustration av situationsplanen (sid 3).

MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

Bengt Larsson etableringsingenjör Samhällsbyggnadskontoret

Södertälje den 1 mars 2007

Samhällsbyggnadskontoret



Stefan Modig
planchef

Structor Projektutveckling AB

Kent Edström
arkitekt MSA

Detaljplan för
Pendeltågsdepå vid Södertälje Hamn
i Södertälje kommun

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

Genomförandebeskrivningen behandlar de organisatoriska, tekniska, ekonomiska och fastighetsrättsliga konsekvenser som detaljplaneläggning för rubricerade område medför.

ORIENTERING

- Läge och omfattning** Detaljplanen omfattar totalt 6,9 ha, och är uppdelad i två delområden, belägna vid pendeltågstationen Södertälje Hamn.
- Det större av dessa båda områden är beläget väster om stationen, mellan det befintliga spårområdet och motorvägen E 4, vid Saltskogs trafikplats. Området, vars areal är 6,74 ha, disponeras av Banverket och används huvudsakligen som upplagsområde. Större delen av planområdet ligger inom fastigheten Kolpenäs 1:1. Området omfattar också delar av Södra 1:2, 1:3, 1:5 och 1:7.
- Det mindre området är beläget öster om spårområdet, norr om stationen. Områdets areal är 0,16 ha och inrymmer en kontorsbyggnad, tillhörande Banverket. Berörda fastigheter är Södra 1:4 i sin helhet samt del av Södra 1:1.
- Markägo-förhållanden** Kolpenäs 1:1 och Södra 1:1 ägs av Södertälje kommun. Övriga fastigheter inom planområdet ägs av Banverket.
- Planens syfte** Syftet med detaljplanen är, att skapa planmässiga förutsättningar för att anlägga en pendeltågsdepå invid stationsområdet i Södertälje Hamn.
- Huvudmannas-kap** Ingen allmän plats ingår i planområdet.

ORGANISATORISKA FRÅGOR

- Tidplan** Detaljplanen avses föras fram till antagande under första kvartalet 2007.
- Genomförande** Detaljplanens genomförandetid är tio år.

FASTIGHETSRÄTTSLIGA FRÅGOR

- Fastighets-bildning mm** För att anlägga den nya pendeltågsdepån skall exploatören (SL) förvärva mark av både kommunen och Banverket. Erforderliga avtal, som skall ligga till grund för kommande fastighetsbildning, kommer att upprättas av parterna.
- Befintlig kommunikationsmast flyttas till ett nytt läge inom planområdet (betecknat E1 på plankartan). I samband med fastighetsbildningen skall ledningsrätt för kommunikationsmasten samt servitut för rätt till väg till och från mastområdet och till Banverkets vattentorn bildas inom fastigheterna Kolpenäs 1:1 och Södra 1:5.

Banverket skall av kommunen förvärva mark som skall läggas till Banverkets fastighet Södra 1:4 som parkering.

Erforderligt avtal kommer att upprättas mellan kommunen och Banverket som skall ligga till grund för förrättning.

EKONOMISKA FRÅGOR

Planens genomförande medför inga kostnader för kommunen. Kommunen får däremot en intäkt i samband med markförsäljning till SL och Banverket.

TEKNISKA FRÅGOR

Vatten och
avlopp

Anläggningens vattenförsörjning och spillvattenanslutning kan ske genom anslutning till befintligt ledningsnät i Svalängsvägen och i Hertig Carls väg.

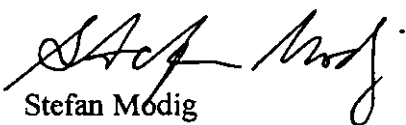
Spillvatten från detaljtvättning, från tvätthallens reningsanläggning och klotter-sanering omhändertas och bortforslas för destruktion.

Dagvatten från tak, hårdgjorda körytor, banvall, dränering runt byggnader etc, omhändertas i första hand lokalt genom infiltration eller perkolation. Innan vattnet avleds, sker utjämning och rening genom sedimentation i fördröjningsmagasin inom området.

Dagvatten som inte kan omhändertas lokalt avleds till recipient via det lokala ledningsnätet.

Södertälje den 1 mars 2007

Samhällsbyggnadskontoret


Stefan Modig
planchef

Structor Projektutveckling AB

Kent Edström
arkitekt MSA