



Illustrationsplan för
SÖDERTÄLJE SYD alt 2
(Södra delen)
inom PERSHAGEN/SÖDRA i
SÖDERTÄLJE

Upprättad på miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen
i Södertälje 1997-10-28

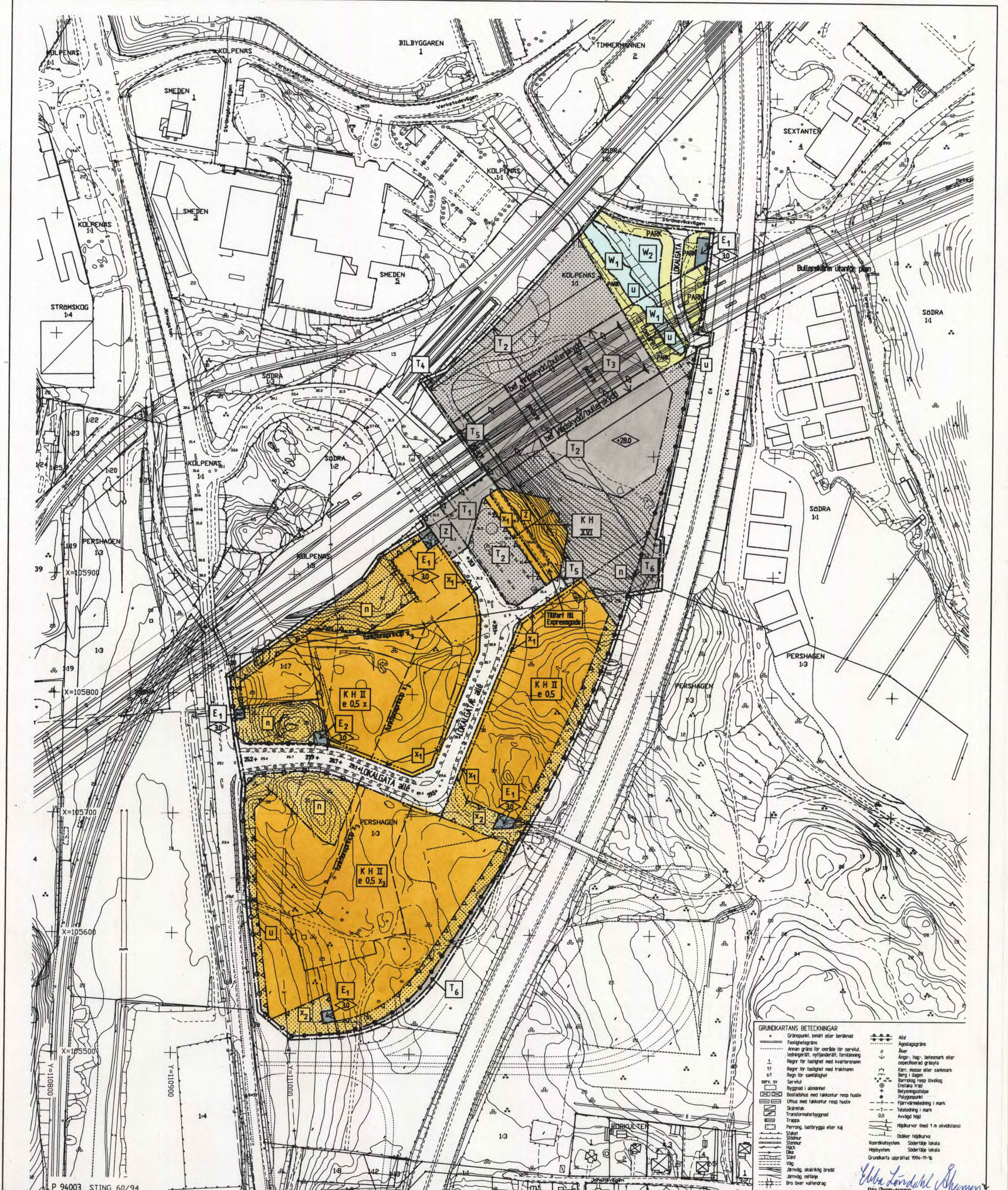
[Signature]
Stadsbyggnadsdirektör

[Signature]
Stadsarkitekt

Skala 1:2000
0 50 100 m



0181K-P



PLANKARTA

GRÄNSBETECKNINGAR

Linjen betecknar 15 meter utanför planområdet

Användningsgräns

Egenskapsgräns

PLANBESTÄMMELSER

Endast nedan angiven användning och utformning är tillåten

Bestämmelser utan beteckning på kartan gäller inom hela planområdet

ANVÄNDNING AV MARK OCH VATTEN

Allmänna platser

Lokalplan Lokaltäck

Park Anlagd park

Kvartermark

E1 Transformatorstation

E2 Tryckstegningsstation

KH Kontor och handel

T1 Stationsområde, bussterminal

T2 Stationsområde, parkering

T3

Järnvägsstråk på bro. Område under bro skall kunna utnyttjas för vägar och parkering i markplanet

T4

Järnvägsstråk

T5

Område för dagvattenrening

T6

Förbindelsegata mellan stationscentra och parkering

T7

Motorväg

T8

Motorväg

T9

Motorväg

T10

Motorväg

T11

Motorväg

T12

Motorväg

T13

Motorväg

T14

Motorväg

T15

Motorväg

T16

Motorväg

T17

Motorväg

T18

Motorväg

T19

Motorväg

T20

Motorväg

T21

Motorväg

T22

Motorväg

T23

Motorväg

T24

Motorväg

T25

Motorväg

T26

Motorväg

T27

Motorväg

T28

Motorväg

T29

Motorväg

T30

Motorväg

T31

Motorväg

T32

Motorväg

T33

Motorväg

T34

Motorväg

T35

Motorväg

T36

Motorväg

T37

Motorväg

T38

Motorväg

T39

Motorväg

T40

Motorväg

T41

Motorväg

T42

Motorväg

T43

Motorväg

T44

Motorväg

T45

Motorväg

T46

Motorväg

T47

Motorväg

T48

Motorväg

T49

Motorväg

T50

Motorväg

T51

Motorväg

T52

Motorväg

T53

Motorväg

T54

Motorväg

T55

Motorväg

T56

Motorväg

T57

Motorväg

T58

Motorväg

T59

Motorväg

T60

Motorväg

T61

Motorväg

T62

Motorväg

T63

Motorväg

T64

Motorväg

T65

Motorväg

T66

Motorväg

T67

Motorväg

T68

Motorväg

T69

Motorväg

T70

Motorväg

T71

Motorväg

T72

Motorväg

T73

Motorväg

T74

Motorväg

T75

Motorväg

T76

Motorväg

T77

Motorväg

T78

Motorväg

T79

Motorväg

T80

Motorväg

T81

Motorväg

T82

Motorväg

T83

Motorväg

T84

Motorväg

T85

Motorväg

T86

Motorväg

T87

Motorväg

T88

Motorväg

T89

Motorväg

T90

Motorväg

T91

Motorväg

T92

Motorväg

T93

Motorväg

T94

Motorväg

T95

Motorväg

T96

Motorväg

T97

Motorväg

T98

Motorväg

T99

Motorväg

T100

Motorväg

T101

Motorväg

T102

Motorväg

T103

Motorväg

T104

Motorväg

T105

Motorväg

T106

Motorväg

T107

Motorväg

T108

Motorväg

T109

Motorväg

T110

Motorväg

T111

Motorväg

T112

Motorväg

T113

Motorväg

T114

Motorväg

T115

Motorväg

T116

Motorväg

T117

Motorväg

T118

Motorväg

T119

Motorväg

T120

Motorväg

T121

Motorväg

T122

Motorväg

T123

Motorväg

T124

Motorväg

T125

Motorväg

T126

Motorväg

T127

Motorväg

T128

Motorväg

T129

Motorväg

T130

Motorväg

T131

Motorväg

T132

Motorväg

T133

Motorväg

T134

Motorväg

T135

Motorväg

T136

Motorväg

T137

Motorväg

T138

Motorväg

T139

Motorväg

T140

Motorväg

T141

Motorväg

T142

Motorväg

T143

Motorväg

T144

Motorväg

T145

Motorväg

T146

Motorväg

T147

Motorväg

T148

Motorväg

T149

Motorväg

T150

Motorväg

T151

Motorväg

T152

Motorväg

T153

Motorväg

T154

Motorväg

T155

Motorväg

T156

Motorväg

T157

Motorväg

T158

Motorväg

T159

Motorväg

T160

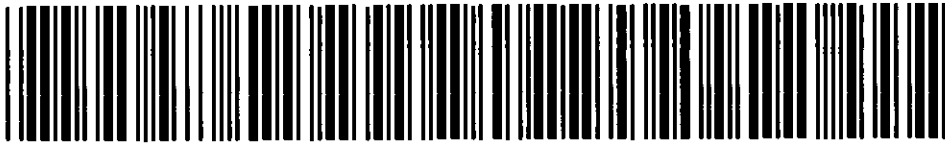
Motorväg

T161

Motorväg

T162

Motorväg



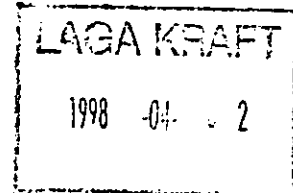
Akt nr:

0181K-P1203B

AU\$0181K-P1203B

BESKRIVNING
till detaljplan för
SÖDERTÄLJE SYD
(Södra delen)
inom Pershagen/Södra i
SÖDERTÄLJE

1997-10-28



Två alternativ redovisas

Under utställningsskedet redovisas två alternativ. Båda alternativen kan sägas inrymmas i den målsättning som uttalats för Södertälje Sydområdet i den fördjupade översiktsplanen:

"Södertälje Syd skall ges möjligheter att utvecklas till ett regionalt arbets- och aktivitetsområde med kvalitéer som motsvarar dess betydelse som regional knutpunkt".

Gemensamt för alternativen är i princip de formella gränserna och markanvändningen för trafik och parkering vid stationen.

Skillnaderna ligger i olika byggrätter inom byggnadskvarteren.

Alternativ 1 innebär att planen medger en förhållandevis hög exploatering som ska ge möjlighet att skapa en stadsmässighet i gestaltningen av området närmast stationen.

Alternativ 2 utgår från ett aktuellt exploateringsprojekt - "Outlet Village" - där affärsideen bygger på fabriksförsäljning av fjolårsmodeller av erkända märkesvaror. Exploateringsgraden är avsevärt lägre än i alternativ 1.

Läsanvisning

Huvudtexten är gemensam för båda alternativen. Under avsnitt där behov föreligger att beskriva alternativen var för sig anges detta med rubrik Alternativ 1 respektive Alternativ 2 enligt definitionen ovan.

PLANENS BAKGRUND, SYFTE OCH HUVUDDRAG

Bakgrund

Övergripande beslut om infrastrukturen har givit nya förutsättningar för Södertäljes utveckling. När den nya järnvägen för fjärrtågen, Grödingebanan, invigdes i januari 1995 fick staden ett nytt stationsläge - SÖDERTÄLJE SYD. Sommaren 1997 togs Svealandsbanan i bruk och ansluter till Grödingebanan vid stationen. Trafikutbudet vid stationen kommer därmed att omfatta fjärrtåg och regiontåg på de nya järnvägarna samt pendeltåg på gamla stambanan.

Ny trafikplats på E4 i nära anslutning till stationen började byggas i mars 1997 och beräknas vara helt klar till hösten 1998.

I ett samarbetsavtal från augusti 1990 mellan Statens järnvägar, Stockholms läns landsting och Södertälje kommun, uttalas att parterna gemensamt skall verka för att utveckla området kring Södertälje Syd. Avtalet baseras på det kommunikationsanknutna läget som ger en speciell tillgänglighet i Mälarregionen.

Syfte

Planens syfte är att främja utvecklingen i det stationsnära området. Planen skall klargöra stadsdelens organisation, byggrätter och gestaltningskrav. Planhandlingarna ska också kunna vara ett stöd vid marknadsföring av området som regional knutpunkt, lämpligt för etablering av verksamheter som kan ha fördelar av det kommunikationsanknutna läget.

Huvuddrag

Detaljplanen utgör det formella underlaget för uppförande av ny bebyggelse i anslutning till stationen och angränsande stadsområde.

Alternativ 1

Planen är en sammanfattning och ett uttryck för de värderingar och ambitioner som förts fram under det omfattande planeringsarbete som föregått byggandet av stationen Södertälje Syd.

Den formella planen är till sin karaktär flexibel. Den åtföljs av en illustrationsplan som förmedlar en bild av de bakomliggande stadsbyggnadstankarna, där rutnätsstaden står som förebild. Såväl den formella planen som illustrationen söker i första hand ange en bebyggelsekaraktär istället för funktioner. Målet är att den nya bebyggelsen - tillkommen över en längre tid, med en variation av innehåll, hushöjd, fasadmateriell och färgsättning - ska ge som resultat en stadsdel med ett intressant uttryck och en stimulerande miljö.

För att understödja önskemålen om stadsmässighet anges i planen, utöver sedvanlig maximering av byggrätten, även ett lägsta markutnyttjande och våningsantal.

Planområdet innehåller omfattande byggrätter. För att ge en bild av planens omfattning kan nämnas att den till ytan motsvarar mer än halva Södertälje centrum. Framtida översyner kommer därför med stor sannolikhet att bli nödvändiga. Denna plan skall därför mera uppfattas som en strukturplan och ett uttryck för en ambition att skapa en tydlig helhet, inom vars ram framtida ändringar är möjliga när ett säkrare beslutsunderlag föreligger.

Alternativ 2

Ett optionsavtal har träffats mellan det engelskregistrerade företaget KRONA Plc och parterna i samarbetsavtalet d.v.s SJ, Stockholms läns landsting och Södertälje kommun. Hela planområdet omfattas av avtalet.

Bolaget avser att uppföra ett s.k. Factory Outlet Center med detaljhandel för försäljning av i huvudsak fabriksprodukter från kvalitetsvarumärken. Området skall utformas med en tilltalande design och ges en småstadskaraktär. Utformningen skall godkännas av Sydkonsortiet innan åtgärder för dess genomförande påbörjas.

Planen åtföljs av en illustration av en första etapp som tagits fram av Claes Dahlgrens arkitektkontor AB.

PLANDATA

Handlingar

Planen utgörs under utställningstiden av

- två alternativa formella detaljplaner
- denna beskrivning, som även innehåller förminskning av de alternativa formella plankartorna med tillhörande illustrationskartor.

Material som kan tillhandahållas efter beställning:

- formella plankartor i skala 1:2000 med bestämmelser
- Illustrationskarta alternativ 1 i skala 1:2000
- Illustrationskarta alternativ 2 i skala 1:2000
- Miljökonsekvensbeskrivning till fördjupade översiktsplanen

Läge och omfattning

Planområdet ligger i direkt anslutning till Södertälje Syd. Området utgörs i princip av en triangel med spetsen i söder och avgränsas i väster av Järnagatan, i öster av motorväg E4 och i norr av Grödingebanan. Planområdet omfattar ca 13,8 ha varav kvartersmark utgör ca 8 ha, vattenområde 0,3 ha, parkeringsanläggningar för stationen 3,4 ha, övriga trafikytor 0,6 ha teknikförsörjning 0,1 ha, gator 1,0 ha samt parkmark 0,4 ha. Överlagrande del av Igelstabron inom planen är ca 1,3 ha.

Markägarförhållanden

Stockholms läns landsting, Statens järnvägar och kommunen äger gemensamt den mark som ingår i planen.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Översiktsplan

Planens innehåll överensstämmer med vad som kan utläsas i "Översiktsplan för Södertälje kommun", antagen av kommunfullmäktige i september 1990.

Fördjupad översiktsplan

Planområdet utgör en del av det område som omfattas av "Fördjupad översiktsplan för Södertälje Syd", antagen av kommunfullmäktige i Södertälje 1994-10-26. Detaljplanerna tar upp de intentioner om områdets utnyttjande och utformning som där kom till uttryck:

- Södertälje Syd skall utvecklas som en regional knutpunkt i en framtida Mälarenregion. Sydområdet skall ges möjligheter att utvecklas till ett regionalt arbets- och aktivitetsområde med kvalitéer som motsvarar dess betydelse som regional knutpunkt.
- Södertälje Syd är en gemensam satsning från SJ, Stockholms läns landsting och Södertälje kommun. Södertälje Syd ingår som en aktiv del i det nya kollektivtrafiknät som såväl i ett internationellt som regionalt perspektiv syftar till att överföra trafik från flyg och bil till tåg.

- Södertälje Syd skall prioriteras vid val mellan olika etableringsalternativ i Södertälje för sådana verksamheter som kan bidra till att Syd utvecklas som regional knutpunkt och regionalt arbets- och aktivitetsområde.

Detaljplaner

Planen ansluter till och ersätter delvis detaljplan för stationen med tillfartsvägar, bussterminal och parkeringsplatser, laga kraftvunnen 1992-10-09 samt detaljplan för trafikplatsen på E4 och Sydgatan, laga kraftvunnen 1994-10-25.

I planen ingår detaljplan laga kraftvunnen 1984-05-22, där ett område för båtuppläggning nu ändras till parkeringsändamål.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Järnvägar

Södertälje Syd är den nya knutpunkten i järnvägsnätet i södra stockholms- och mälardalens regionen där Grödingebanan, Svealandsbanan och gamla stambanan strålar samman. I Södertälje Syd finns ett utbud av fjärrtåg, regiontåg och pendeltåg. Södertälje Syd har därmed exklusiva möjligheter att bli en attraktiv bytespunkt för resande med tåg. Stationens utbud av tågförbindelser och dess nära anknytning till motorvägarna E4 och E20 gör också stationen till en betydelsefull bytespunkt för överförande av enskilda bilresor till kollektivt tågresande.

Motorväg E4

I områdets absoluta närhet passerar motorväg E4. Vägverket och kommunen har träffat en överenskommelse om trafikinvesteringar i Södertälje. I denna uppgörelse ingår utbyggnad av ny trafikplats i direkt anslutning till stationsstadsdelen. Första spadtaget togs i mars 1997 och trafikplatsen beräknas vara helt färdig till hösten 1998.

Regional knutpunkt

Det järnvägs- och motorvägsanknutna läget, som kan sägas utgöra porten till Stockholm och mälardalen, ger Södertälje Syd exklusiva möjligheter att utvecklas till en regional knutpunkt. I den stationsnära stadsdelen skall möjligheter finnas att i första hand etablera verksamheter som är resintensiva och kan ha nytta av det trafikillvända läget.

STADSBYGGNADSSTRUKTUR

Allmänt

Södertälje Sydområdet är en utmaning för samhällsbyggare. Knutpunkten för olika kommunikationsmedel innebär samtidigt en självklar konflikt. Närmast navet ligger ekrarna tät. problembilden blir komplex. Utmaningen ligger i att säkerställa att man uppnår en vacker, attraktiv, störningsfri, säker och ekologiskt acceptabel miljö i en stadsbygd i direkt anslutning till den storskaliga infrastruktur som kännetecknar denna del av Södertälje.

Denna beskrivning är ett försök att - utan anspråk på fullständighet - peka på några faktorer som kan få betydelse för utvecklingen av Sydområdet till en attraktivt stadsområde.

I övrigt hänvisas till ett enkelt recept för att uppnå god stadsmiljö vid genomförandet:

Välj goda förebilder, välj skönhet och hög kvalitet i material, använd kunskap och sunt förnuft.

Stationen

Järnvägsstationen och dess funktion som bytespunkt och knutpunkt för ett flertal resmöjligheter är utgångspunkt för den stadsbygd som ska växa fram i det stationsnära området.

Stationsbyggnaden kännetecknas av en modernistisk formgivning. Den är inrymd under den storskaliga Igelstabilen och har därmed inte en självklar särställning som byggnadsverk.

Stationsläget markeras i stället av fyra parvisa pyloner på ömse sidor om Igelstabrons västra landfäste. Dessa markerar stationens läge i stadsrummet lokalt och i viss mån från motorväg E4.

En förstärkning av stationslägets position i Södertälje och i stadsdelen med ett punkthus ingår i förslaget.

Bebyggelse

Målet är att skapa en stadsdel med höga trivselvärden för såväl besökande som verksamma och boende i stadsdelen.

Alternativ 1

Rutnätsstaden ses som förebild genom att den erbjuder många sätt att röra sej som ger rika tillfällen till spontana möten. Stenstadsmodellen, med sina relativt små och slutna kvarter, ger också stor frihet att välja mellan mindre och något större etapper.

Ett formspråk och innehåll som anknyter till de centrala delarna av Södertälje stad eftersträvas. Ett lokalt exempel skulle kunna vara bebyggelsen vid Järnagatan-Badhusgatan-Nygatan och Torekällgatan. Husen har här en affärsvåning i bottenplanet och tre till fem ytterligare våningar med bostäder och kontor. Även i Sydområdet bör bostäder kunna prövas i skyddade lägen.

Sydgatan med sina alléträd utgör ryggraden i stadsdelens organisation. Med utgångspunkt i denna kan smågator och kvarter bildas, som till sin karaktär anknyter till stenstadens mönster. Tillkommande bebyggelse skall kännetecknas av stadsmässighet med slutna kvarter och en bebyggelse i 3-6 våningar. I princip bör bottenvåningarna reserveras för butikslokaler eller offentliga lokaler där så är möjligt ur kommersiell synpunkt.

Med en successiv utbyggnad av stadsdelen finns naturliga förutsättningar för en varierad stadsbebyggelse där olika innehåll, hushöjd, fasadmaterial och färgsättning skapar en intressant och spännande miljö.

Med dessa programförutsättningar som grund kan områdets indelas i mindre enheter med markanvisningar till olika byggherrar och arkitekter.

Alternativ 2

Planen bygger på det exploateringsavtal som regleras i ett optionsavtal mellan markintresenterna och företaget Krona Plc. Syftet är att utveckla hela stadsområdet till en plats för detaljhandel med försäljning av kvalitetsprodukter till särskilt konkurrenskraftiga priser. Företaget har anlitat arkitekt Claes Dahlgrens Arkitektkontor AB för att forma bebyggelsen i området.

Bebyggelsen är i en och två våningar och organiseras kring en småskalig bilfri gata. Inlastning sker från separata lastgator. Affärsiden bygger på försäljning av kvalitetsvaror. För att understryka denna prägel eftersträvas hög kvalitet även i gestaltningen av byggnader, materialval etc.

En grundläggande förutsättning för det aktuella projektet är god tillgänglighet för kollektivresenärer som kommer med olika tågförbindelser och bussar till Södertälje Syd. Parkeringsplatserna kommer ändå att ta stora arealer i anspråk. Det dominerande intrycket

skall mildras med hjälp av lämpliga val av markbeläggning på parkeringsytorna och med vegetationsinslag. Därmed uppnås också viss reningseffekt av dagvattnet från parkeringsanläggningarna.

Större etableringar/institutioner

Södertälje Syd är synnerligen lämpligt för etablering av personaltäta, resintensiva verksamheter. Möjlighet att sammanföra mark till större etableringsytor finns i första hand stadsområdets nordvästra och södra del.

Gator på kvartersmark

Goda kvalitéer i utförande, materialval och vid möblering av den offentliga miljön har en väsentlig betydelse för totalupplevelsen av den byggda staden.

Gatorna skall kännetecknas av hög trafiksäkerhet och god trafikantmiljö. Gatusektion, materialval, planteringar, torgbildningar, belysning, gatuvåningens innehåll mm skall i första hand inriktas på att ge de gående och flanerande människorna en positiv upplevelse av stadsdelen.

Gång- och cykelvägar på kvartersmark

För att säkerställa funktionella genvägar till stationen har bestämmelse om tillgänglighet för gång- och cykeltrafik införts i storkvarteren. Bestämmelsen skall tolkas så att det är funktionen som eftersträvas, inte den exakta överensstämmelsen med de illustrationsvis redovisade sträckningarna.

Natur inom kvartersmark

Planen redovisar några samlade områden på kvartersmark där vegetationen är särskilt viktig att bevara. Även inom andra delar av kvarteren skall särskilt prövas om befintliga vegetationsinslag och solitära träd kan bevaras för att medverka till en god miljö.

Alternativ 2

Den organisation av bebyggelse och parkeringsplatser som valts innebär att stora nivåskillnader uppstår mellan Järnagatan och bebyggelsen närmast öster om denna. I förslaget ingår därför en ca 170 meter lång stödmur mot Järnagatan med en höjd varierande från 1 till 7 meter.

Det är av största betydelse att denna stödmur får ett ur estetisk synpunkt fullvärdigt utförande då den kommer att utgöra ett dominerande inslag i ett mycket frekventerat trafikstråk och därtill ligga i fonden på den i framtiden anslutande Tvetaleden.

Rekreatiomsområden

En broförbindelse över E4 ger stadsdelen tillgång till större naturområden öster om motorvägen i anslutning till Torpavikens södra strand. Via förbindelser runt båtklubben i den inre delen av viken når man också Nässets udde. Här finns bl a Glashyttans Vårdshus och en naturlig badstrand.

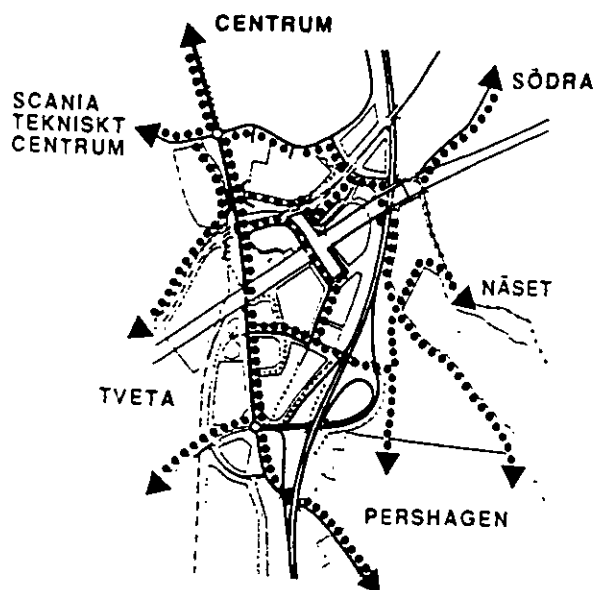
Parkvägar

Gaturummen med gångbanor och torgytor är de naturliga rörelse - och vistelseytorna i stadsdelen. Därför redovisas inte några egentliga parkvägar. Stadsdelens kontakt med omgivningarna via parkvägar är däremot viktig. Självklara stråk ska leda dit man vill.

Pershagen når man via bro över motorvägen. Ett annat stråk - gemensamt för Pershagen, arbetsområden söder om planområdet och en ny stadsdel i Tveta väster om gamla stambanan - utgår från Sydgatans sydöstra del och landar i rondellen på Järnagatan. Korsningen med trafikplatsens ramper skall i ett senare skede kunna byggas om så att gc-vägen korsar ramperna i tunnel. Friliggande cykel- och gångbanor anläggs utmed Nyköpingsvägen respektive Tvetaleden.

Till de primära kontaktbehoven hör naturligtvis också förbindelser norrut mot stadens centrum och Scania's olika anläggningar. En stor del av stadsdelen får kortare förbindelse till centrum via en parkvägsanslutning till Järnagatan i närheten av järnvägsviadukten.

För kontakterna med Scania och Sydhamnsområdet är anslutningarna till Verkstadsvägen och Strömsviksvägen särskilt viktiga. I kommande detaljplaner, som skall behandla områden norr om Grödingebanan, skall möjligheterna prövas att skapa en starkare integration mellan Scania's service- och utbildningsenheter i kvarteret Smeden och stationen.



Parkvägar till rekreatiomsområden, Pershagen, Tveta mm

TRAFIK

Järnagatan

Järnagatan i planområdets västra del är den huvudgata som förbinder Sydområdet med centrala staden och övriga stadsdelar. Den ansluter till trafikplatsen på E4 via planerad rondell sydväst om planområdet. Till denna rondell ansluts även den framtida Tvetaleden från Tvetaområdet. Detta område utgör en betydande resurs för framtida stadsutbyggnad kopplad till Södertälje Syd och stadens sydvästsektor.

Sydgatan

Sydgatan är utbyggd i samband med stationens tillkomst och är stadsdelens huvudgata. Den utgår från Järnagatan i två punkter och leder i båda fallen fram till stationen. Sydgatan med angränsande bebyggelse ska ge stadsdelen dess karaktär, där gående och cyklister får ett generöst utrymme och en vänlig miljö. Gatusektionen redovisar möjlighet till arkad på kvartersmark på båda sidor för att erbjuda väderskyddade förbindelser till stationen. Därutöver finns en 3 meter bred gång- och cykelbana som avgränsas mot körbanan av en 3 meter bred trädplanterad skiljeremsa. Körbanan är 9 meter bred och medger kantstensparkering för kortare ärenden samt anordnande av busshållplatser.

Alternativ 1

Illustrationsplanen anvisar en sydlig förgrening av Sydgatan på kvartersmark mot de södra delarna av planområdet. Standarden på denna kvartersgata förväntas i princip överensstämma med den allmänna delen av Sydgatan.

Kvartersgator

Alternativ 1

Kvartersgatorna fyller en viktig funktion som kontaktskapande element i stadslivet. De skall därför utformas med omsorg i detaljerna och ge utrymme för såväl biltrafik och parkering som attraktiva flanörstråk. Utrymme för trädplanteringar i gaturummet samt torgbildningar som mötesplatser med möjligheter till uteserveringar bör finnas.

Alternativ 2

Butikscentrerna vänder sig mot den interna gågatan. Projektet "Outlet Village" ska kännetecknas av hög kvalitet. Ambitionen skall vara att skapa en kvalitetsprägel även vid bebyggelseutformningen och anläggningar i det offentliga rummet. Förutom i utformningen av gågatan gäller detta även förbindelserna till parkeringsanläggningarna och stationen.

PARKERING

Allmänt

Utbudet av parkering skall överensstämma med behovet. Parkeringsanläggningarna och eventuella p-hus skall utformas med hänsyn till den övriga bebyggelsen och integreras i dess arkitektur så att de uppfattas som både funktionella och estetiskt tilltalande.

Södertälje kommun tillämpar en parkeringsnorm som antagits av kommunstyrelsen. Normen skiljer på centrala stadens parkeringsbehov - som anses ha ett något lägre behov - och övriga områden. Förklaringen står att finna i att centrum har en bra kollektivtrafikförsörjning. Även om Sydområdet har god tillgänglighet med kollektivtrafik, kan man ändå inte förvänta sig samma trafikutbud för lokala kollektivresor som till centrum.

För att säkerställa tillräcklig parkeringsvolym för stadsdelens framtida utveckling anges som riklinjer för Sydområdet de högre behovstal som tillämpas i stadens ytterområden.

Det är angeläget att man med uppmärksamhet följer den faktiska utvecklingen med avseende på bilanvändning och tillkommande verksamheters reella behov, så att tillgång och efterfrågan stämmer överens från tid till annan. Behovstalen för t ex bostäder, kanske också kontor, växer med tilltagande bilnehav. Detta är däremot inte lika självklart för övriga ändamål, där t ex externa inköpsresor redan sker med den bil som familjen disponerar.

Vid bedömning av bilplatsbehov för viss verksamhet skall dess känslighet för kostnader och gångavstånd vägas in. Lämpliga områden för extensiv lågprisparkering finns anvisad i fördjupade översiktsplanen (under järnvägsbroarna väster om Järnagatan).

Tillfällig markanvändning av obebyggda tomter för parkering kan diskuteras från fall till fall. Långtidsparkeringen i anslutning till stationen är ett exempel på ett sådant arrangemang.

Alternativ 1

I flera bebyggelsekvarter är de topografiska förutsättningarna gynnsamma för anordnande av källargarage. Dessa möjligheter bör tas tillvara. Där ovanjordslösningar är nödvändiga skall de anordnas i parkeringshus som utformas med all den hänsyn som erfordras för att understödja den eftersträlvade stadsmiljön.

Angöring och parkering till stationen

Stationens angöring sker från Sydgatan via en lokalgata fram till södra stationsentrén. I anslutning till angöringsgatan finns korttidsparkering. Långtidsparkeringen har anordnats på andra sidan Sydgatan. Denna anläggning är att betrakta som tillfällig i avvaktan på exploatering av detta område.

Det långsiktiga parkeringsbehovet tillgodoses inom ett parkeringsområde öster om stationen, närmare motorvägen. Området rymmer i markplanet minst 330 bilar. Flerplanslösningar kan anordnas om så erfordras. Parkeringsområdet nås i första hand från Strömsviksvägen. Tillgänglighet från Sydgatan kräver någon form av körspiral eller ramper.

Rullrappsförbindelse till stationsplanet finns vid pendeltågplattformen för södergående tåg. Kompletterande rulltrappa/hiss från parkeringen till stationens huvudentré behöver anläggas för att få en fullvärdig anslutning.

Vid detaljutformning av parkeringsanläggningen bör ingå som planeringsförutsättning att en framtida avfartsramp från motorvägen norrifrån ska kunna anläggas. Syftet med denna avfart är att ge ännu bättre tillgänglighet till stationsparkeringen för de bilister på motorvägen som avser att byta till tåg.

En viktig förutsättning för denna avfart är att den kan ske på ett ur trafiksäkerhetssynpunkt tillfredsställande sätt. Rampen ingår inte i den formella planen men redovisas som en möjlighet på illustrationsplanen.

RIKTVÄRDEN**för bilplatsbehov inom Sydområdet**

Parkeringsbehovet anges för två situationer.

Planeringsnorm anger det antal bilplatser som bedöms bli erforderliga på lång sikt (2020). Planeringsnormen skall beaktas vid planläggning och illustreras i samband med bygglov.

Byggnorm motsvarar 85% av planeringsnormen och är det antal bilplatser som bedöms erforderliga på kort sikt (inom 10 år). Behov enligt byggnormen skall kunna byggas ut omedelbart.

Ändamål		Funktionstäthet pers/1000 kvm	Planeringsnorm /Byggnorm antal bilpl per 1000 kvm
Stationen	Angöring		spec. utredn
	Korttid		"
	Långtid		"
Bostäder, besökspl)	flerfamiljshus		13,5 / 12 (inkl.
Kontor	anställda	36	/ 18
	besök		/ 4
Butiker	anställda	20	/ 10
	besök	100	/ 30
Restaurang	anställda	28	/14
	besök	300	/ 90
Hotell	anställda	7	/ 4
	besök	30	/ 24
Skolor	anställda	spec. utredn.	
	elever över 18 år	spec. utredn.	
Samlingslokaler		spec. utredn.	

Korttidsuppställning

Lokalgator/kvartersgator i området skall utformas så att de medger kantstensparkering med begränsad uppställningstid.

TEKNISKA FÖRSÖRJNINGSSYSTEM

Vatten o avlopp

I den utbyggda delen av Sydgatan finns ledningar för vatten, spillvatten och dagvatten.

Kompletterande allmänna ledningsdragningar i den södra delen av området redovisas som ledningsområden.

Ledningar inom storkvarteren skall vara enskilda anläggningar.

Enskild eller allmän tryckstegring för vattenförsörjning inom stadsdelen kan bli nödvändiga med hänsyn till medgivna byggnadshöjder. Område för en allmän tryckstegringsstation ingår i planen.

I några fall krävs uppmärksamhet på den lägsta golvhöjd som kan avvattnas med självfall. Enskilda eller allmänna pumpstationer kan bli nödvändiga.

Dagvatten

I första hand eftersträvas lokalt omhändertagande av dagvatten inom området (LOD).

Genom planområdet går en huvudvattendelare som delar området i två delar:

Avrinningsområde mot öster (Torpaviken).

Området öster om järnvägsstationen och Sydgatan avvattnas naturligt mot Torpaviken.

I den fördjupade översiktsplanen diskuteras möjligheten av att skapa en vattenspegel och fördröjningsdamm i Ströms kanal. En sådan anläggning skulle, utöver reningseffekten, kunna tillföra området vissa estetiska kvaliteter. Vattenområde för detta ändamål ingår i planen.

Avrinningsområde mot väster (Bränningeån).

Huvuddelen av Sydområdet avvattnas mot väster (Järnagatan). I samband med utbyggnad av Sydgatan har dagvattenledningar lagts i gatan med möjlighet att ansluta angränsande kvarter. Ledningen mynnar väster om Järnagatan i öppet dike. Diket leder vidare söderut genom den låglänta dalgången mellan motorvägen och gamla stambanan och mynnar i Bränningeån som i sin tur rinner ut i Hallsfjärden. Mark för våtmarksrening nedströms Sydområdet kommer att reserveras i kommande detaljplaner.

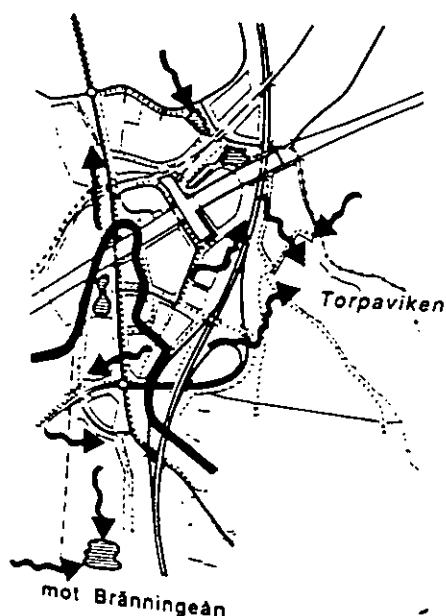


Fig. Avrinningsområden

Värmeförsörjning

Sydområdet är anslutet till stadens fjärrvärmenät. Ledningar finns utbyggda i Sydgatan.

Övrig teknisk försörjning

Planen förutsätter att el, tele och andra försörjningssystem byggs ut och successivt anpassas till de behov som etableringar i Sydområdet ger anledning till.

Områden för transformatorstationer redovisas. Ytterligare mark för transformatorstationer kan behöva tas i anspråk inom storkvarteren för att säkerställa elförsörjningen i området. Behovet av dessa kan utläsas först när etableringarnas innehåll och karaktär klarnar och efter samråd med Telge Energi i varje särskilt fall.

MILJÖKONSEKVENSBEDÖMNING

Tillkommande verksamheter förutsätts vara av sådan art att de inte ger negativ miljöpåverkan inom stadsdelen eller på omgivningen.

Övergripande miljökonsekvensbedömning har gjorts i samband med den fördjupade översiktsplanen för Södertälje Syd. Detaljplanen beaktar i allt väsentligt de råd som där anvisats.

Den trafikmässiga knutpunktsfunktionen är en grundläggande förutsättning för Södertälje Syd. Detta innebär med nödvändighet att området är exponerat för trafikstörningar:

- Biltrafiken alstrar avgaser och buller. Nattetid kan också optiska störningar från strålkastare på bilar som färdas på motorvägen vara en olägenhet.
- Järnvägen ger i första hand buller från tågtrafiken men kan även ge upphov till störningar som har samband med järnvägens strömförsörjning.
- Stadsutbyggnaden innebär risk för ökad belastning på recipienter av förorenat dagvatten från området.

Dessa olägenheter är kända och hör därför till de förutsättningar som skall beaktas i samband med exploateringen av området. Störningarna kan neutraliseras genom lämplig organisation av bebyggelsen och i byggnadsutformningen. Därmed kan buller- och avgaspåverkan hållas inom tolerabla värden.

Genom att anlägga våtmarker kan recipienterna skyddas från föroreningar.

I detaljplanen redovisas de kvarterssidor som kräver särskild uppmärksamhet vid val av verksamhet, fasadutformning etc. Planbestämmelse har införts med riktvärden där ekvivalentnivåerna 30 dB(A) inomhus och 55 dB(A) utomhus normalt inte bör överskridas. Den maximala nivån 45 dB(A) inomhus bör inte överskridas mer än 5 gånger per natt vid bostadsanvändning. Bebyggelse som vetter mot omgivande trafikleder skall ha sådan organisation och utformning, att bullernivån uppgår till högst 55 dB(A) ekvivalent dygnsnivå i markplanet inom markområden på den sida som vetter från trafikleden.

ILLUSTRATIONSPLANER och EXPLOATERINGSUPPGIFTER.

För att ge en uppfattning om områdets organisation, markutnyttjande och bebyggelsestruktur åtföljs planalternativen av illustrationskarta till respektive detaljplan. Avvikelse från dessa kommer med nödvändighet att behöva ske i genomförandeprocessen när flera faktorer är kända. Som generellt handlingsprogram skall då gälla att det alltid ska vara tillåtet att åstadkomma ändringar som innebär förbättringar medan motsatsen skall motarbetas.

Alternativ 1

Illustrationen är ett försök att konkretisera resultatet av de överväganden som gjorts vid skilda tillfällen under en lång planeringsprocess. Planen skall uppfattas som ett klart uttryck för huvudmännens ambition att fullfölja de mål, som har sin grund i samarbetsavtalet mellan Statens järnvägar, Stockholms läns landsting och Södertälje kommun. Detta baserade sig i första hand på områdets strategiska läge i regionen. Läget har inte förändrats och målet är därför oförändrat. Osäkerheten ligger istället i den framtid som idag kan överblickas, vilket leder till att uppförandet av stadsdelen kan komma att ske över en längre tid.

Syftet med illustrationerna i detta skede har varit att med rutnätsstaden som förebild skapa en helhet, inom vars ram framtida förändringar kan ske när ett säkrare beslutsunderlag föreligger.

Det förtjänar påpekas att illustrationsplanen främst utgör underlag för uppskattning av områdets potentiella byggbarhet och endast beskriver ett av flera tänkbara alternativ som varit uppe till behandling. Alltsedan de första skisserna till nytt stationsläge i Södertälje Syd med tillhörande skisser på en bebyggelsen kring stationen - över parallella arkitektuppdrag, skisser till programmet för markanvisningstävlingen och resultatet av denna - har föreställningarna om områdets innehåll och gestaltning varierat, över tiden och mellan olika förslagsställare.

På detta stadium har det inte ansetts meningsfullt med en mera detaljerad prövning av parkeringsbehovet relaterat till illustrationsplanens bebyggelsesredovisning. Behoven varierar starkt beroende på vilka verksamheter som kommer att inrymmas inom olika delar av stadsdelen. Storleken på de "naturliga" källarplan som bildas som följd av Syd gatans höjdläge bör dock kunna räcka för att inrymma ett basbehov. Därmed skapas också en utgångspunkt för höjdsättning av storkvarteren. Vid ökad användning av ovanjordslösningar och p-hus minskar samtidigt byggmöjligheterna för produktiva byggnader.

Räkneexempel relaterade till illustrationskartan ger vid handen att spännvidden i byggrätter kan ligga från ca 93000 kvm vid enbart 3- våningsbebyggelse (exploateringstal 1,2) till drygt 197000 kvm vid maximalt utnyttjande och en bebyggelse i 6 våningar (exploateringstal 2,5).

Ett medelvärde vid 4 våningar och 13 m husdjup skulle ge 127000 kvm (exploateringstal 1,6)

Alternativ 2

Illustrationen är framtagen av intressenten för etableringen av Outlet Village, KRONA Plc.

Företaget har optionsavtal på den mark som alternativet behandlar och har anlitat Claes Dahlgrens arkitektkontor AB för att göra den programskiss som redovisas som illustration.

Bebyggelsen är organiserad så att butikscentrerna vänder sig mot den interna gatan. Affärsidén i projektet "Outlet Village" ska kännetecknas av krav på hög kvalitet. Ambitionen

skall vara att skapa en kvalitetsprägel även i samband med bebyggelseutformningen och anläggningar i det offentliga rummet. Förutom vid utformningen av gågatan gäller detta även förbindelserna till parkeringsanläggningarna och stationen.

Den organisation av bebyggelse och parkeringsplatser som valts innebär att stora nivåskillnader uppstår mellan Järnagatan och bebyggelsen närmast öster om denna. I förslaget ingår därför en ca 170 meter lång stödmur mot Järnagatan med en höjd varierande mellan 1 och 7 meter

Det är av största betydelse att denna stödmur får ett ur estetisk synpunkt tilltalande utförande då den kommer att dominera bilden i ett mycket frekventerat trafikstråk och därtill ligga i fönken på den i framtiden anslutande Tvetaleden.

Optionsavtalet medger en exploateringsgrad på 0,5 vilket skulle motsvara en byggrätt på ca 37500 kvm. Illustrationen redovisar ett innehåll motsvarande ca 8500 kvm. och kan därför att se som en första etapp. Den ytterligare exploatering som planen medger förutsätter en omprövning av läget för markparkeringar eller att man väljer mera komprimerade lösningar.

ADMINISTRATIVA FRÅGOR

Genomförande

Bakom satsningen på Södertälje Syd står Statens järnvägar, Stockholms läns landsting och Södertälje kommun.

Utbyggnaden av verksamheter kring stationen skall ses i ett långsiktigt perspektiv. Genomförandetiden har angivits till 15 år. Utbyggnadstakten bestäms av såväl den allmänna konjunkturen som av områdets allmänna attraktionskraft. De första företagsetableringarnas inriktning, verksamhet och arkitektur kan ha en avgörande betydelse för en lyckad fortsättning.

Samarbetsparternas starka engagemang för Södertälje Syd är omvittnat. Det har bl a kommit till uttryck i de diskussioner som förts om järnvägsnätets organisation med sammankopplingen av Grödingebanan och Svealandsbanan i Södertälje Syd och i den långa planeringsprocess som föregick byggandet av stationen samt i det samarbetsavtal som parterna undertecknat.

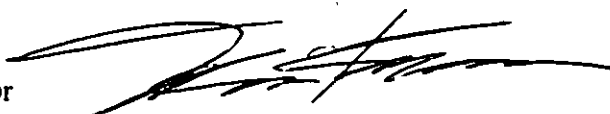
Berörda aktörer kommer även i fortsättningen att arbeta konsekvent för att uppfylla Syds funktion som regional knutpunkt och mötesplats.

Ett citat från den fördjupade översiktsplanen, antagen av kommunfullmäktige 1994-10-26 förtjänar att upphöjas till övergripande programförklaring:

"Södertälje Syd skall prioriteras vid val mellan olika etableringsalternativ i Södertälje för sådana verksamheter som kan bidra till att Syd utvecklas som regional knutpunkt och regionalt arbets- och aktivitetsområde"



Uno Dahlén
Stadsbyggnadsdirektör



Sten Karlsson
Arkitekt



GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

tillhörande förslag till detaljplan för Södertälje Syd (södra delen) inom Pershagen/Södra i Södertälje

INLEDNING

Genomförandebeskrivningen behandlar de administrativa, tekniska och ekonomiska konsekvenserna som detaljplaneläggning för Södertälje Syd (södra området) medför.

PLANINNEHÅLL

Detaljplaneområdet ligger i direkt anslutning till Södertälje Syd och utgörs av ett område söder om stationen som ingår i samarbetsavtalet mellan statens järnvägar, Stockholms läns landsting och Södertälje kommun. Planområdet utgörs i princip av en triangel med spetsen i söder och avgränsas i väster av Järnagatan, i öster av motorväg E 4 och i norr av Grödingebanan.

Under utställningsskedet redovisas två alternativ. Båda alternativen kan sägas inrymmas i den målsättning som uttalas för Södertälje Sydområdet i den fördjupade översiktsplanen: "Södertälje Syd skall ges möjligheter att utvecklas till ett regionalt arbets- och aktivitetsområde med kvalitéer som motsvarar dess betydelse som regional knutpunkt".

Gemensamt för alternativen är att planområdet omfattar ca 13,5 ha varav kvartersmark utgör ca 7,8 ha. Övrig mark utgör allmän platsmark-gata och park samt stationsområde, parkering m.m. Skillnaderna ligger i olika byggrätter inom byggnadskvarteren.

Alternativ 1 innebär att planen medger en förhållandevis hög exploatering som ska ge möjlighet att skapa en stadsmässighet i gestaltningen av området närmast stationen. Målet är att den nya bebyggelsen-tillkommen över en längre tid, med variation av innehåll (kontor, handel, bostäder), hushöjd, fasadmateriell och färgsättning-ska ge som resultat en stadsdel med ett intressant uttryck och en stimulerande miljö.

Alternativ 2 utgår från ett aktuellt exploateringsprojekt - "Outlet village" - som bygger på fabriksförsäljning av fjolårsmodeller av erkända märkesvaror.

ORGANISATION

Tidplan för detaljplanen

Detaljplanen avses föras fram till antagande i kommunfullmäktige under våren 1998.

Markfrågor

Marken ägs idag av kommunen med undantag från ett mindre markområde i planområdets nordvästra del, som ägs av SJ samt området för satationsbyggnaden med tillhörande parkering. Den befintliga lokaltågsstationen ägs av SLL. I ett samarbetsavtal, som upprättades i augusti 1990 mellan Statens järnvägar, Stockholm läns landsting och Södertälje kommun, uttalas att parterna gemensamt skall verka för att utveckla området kring Södertälje Syd. Marköverlåtelse av exploateringsmark skall ske genom att kommunen säljer ideella andelar av marken till SJ (33,3 %) och SLL (27,8 %) enligt villkor som angivits i överenskommelsen 1991-02-15.

Ansvar för utbyggnad på allmän platsmark

Södertälje kommun, SJ och SLL ansvarar gemensamt för utbyggnad av gator inom planområdet samt iordningställande av parkmark.

Ansvar för utbyggnad av va

Södertälje kommun, SJ och SLL ansvarar gemensamt för utbyggnad av va till blivande kvartersgränser. Hela planområdet kommer att tas in i kommunens verksamhetsområde för vatten och avlopp.

Ansvar för utbyggnad på kvartersmark

Ansaret för utbyggnad på kvartersmark åvilar blivande fastighetsägare.

Upplåtelseform

Tomtmarken avses i första hand att försälas.

Huvudmannaskap

Södertälje kommun blir efter utbyggnad av gata/park och va huvudman för de allmänna platserna och svarar för drift och underhåll av desamma. Kommunen blir tillika huvudman för vatten och avloppsnätet fram till blivande kvartersgränser.

Genomförandetid

Genomförandetiden för planen skall vara 15 år från dagen efter kommunfullmäktiges beslut att anta planen.

TEKNISKA ÅTGÄRDER

Gata park

Sydgatan är utbyggd i samband med stationens tillkomst. Parkvägen utmed Järnagatan och över motorväg E4 mellan planområdet och Pershagen kommer att byggas ut i samband med utbyggnaden av trafikplats Södertälje Syd.

Vatten, avlopp, el och värmeförsörjning

I den utbyggda delen av Sydgatan finns ledningar för vatten, spillvatten, dagvatten el samt fjärrvärme.

Enskild eller allmän tryckstegring för vattenförsörjning kan erfordras inom stadsdelen med hänsyn till medgivna byggnadshöjder.

Lokalt omhändertagande av dagvatten inom planområdet bör prövas och genomföras där det är möjligt.

Blivande exploatörer/tomtköpare har att erlægga erforderliga anslutningsavgifter enligt vid varje tillfälle gällande taxa.

Parkering

Parkeringsfrågorna löses på kvartersmark.

Geoteknik

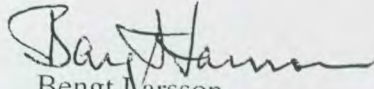
Geotekniska undersökningar för att bebygga kvartersmarken bekostas av respektive exploatör/tomtköpare.

FASTIGHETSBILDNING M.M.

Kommunen kommer att vara ägare av allmän platsmark-gata och park-inom planområdet. Tomtmarken kommer att avstyckas och försälas till blivande exploatörer. Områden i planen som är avsedda för allmän gång- och cykeltrafik m.m. skall om så erfordras säkras genom servitut. Områden avsedda för allmänna underjordiska ledningar skall säkras genom servitut eller ledningsrätt.

EKONOMI

Kostnader för utbyggnad på allmän platsmark skall fördelas mellan kommunen, SJ och SLL i enlighet med träffade avtal. Intäkter vid försäljningar av kvartersmarken skall fördelas efter samma princip som för kostnadsfördelningen. Av den vid markförsäljning först inbetalda köpeskillingen/köpeskillningarna skall kommunen först erhålla ett belopp som motsvarar kommunens kostnad för utbyggnaden av trafikplatsen Södertälje Syd enligt kommunens avtal med Vägverket region Stockholm (VST) innan fördelning av resterande del av köpeskillingen sker mellan parterna.


Bengt Larsson