



# FÖRTÄTNINGSANALYS AV SÖDERTÄLJE



# SAMMANFATTNING

Södertälje kommuns bostadspolitiska mål är att bygga 20 000 nya bostäder fram till 2036. Följande förtätningsanalys syftar till att undersöka var denna förtätning bör ske. Resultatet ska fungera som underlag till kommunens kommande utbyggnadsstrategi.

I förtätningsanalysen kartläggs drivkrafter och begränsningar för förtätning inom kommunen. Drivkrafterna utgår från kommunens översiktsplan och tidigare studier om marknadsefterfrågan på stads-kvalitet i Stockholmsregionen (TRF et al, 2011). Analysen fokuserar främst på tätorterna Södertälje och Järna men redovisar även förtätningspotential i de övriga utpekade tyngdpunkter på landsbygden.

Förtätningsanalysen visar på en total förtätningspotential för ca 24 100 bostäder. Utöver dessa har även två typer av omvandlingsscenarioer som bland annat inbegriper rivningar av befintlig bebyggelse visat på ytterligare potential för 7 400 bostäder. Till-sammans med de redan antagna planerna på 2 300 bostäder överstiger förtätningspotentialen de upp-satta bostadsmålen med stor marginal. Detta ger utrymme att prioritera förtätning till lägen där potentialen för värdeskapande stadsutveckling är särskilt stor och samtidigt uppfylla bostadsmålet till 2036.

En rekommenderad strategi identifierar fyra typer av områden var förtätning bör prioriteras vilket totalt innefattar 21 000 bostäder. Strategien rekommenderar framför allt förtätning som utvidgar stadskärnan, ligger nära spårstationer, stärker de utpekade tyngdpunkterna i översiktsplanen och omvandlar befintliga centrala vägbarriärer till levande stadsgator. I Järna föreslås all förtätning ske stationsnära, varav en stor del utgörs av stadsutveckling längs Rönnvägen.

## BOSTADSPOTENTIAL I REKOMMENDERADE STRATEGIER FÖR MERVÄRDESKAPANDE STADSUTVECKLING

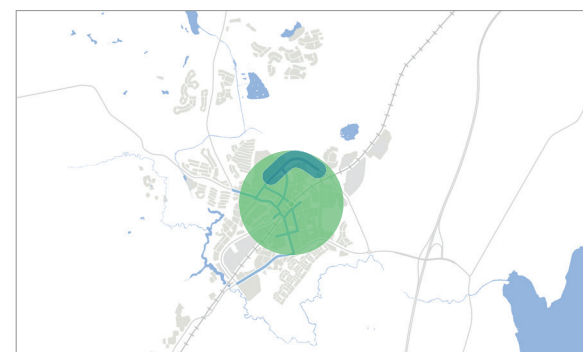
# 21 000 bostäder

<b>Strategi A: Utvidga stadskärnan</b>	<b>2 700 bostäder</b>
<b>Strategi B: Bygg stationsnära</b>	<b>7 700 bostäder</b>
<b>Strategi C: Förtäta prioriterade tyngdpunkter</b>	<b>6 500 bostäder</b>
<b>Strategi D: Stadsutveckla stråk</b>	<b>4 700 bostäder</b>
<b>Redan detaljplanerat</b>	<b>2 300 bostäder</b>



FÖRTÄTNINGSSTRATEGIER I SÖDERTÄLJE

Det finns potential för ca 19 300 bostäder inom fyra prioriterade förtätning-kategorier i Södertälje tätort.



FÖRTÄTNINGSSTRATEGIER I JÄRNA

Det finns potential för ca 1 500 bostäder i stationsnära lägen i Järna, varav ca 600 genom stadsutveckling längs Rönnvägen.

# INNEHÅLL

---

Sammanfattning.....	2	<b>KONSEKVENSPANALYS</b>	<b>26</b>
<b>INLEDNING</b>	<b>4</b>	Hur tät blir Södertälje tätort?.....	27
Bakgrund och syfte .....	5	Hur grön blir Södertälje tätort? .....	29
Värdeskapande stadsutveckling .....	6	Vem äger marken? .....	31
Analysmetod.....	9	<b>KÄLLOR</b>	<b>33</b>
<b>FÖRTÄTNINGSANALYS</b>	<b>11</b>	Källförteckning.....	34
Drivkrafter för byggande .....	12	<b>KARTUNDERLAG</b>	<b>35</b>
Begränsningar för byggande .....	15		
Grundscenario.....	16		
Vidare omvandlingsscenarier .....	17		
<b>REKOMMENDERADE</b>			
<b>FÖRTÄTNINGSSTRATEGIER</b>	<b>19</b>		
Huvudstrategi .....	20		
Delstrategier .....	22		

## BESTÄLLARE

### Södertälje kommun

Kontaktperson: Johan Filipsson,  
Projektledare, samhällsbyggnadskontoret

## KONSULTER

### Spacescape

Joel Hernbäck (Ansvarig)

Tobias Nordström

Alexander Ståhle

Staffan Swartz

Oscar Sirland





SL i samarbete med  
Storstockholms

Spår  
3

Södertälje Centrum



6048 A1

6048

**INLEDNING**

ÄR EJ PÅ  
FOTSTEGET



# BAKGRUND OCH SYFTE

## BAKGRUND

För att Södertälje kommun på bästa vis ska kunna möta det ökade trycket på bostadsbyggande och samtidigt verka för en bättre livsmiljö har kommunen sett behovet av en samlad förtätningsanalys för hela kommunen. Förtätningsanalysen ska ligga till grund för kommande utbyggnadsstrategi fram till 2036. Utbyggnadsstrategin ska mer konkret visa hur översiktsplanen och målet om 20 000 nya bostäder fram till 2036 ska förverkligas. Som en del i arbetet avser samhällsbyggnadskontoret också ta fram en utbyggnadsplan med en tänkt utbyggnadsordning.

## SYFTE

Följande förtätningsanalys ska ge en översiktlig kartläggning av förtätningspotentialen, identifiera lämpliga lägen för förtätning samt rekommendera konkreta strategier för var kommande förtätning bör prioriteras.

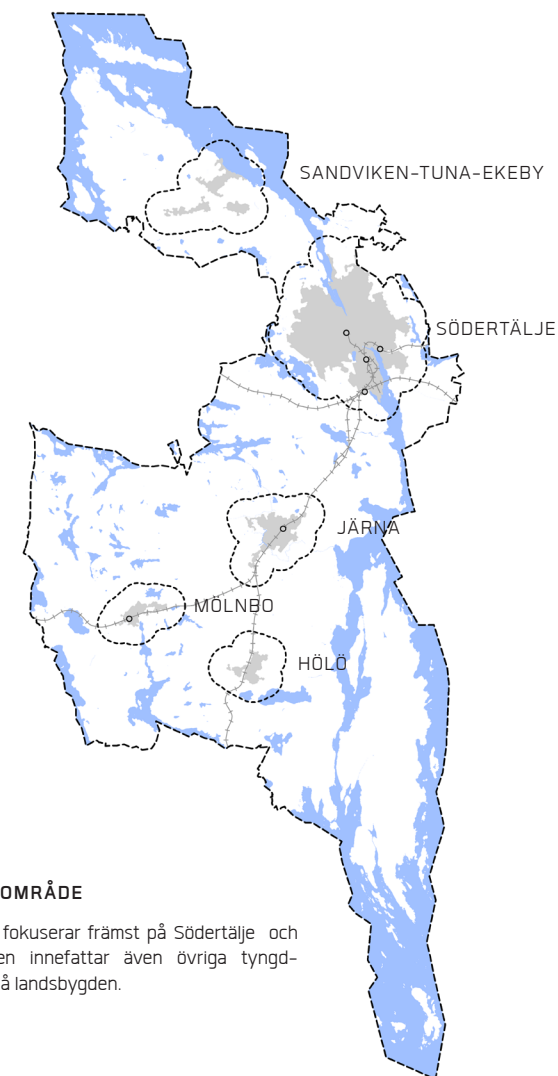
## AVGRÄNSNING

I förtätningsanalysens grundscenario identifieras enbart förtätningssytor som idag inte är bebyggda. Det innebär att möjlig förtätning så som påbyggnad på befintligt hus, eller ombyggnad av villatomt till flerbostadshus här inte har kartlagts.

Underlaget till förtätningsanalysen kartläggs för hela kommunen men resultatet redovisas med fokus på Södertälje och Järna. Även för de övriga tyngdpunkterna på landsbygden redovisas resultatet i korthet, även om potentialen här är mycket liten.

Förtätningsanalysens kartläggning av drivkrafter för förtätning skiljer sig beroende på om det är flerbostadshus eller småhus som avses byggas.

En begränsning i vald metod är att den är generell för hela kommunen och inte hänsyn till en viss lokal fråga som inte varit möjliga att kartlägga.



## ANALYSOMRÅDE

Analysen fokuserar främst på Södertälje och Järna men innefattar även övriga tyngdpunkter på landsbygden.



# VÄRDESKAPANDE STADSUTVECKLING

Det finns i dag ett konsensus bland många forskare och institutioner om behovet av städer som är både tillräckligt täta, tillgängliga och gröna för att uppnå en hållbar stadsutveckling. Här ibland kan nämnas UN Habitat (2012), Sverige arkitekter (2008), Naturskyddsföreningen och CityLab (2016).

**“Viktiga stadsbyggnadsverktyg för att minska utsläppen av växthusgaser är tät-  
het, funktionsblandning, konnektivitet  
och tillgänglighet”**

IPCC, 2015, Climate change 2014: Mitigation of Climate Change

Täta, gröna och tillgängliga städer kan bidra till att minska utsläppen av växthusgaser och förbättra luftkvalitet. De kan minska bilberoendet och förbättra folkhälsan då fler stimuleras till att gå, cykla och använda kollektivtrafik.

Tätheten har också visat sig ha betydelse för städernas konkurrenskraft och ekonomiska hållbarhet. Forskning (t.ex. Bettencourt, 2007) visar att det i huvudsak är i de större stadsregionerna som nya arbetstillfällen skapas, såväl i Västeuropa som globalt. Detta har att göra med de större städernas konkurrensfördelar i form av en mer specialiserad och välutbildad arbetskraft. Närheten mellan många

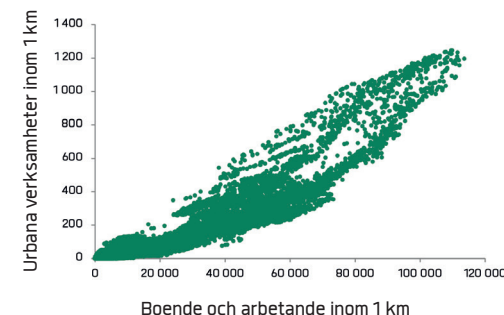
människor skapar i sig också en större innovationspotential. I ett större perspektiv har tätheten som konkurrenskraft att göra med skiftet från industri-samhället till kunskapssamhället. I det förra premierades av goda skäl separering mellan bostäder och arbete, medan det senare i hög utsträckning behöver hög täthet och blandning av boende och arbete för att frodas.

Stadsbyggnadsforskningen (Florida, 2006 och Smart Growth America, 2016) har visat på att städernas attraktionskraft har haft stor betydelse för vilka städer som växer mer än andra. Stadskvaliteter som ett rikt utbud av kultur, parker, restauranger och snabb kollektivtrafik har kommit att bli ett konkurrensmedel för företag som vill locka till sig arbetskraft.

## VÄRDESKAPANDE STADSUTVECKLING I STOCKHOLMSREGIONEN

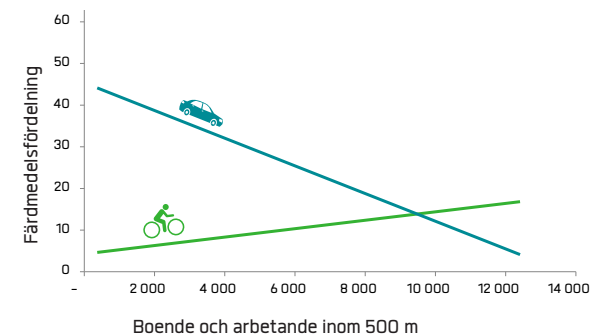
Så vad är det då för stads-kvaliteter mer specifikt som idag efterfrågas i Stockholmsregionen? En genomförd studie om Värdering av stads-kvaliteter (TRF et al, 2011) undersöktes olika lägesvariablers i relation till bostadspriser och kontorshyror i Stockholms län.

I studien undersöktes sambanden mellan bostadspriser och olika läges-kvaliteter. Resultatet visade att skillnader i priser på bostadsrätter kunde förklaras med nästan nittio procent med hjälp av åtta variabler.



### SAMBAND MELLAN TÄTHET OCH UTBUD

I Stockholms län är sambandet ca 90 % mellan täthet och utbud av verksamheter inom 1 km.



### SAMBAND MELLAN FÄRMEDELSFÖRDELNING OCH TÄTHET (OSLO CYKELSTRATEGI 2014)

Ju tätare stadsdel desto större andel resor görs med cykel och färre med bil. Liknande resultat har tidigare publicerats av UN Habitat (UN Habitat 2012)



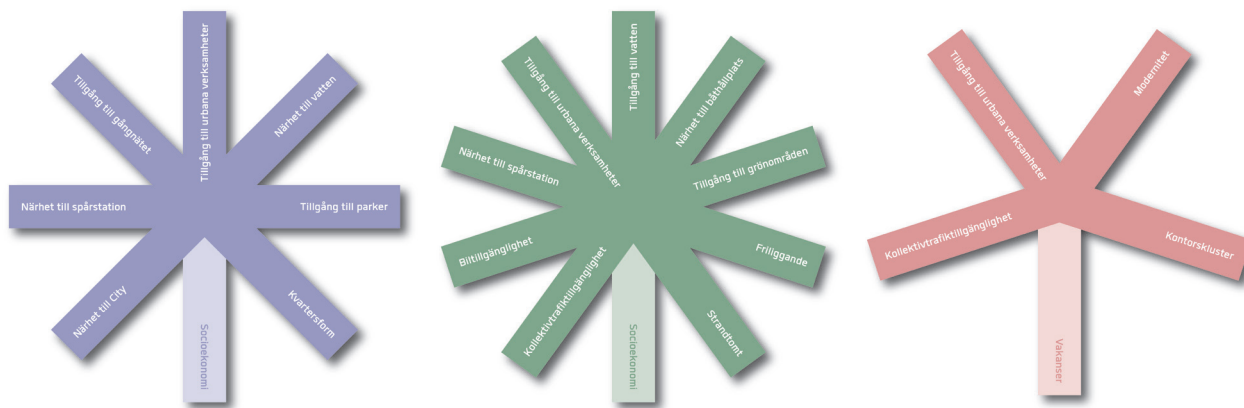
Resultatet visade att efterfrågan på bostäder till stor del drivs av faktorer som genererar gång- och cykelvänliga stadsmiljöer: ett lokalt utbud av service, gångavstånd till stora parker och strandpromenader, närhet till kollektivtrafik och en gatumiljö gestaltad för gående.

Analysen av kontorsmarknaden visar att även denna marknad i stora delar drivs av närhet till ett urbant utbud och kollektivtrafikstillgänglighet. Liknande studier av bostads- kontors- och handelsmarknaden i Göteborg (Göteborgsregionen et al, 2017) och bostadsmarknaden i Halmstad (Halmstads kommun, 2014) har visat på motsvarande resultat.

## HÅLLBAR STAD EFTERFRÅGAS

En viktig slutsats är att de stadskvaliteter som efterfrågades på bostads- och kontorsmarknaden i Stockholmsregionen i hög grad överensstämmer med vad många forskare och institutioner hävdar utgör grunden för hållbar stadsutveckling. Vad som i längden är hållbart är även attraktivt.

En förutsättning för att uppnå de övriga stadskvaliteterna är en tillräcklig hög täthet inom gångavstånd. Det är inte tätheten i sig som är viktig utan snarare det lokala utbud av service och kollektivtrafik som tätheten här kan föra med sig. Studierna om värdering av stadskvalitet påvisade ett tydligt samband mellan mängden boende och arbetande och utbudet av restauranger, handel och kultur.



### STADSKVALITETER I STOCKHOLMSREGIONEN

Variabler som förklarar betalningsviljan för lägenheter, småhus och kontor i Stockholms län (TMR et al, 2011).

Samtidigt kan en alltför hög täthet på kvartersnivå också leda till mindre attraktiva gårdar och mörka lägenheter. Täta städer behöver också en viss andel grönyta för att vara attraktiva och för att ekologiska system ska främjas. En viss andel av gatorna behöver också användas till uteserveringar, trottoarer och cykelbanor för att gatunätet ska bli mer attraktivt.

### STADENS FORM OCH SEGREGATION

En tätare stad kan givetvis också öka det sociala utbytet mellan människor. I synnerhet om själva gatunätet möjliggör att stadsrum naturligt används av såväl hemmahörande och besökare samtidigt.

En forskningsstudie av Södertälje påvisar tydliga samband mellan stadens fysiska form och var och i vilken grad människor uppehåller sig på gator och torg (Legeby, 2010). Fysisk segregation i form av isolerade och dåligt sammankopplade stadsdelar leder också till social segregation i det offentliga rummet.

Södertälje tätort kännetecknas idag av en uppbruten struktur där stadsdelarna utanför stadskärnan är relativt avskilda från både stadskärnan och från varandra. Detta leder till stadsmiljöer som under vissa tider kan upplevas som otrygga. I miljonprogramsområden som Hovsjö, Fornhöjden och Ronna, men även villaområden som Pershagen, är tillgängligheten till andra delar av staden låg.



I praktiken gör det invånarna avskilda från människor från andra delar av staden men också från stadens utbud av service och arbetsplatser. Det påverkar också den lokala servicen som är beroende av en viss genomströmning av människor för att överleva. En mer sammanhängande och kompakt stad är mer resilient mot segregation och distribuerar stadens resurser mer jämlikt.

1900-talets bilorienterade planering resulterade ofta också i överdimensionerade vägar med höga hastigheter som skapar avstånd och barriärer mellan stadens delar. Men stora impedimentområden kan idag innebära möjligheter att omvandla dessa miljöer. Det finns flera exempel på hur man på senare år har byggt om den typen av vägar till gator med lägre hastigheter och utnyttjat impedimentytorna för nya bostäder och lokaler. På så vis ökar man både tätheten och närheten mellan stadens delar samt bygger bort miljöer som kan upplevas som otrygga.





# ANALYSMETOD

## DRIVKRAFTER OCH BEGRÄNSNINGAR

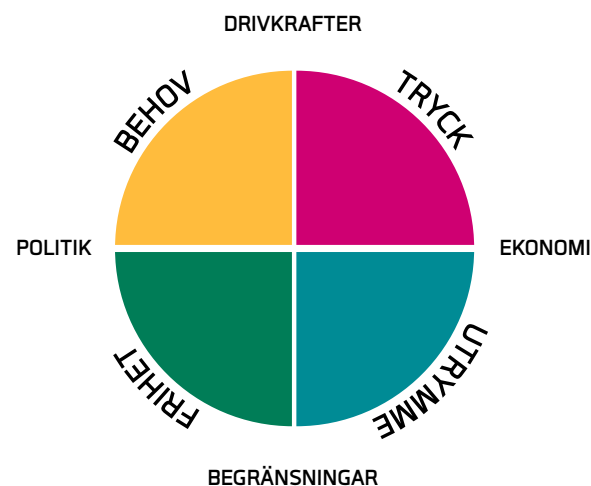
Med följande analysmodell kartläggs drivkrafter och begränsningar för förtätning med hjälp av GIS-analyser. Modellen har tidigare använts i såväl Stockholm och Göteborg som i mindre tätorter som Varberg, Knivsta och Avesta.

Modellen utgår från att förtätning sker i spänningsfältet mellan drivkrafter och begränsningar. Drivkrafter kan sägas beskriva var man *vill* förtäta och begränsningar svarar på var man *kan* förtäta. Modellen kartlägger dessa drivkrafter och begränsningar utifrån fyra teman: drivkrafter delas in i politiska och marknadsmässiga drivkrafter (behov och tryck) medan begränsningar delas in i politiska/juridiska begränsningar samt fysiska begränsningar (frihet och utrymme).

De politiska drivkrafterna handlar om var framförallt kommunen vill förtäta. Det viktigaste underlaget har här varit Södertäljes översiktsplan (Södertälje kommun, 2013) men också den nya trafikstrategin (Södertälje kommun, 2017 b) och RUFSS 2050 (TRF, 2017) har använts. Marknadens drivkrafter för förtätning identifieras genom en anpassning av variablerna från studien om värdering av stadskvalitet (TRF et al, 2011). Småhusmarknaden studerades med samma metod. Jämförelser mellan bostadsrättspriser och köttider på hyresrätter i andra liknande studier indikerar att hyresmarknaden påverkas

av samma variabler som bostadsrätter. Resultatet är alltså också relevant för hyresmarknaden. Marknadens drivkrafter definieras alltså här utifrån vad de boende på bostadsmarknaden efterfrågar. Detta är nödvändigtvis inte det samma som var enskilda byggbolag helst vill bygga, utifrån möjligheten att minimera bygg- och projekteringskostnader.

De politiska och juridiska begränsningarna berör exempelvis skyddad mark som naturreservat och kulturmiljöer, värdefull jordbruksmark eller skyddsavstånd till bostäder. De fysiska begränsningarna handlar om exempelvis mark som redan är bebyggd eller mark där infrastrukturen inte är utbyggd.



Kartläggning av olika drivkrafter och begränsningar har skett i nära samarbete med Södertälje kommun. Workshops med tjänstemän från olika avdelningar har genomförts för att få lokal kunskap om förtätningförutsättningar och för att förankra analysunderlaget.



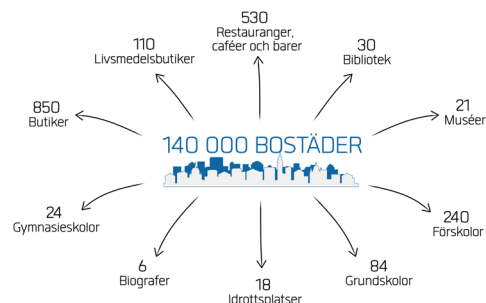
Work shop med kommunens tjänstemän har genomförts

## IDENTIFIERING AV FÖRTÄTNINGSYTOR

Genom att överlagra drivkrafter och begränsningar identifieras byggbar mark. Utgångspunkten är att förtättningsytor identifieras då de sammanvägda drivkrafterna är större än de sammanvägda begränsningarna. Till exempel utgör området inom 30 meter från primärled för farligt gods en absolut begränsning. Mellan 30 och 100 meter från vägen är begränsningen klassad som stor. Det är möjligt att bygga på stora begränsningar om drivkrafterna samtidigt är mycket stora. I lägen med stora drivkrafter antas det helt enkelt vara mer realistiskt att också vidta mer omfattande åtgärder för att kunna bygga än i lägen med mer måttliga drivkrafter. Här kan å andra sidan förtätning tillkomma om begränsningarna istället är små.

## INTE BARA BOSTÄDER

Med ett stort antal tillkommande bostäder behövs också andra funktioner som gator, parker och lokaler. För förtättningsytor större än 1 ha dras 20 procent av förtättningsytan bort för gator. För att tillgodose behovet av grönytor beräknas mängden grönyta per person i olika lägen. Detta är ett mått som ofta används i planeringen och man räknar med minst tio kvadratmeter per boende som ett gränsvärde (Spacescape, 2015). I lägen med mindre grönyta per boende i ett framtidsscenario med alla ytor utbyggda dras 20 procent av förtättningsytan bort för park. Behovet av lokalyta tillgodoses genom att 30 procent av den totala mängden BTA i flerbostadshus antas gå till lokaler, i den siffran förväntas både kommersiella lokaler och offentlig service som skolor och förskolor inrymmas. Bland småhus är siffran 5 procent.



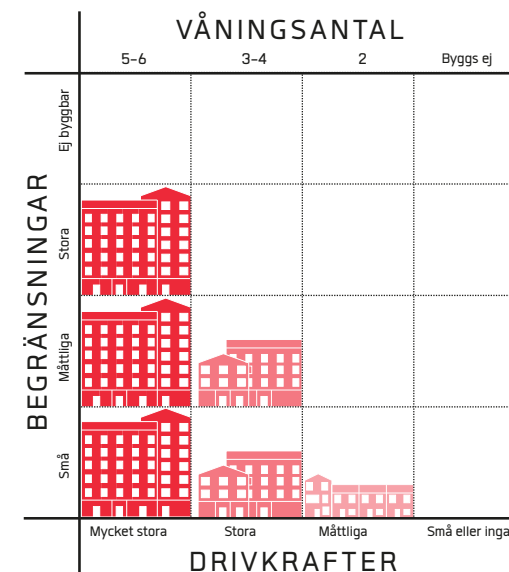
### INTE BARA BOSTÄDER

I Stockholms stad innebär bostadsmålet på 140 000 bostäder en mängd nya verksamheter. Illustrationen bygger på en uträkning utifrån dagens utbud.

## TÄTHETEN BEROR PÅ LÄGET

När mark för gator och park dragits bort återstår tomtor. Tätheten på de återstående tomtytorna beror dels på vilken typ av bebyggelse som kan förväntas inrymmas på platsen och dels på hur stora drivkrafterna är. På ytor större än 700 kvm bedöms kvartersbebyggelse med gård kunna inrymmas och 40 % av ytan dras bort för gård. På mindre ytor bedöms bara förtätning med punkthus eller lamellhus utan gård få plats och ingen yta dras bort för gård. Analysen tar också hänsyn till att det behövs ytor för parkering. I lägen med mycket höga drivkrafter antas att parkering byggs under fastigheten då den stora efterfrågan kan ge utrymme för dyrare parkeringslösningar. I övriga staden antas markparkering behövas och p-talet sätts till 0,7 utifrån vad som angivits som norm i kommunens parkeringsstrategi. En genomsnittlig exploatering med fyra våningar innebär att nästan 20 % av förtättningsytan går till parkering. Den slutgiltiga tätheten beror sedan på antalet våningar. Hur högt det förväntas byggas varierar med hur stora drivkraft-

terna är. I lägen med mycket stora drivkrafter antas bebyggelsen vara 5-6 våningar, i lägen med stora drivkrafter antas den vara mellan 3-4 våningar och i lägen med måttliga drivkrafter antas den vara 2 våningar. Detta motsvarar ett ungefärligt tomtexploateringsstal (BTA/tomtyta) på 3, 2, respektive 1. I modellen prioriteras flerbostadshus, men i lägen där drivkrafterna för flerbostadshus är obefintliga kan ändå drivkrafter för småhus finnas, då sätts tomtexploateringsstalet till 0,3. För att slutligen beräkna antalet bostäder antas en lägenhet vara 100 kvm och ett småhus 150 kvm inkl. biytor.



### MODELL FÖR ATT IDENTIFIERA BYGGBAR MARK OCH BESTÄMMA EXPLOATERINGSGRAD

Ju större drivkrafter desto större möjlighet att överbrygga begränsningar och desto högre exploateringsgrad





# FÖRTÄTNINGSANALYS



# DRIVKRAFTER FÖR BYGGANDE

---

Drivkrafter för förtätning har här delats upp i kommunens förtättningsbehov, och marknadens förtätningstryck.

## KOMMUNENS BEHOV

Utgångspunkter för att modellera kommunens behov har främst hämtats från Framtid Södertälje, översiktsplan 2013-2030 men också bland annat den nyligen antagna trafikstrategin och RUFSS 2050.

En övergripande inriktning i översiktsplanen är att förtäta. I analysmodellen finns därför ett behov att bygga inom tätorternas gränser. Förutom Södertälje tätort gäller det också de orter som i översiktsplanen är utpekade som tyngdpunkter på landsbygden; Järna, Mölnbo, Hölö och Sandviken-Tuna-Ekeby.

Inom Södertälje tätort finns också strategier angivna för var fokus ska ligga för utvecklingen. I modellen utgör strategiska stråk och tyngdpunkter en drivkraft att bygga för att skapa levande och attraktiva stadsmiljöer samt koppla samman stadens olika delar. Även den regionala stadskärnan i RUFSS 2050 och de miljonprogramsområden som finns utpekade för viktiga utvecklingsinsatser utgör drivkrafter att koncentrera bebyggelsen kring.

Att bygga kollektivtrafiknära är en tydlig inriktning både i översiktsplanen och i trafikstrategin. Därför utgör närhet till pendeltågsstationerna en stark

drivkraft att bygga i modellen, även närhet till busshållplatser längs busslinjer med frekvent trafikering prioriteras.

De luckor i stadsstrukturen som idag finns i Södertälje utgör en drivkraft att bygga för att försöka knyta ihop de olika stadsdelarna med varandra och öka den sociala sammanhållningen i staden. Att ta tillvara på befintlig offentlig service samt bygga inom rimligt avstånd från de största arbetsplatserna är andra drivkrafter i modellen.

- 
- **Förtätning inom tätort**
  - **Tyngdpunkter och strategiska stråk**
  - **Regional stadskärna**
  - **Miljonprogramsområden**
  - **Nära stora arbetsplatser**
  - **Nära kollektivtrafik**
  - **Tillgång till offentlig service**
  - **Luckor i stadsstrukturen**
- 

## KOMMUNENS BEHOV

Modellens variabler för att analysera förtättningsbehovet

## MARKNADENS TRYCK

Marknadens tryck för förtätning har identifierats med hjälp av studien Värdering av stadskvalitet (TRF et al, 2011). Avgörande stadskvaliteter är här närhet till urbana verksamheter (butiker, restauranger och kulturverksamheter), närhet till centrum, närhet till kollektivtrafik, närhet till grönområden och vatten och en stadsmiljö med tydliga gaturum och entréer mot gatan. En annan viktig faktor som människor värderar högt när de köper bostad är varandra köpstarka och högutbildade människor bor. Detta kan inte betraktas som en stadskvalitet i samma bemärkelse som övriga variabler men tas med i modellen som ett socioekonomiskt index för att ge en så realistisk bild av marknadstrycket som möjligt.

Förtättningsanalysen skiljer här på drivkrafter för flerbostadshus och småhus. Viktiga skillnader handlar bland annat om att småhusmarknaden påverkas av tillgång till stora grönområden medan flerbostadshusmarknaden framförallt efterfrågar mer gestaltade parker. För småhus är det också en drivkraft att inte vara nära bullerkällor som större vägar och spår, och att trafikmiljön är trygg och säker med hastigheter på max 30 kilometer i timmen.



## DRIVKRAFTER FÖR FLERBOSTADSHUS

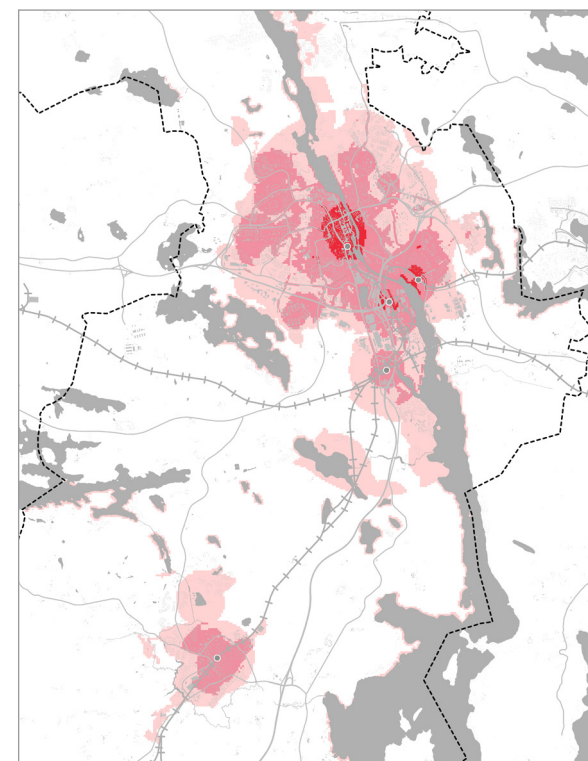
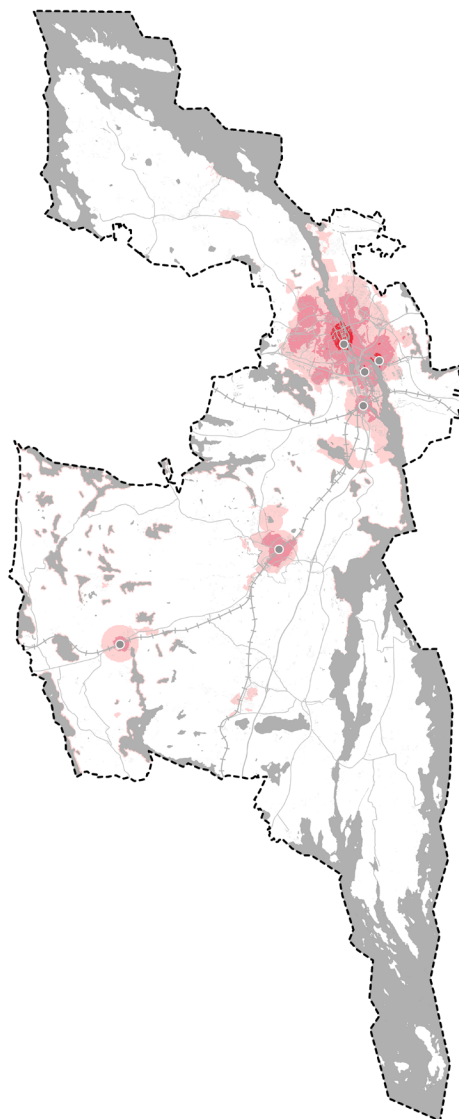
Kommunens behov vägs här samman med marknadens tryck för att kartlägga de sammanlagda drivkrafterna för förtätning. I modellen identifieras drivkrafter i tre klasser, från mycket stora drivkrafter till måttliga drivkrafter. Ju fler drivkraftsvariabler i ett läge desto högre drivkrafter.

Högst drivkrafter för att bygga flerbostadshus finns i Södertäljes stadskärna, där tillgång till både kollektivtrafik och kommersiell och offentlig service är hög. Stadskärnan är också både i översiktsplanen och i RUF5 2050 utpekad som ett prioriterat utvecklingsområde. I övrigt finns stora drivkrafter kring pendeltågsstationerna samt i de tyngdpunkter i Södertälje som har god tillgång till kommersiell och offentlig service.

- 
- Nära Södertälje centrum
  - Nära pendeltågsstation
  - Mycket urbana verksamheter
  - Nära vatten
  - Stadsgator och stadskvarter
  - Mycket park
  - Socioekonomiskt index
- 

## MARKNADENS TRYCK FÖR FLERBOSTADSHUS

Modellens variabler för att analysera förtätningstrycket, baseras på studien Värdering av stadskvalitet (TRF et al, 2011).



### SAMMANVÄGDA DRIVKRAFTER: FLERBOSTADSHUS

Kartering av de sammanvägda drivkrafterna för flerbostadshus. Till vänster för hela kommunen och ovan inzoomat på Södertälje och Järna tätorter.

- Mycket stora drivkrafter
- Stora drivkrafter
- Måttliga drivkrafter

## DRIVKRAFTER FÖR SMÅHUS

Drivkrafterna att bygga småhus är liknande de för att bygga flerbostadshus, men mindre känsliga för urbant utbud och närhet till Södertälje tätort. Det finns marknadstryck för småhus även utanför tätorterna men de är störst i de centrala och kollektivtrafiknära lägena.

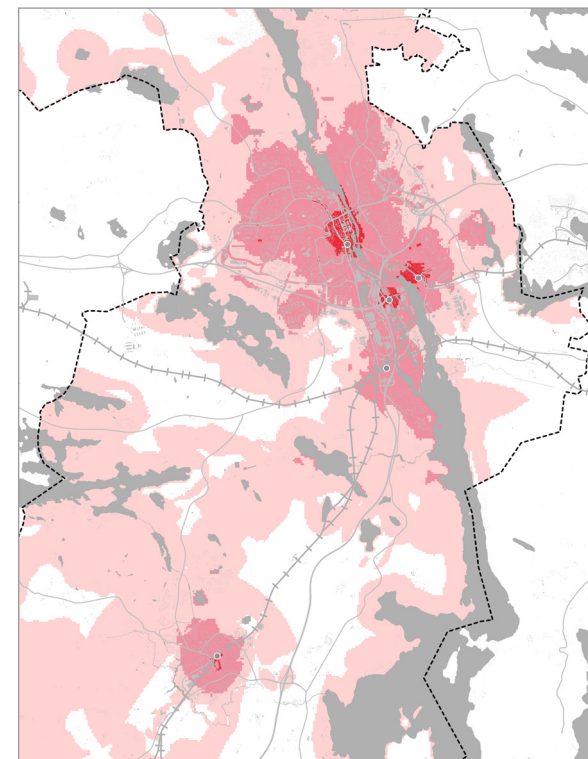
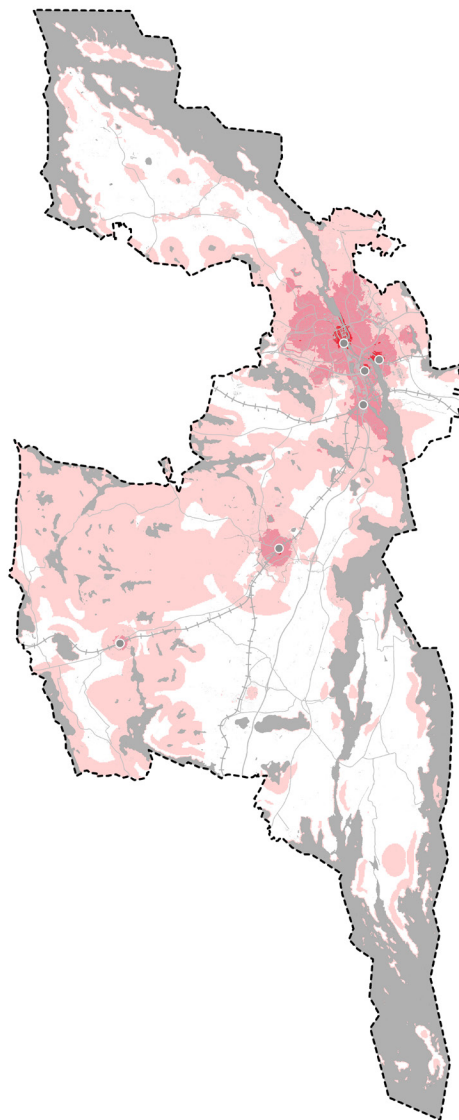
Läs mer om de olika drivkraftsvariablerna och se fler kartor i kapitlet "Kartunderlag."

- 
- **Hög regional tillgänglighet (arbetstillfällen inom 30 min med bil eller kollektivtrafik)**
  - **Nära pendeltågsstation**
  - **Mycket urbana verksamheter**
  - **Lugna gator**
  - **Avstånd till spår/motorväg**
  - **Mycket värdefull grönyta**
  - **Nära vatten**
  - **Socioekonomiskt index**

---

## MARKNADENS TRYCK FÖR SMÅHUS

Modellens variabler för att analysera förtätningstrycket, baseras på studien Värdering av stadskvalitet (TRF et al, 2011).



### SAMMANVÄGDA DRIVKRAFTER: SMÅHUS

Kartering av de sammanvägda drivkrafterna för småhus. Till vänster för hela kommunen och ovan på Södertälje och Järna tätorter.

- Mycket stora drivkrafter
- Stora drivkrafter
- Måttliga drivkrafter



# BEGRÄNSNINGAR FÖR BYGGANDE

Begränsningarna för förtätning bedöms i analysmodellen vara de samma för flerbostadshus som för småhus.

De juridiska och politiska begränsningarna har identifierats bland annat utifrån riktlinjer och regleringar från länsstyrelsen, gällande översiktsplan och i samråd med kommunens tjänstemän. De fysiska begränsningarna handlar till exempel om att marken redan är bebyggd eller att det saknas infrastruktur. Det är faktorer som gör byggandet svårare. Begränsningarna har klassificerats utifrån möjligheten att överbrygga dem, i en skala från ej byggbar till måttliga begränsningar. Läs mer om de olika begränsningsvariablerna och se fler kartor i kapitlet "Kartunderlag."

- Bebyggd mark
- Detaljplanelagd, men ej utbyggd mark
- Planerad infrastruktur
- Avsaknad av väginфраstruktur
- Låg ledningskapacitet
- Kuperad mark
- Sankmark

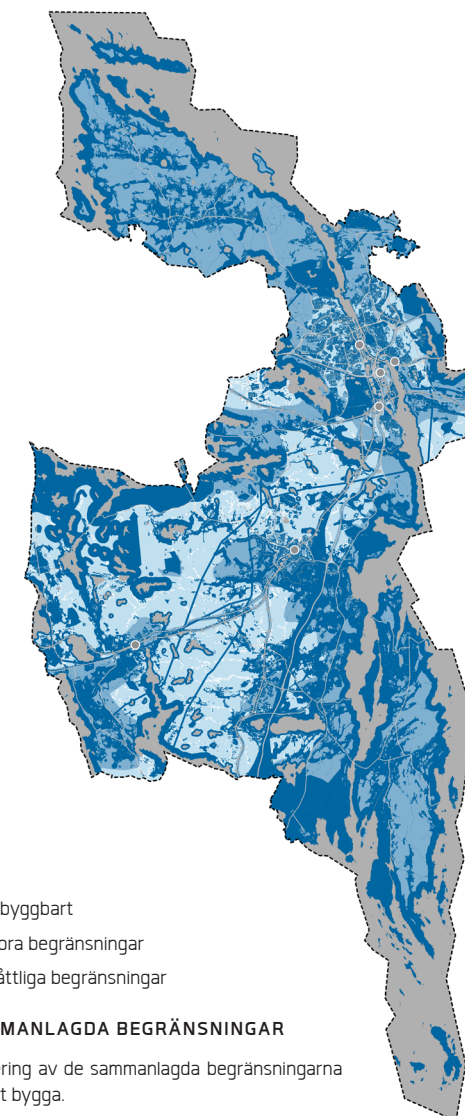
## FÖRTÄTNINGSUTRYMME

Modellens variabler för att analysera utrymme, det vill säga fysiska begränsningar för att bygga

- Naturvärden
- Värdefulla rekreationsområden
- Kulturvärden
- Värdefull jordbruksmark
- Strandskydd
- Skyddsavstånd
- Verksamhetsområden
- Vattenskyddsområde
- Förorenad mark
- Riskområde för översvämning
- Riksintressen

## FÖRTÄTNINGSFRIHET

Modellens variabler för att analysera frihet, det vill säga var det finns juridiska eller politiska begränsningar för förtätning.



# FÖRTÄTNINGSPOTENTIAL I GRUNDSCENARIO

Kommunens mål är att bygga 20 000 bostäder till 2036. I Sverigeförhandlingarna har man i samband med utbyggnaden av höghastighetsjärnvägen Ostlänken åtagit sig att 15 300 av dessa ska ligga i Södertälje tätort. Ca 2 300 bostäder är redan planerade, varav ca 2 000 i Södertälje tätort. Det finns alltså ett behov av ytterligare 17 700 bostäder i kommunen utöver vad som är planerat, varav åtminstone 13 300 bör ligga i Södertälje tätort.

Förtättningsanalysen visar på att förtätningspotentialen överstiger det behovet med stor marginal. Totalt har en förtätningspotential på ca 24 100 bostäder identifierats i kommunen. Av dessa finns ca 21 000 i Södertälje tätort och ca 2 500 i Järna. I de övriga tyngdpunkterna på landsbygden finns liten potential givet analysmodellens förutsättningar. Det kan dock ändå finnas skäl att bygga mindre volymer i lägen som modellen inte identifierat. Att analysen exempelvis visar obefintlig potential i Sandviken/Tuna/Ekeby bör inte utesluta möjligheter att bygga alls fram till 2036, däremot bedöms förtätning där utgöra en mycket liten del i kommunens framtida bostadsförsörjning.

I förtättningsanalysen har flerbostadshus generellt prioriterats, vilket innebär att det antal småhus som redovisas endast finns i lägen utan potential för flerbostadshus. Även här kan det i vissa fall finnas skäl att lokalt göra en annan prioritering.

Den största förtätningspotentialen i Södertälje tätort visar sig finnas i luckor mellan stadsdelar, som till största del utgörs av mindre värdefulla grönytor. Särskilt gäller detta kring stadsdelarna Brunnsäng och Fornhöjden samt strax väster om stadskärnan. Här finns alltså en stor potential för att både uppnå kommunens bostadsmål och mål om att med förtätning utveckla en mer sammanhållen stad.

TÄTORTER	LÄGENHETER	SMÅHUS
<b>Södertälje</b>	<b>19 900</b>	<b>1 100</b>
<b>Järna</b>	<b>2 400</b>	<b>200</b>
<b>Mölnbo</b>	<b>400</b>	
<b>Hölö</b>	<b>100</b>	
<b>Totalt</b>	<b>22 800</b>	<b>1 300</b>

## FÖRTÄTNINGSPOTENTIAL I GRUNDSCENARIET

Förtätningssytor för sammanlagt ca 24 100 bostäder har identifierats i analysmodellens grundscenario.





# VIDARE OMVANDLINGSSCENARIER

Hur förtätningspotentialen är fördelad inom Södertälje har stor betydelse för stadens möjliga utveckling i form av vilka mervärden som kan uppnås i samband med förtätning. Den stora potential som finns i och kring Södertäljes miljonprogramsområden kan exempelvis bidra till att öka den sociala tryggheten i stadsmiljön och förbättra underlaget för lokal service.

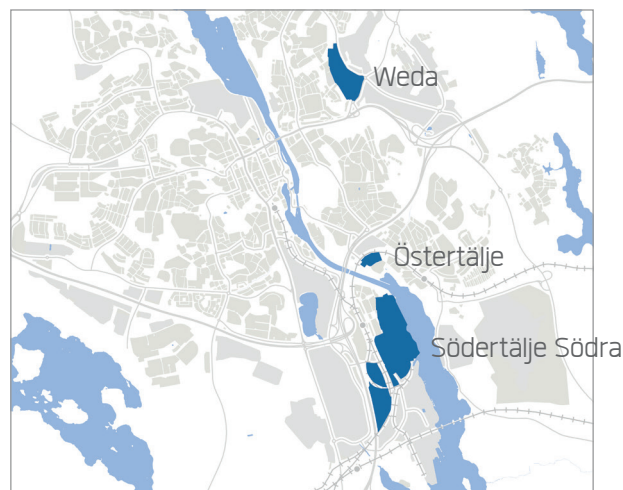
Men det finns också andra områden i Södertälje där en mer omfattande omvandling på sikt skulle få stor betydelse för ökad stads kvalitet, även då begränsningarna för förtätning i dagsläget ansetts vara för stora i grundscenariot. I detta avsnitt har två sådana omvandlingsscenarier identifierats och undersökts närmare.

## VERKSAMHETSOMRÅDEN OMVANDLAS TILL BLANDSTAD

Det finns i Södertälje ett antal mer eller mindre centralt belägna verksamhetsområden. Några, såsom Scania och Astra Zeneca, är mycket betydelsefulla för hela regionens näringsliv medan andra skulle bidra mer till staden med en annan typ av markanvändning. Bland annat kommer ett planprogram för Södertälje Södra med syfte att omvandla industriområdet till blandstad gå ut på samråd under 2017. Två andra områden som utpekats som möjliga omvandlingsområden ligger i Weda och Östertälje.

Ändå betraktas svårigheterna i samband med exploatering av dessa områden så pass stora att det i grundscenariot skulle krävas mycket stora drivkrafter för att göra en förtätning aktuell.

Givet att utpekade verksamhetsområden skulle omvandlas till blandstad skulle sammanlagt ca 6 000 bostäder kunna byggas. Av dessa är ca 4 000 bostäder belägna inom nära gångavstånd från nuvarande pendeltågsstationer. Då en blandning av boende och arbetande i sig är en viktig stads kvalitet och dessutom ökar förutsättningarna för ett hållbart transportsystem, så vore det av stort värde att behålla en hög andel lokalyta i samband med framtida förtätning.



## VERKSAMHETSOMRÅDEN SOM OMVANDLAS

Det finns stor potential i verksamhetsområden som i analysmodellen är utpekade som möjliga att omvandla.

## STRATEGISKA STRÅK OMVANDLAS TILL STADSGATOR

Kommunen har en uttalad strategi att läka samman stadens olika delar och bygga en socialt mer sammanhållen stad. Detta ska ske bland annat genom att utveckla stråk med sammanhängande bebyggelse som avser att koppla samman stadens tyngdpunkter med stadskärnan. Med tanke på denna tydliga inriktning finns anledning att undersöka hur den identifierade förtätningspotentialen ser ut längs några av de stråk som utpekats som lämpliga för stadsutveckling.

Det finns flera stråk med potential för någon grad av stadsutveckling. Två av dessa har vi i det här avsnittet valt att studera närmare, längs dessa stråk har förtätningspotentialen som identifierats i analysmodellen varit mindre än vad som skulle kunna förväntats. Men med en omvandling som inbegriper rivningar av vissa verksamhetslokaler samt exploatering av bostadsparkeringar och grönytor är potentialen desto större, både i bostadspotentialen och potentialen att skapa stora mervärden för Södertälje som helhet.

Det ena stråket går från Stadskärnan längs Ängsgatan, Strängnäsvägen, Enhörnaleden och Robert Anbergs väg mot Ronna. Det andra går från stadskärnan längs Holmfastvägen och Klockarvägen mot Geneta. Längs Ängsgatan och Strängnäsvägen hindras utbyggnadspotentialen bitvis av stora begränsningar. En eventuell exploatering av Bårsta IP



#### STRATEGISKA STRÅK MED OMVANDLINGSPOTENTIAL

Två av de utpekade strategiska stråken bedöms ha stor stadsutvecklingspotential som inte identifierats i modellens grundscenariot. Ett omvandlingsscenario visar att en större insats skulle frigöra utbyggnadsyta för ett stort antal bostäder.

hindras exempelvis i analysmodellen bland annat av översvämningsrisk, dessutom fraktas farligt gods till Astra Zeneca längs vägen vilket innebär stora skyddsavstånd. Här krävs alltså en större insats för att frigöra potentialen för bostadsbyggande. Trots att det skulle krävas en bred gatusektion med skyddsavstånd till bebyggelse skulle en omvandling kunna bidra till att skapa en mer sammanhängande stad. Ett scenario med sammanhängande bebyggelse som kopplar stadskärnan till Ronna skulle även kräva att befintliga verksamheter som är oförenliga med stadsutveckling längs Ängsgatan och Strängnäsvägen rivs samt att bostadsparkeringar längs Robert Anbergs väg exploateras. Då skulle mark kunna frigöras för ytterligare ca 700 bostäder. Ett planförslag för Bårsta är idag under utveckling av kommunen.

På samma sätt skulle en sammanhängande bebyggelse längs Holmfastvägen och Klockarvägen bidra till att koppla stadskärnan mot Geneta, även här skulle ca 700 ytterligare bostäder kunna byggas givet att vissa verksamhetslokaler, bostadsparkeringar samt grönområden som inte identifierats som förtätningssytor i grundscenariot exploateras.

Det finns även andra stråk lämpliga för stadsutveckling men vars potential identifierats redan i grundscenariot. Mer om dessa redovisas i strategiavsnittet.

#### UTÖKAD POTENTIAL

I omvandlingsscenarierna har 20 % av förtätningssytan dragits bort för anläggning av ny parkmark. Denna relativt stora mängd park är en generell uppskattning men kan motiveras av att områdena idag har brist på grönyta. Omvandling av utpekade verksamhetsområden samt de två stråken skulle kunna innebära en ökad potential med ca 7 400 bostäder i strategiska lägen. Tillsammans med grundscenariot uppskattas den totala förtätningspotentialen till 31 500 bostäder, vid sidan av de redan antagna detaljplanerna.







**REKOMMENDERADE  
FÖRTÄTNINGSSTRATEGIER**



# HUVUDSTRATEGI

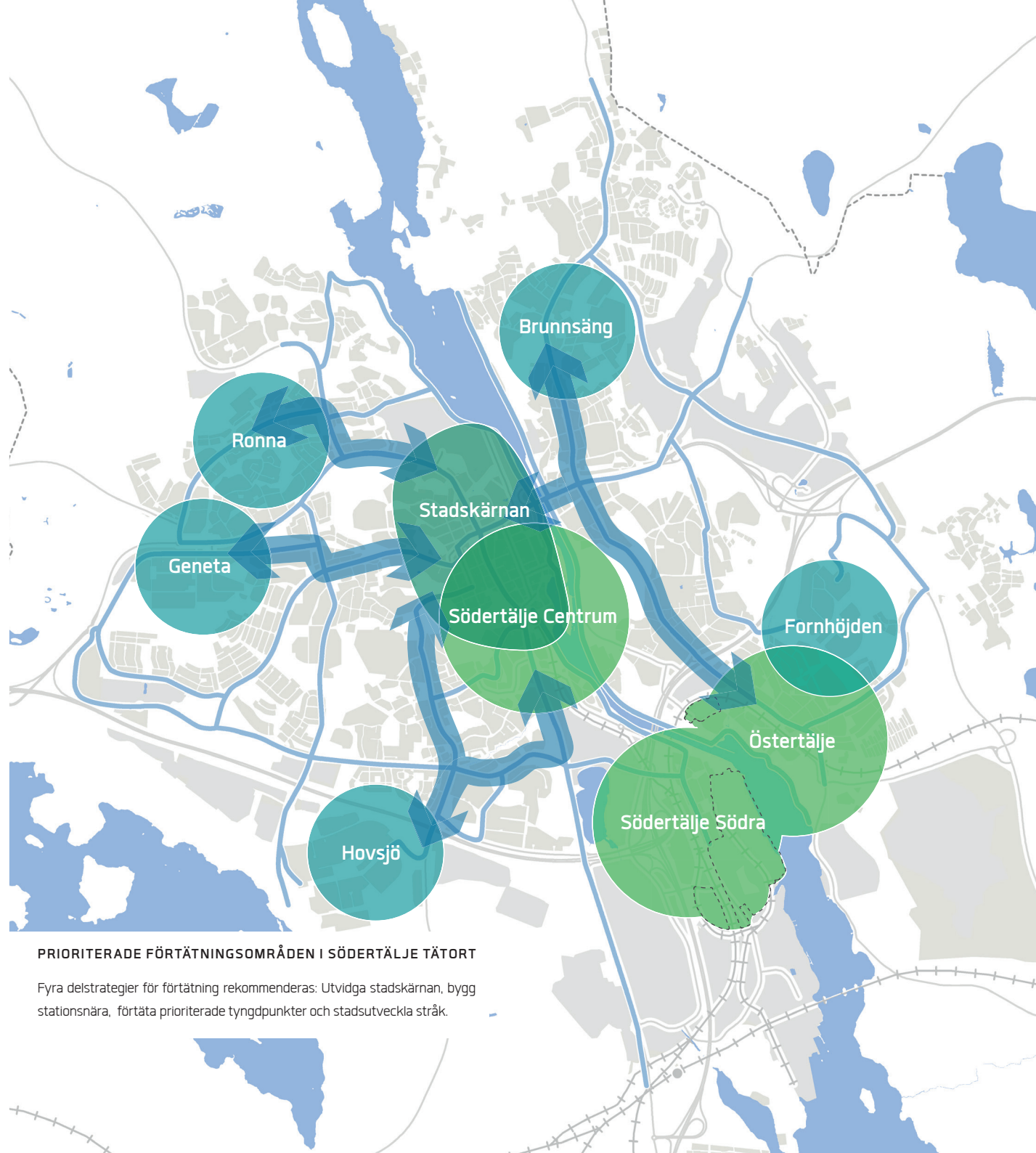
## FÖRTÄTNING FÖR EN MERVÄRDESKAPANDE STADSUTVECKLING

Analysen visar att förtätningspotentialen är stor i Södertälje. Den stora potentialen ger i sin tur möjlighet till att prioritera förtätning till lägen som ökar Södertäljes stadskvaliteter, ger möjlighet till hållbart resande och en mer sammanhängande stad - kort sagt en mervärdeskapande stadsutveckling. I fyra delstrategier har olika kategorier av förtätning valts ut som prioriterade. I Södertälje innefattar de rekommenderade strategierna inkl. vad som redan är planerat ca 19 300 bostäder, i Järna ca 1 500 bostäder och i Mölnbo ca 200 bostäder, det totala antalet bostäder överstiger alltså bostadsmålet något. Nedan redovisas delstrategiernas sammanlagda förtätningspotential i kommunen. Delstrategierna presenteras närmare i följande avsnitt.

TOTAL BOSTADSPOTENTIAL I  
REKOMMENDERADE STRATEGIER

## 21 000 bostäder

Strategi A: Utvidga stadskärnan	2 700 bostäder
Strategi B: Bygg stationsnära	7 700 bostäder
Strategi C: Förtäta prioriterade tyngdpunkter	6 500 bostäder
Strategi D: Stadsutveckla stråk	4 700 bostäder
Redan detaljplanerat	2 300 bostäder



### PRIORITERADE FÖRTÄTNINGSOMRÅDEN I SÖDERTÄLJE TÄTORT

Fyra delstrategier för förtätning rekommenderas: Utvidga stadskärnan, bygg stationsnära, förtäta prioriterade tyngdpunkter och stadsutveckla stråk.



Några av strategiområdena sammanfaller delvis, framförallt stadskärnans utvidgning och området kring Södertälje Centrum. Det bör därför noteras att dessa bostäder för den totala summan bostäder i strategin inte har räknats dubbelt.

### PRIORITERAD FÖRTÄTNING I SÖDERTÄLJE TÄTORT

I Södertäljes stadskärna är förtätningspotentialen relativt liten men det finns stora möjligheter att utvidga stadskärnan och samtidigt binda samman den med närliggande stadsdelar. Förtätning och omvandling av verksamhetsområden inom gångavstånd till tågstationer bidrar till ett mer hållbart resande i framtiden. Att förtäta i och kring miljonprogramsområdena samt längs strategiska stråk bidrar till en mer sammanhängande stad samtidigt som stadsdelar med sämre förutsättningar får möjlighet att utvecklas. Mer om strategins prioriterade förtätning finns i följande avsnitt om delstrategier.

### PRIORITERAD FÖRTÄTNING I JÄRNA OCH ÖVRIGA TYNGDPUNKTER PÅ LANDSBYGDEN

Även i Järna föreslås ny bebyggelse lokaliseras centralt där förutsättningarna för ökade stadskvaliteter och hållbart resande är störst. Inom gångavstånd från tågsstationen finns förtätningspotential för ca 1 300 bostäder, varav ca 600 finns längs Rönnvägen norr om järnvägen. I Mölnbo finns förtätningspotential för ca 200 bostäder inom gångsvastånd från tågstationen. I övriga tyngdpunkter på landsbygden bör utbyggnad i så hög grad som möjligt ske inom den befintliga tätorten.



FÖRTÄTNING I JÄRNA OCH MÖLNBO

Förtätning prioriteras inom gångavstånd från tågstationen i Järna och i Mölnbo. I Järna finns stor potential längs Rönnvägen norr om järnvägen.

### REKOMMENDERADE INDIKATORER FÖR VÄRDESKAPANDE STADSUTVECKLING

För att nå målet om ökad stadskvalitet handlar det inte bara om var man bygger, utan också hur. Därför har en lista på generella indikatorer sammanställts för att kunna utvärdera om kommande samlade förtätning uppnår huvudstrategin om värdeskapande stadsutveckling. Dessa baseras på så väl svensk stadsbyggnadsforskning och på UN Habitats rikt-

linjer (UN Habitat, 2014). För vardera delstrategi har sedan rekommenderade riktlinjer tagits fram för att öka stadskvaliteten utifrån vardera områdes särskilda förutsättningar. Av stor vikt är att riktlinjerna används som en del av en samlad planering, exempelvis i efterföljande planeringsskeden i form av strukturplaner, program och detaljplaner.

### REKOMMENDERADE INDIKATORER

- **Minst 15 % offentlig friyta**
- **Max 300 meter till grönområde**
- **Max 500 meter till lekplats**
- **Max 1 km meter till park**
- **Minst 50 % vegetationstäckning i stadsdelen**
- **Minst 50 % av gatorna ska ha en hastighet på 30 Km/h eller lägre**
- **Minst 1,0 i områdeexploatering inom prioriterade förtätningsområden**
- **40–60 % lokalyta i stadskärnan och 30–70 % lokalyta i övriga prioriterade förtätningsområden**
- **Nya gatunät knyts tydligt samman med befintliga centrala gator i omgivningen**
- **Tydliga gränser mellan privata, gemensamma och offentliga ytor**
- **Lokaler i gatuplan längs gator med stor gångflödespotential**

# DELSTRATEGIER

## STRATEGI A: UTVIDGA STADSKÄRNAN

Att koncentrera ny bebyggelse centralt i staden är resurseffektivt och hållbart. I Södertäljes stadskärna finns redan infrastruktur, offentlig service och handel. Kapaciteten i Södertäljes AV-, och dagvattennät är visserligen i stora områden ansträngd vilket kan kräva stora investeringar vid nybyggnation, men detta gäller i stadskärnan lika väl som i andra delar av södertälje tätort. Genom att bygga centralt minskar också resandet vilket lägger mindre belastning på såväl trafiksystemet som på miljön.

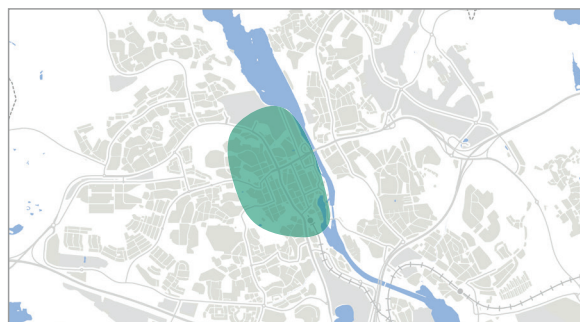
Även marknadstrycket är störst i stadskärnan, framförallt på grund av närhet till service och handel. Södertäljes stadskärna är idag förhållandevis liten. Att bygga mer av det som många människor efterfrågar kan därigenom bidra till att balansera utbudet. För att väl nyttja det attraktiva läget och ge ett större område tillräckligt med underlag för service bör tomtexploateringen komma upp i minst 2,5, vilket motsvarar ett slutna kvarter med 4-5 våningar där parkeringen löses i p-garage eller omgivande parkeringshus.

Förtätningspotentialen i den befintliga stadskärnan är relativt liten men strax utanför finns stora möjligheter att förtäta och på så sätt utvidga nuvarande stadskärna. Stora grönområden håller här stadskärnan skild från dess närmaste stadsdelar. Om dessa grönområden bebyggs blir staden mer samman-

hängande, men gröntillgången minskar också för de boende. Analysen visar också att grönyta per person skulle hamna under 10 kvm per person i en del av den nya bebyggelsen, vilket kan betraktas som brist. Därför bör också ny parkmark tillskapas.

### RIKTLINJER FÖR DEN UTVIDGADE STADSKÄRNAN

- **Minst 2,5 i tomtexploatering**
- **Större park bör anläggas**
- **Särskilt hög andel lokaler i gatuplan**



### FÖRTÄTNING I OCH KRING STADSKÄRNAN

Förtätning prioriteras i och i anslutning till stadskärnan.

### FÖRTÄTNINGSPOTENTIAL

**Utvidga stadskärnan**

**2 700 bostäder**





## STRATEGI B: BYGG STATIONSNÄRA

Södertälje har idag en hög andel biltrafikanter och kommunens målsättning är att kraftigt öka andelen resor med kollektivtrafik samt gång- och cykel inom kommunen. Tågtrafiken är samtidigt avgörande för den storregionala tillgängligheten och många pendlar både in till och ut från Södertälje varje dag. I takt med att kommunen växer kommer det totala antalet resor öka och då restiderna mellan Stockholm och Södertälje i framtiden väntas minska kraftigt talar mycket för att även pendlingen kommer att fortsätta öka. Det är därför av stor vikt att ny bebyggelse lokaliseras kollektivtrafiknära så trafiksystemet inte belastas mer än nödvändigt och andelen hållbara transporter ökar. I strategin föreslås utbyggnadsytor inom gångavstånd från pendeltågsstationer prioriteras för framtida bebyggelse. Acceptabelt gångavstånd till stomtrafikstation bedöms enligt trafikförvaltningen riktlinjer innefatta bebyggelse inom 900 m gångavstånd, vilket antas motsvarande ca 700 m fågelavstånd. (SLL, 2015).

Det finns redan mycket bebyggd mark kring Södertäljes pendeltågsstationer och analysen visar att förtätningspotentialen är relativt liten särskilt kring Södertälje Södra och Södertälje Syd. Omvandlings-scenariot från verksamhetsområde till blandstad visar emellertid på stor potential i Södertälje Södra. Även inom gångavstånd från Östertälje finns ett mindre verksamhetsområde som kan öka utbyggnadspotential.

Som del av strategin att bygga kollektivtrafiknära föreslås att de två verksamhetsområdena omvandlas till blandstad och att övriga utbyggnadsytor prioriteras inom acceptabelt gångavstånd från Södertälje Centrum, Östertälje, Södertälje Södra, Järna och Mölnbo station. Dessa ytor skulle sammanlagt innebära en utbyggnad med upp till 7 700 bostäder.

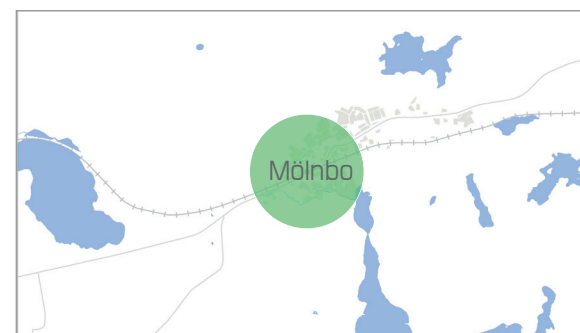
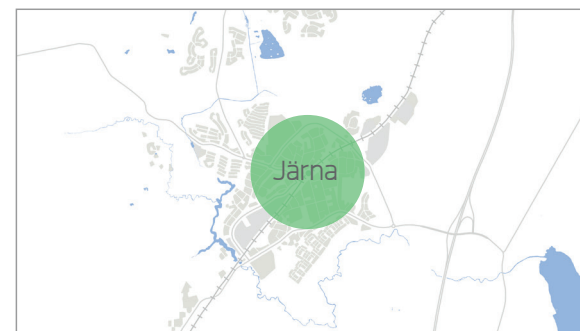
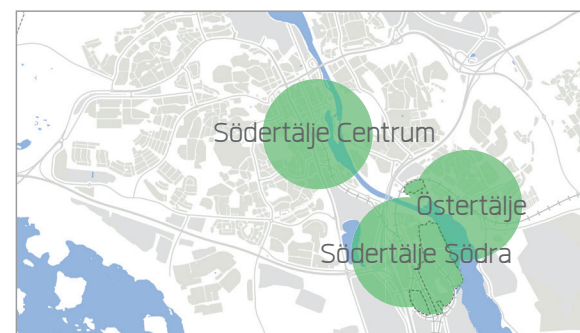
I Södertälje Södras verksamhetsområde är tillgången till grönområden låg och yta har i analysen dragits av för att ge utrymme för ny parkmark. Även kring Östertälje där mycket ny bebyggelse tillkommer bör parkmark anläggas.

### RIKTLINJER FÖR STATIONSNÄRA LÄGEN

- **Minst 2,5 i tomtexploatering**
- **Gångkopplingar till tågstationerna bör vara lättorienterade och gena**
- **Större park bör anläggas i Södertälje Södra samt närpark i Östertälje**

### FÖRTÄTNINGSPOTENTIAL (< 700 METER)

<b>Södertälje Södra</b>	<b>3 400 bostäder</b>
<b>Östertälje</b>	<b>1 800 bostäder</b>
<b>Södertälje Centrum</b>	<b>1 000 bostäder</b>
<b>Järna</b>	<b>1 300 bostäder</b>
<b>Mölnbo</b>	<b>200 bostäder</b>
<b>Totalt</b>	<b>7 700 bostäder</b>

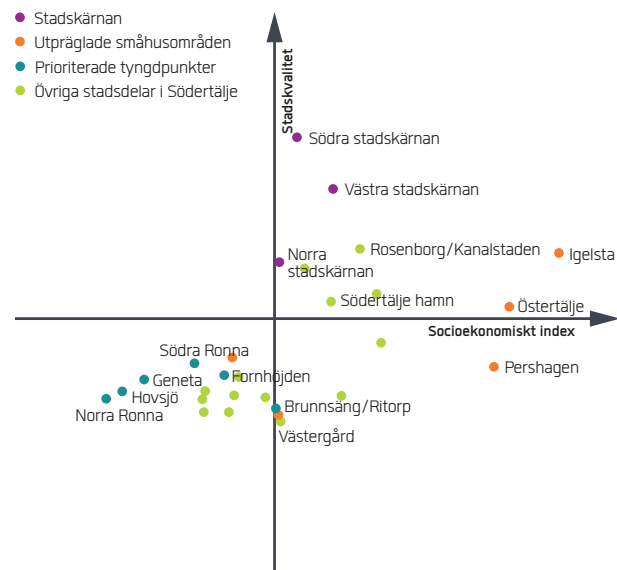


### STATIONSNÄRA LÄGEN

Förtätning prioriteras inom 700 m från stationerna Östertälje, Södertälje Centrum, Södertälje Södra, Järna och Mölnbo. Omvandlingsområden inom detta område omvandlas till blandstad.

## STRATEGI C: FÖRTÄTA I PRIORITERADE TYNGDPUNKTER

Socioekonomisk segregering håller olika grupper av människor skilda ifrån varandra. Södertäljes uppbrutna struktur gör stadsdelar isolerade från varandra och från stadskärnan vilket gör avstånden mellan människor ännu längre. Det skapar också en ojämn fördelning av stadens stadskvaliteter. Diagrammet nedan visar hur tillgången till stadskvaliteter förhåller sig till invånarnas socioekonomi (andel höginkomsttagare och högutbildade) i olika delar av Södertälje.



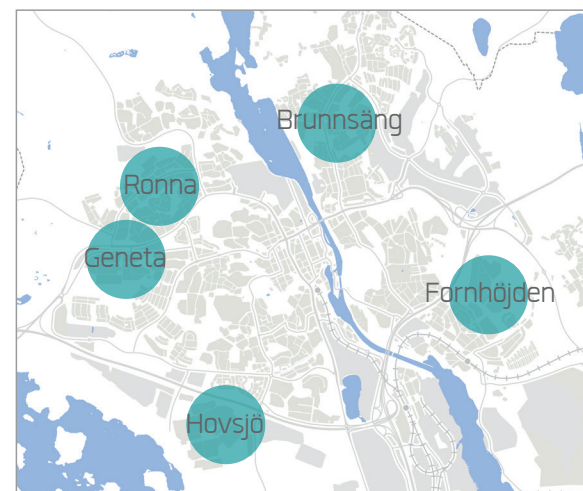
### STADSKVALITET OCH SOCIOEKONOMI

Diagrammet visar hur stadskvaliteter för flerbostadshus förhåller sig till invånarnas socioekonomi i olika delar av Södertälje.

Höginkomsttagare och högutbildade tenderar att bosätta sig i stadsdelar med höga stadskvaliteter för flerbostadsbebyggelse eller i villaområden. Människor med lägre socioekonomisk status är ofta också de som har sämst tillgång till stadskvaliteter, trots att de kan antas ha störst behov av att ha nära till stadens resurser. En strategi bör därför vara att koncentrera förtätning kring de tyngdpunkter som har stor förtätningspotential men som idag har låg stadskvalitet - dvs var det finns stor potential att skapa nya kvaliteter. Att bygga attraktiv stad i dessa områden kan både möjliggöra boendekarriär inom området och locka mer resursstarka grupper till områdena. Det kan också skapa underlag för lokal service samt med rätt utformning skapa trygghet i stadsrum som är rumsligt avskilda och upplevs som otrygga. Ronna, Hovsjö, Geneta och Fornhöjden visar i analysen stor förtätningspotential och är utpekade i översiktsplanen som tyngdpunkter som särskilt bör prioriteras. Även i Brunnsäng visar analysen på stor förtätningspotential. Att prioritera förtätning i dessa tyngdpunkter skulle sammanlagt innebära en utbyggnad med ca 6 500 bostäder. Då mycket av ytan som kan bebyggas är grönområden bör också en omvandling till mer kvalitativ parkyta ske inom stadsdelen.

### STADSBYGGNADSRIKTLINJER FÖR PRIORITERADE TYNGDPUNKTER

- **Minst 2 i tomtexploateringstal**
- **Bebyggelse bör placeras med entréer eller fönster mot det lokala torget eller mot avskilda stråk**
- **Större park bör anläggas i Ronna och i Fornhöjden**



### FÖRTÄTNING AV PRIORITERADE TYNGDPUNKTER

Förtätning prioriteras i Ronna, Geneta, Hovsjö, Fornhöjden och Brunnsäng.

### FÖRTÄTNINGSPOTENTIAL

Brunnsäng	1 700 bostäder
Fornhöjden	1 600 bostäder
Hovsjö	1 100 bostäder
Ronna	1 100 bostäder
Geneta	1000 bostäder
<b>Totalt</b>	<b>6 500 bostäder</b>



## STRATEGI D: STADSUTVECKLA STRÅK

Många städer har numera planer på att bygga om större vägar till stadsgator för att göra staden mer attraktiv. Att omvandla tidigare trafikbarriärer till gator som upplevs trygga och trevliga att gå i är ett av de mest effektiva sätten att uppnå såväl trafikstrategins mål och ökad stadskvalitet bland boende. I Södertäljes översiktsplan finns utpekade strategiska stråk som avser koppla samman staden.

Förtättningsanalysen visar att sträckningen mellan Hovsjö och Södertälje Centrum längs Tvetavägen, Genetaleden och Nyköpingsvägen, har stor förtättningspotential. För att koppla ihop stadens delar ytterligare bör förtätning också prioriteras norrut längs Västergatan.

Omvandlingsscenarioet visar att en större omvandling behövs för att frigöra förtättningspotentialen framförallt längs Ängsgatan/Strängnäsvägen och längs Holmfastvägen/Klockarvägen, men det skulle bidra till att koppla samman Ronna och Geneta med stadskärnan.

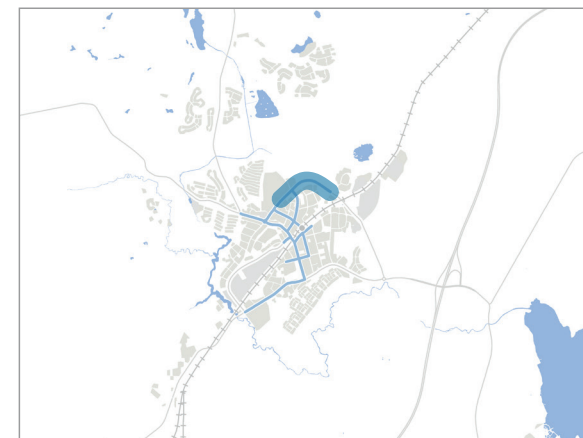
Stråken Erik Dahlbergs väg och Birkavägen som kopplar samman Östertälje respektive Brunnsäng med stadskärnan har lägre förtättningspotential. Förtätning bör ändå prioriteras i den mån som är möjlig, exempelvis i form av omvandling av villakvarter.

I den fördjupade översiktsplanen för Järna finns centrala stråk utpekade som lämpliga för förtätning. Av dessa har Rönnvägen absolut störst förtättningspotential, här finns stora öppna ytor som kan ge plats för ca 600 bostäder.



### STADSUTVECKLINGSSTRÅK I SÖDERTÄLJE

Stor förtättningspotential finns längs stråk som kopplar stadskärnan mot Ronna, Geneta och Hovsjö. Även längs Eriks Dahlbergs väg/Birkavägen föreslås förtättningsprioriteras men i mindre skala.



### STADSUTVECKLINGSSTRÅK I JÄRNA

Förtätning bör prioriteras längs Rönnvägen, var potentialen är störst i Järna.

### STADSBYGGNADSRIKTLINJER FÖR STADSUTVECKLINGSSTRÅK

- **Minst 2 i tomtexploateringsstäl**
- **Minst 50 % av bottenvåningarna ska ha lokaler längs gatan**
- **Ny bebyggelse placeras invid gatan med max 15 meter mellan entréer**
- **Max 150 meter mellan korsningar**
- **Minst 50 % av gatusektionen ska vara gång- och cykelyta**

### FÖRTÄTNINGSPOTENTIAL

Holmfastgatan/Klockarvägen	1 200 bostäder
Genetaleden/Nyköpingsvägen	1 000 bostäder
Ängsgatan/Strängnäsvägen	900 bostäder
Tvetavägen/Västergatan	600 bostäder
Erik Dahlbergs väg/Birkavägen	400 bostäder
Rönnvägen	600 bostäder
<b>Totalt</b>	<b>4 700 bostäder</b>





# KONSEKVENSANALYS

AV REKOMMENDERAD FÖRTÄTNINGSSTRATEGI



# HUR TÄT BLIR SÖDERTÄLJE TÄTORT?

## BEFOLKNINGSTÄTHET I SÖDERTÄLJE

Till höger redovisas tätheten idag med rekommenderad förtätningsstrategi fullt utbyggd. Med täthet avses här boende och arbetande per hektar.

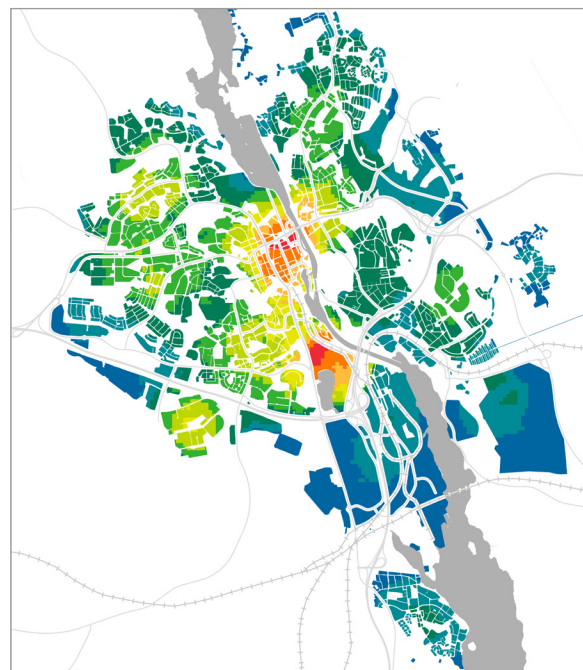
Befolkningstätheten inom den utvidgade stadskärnan ökar från 100 till 145 pers/ha när områden väster om den befintliga stadskärnan bebyggs.

Tätheten kring stationerna Östertälje och Södertälje Södra ökar befolkningstätheten med över 200 procent, vilket ger förutsättningar för ett hållbart resande och en bärkraftig lokal service som här inte funnits tidigare.

I de prioriterade tyngdpunkterna ökar befolkningstätheten från mellan 50 och 65 pers/ha till mellan 87 och 133 pers/ha, en ökning på mellan 65 och 120 procent.

Täthetsanalysen visar också på betydelsen av stadsutveckling längs stråk för att skapa en kontinuitet av hög täthet mellan tyngdpunkterna och stadskärnan och därigenom stärka den sociala tryggheten och öka förutsättningarna för en naturlig genomströmning av gående och cyklister mellan stadsdelarna. Att skapa fler befolkade stråk som används och delas av boende och arbetande från olika stadsdelar är ett viktigt steg mot en socialt mer sammanhållen stad.

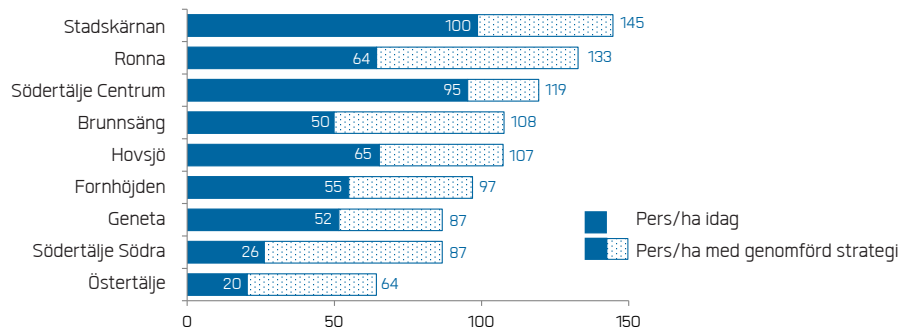
## BEFOLKNINGSTÄTHET IDAG



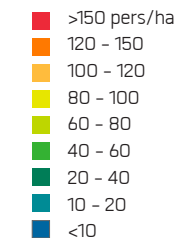
## BEFOLKNINGSTÄTHET EFTER GENOMFÖRDA STRATEGIER



BEFOLKNINGSTÄTHET I STRATEGINS DELOMRÅDEN

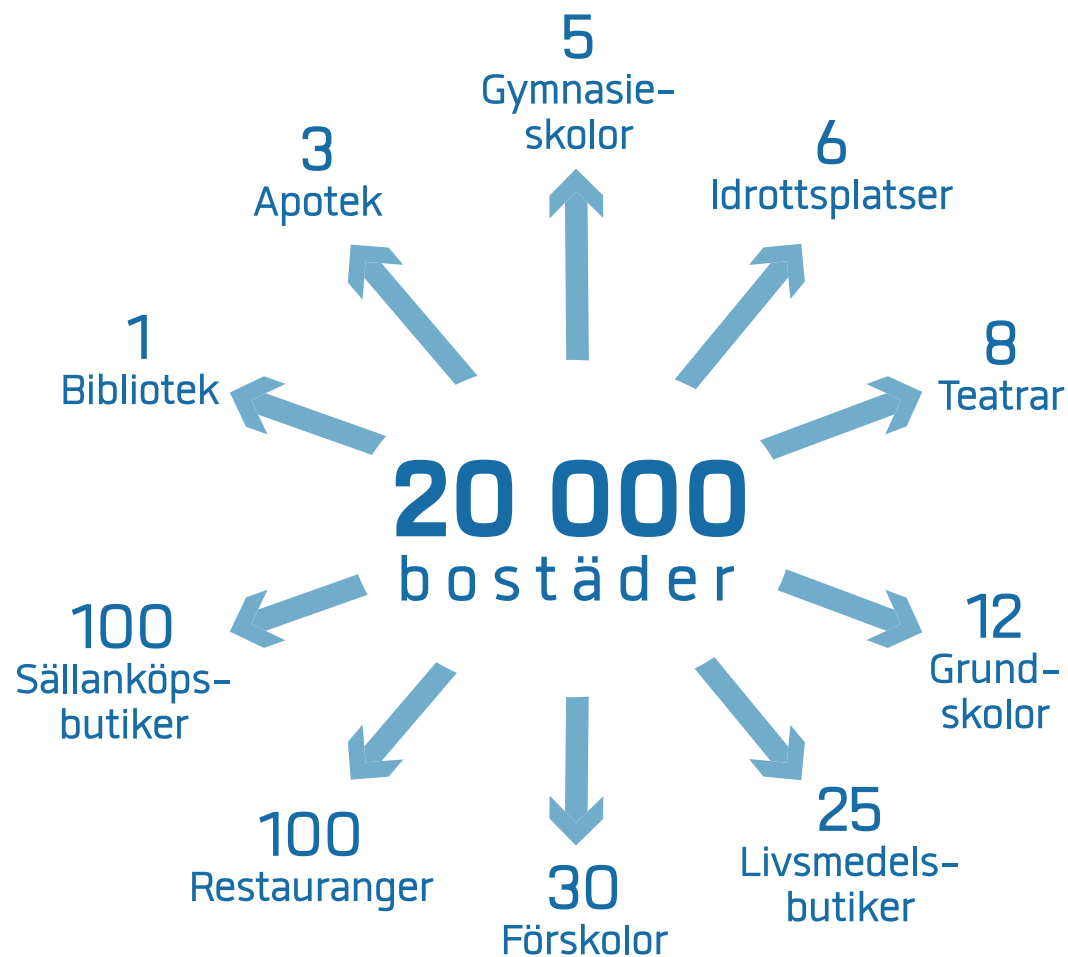


BOENDE OCH ARBETANDE PER HEKTAR



## TÄTHET OCH SERVICEUTBUD

Större och tätare städer har bättre förutsättningar för attraktionskraft och innovation. Ju fler bostäder och ju mer ytor för verksamheter desto fler människor, fler företag, fler mötesplatser, fler utbildningsplatser, mer konst, mer kultur och andra kvaliteter som möjliggörs av befolkningsunderlaget. Det starka sambandet mellan täthet och urbana verksamheter har påvisats i många städer, och även i Södertälje är sambandet tydligt. Tillkomsten av 20 000 nya bostäder i Södertälje möjliggör etablering av mängder av nya verksamheter men kräver också ny offentlig service såsom skolor och idrottsplatser. För att allt detta ska kunna inrymmas innefattar den identifierade förtätningspotentialen ca 760 000 BTA lokalyta.



### TILLSKOTT AV SERVICE MED SAMMA UTBUD PER PERSON SOM IDAG

Illustrationen visar på en uppskattning av hur många nya verksamheter som behövs för att uppnå motsvarande utbud per person som det idag finns i Södertälje. Förskolor och skolor avser både kommunala och privata.



# HUR GRÖN BLIR SÖDERTÄLJE TÄTORT?

## HUR STOR ANDEL AV GRÖNYTAN BEBYGGS?

I förtättningsanalysen har alla grönområden, utom buffertzoner längs vägar, bedömts ha ett värde som innebär en begränsning för förtätning. Baserat på sociala och ekologiska värden beskrivna i grönplanen (Södertälje kommun, 2011) har grönområdena delats upp i områden med måttliga begränsningar, stora begränsningar och grönområden som är ej byggbara.

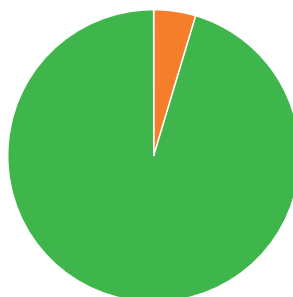
På 4,6 procent av grönytorna har den rekommenderade förtättningsstrategin föreslagit ny bebyggelse. Här har alltså drivkrafterna för förtätning ansetts vara större än begränsningen. Detta kan anses vara en stor siffra, vilket delvis beror på att det finns mycket grönområden i Södertälje idag. Detta redovisas närmare i följande avsnitt.

## HUR VÄRDEFULL ÄR GRÖNYTAN SOM BEBYGGS?

94 procent av den grönyta som bebyggs har bedömts utgöra en måttlig begränsning, medan 6 procent har bedömts utgöra en stor begränsning. Mycket av den grönyta som är karterad i grönplanen har också bedömts utgöra måttliga begränsningar i analysmodellen, exempelvis tätortsnatur. Det kan dock finnas behov av mer kunskapsunderlag för säkerställa att gröna värden inte byggs bort i framtiden. En biotopkartering är under framtagning av kommunen just nu, mer kunskap om exempelvis ekosystemtjänster och grönstrukturens sociala värden skulle ytterligare bidra till en mer precis värdering av grönområdens utifrån olika perspektiv.

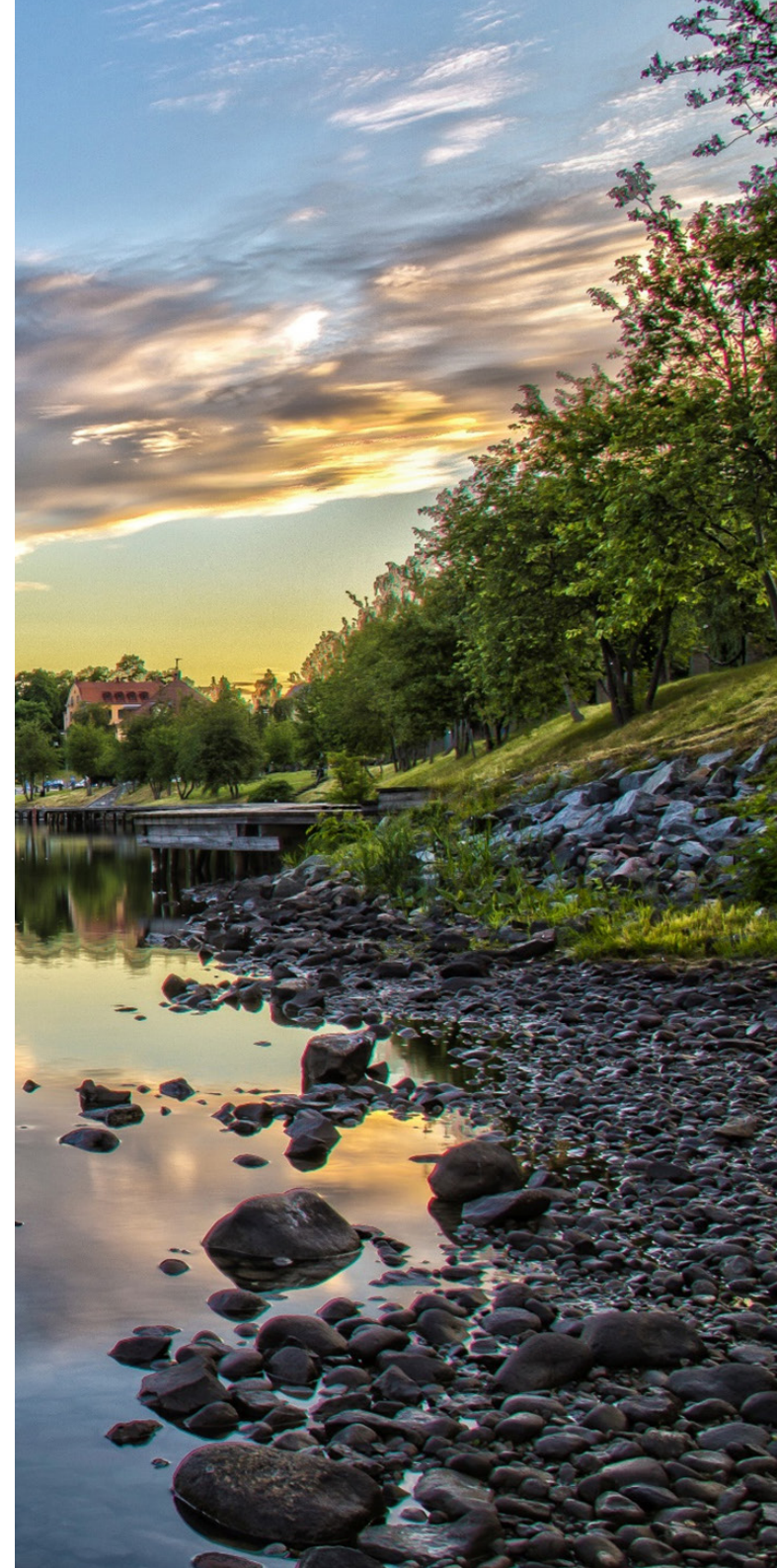
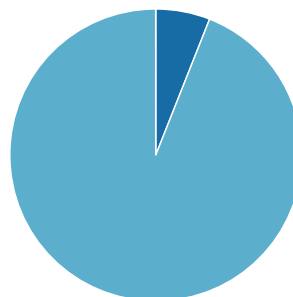
# 4,6 %

av grönområdena bebyggs



# 6,0 %

av de bebyggda grönområden utgör en stor begränsning i modellen



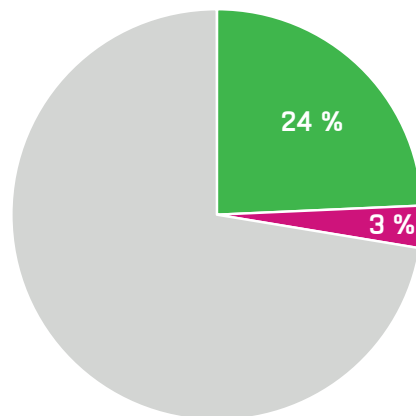
## ANDEL GRÖNYTA I SÖDERTÄLJE TÄTORT

Ett enkelt sätt att beskriva hur mycket markyta som avsätts för offentliga platser i ett område eller en stad är att studera hur stor andel av den totala markytan som de offentliga platserna upptar. Detta sätt att mäta markanvändning är vanligt inom stadsplanering. FN:s organ för boende och stadsbyggnadsfrågor, UN Habitat, har studerat detta mått och kommit fram till en rekommendation på minst 15 procent offentliga platser för att tillgodose behovet av torg, parker och naturområden (UN Habitat, 2014).

För att dessa ytor ska kunna erbjuda en hög kvalitet bör 2/3 vara gröna och 1/3 av ytorna vara av parkkvalitet. Alltså bör 10 procent av den totala markytan upptas av offentliga grönområden och 5 procent av offentliga parkområden (Spacescape, 2015).

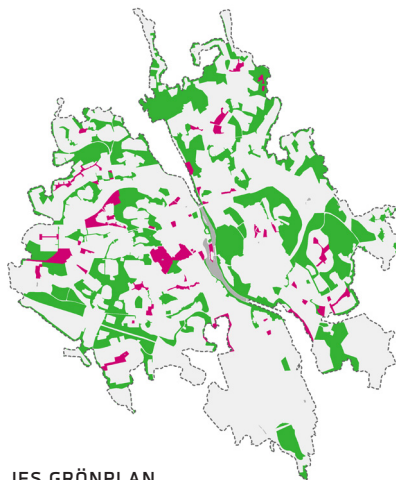
Grönområden som bedömts vara värdefulla upptar ca 27 procent av Södertälje tätorts yta. De ytor som kategoriseras som park utgör 3 av dessa procent. Den föreslagna förtätningsstrategin tar sammanlagt ca 87 ha grönyta i anspråk för exploatering men mycket lite av den är parkmark. I de områden det råder risk för brist på grönyta har 20 procent av förtätningssytan dessutom avsatts för ny parkmark. Den tillkommande parkmark uppgår till totalt 17 ha. För hela Södertälje tätort minskar den totala andelen grönyta från 27 till 25 procent medan andelen parkyta ökar från 3 till 4 procent.

## ANDEL GRÖNYTA IDAG



Park

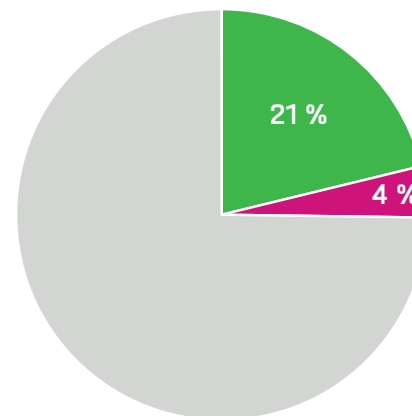
Övriga grönområden



## SÖDERTÄLJES GRÖNPLAN

Kartan visar Södertäljes grönplan med ytor som kategoriseras antingen som finpark, stadsdelspark eller närpark samt övriga grönområden. Buffertzoner är ej inkluderade.

## ANDEL GRÖNYTA 2036



**85 ha**

grönyta bebyggs

**17 ha**

ny parkyta tillkommer



# VEM ÄGER MARKEN?

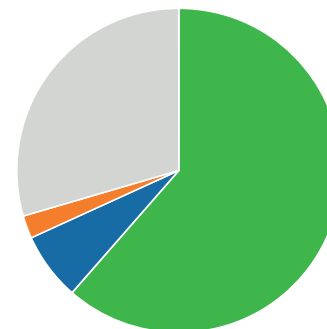
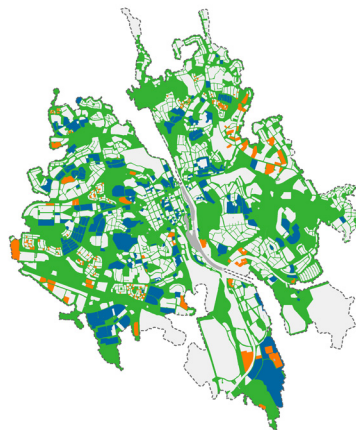
I Södertälje tätort möjliggör rekommenderad strategi ca 11 000 bostäder på kommunal mark. Detta motsvarar 60 procent av den totala förtätningspotentialen (vid sidan av de redan planlagda bostäderna). Ytterligare 1 300 bostäder kan byggas på mark ägd av de kommunala bolagen Telge fastigheter, Telgebostäder, Telgehovsjö eller Södertälje hamn.

I Järna kan 1 200 bostäder byggas på kommunal mark.

Sammanlagt i kommunen finns ca 63 procent av bostäderna på kommunal mark. För övriga bostäder krävs förhandlingar med andra fastighetsägare.

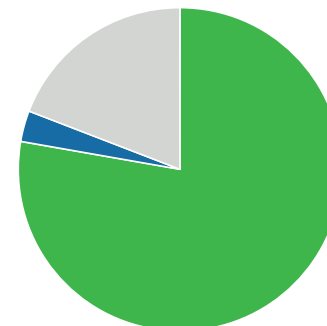
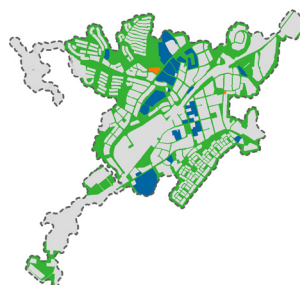
## 2/3

av bostadspotentialen finns på kommunal mark



### MARKÄGANDE SÖDERTÄLJE

Södertälje kommun	61 %
Kommunala bolag	7 %
Tomträtter	2 %
Övriga markägare	30 %



### MARKÄGANDE JÄRNA

Södertälje kommun	78 %
Kommunala bolag	3 %
Övriga markägare	19 %



KÄLLOR



# KÄLLFÖRTECKNING

---

Bettencourt, L, 2007. Growth, innovation, scaling, and the pace of life in cities, (PNAS 104 (17))

CityLab, 2017. CityLab Action: Guide för hållbar stadsutveckling. Version 1.0

Florida, R, 2006. Den kreativa klassens framväxt.

Göteborgs stad, GR, Mölndals stad, 2017 (kommande), Värdeskapande stadsutveckling.

Halmstads kommun, 2014. Bostadskvaliteter i Halmstad.

IPCC, 2015. Climate change 2014: Mitigation of Climate Change

Legeby, A, 2010. Urban segregation and urban form: From residential segregation to segregation in public space. Licentiate Thesis, KTH School of Architecture. Stockholm: KTH

Oslo kommune, 2014. Sykkelstrategi 2015-2025

SLL, 2015. Riktlinjer: Planering av kollektivtrafiken i Stockholms län.

Smart Growth America, 2016. Foot Traffic Ahead: Ranking Walkable Urbanism in America's Largest Metros.

Spacescape, 2016. Mäta stad: En guide till forskningsdriven stadsbyggnad.

Stockholms stad, 2014. Bostadspotential i Stockholm

Svenska Naturskyddsföreningen. Tio grundprinciper för en bättre stadsregion.

Sveriges Arkitekter, 2008. Hållbar stadsutveckling. En politisk handbok från Sveriges Arkitekter.

Södertälje kommun, 2011. Grönplan för Södertälje tätort

Södertälje kommun, 2013. Framtid Södertälje: Översiktsplan 2013-2030

Södertälje kommun, 2017 a. Fördjupad översiktsplan för Järna med omgivning: Antagandeförslag

Södertälje kommun, 2017 b. Trafikstrategi: Utmaningar, mål och strategier.

TRF et al, 2011. Värdering av stadskvaliteter i Stockholmsregionen.

TRF, 2017. RUF5 2050: Europas mest attraktiva storstadsregion

UN Habitat, 2012. Urban Planning for City Leaders.

UN Habitat, 2014. A new strategy of sustainable neighbourhood planning: Five Principles

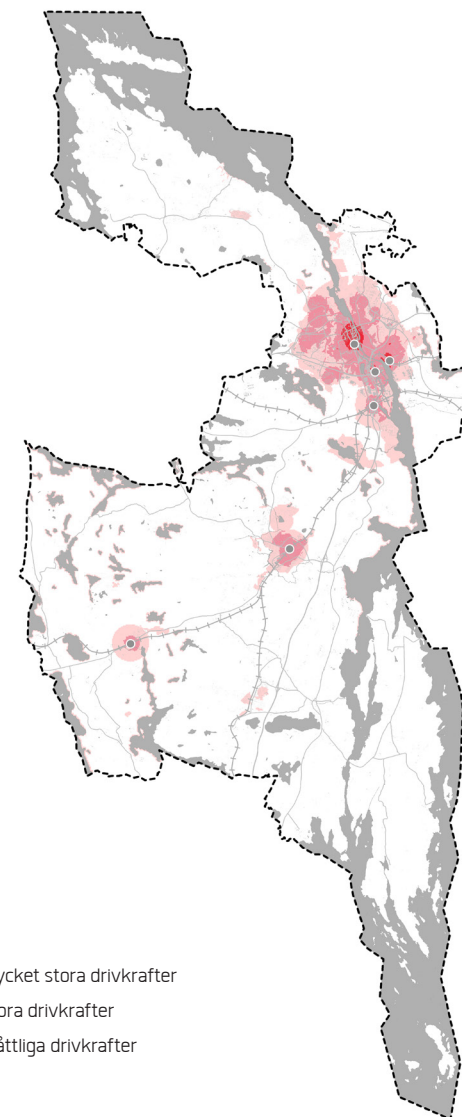
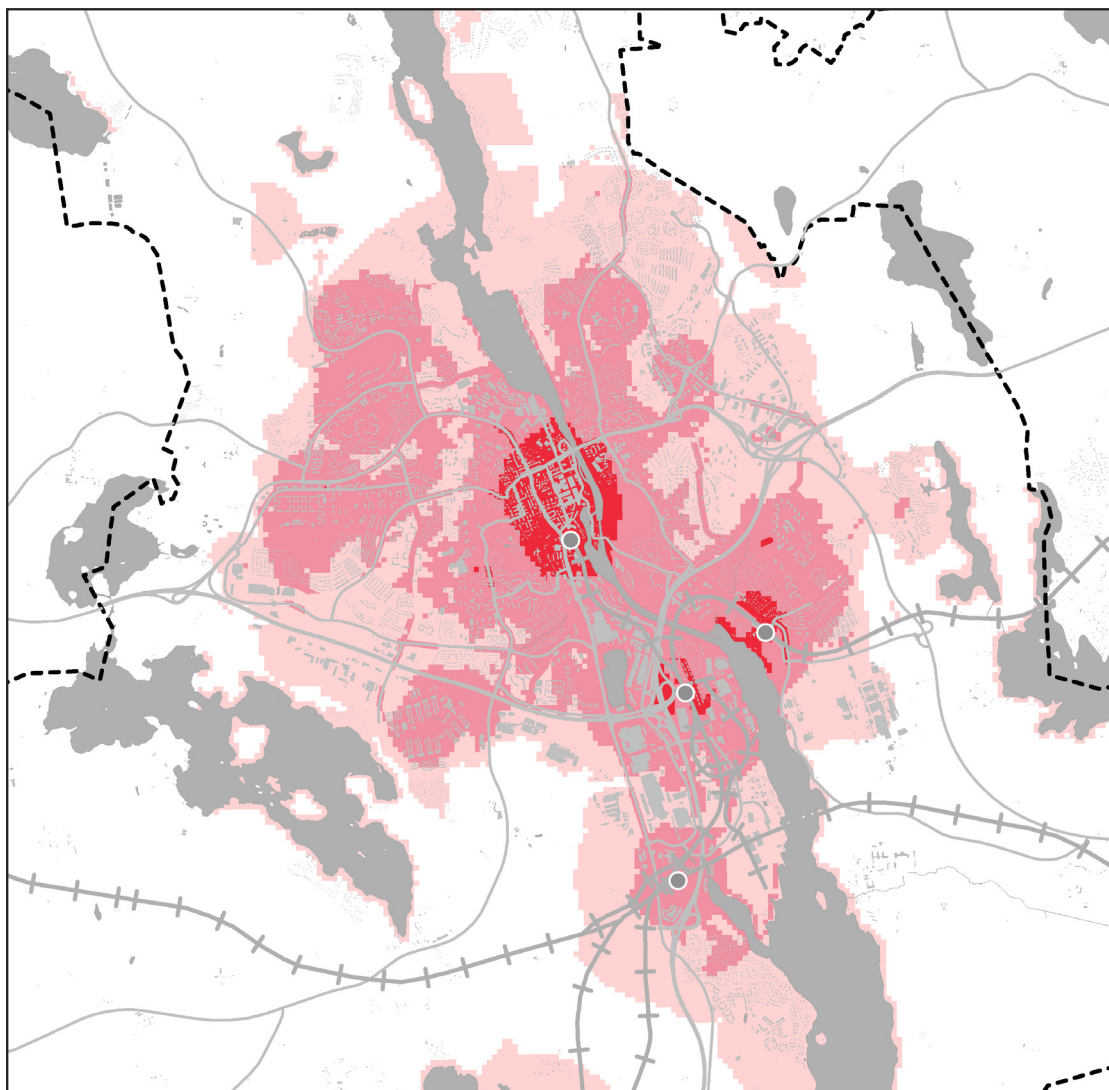




KARTUNDERLAG

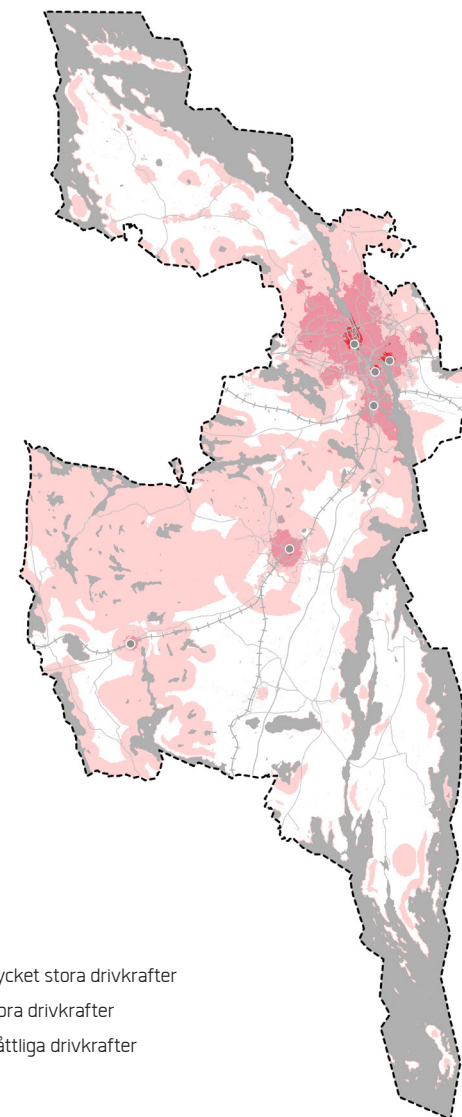
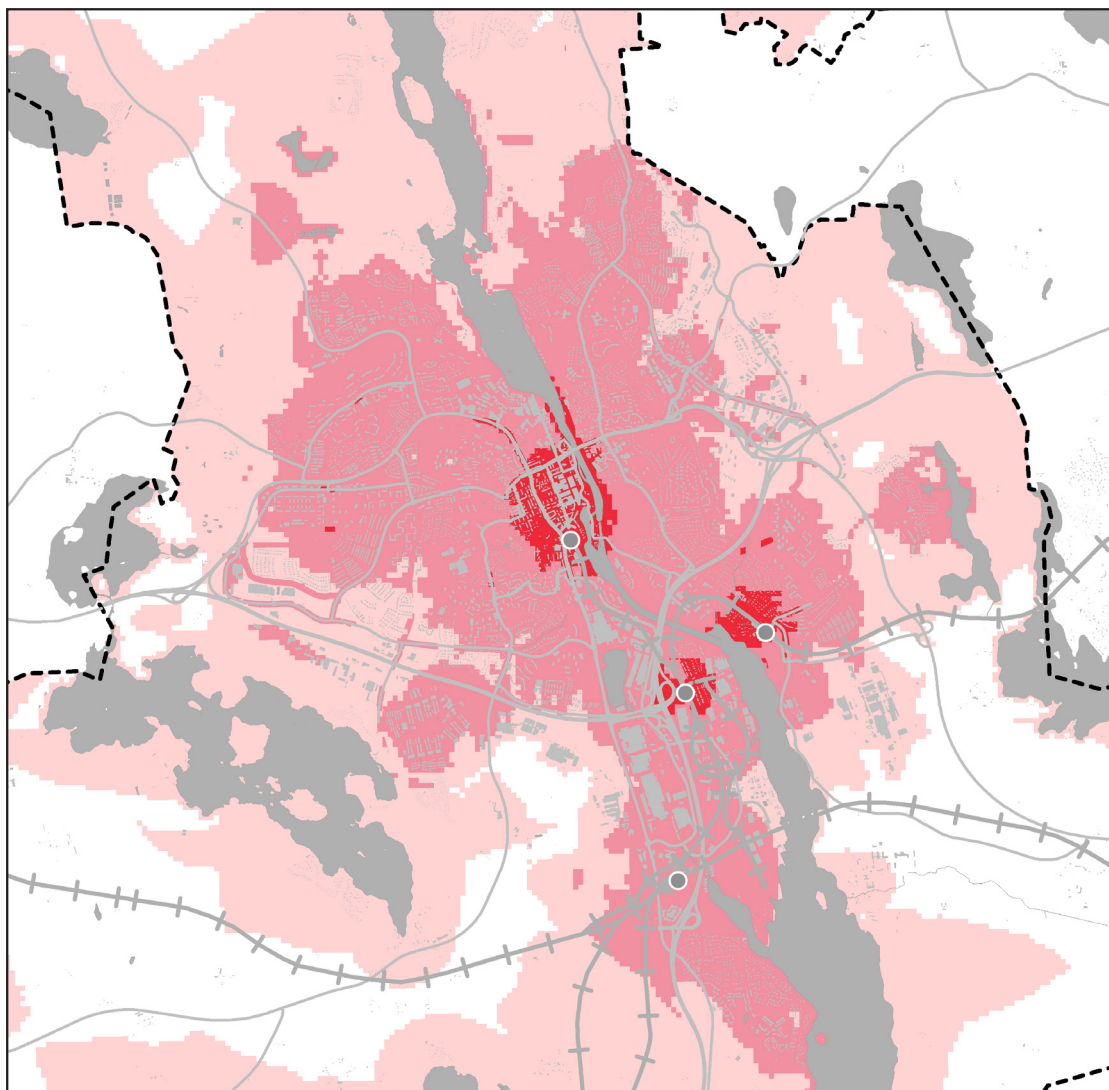


## SUMMERING AV DRIVKRAFTER FÖR FLERBOSTADSHUS



- Mycket stora drivkrafter
- Stora drivkrafter
- Måttliga drivkrafter

## SUMMERING AV DRIVKRAFTER FÖR SMÅHUS



- Mycket stora drivkrafter
- Stora drivkrafter
- Måttliga drivkrafter



## REGIONAL STADSKÄRNA



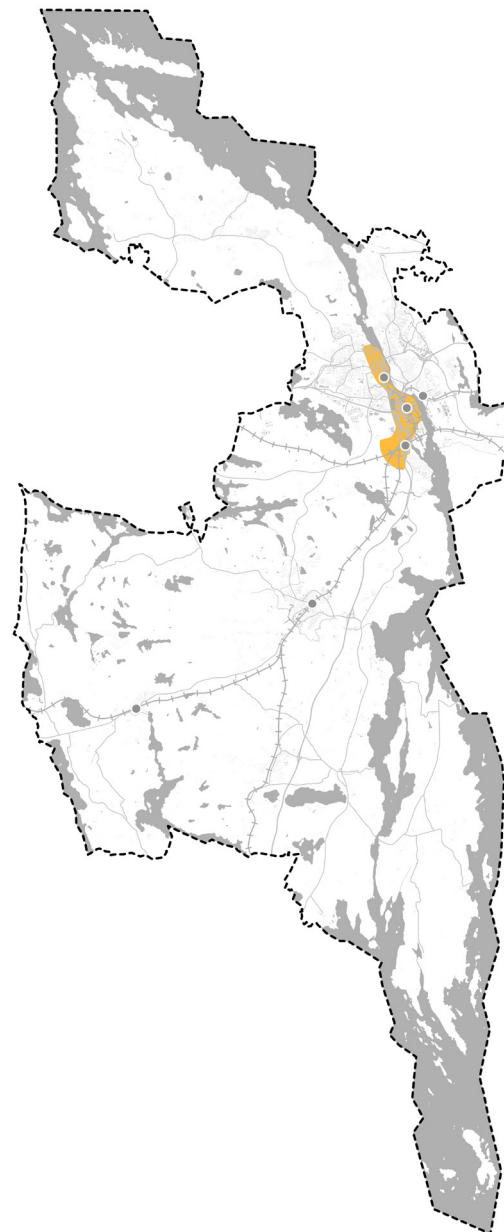
De regionala stadskärnorna beskrivs i RUFSS 2050 som *"Internationella, nationella, regionala och del-regionala målpunkter genom sitt läge och sin särskilt höga, regionala tillgänglighet som knutpunkter i transportsystemet."*

Här rekommenderas tät stadsutveckling bland annat för att komplettera den centrala stadskärnan och den regionala stadskärnan utgör ett behov i analysmodellen.

---

### UNDERLAG

RUFSS 2050



## TYNGDPUNKTER

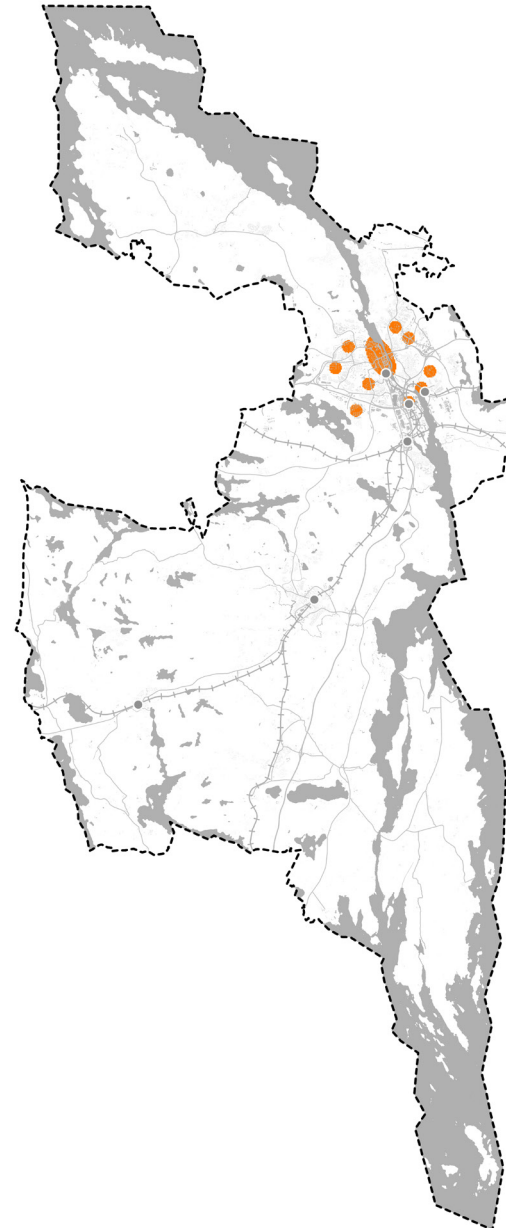


Tyngdpunkter i Södertälje tätort finns utpekade i översiktsplanen. Här ska bostäder och verksamheter koncentreras för att skapa attraktiva och levande stadsmiljöer med varierat utbud. Tyngdpunkterna utgör ett stort behov i analysmodellen.

---

### UNDERLAG

Södertäljes översiktsplan





## STRATEGISKA STRÅK



Strategiska stråk finns i översiktsplanen utpekade i Södertälje. De ska bland annat genom stadsutveckling knyta samman stadens delar och attraktiva och levande stadsmiljöer ska skapas. I Järna finns stråk lämpliga för förtätning utpekade i den fördjupade översiktsplanen. Stråken utgör ett behov i analysmodellen.

---

### MÅTT

30 meter runt strategiska stråk

### UNDERLAG

Södertälje översiktsplan och FÖP för Järna.



## INOM TÄTORT



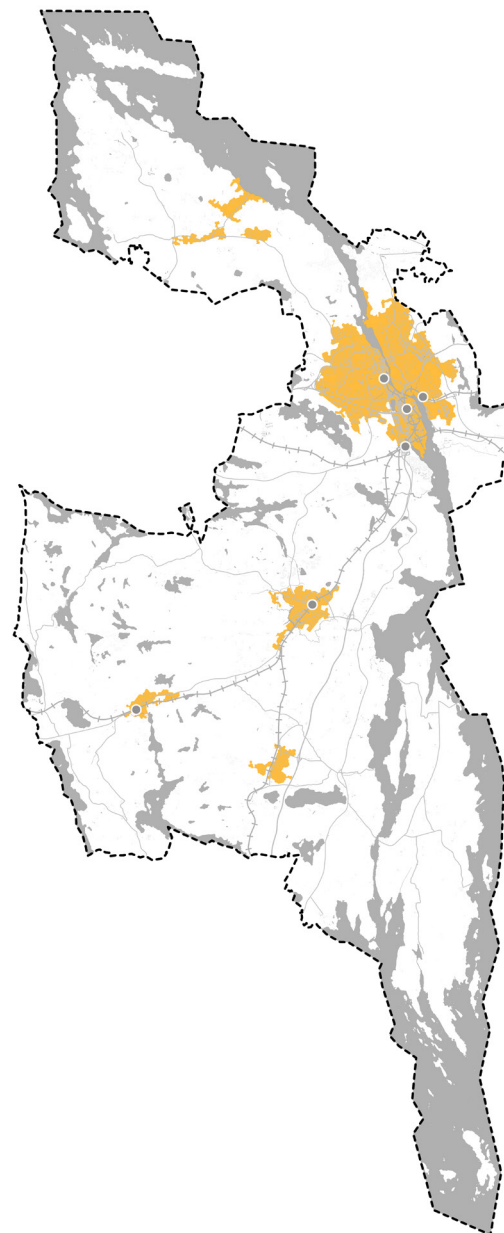
En tydlig inriktning i översiktsplanen är att förtätning ska ske inom tätort. Förutom Södertälje tätort finns tyngdpunkter på landsbygden utpekade var utvecklingen ska koncentreras. Dessa är Järna, Mölnbo, Hölö och Sandviken-Tuna-Ekeby.

---

### UNDERLAG

Utpekade tyngdpunkter på landsbygden: Södertäljes översiktsplan

Tätortsgränser: SCB





## MILJONPROGRAMSOMRÅDEN



I översiktsplanen finns några miljonprogramsområden utpekade för viktiga utvecklingsinsatser, Ronna Geneta och Hovsjö. Dessa utgör behov i analysmodellen.

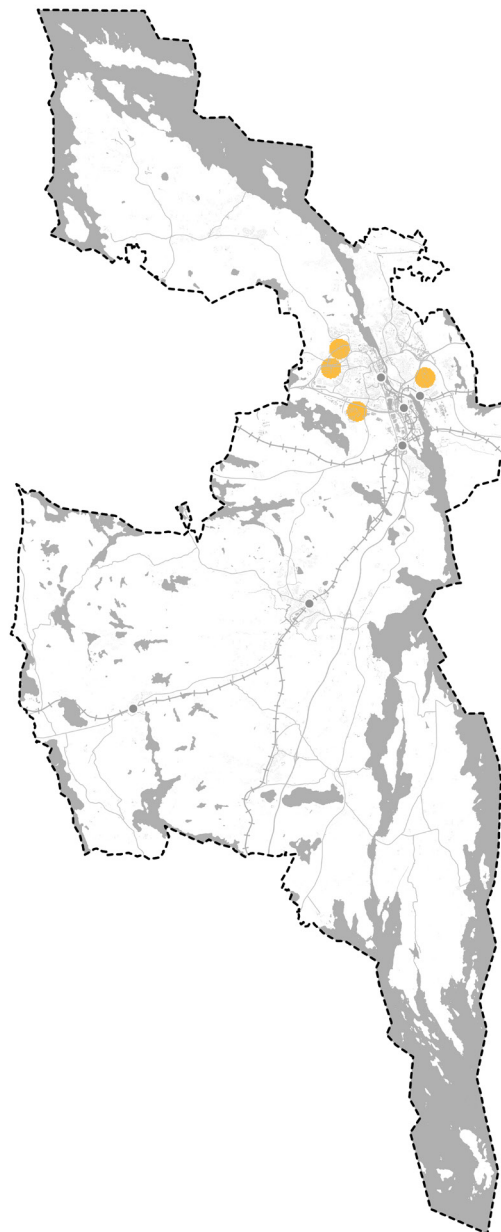
---

### MÅTT

500 m från lokala torg

### UNDERLAG

Södertäljes översiktsplan



## NÄRHET TILL STORA ARBETSPLATSER



Att förtäta inom cykelavstånd från de stora arbetsplatserna i Södertälje utgör ett behov i analysmodellen.

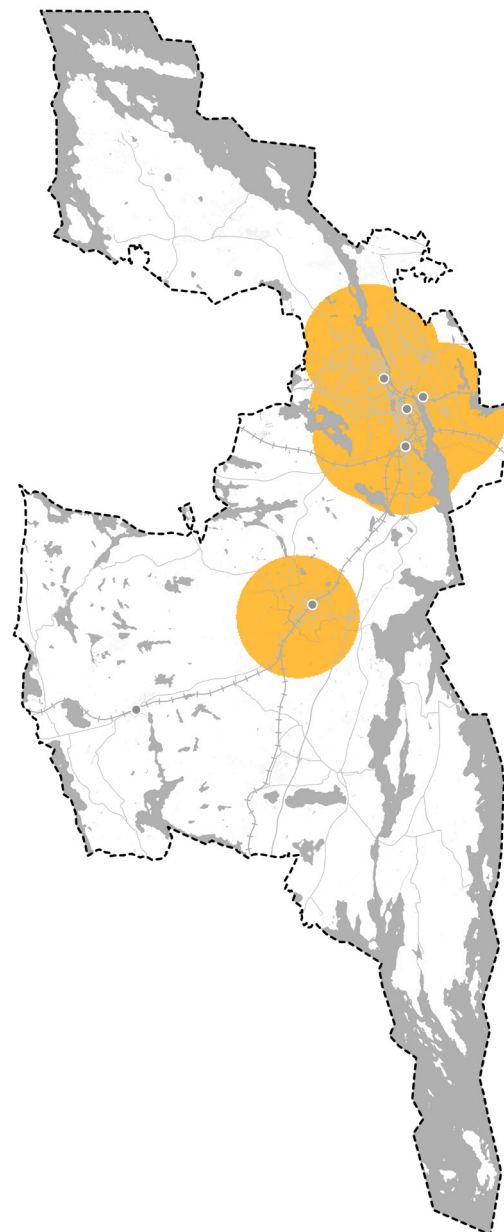
---

### MÅTT

3 km från entréer till Scania, Astra Zeneca och Södertälje Sjukhus.

### UNDERLAG

Södertälje kommun





## NÄRA KOLLEKTIVTRAFIK



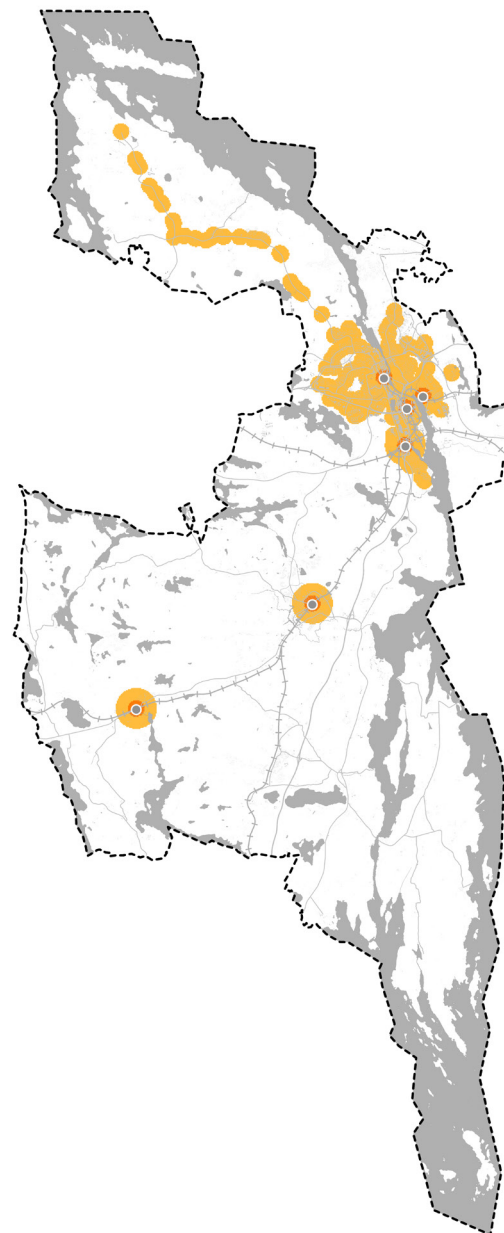
Närhet till tågsstation utgör en stark drivkraft att bygga i analysmodellen, även närhet till busshållplatser längs busslinjer med frekvent trafikering prioriteras.

### MÅTT

Inom 400 m från tågstation utgör ett stort behov medan 1 km från tågstation eller inom 400 m från busshållplats med frekvent trafikering utgör ett måttligt behov.

### UNDERLAG

Södertälje kommun



## TILLGÅNG TILL OFFENTLIG SERVICE



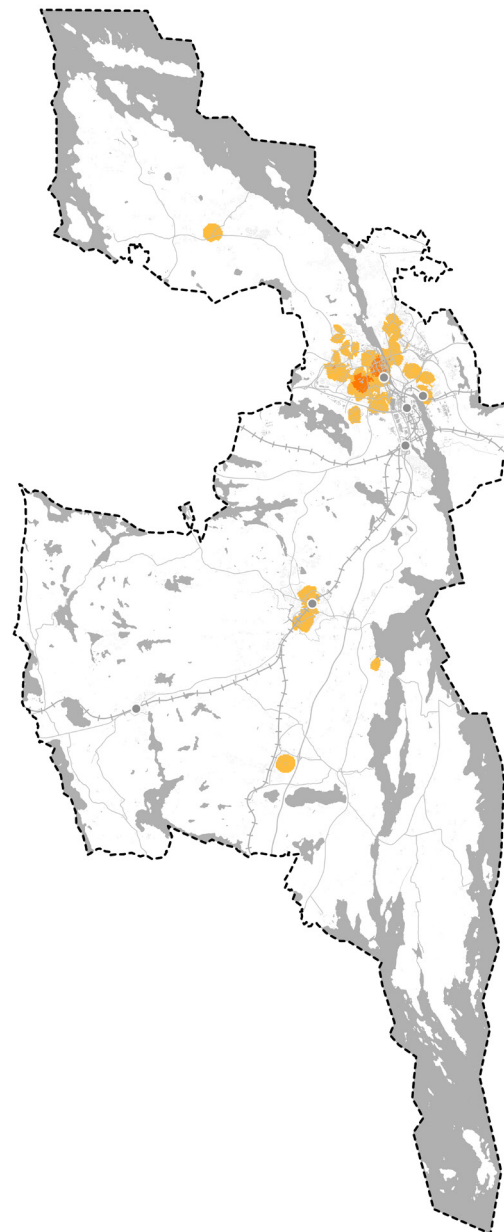
Att bygga nära befintlig offentlig service innebär att redan gjorda investeringar kan utnyttjas bättre. Det innebär också att fler får nära till vardagsmål-punkter vilket är i linje med kommunens mål om att minska andelen bilresor. Över 7 st verksamheter ut-göt ett stort behov i analysmodellen medan över 3 st verksamheter betraktas som ett måligt behov.

### MÅTT

Antal offentliga serviceverksamheter inom 500 m.

### UNDERLAG

Södertälje kommun





## BEBYGGELSEGLAPP

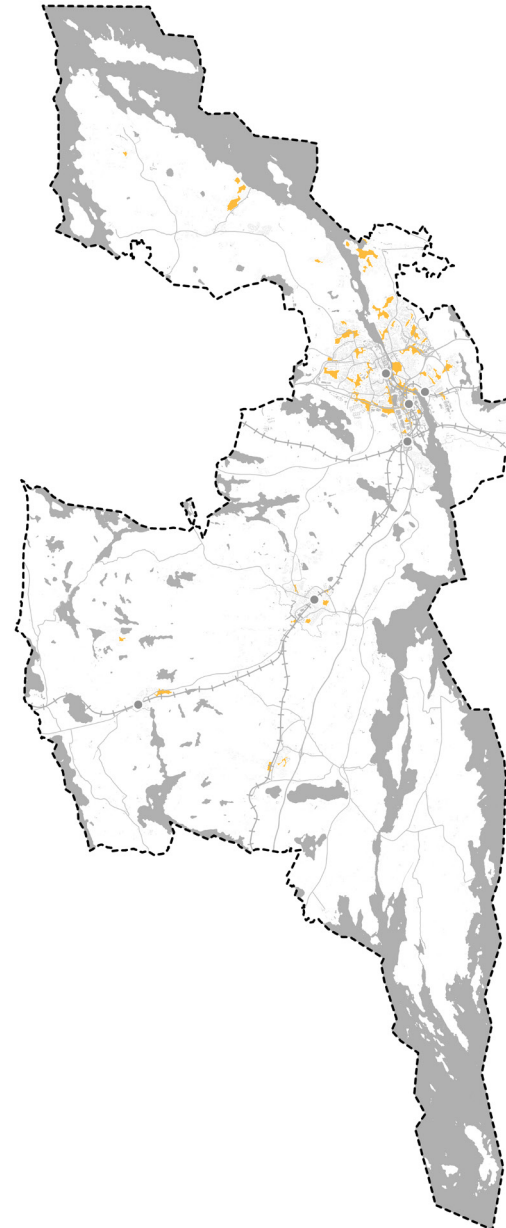


Det finns en uttalad målbild av att bygga ihop staden vilket gör att glapp mellan bebyggelse utgör ett behov i analysmodellen.

---

### MÅTT

Mellan 50 - 500 m glapp mellan olika bebyggelseansamlingar inom tätort.



## NÄRA SÖDERTÄLJE CENTRUM

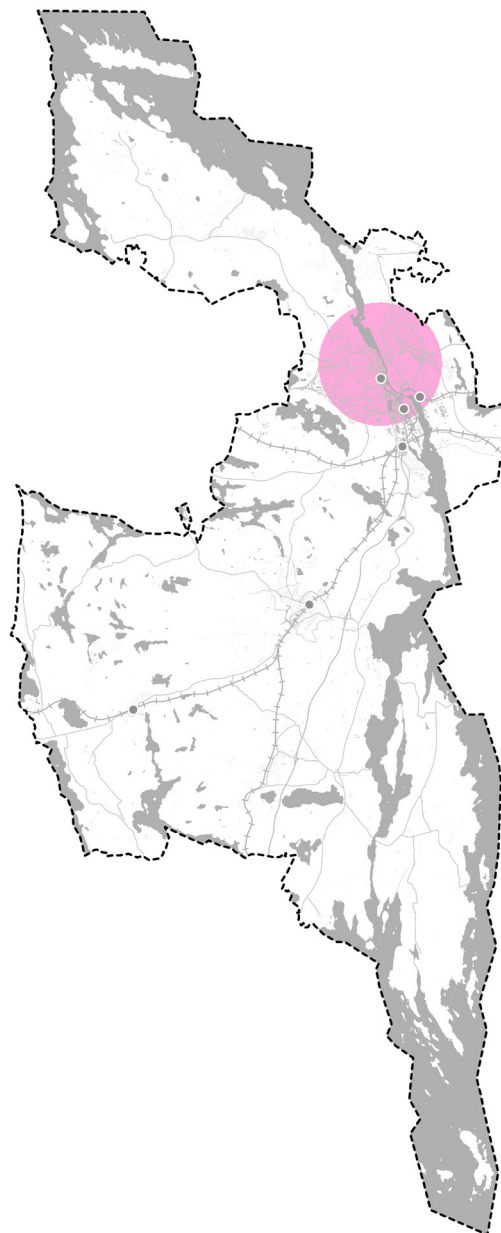


Att ha nära till stadens centrum påverkar priser på både bostadsrätter och småhus och innebär därför en drivkraft att bygga både flerbostadshus och småhus. Inom 3 km från Stortorget utgör ett marknadstryck i analysmodellen.

---

### MÅTT

3 km från Stortorget





## NÄRHET TILL PENDELTÅGSSTATION

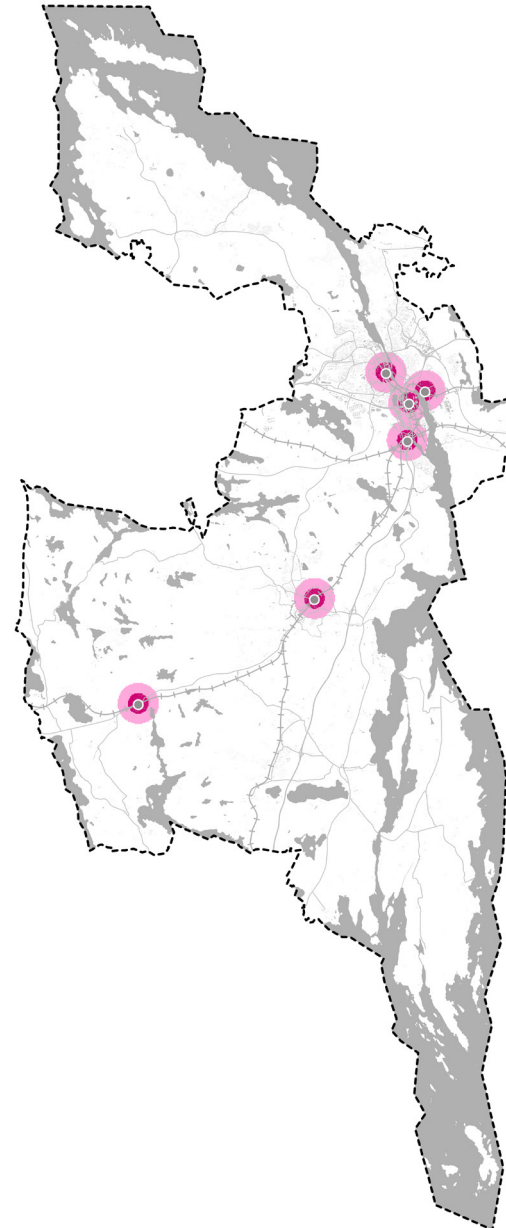


Att ha nära till spårhållplats påverkar priser på både bostadsrätter och småhus och innebär därför en drivkraft att bygga både flerbostadshus och småhus. Inom 500 m från tågsstation utgöt ett stort tryck i analysmodellen medan inom 1 km utgör ett måttligt tryck.

---

### MÅTT

500 m respektive 1 km från tågstation.



## MYCKET URBANA VERKSAMHETER



Att ha tillgång till mycket handel och service inom gångavstånd påverkar priserna på både bostadsrätter och småhus och innebär därför en drivkraft. Antalet urbana verksamheter som utgör en drivkraft är större för flerbostadshus men är också viktigare för efterfrågan. Fler än 40 inom 500 m utgör ett stort tryck i flerbostadshusmodellen medan fler än 10 utgör ett måttligt tryck. Fler än 5 utgör ett måttligt tryck i småhus modellen.

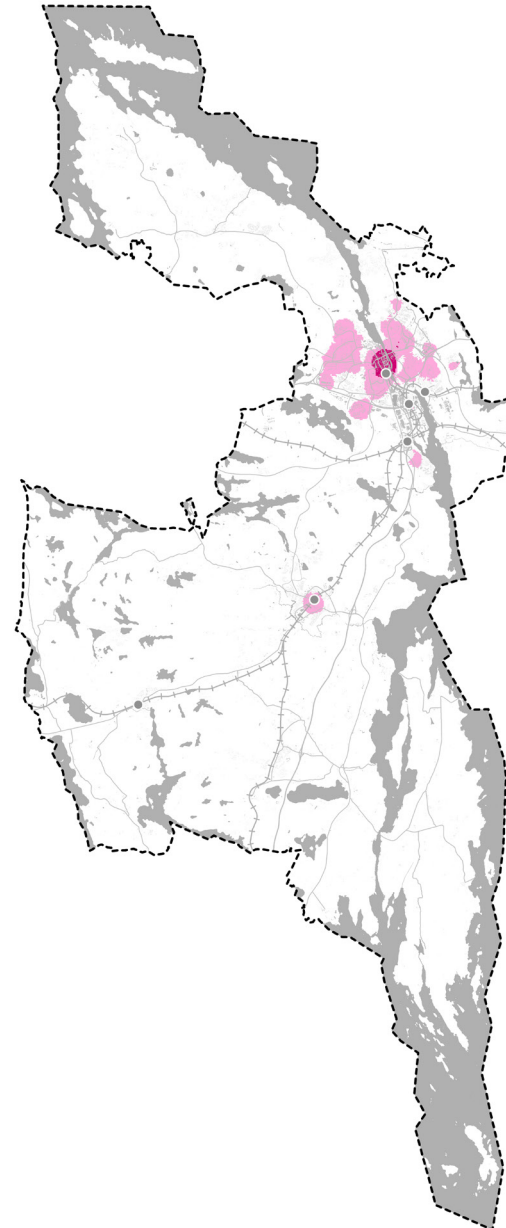
---

### MÅTT

Antal verksamheter med kommersiell service (handel, kaféer, restauranger och kulturverksamheter) inom 500 m.

### UNDERLAG

Urval av företag från Företagsregistret, Södertälje kommun





## TILLGÅNG TILL PARKER



Att ha tillgång till stora parkytor inom gångavstånd påverkar priset på bostadsrätter och innebär därför en drivkraft för att bygga flerbostadshus. Över 5 hektar parkmark inom 500 m utgör ett tryck i analysmodellen.

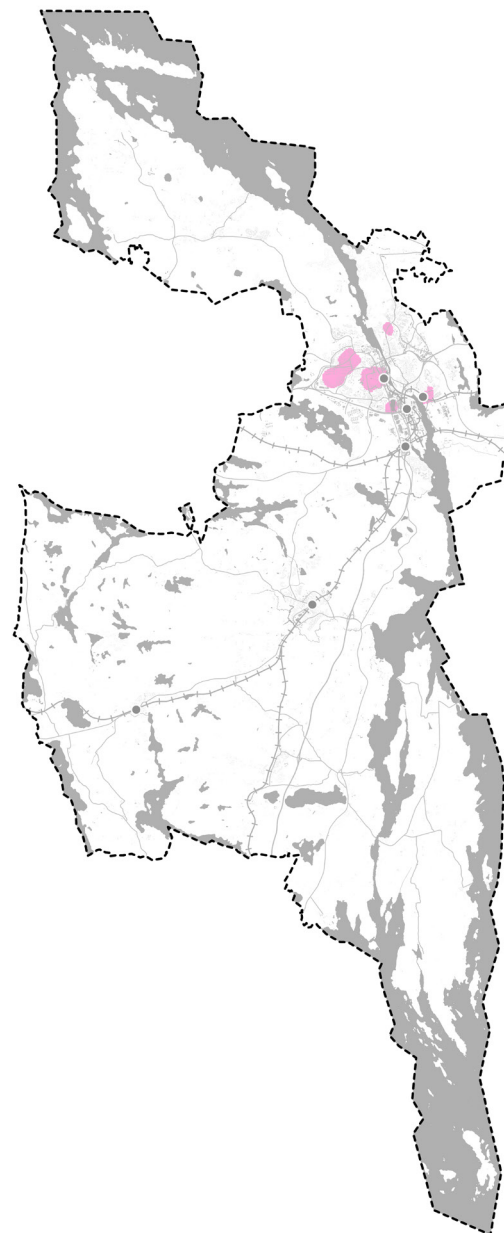
---

### MÅTT

Antal kvadratmeter parkmark inom 500 m

### UNDERLAG

Finparker, stadsdelsparker och närparker från Södertäljes grönplan. .  
Samtliga ytor mindre än 0.25 ha har rensas bort. Även karteringar från Södertäljes kommun av Järna och Mölnbo.



## NÄRA VATTEN

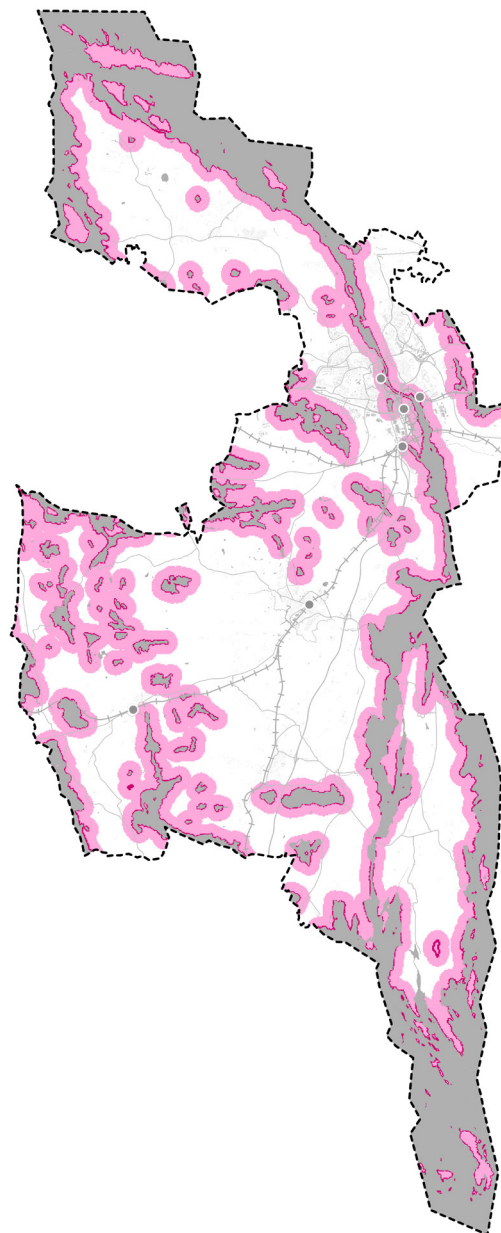


Att ha nära till vatten påverkar priserna på bostadsrätter och småhus, både att ha offentligt tillgängliga stränder och kajer inom gångavstånd från bostaden och att bo precis invid vattnet. Båda dessa faktorer utgör därför drivkrafter för att bygga flerbostadshus. Inom 50 m från vatten utgör ett stort tryck i analysmodellen medan inom 200 m utgör ett måttligt tryck.

---

### MÅTT

Avstånd till närmsta vattenyta



## STADSGATOR OCH STADSKVARTER



Bostadsrätter i stadsdelar där gatorna kantas av bebyggelse och entréerna ligger mot gatan har högre priser än bostadsrätter i stadsdelar med friare placerad bebyggelse, eller bebyggelse med entréer vända från det offentliga rummet. I stadsdelar med tydliga stadsgator finns alltså en större drivkraft att bygga. Även om det innebär en drivkraft att bygga flerbostadshus kan exempelvis radhusbebyggelse ge ett högre index än många typer av flerbostadsbebyggelse. Egenskaperna slås ihop till ett index, över 75 utgör ett tryck i analysmodellen.

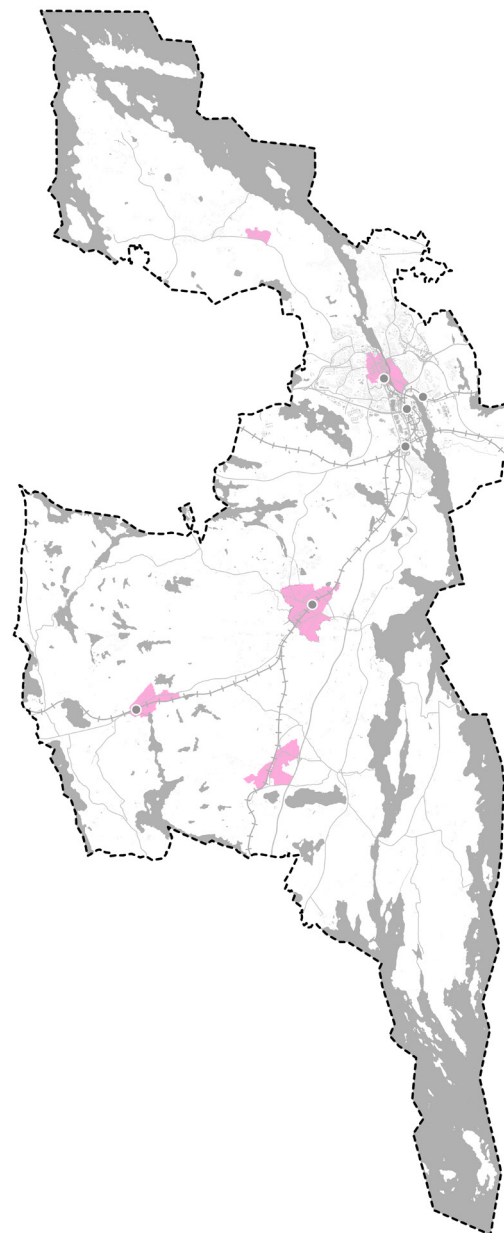
---

### MÅTT

Andel av kvarterets ytterkant (yttre 10 m) som är bebyggd och andel av kvarterets entréer som ligger i ytterkant (yttre 10 m). Snittvärde för NYKO-områden nivå 3.

### UNDERLAG

Fastighetsgränser, bebyggelse, adresspunkter och NYKO-områden





## HÖG REGIONAL TILLGÄNGLIGHET KOLLEKTIVTRAFIK



Småhusmarknaden påverkas av att ha god regional tillgänglighet, mätt som antal arbetsplatser som nås inom 30 minuter med kollektivtrafik från bostaden. I områden med hög regional tillgänglighet finns därför markandsdrivkrafter för att bygga småhus. Över 5 000 arbetsplatser utgör ett tryck i modellen.

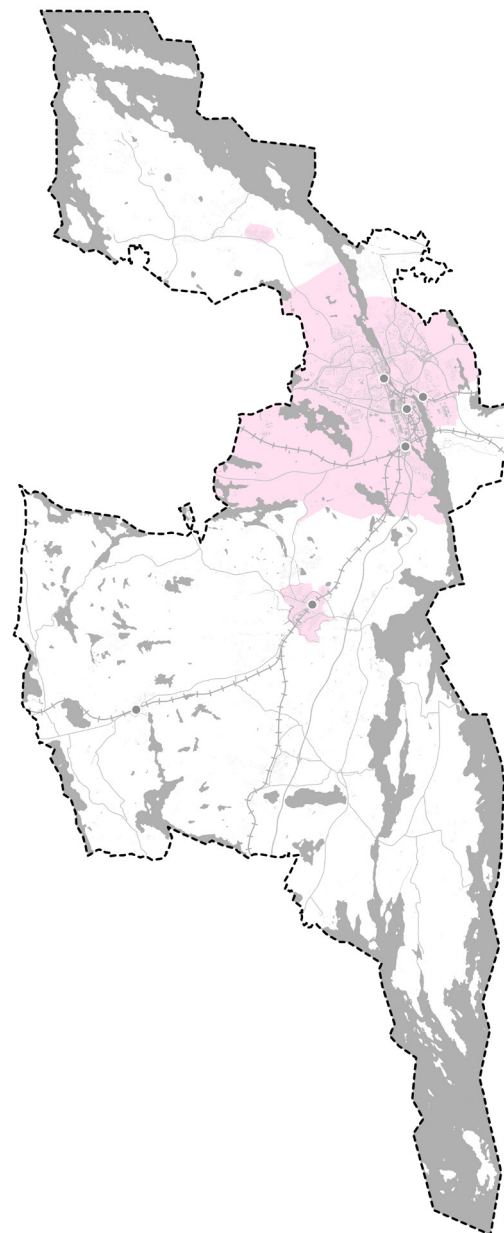
---

### MÅTT

Antal arbetsplatser som nås inom 30 minuter med kollektivtrafik från bostaden. Snittvärde för basområde.

### UNDERLAG

Regional tillgänglighetsdata. Källa Sweco



## HÖG REGIONAL TILLGÄNGLIGHET BIL



Småhusmarknaden påverkas av att ha god regional tillgänglighet, mätt som antal arbetsplatser som nås inom 30 minuter med bil från bostaden. I områden med hög regional tillgänglighet finns därför markandsdrivkrafter för att bygga småhus. Över 50 000 arbetsplatser utgör ett tryck i analysmodellen. Noterbart är att mångdubbelt fler arbetsplatser nås med bil än med kollektivtrafik i stora delar av Södertälje.

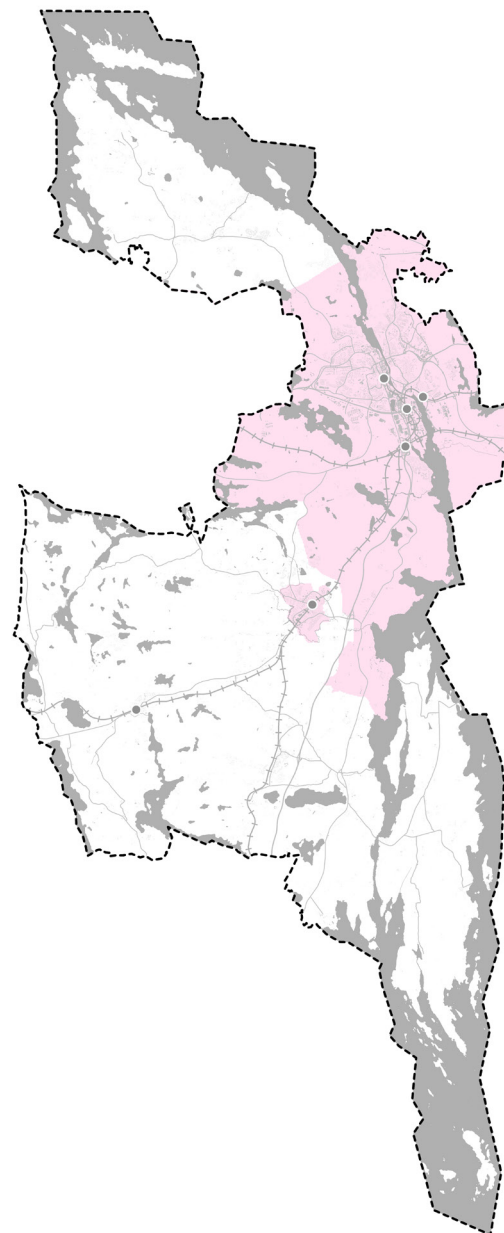
---

### MÅTT

Antal arbetsplatser som nås inom 30 minuter med bil från bostaden. Snittvärde för basområde.

### UNDERLAG

Regional tillgänglighetsdata. Källa Sweco



## TILLGÅNG TILL VÄRDEFULLA GRÖNOMRÅDEN



Småhus med stor tillgång till värdefulla grönområden har i genomsnitt högre priser i Stockholmsregionen. Värdefulla grönområden är här både iordningställda parker och större grönområden med rekreativa värden. Över 5 hektar värdefull grönyta inom 500 m utgör ett tryck i analysmodellen.

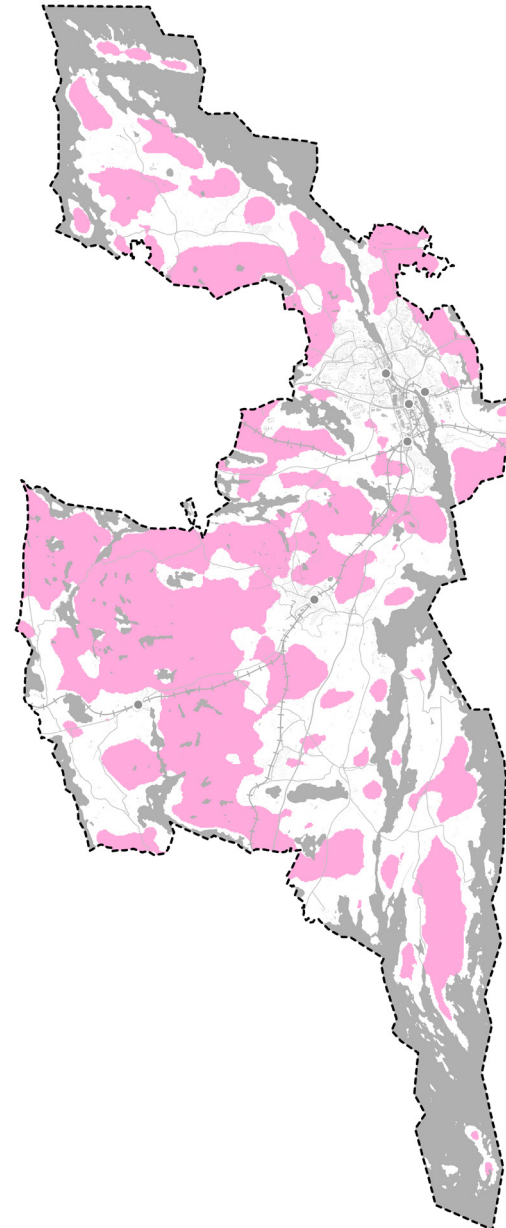
---

### MÅTT

Mängd värdefull grönyta inom 500 m från bostaden.

### UNDERLAG

Grönområden från studien Värdering av stadskvalitet.





## LUGNA GATOR



Småhusmarknaden påverkas av trafikmiljön nära bostaden. Det är mer attraktivt att bo i områden med låga hastigheter som samtidigt har ett väl utbyggt gatunät. I områden med sådana kvaliteter finns det därför ett marknadstryck för att bygga småhus. Över 0,5 i index utgör ett tryck i analysmodellen.

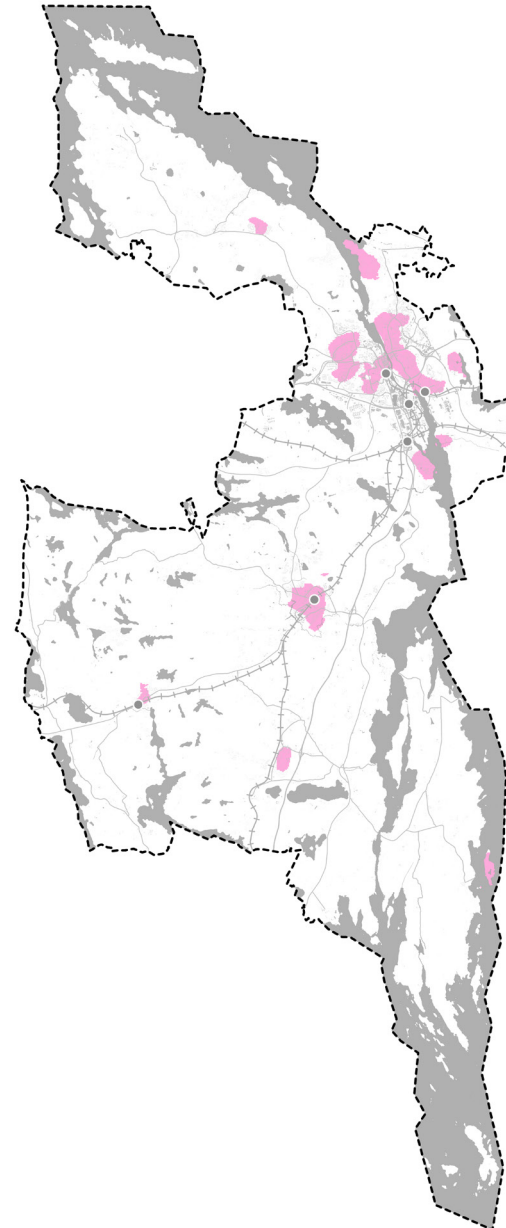
---

### MÅTT

Ett index med två variabler: Längdmeter gata med maxhastighet 30 km/h inom 500 m från bostaden samt andel av gatunätet inom 500 m som utgörs av gator med maxhastighet 30 km/h.

### UNDERLAG

Maxhastighet enl. NVDB. Källa: Södertälje kommun



## AVSTÅND TILL SPÅR/MOTORVÄG



Småhusmarknaden påverkas av avståndet till motorvägar och järnvägsspår, vilket troligvis har att göra med buller. I områden långt från motorvägar och järnvägar finns därför ett större marknadstryck för att bygga småhus. Över 1 km från närmaste motorväg eller järnvägsspår utgör ett tryck i modellen.

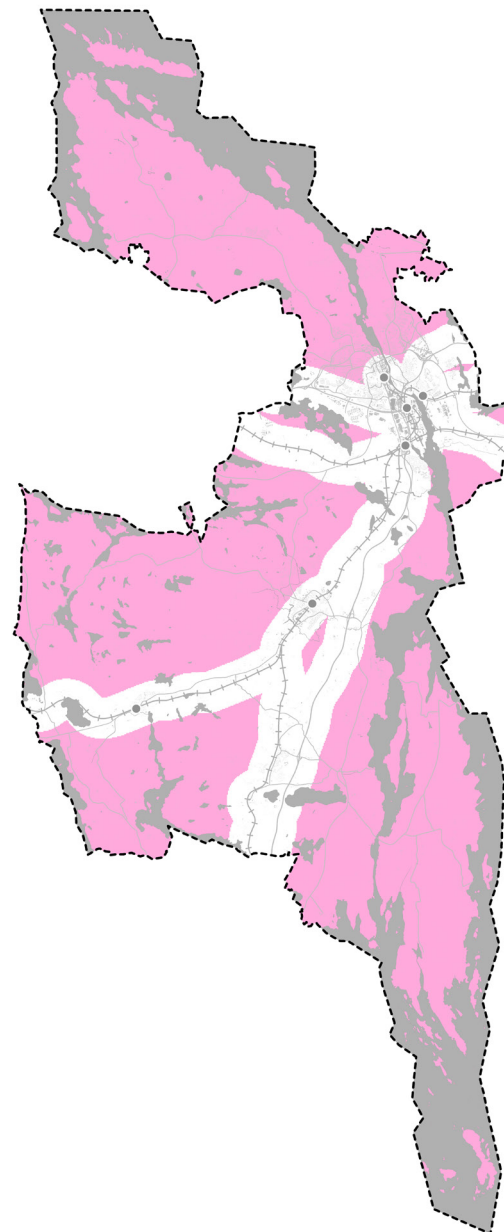
---

### MÅTT

Avstånd till närmsta motorväg och järnväg.

### UNDERLAG

Vägnät från NVDB, spår från Terrängkartan



## SOCIOEKONOMISKT INDEX



Både flerbostadsmarknaden och småhusmarknaden påverkas av socioekonomin. I områden med invånare med hög utbildning och inkomst finns ett större marknadstryck. Över 0,75 i index gutgör ett tryck i analysmodellen.

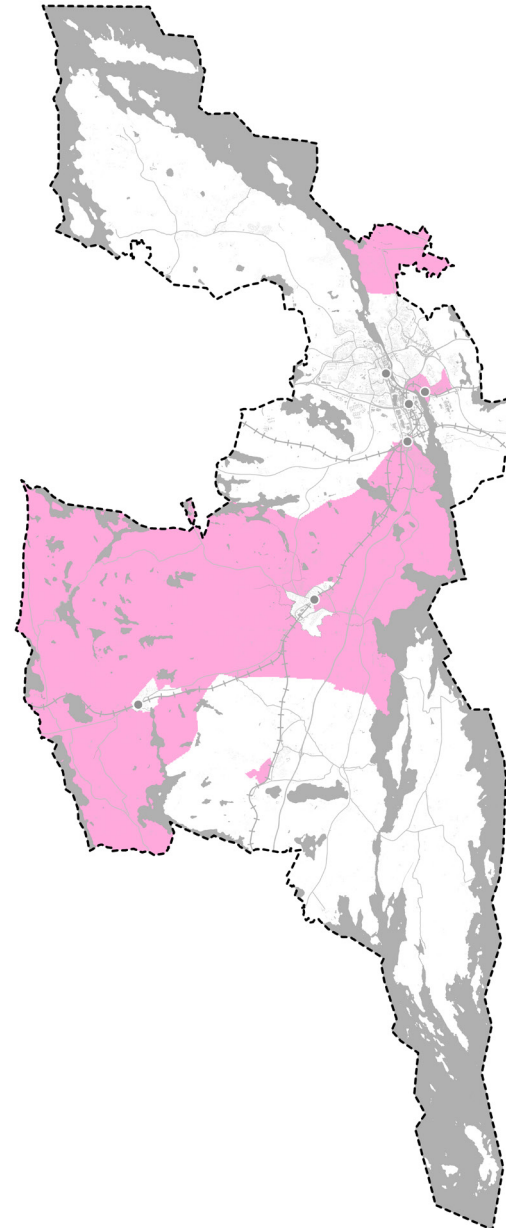
---

### MÅTT

Index av andelen med mer minst treåring eftergymnasial utbildning samt andelen höginkomsttagare. NYKO-områden nivå 3.

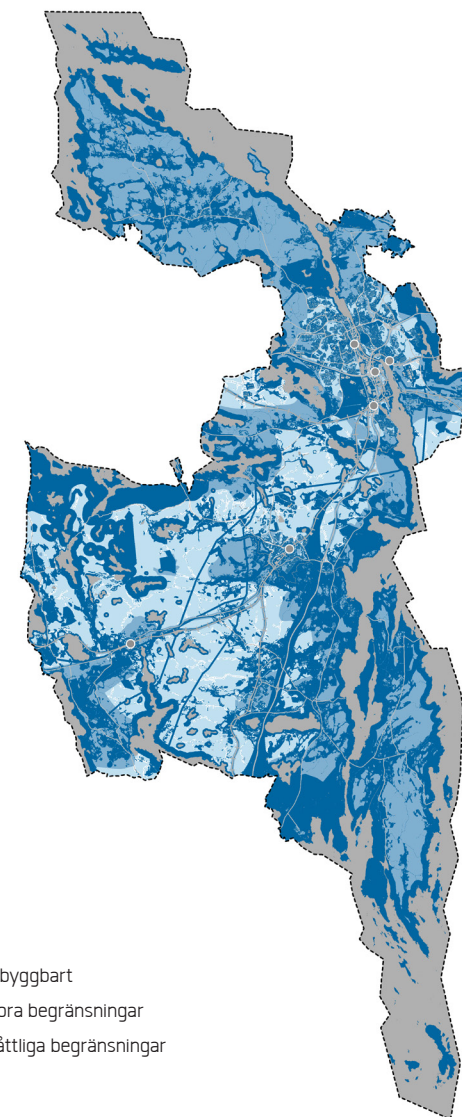
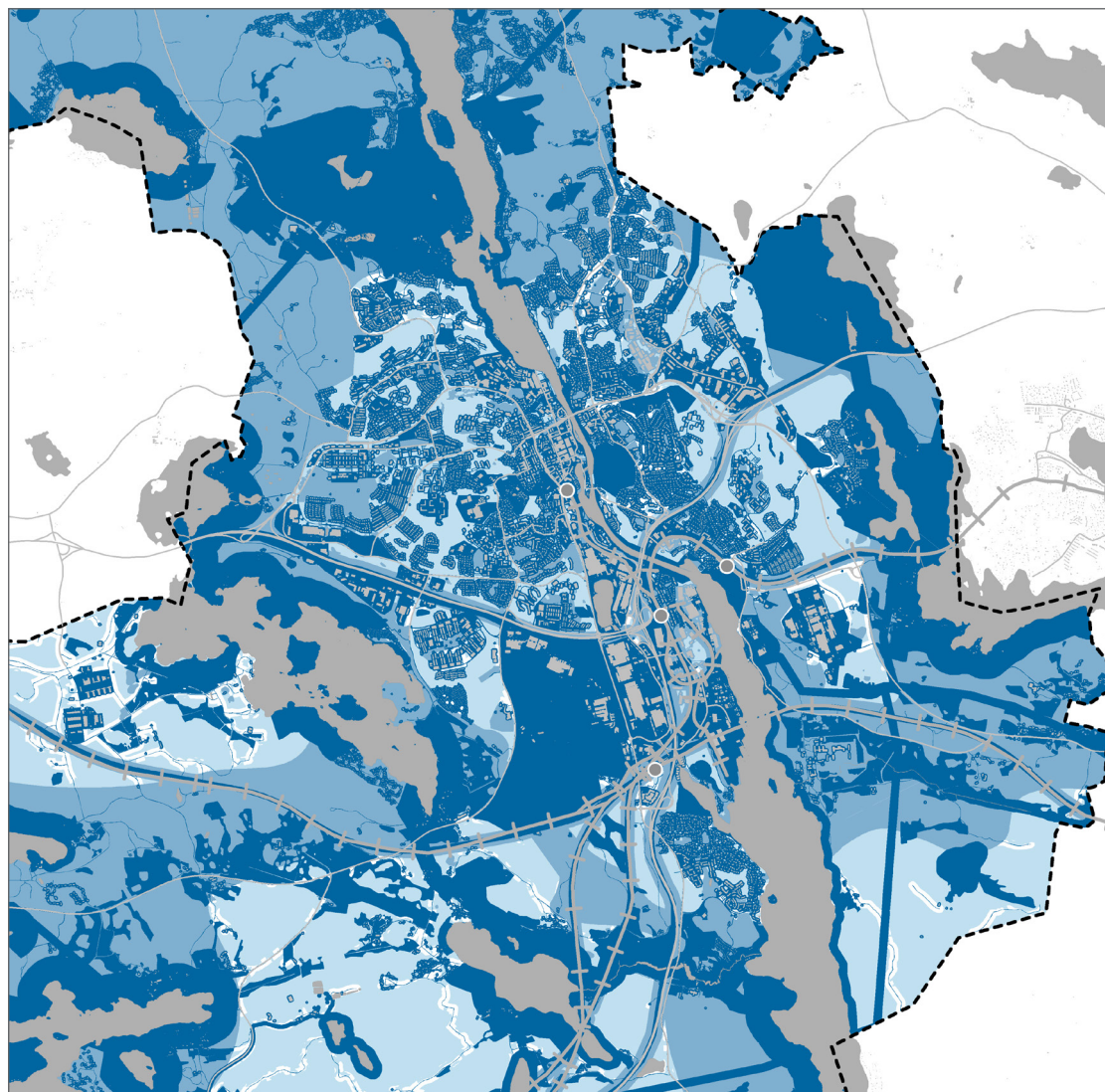
### UNDERLAG

Statistik från Södertälje kommun.





## SAMMANLAGDA BEGRÄNSNINGAR



- Ej byggbart
- Stora begränsningar
- Måttliga begränsningar

## NATURVÄRDEN



Mark med stora naturvärden utgör en begränsning för byggande. I bland annat naturreservat och Natura 2000-områden går det inte att bygga bostäder i analysmodellen. Att antal andra naturområden utgör en stor begränsning för byggande.

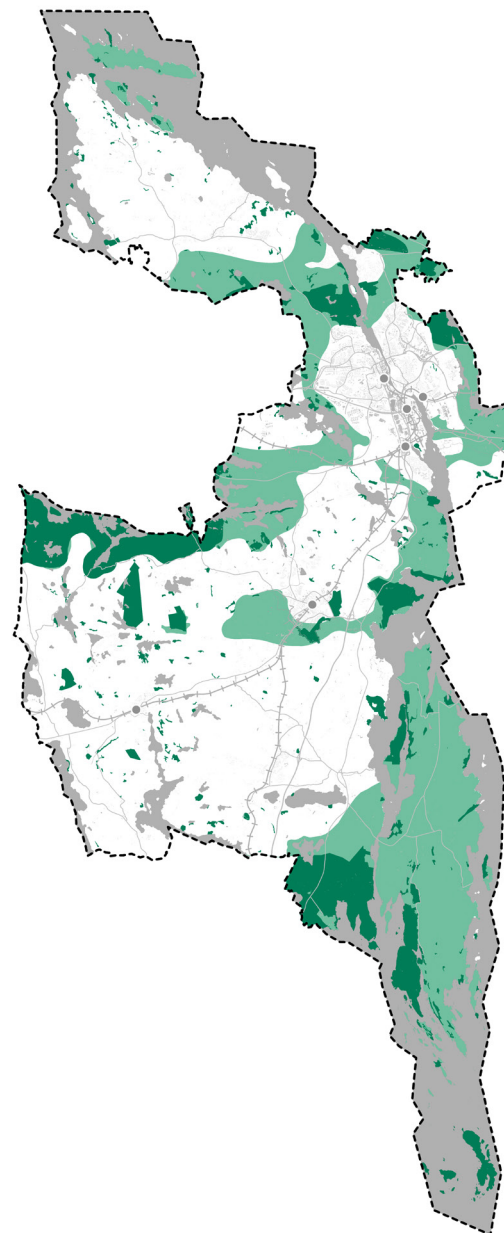
---

### BEGRÄNSNING

Ej byggbart: Naturreservat, Natura 2000, biotopskydd, nyckelbiotop,

Grön värdekärna

Stor begränsning: övrig regional grönstruktur, riksintresse för naturvård



## VÄRDEFULLA REKREATIONSOMRÅDEN

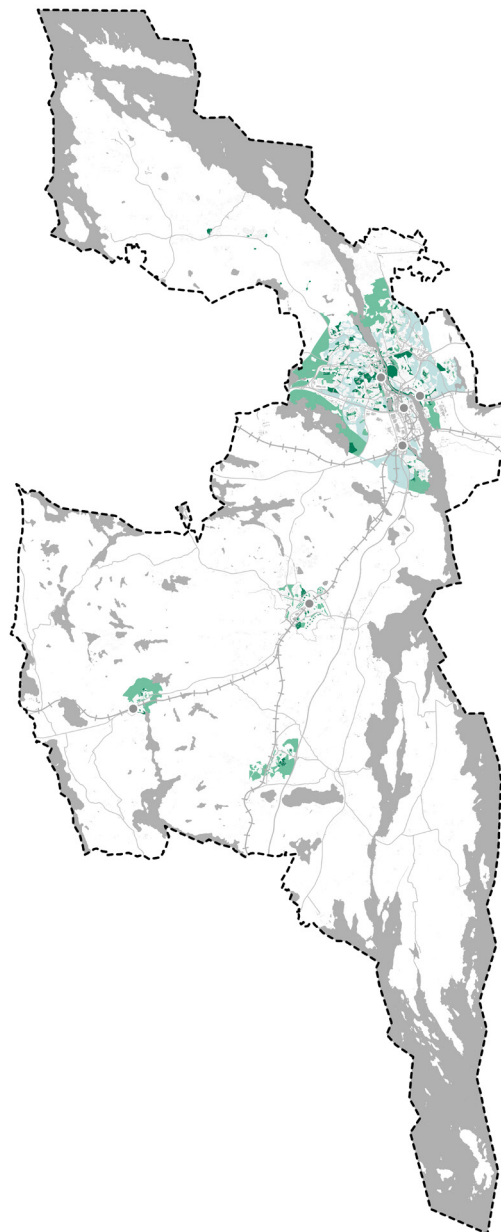


Det finns många grönområden med rekreativ värde. Några går inte att bygga på i analysmodellen, några utgör en stor begränsning och några utgör en måttlig begränsning.

---

### BEGRÄNSNING

Värdering är gjord av kommunen baserat på Södertälje grönplan samt kartering av Järna Mölnbo och Hölö.





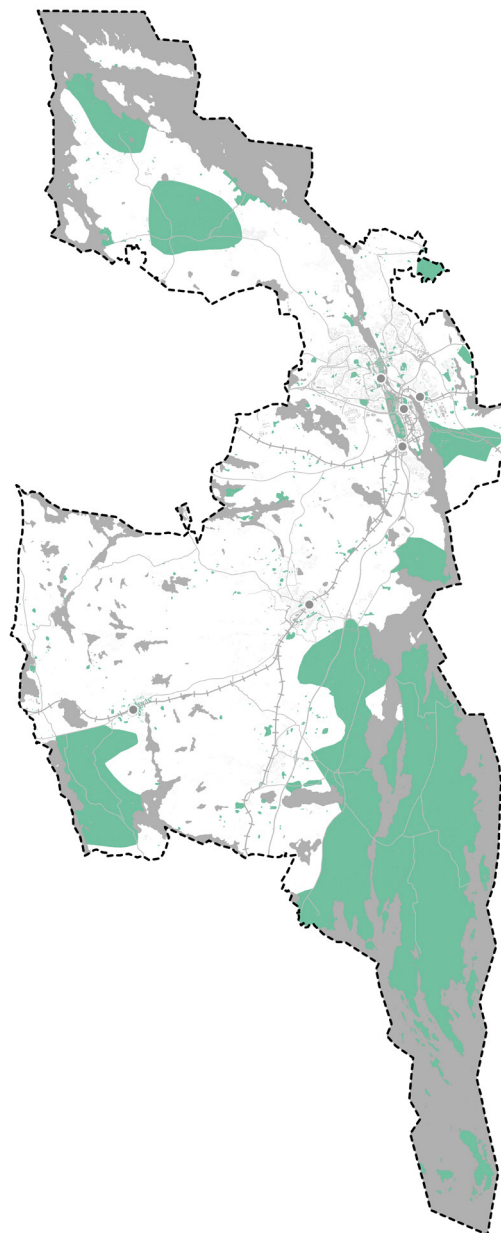
## KULTURVÄRDEN



Ytor med kulturvärden bedöms utgöra en stor begränsning för byggande i analysmodellen.

### UNDERLAG

Stor begränsning: Landskapsbildsskydd, fornminnen, kulturens kärnmiljö för bebyggelsen, riksintresse för kulturmiljövård.



## STRANDSKYDD

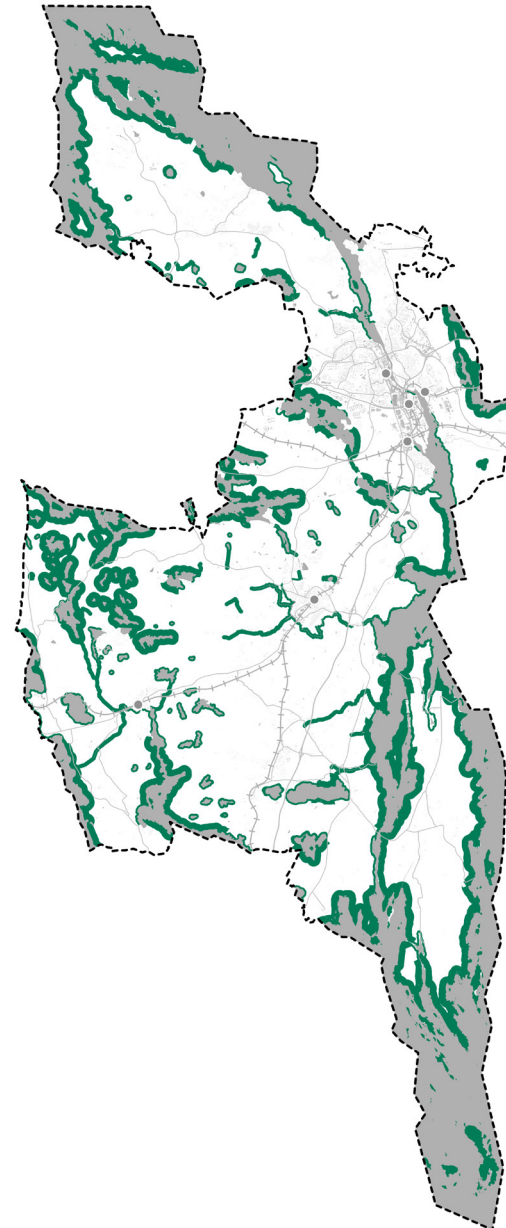


100 meter upp på land och lika långt ut i vattnet finns strandskydd, längs hav, sjöar och vattendrag i Sverige. På några platser är strandskyddet borttaget, exempelvis i en del planlagda områden. På känsliga platser är istället strandskyddet utökat till 200 eller 300 meter. Strandskyddet innebär att marken räknas som ej byggbar.

---

### BEGRÄNSNING

Ej byggbart: Strandskydd från länsstyrelsen



## SKYDDSAVSTÅND



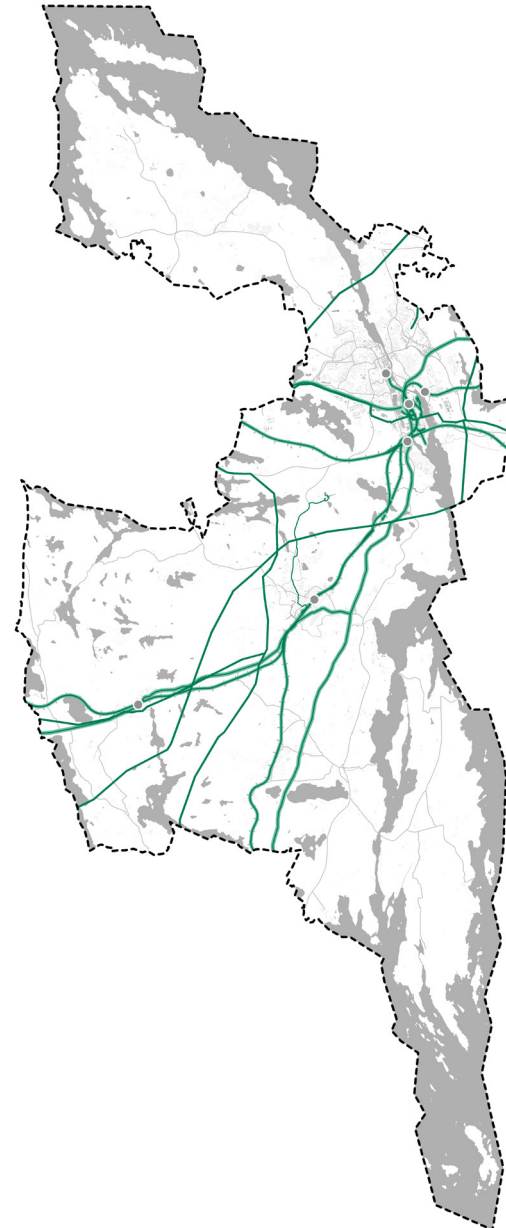
Kring transportleder för farligt gods, nära naturgasledningar och nära kraftledningar finns det en olycksrisk vilket innebär en begränsning för bygandet. Hur stor begränsningen är beror på skyddsobjektet. Inom 30 meter från transportleder för farligt gods och nära naturgasledning och kraftledning anses marken ej byggbar. Längre från transportleder för farligt gods finns en viss begränsning.

---

### BEGRÄNSNING

Ej byggbart: Inom 30 m från Primärled för farligt gods och järnväg, inom 25 m från naturgasledning, inom 50 m från kraftledning.

Stor begränsning: Inom 30-100 m från primärled för farligt gods, inom 30-80 m från järnväg.





## VERKSAMHETSOMRÅDEN

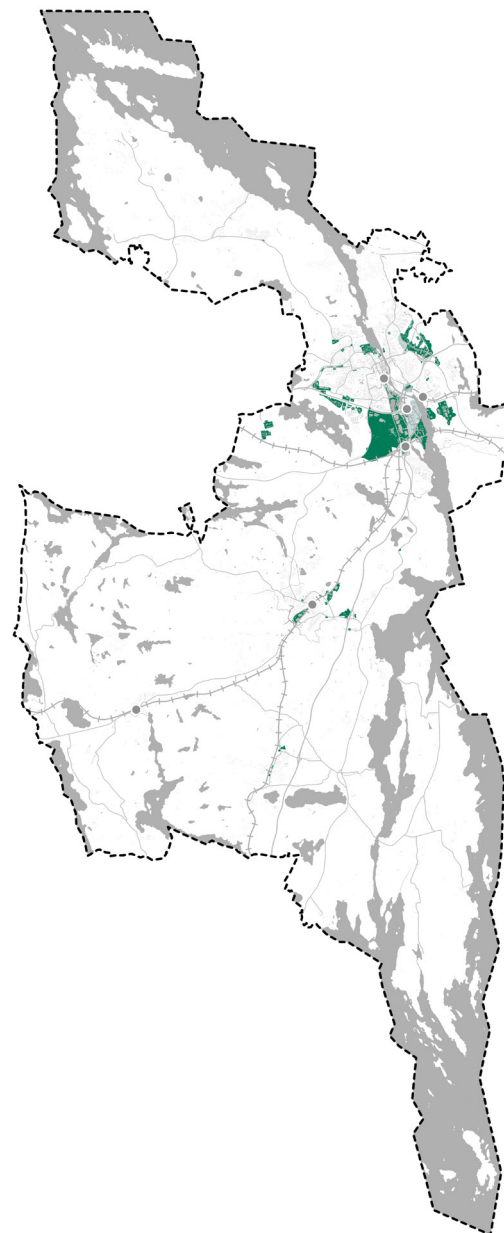


Verksamhetsområden kan innehålla störande eller skrymmande verksamheter som inte är lämpligt att blanda med bostäder, och innebär därför en begränsning för byggande. Verksamhetsområden utpekade av kommunen som lämpliga för omvandling utgör en måttlig begränsning.

### BEGRENSNING

Ej byggbart: Verksamhetsområden som ska behållas

Måttlig begränsning: Verksamhetsområden som pekats ut som lämplig för omvandling.



## FÖRORENAD MARK



Förorenad mark behöver troligvis saneras för att kunna bebyggas vilket fördyrar byggprocessen. Förorenad mark utgör därför en måttlig begränsning i analysmodellen

---

### BEGRÄNSNING

Måttlig begränsning inom 50 m från förorenad mark.



## RISKOMRÅDE FÖR ÖVERSVÄMNING



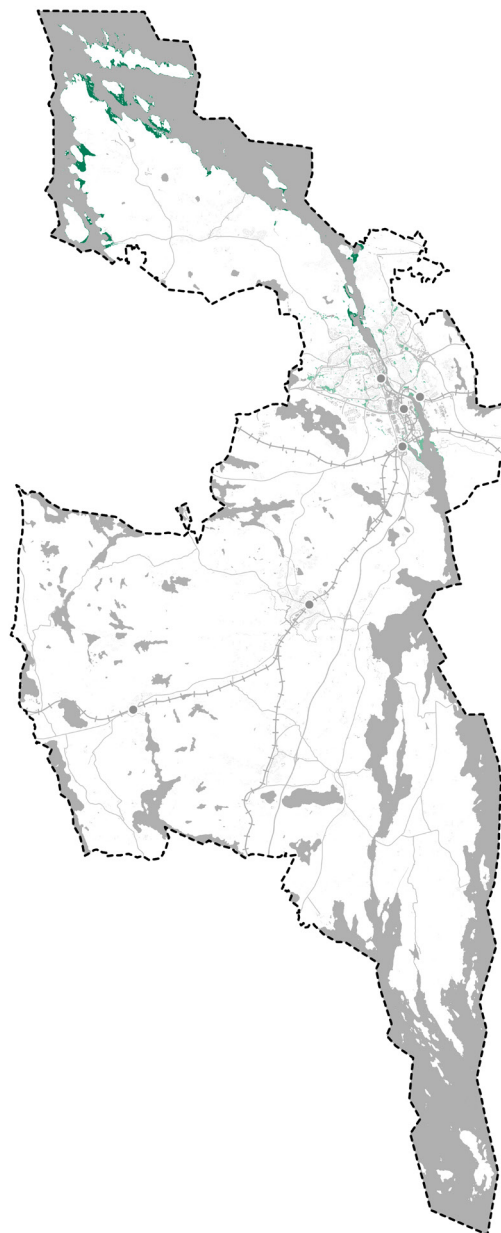
Klimatförändringarna innebär ökad risk för översvämning. Utpekade områden med översvämningsrisk utgör därför begränsningar i analysmodellen.

---

### BEGRÄNSNING

Ej byggbart: Mälarrekommendationerna (Mark under 2,7 m intill mälarren).

Stor begränsning: Övriga riskområden för översvämning.





## VÄRDEFULL JORDBRUKSMARK

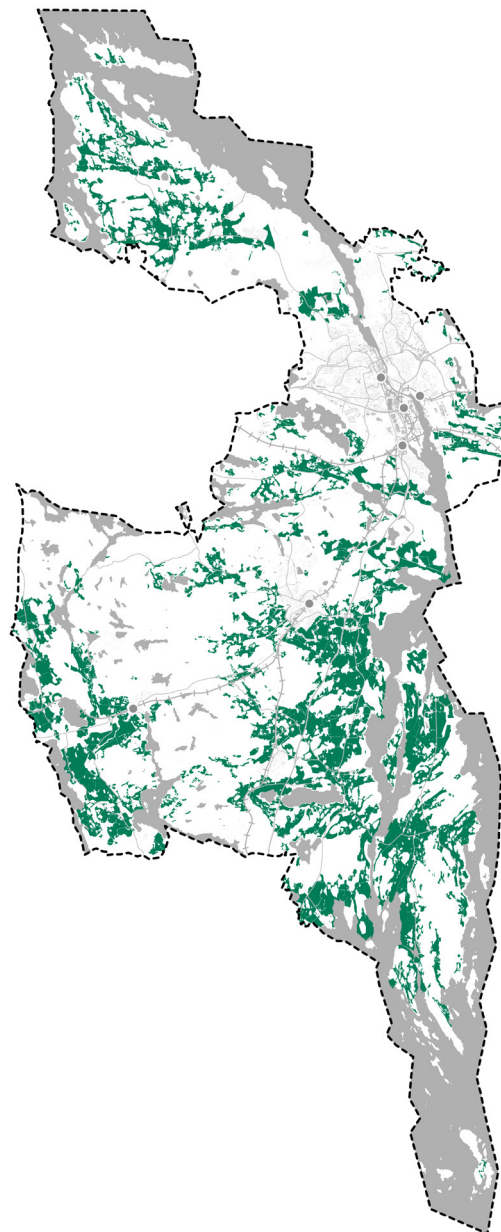


Jordbruksmark har värden både ur produktions- och kulturvårdessynpunkt och utgör därför en begränsning för byggande.

---

### BEGRÄNSNING

Ej byggbart: Åkermark, klass 3-5. Ängs- och åkermark klass A och B



## BEBYGGD MARK



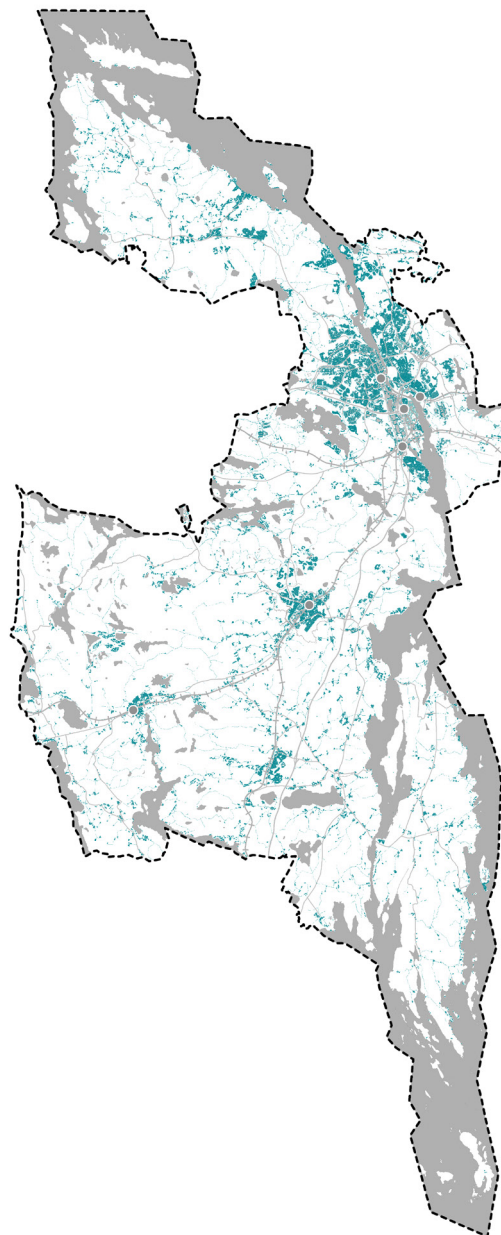
Redan bebyggd mark innebär en tydlig begränsning för ny bebyggelse då den redan är i anspråktagen och har ett högt ekonomiskt värde. I modellen rivs inga byggnader, vägar och järnvägsspår, förutom i verksamhetsområden som är utpekade som omvandlingsområden.

---

### BEGRÄNSNING

Ej byggbart: Inom 15 m från byggnader, vägar och järnvägsspår.

Stor begränsning: Inom 15 m från byggnader, vägar och järnvägsspår i verksamhetsområden utpekade som lämpliga för omvandling.



## PÅGÅENDE PLANERING

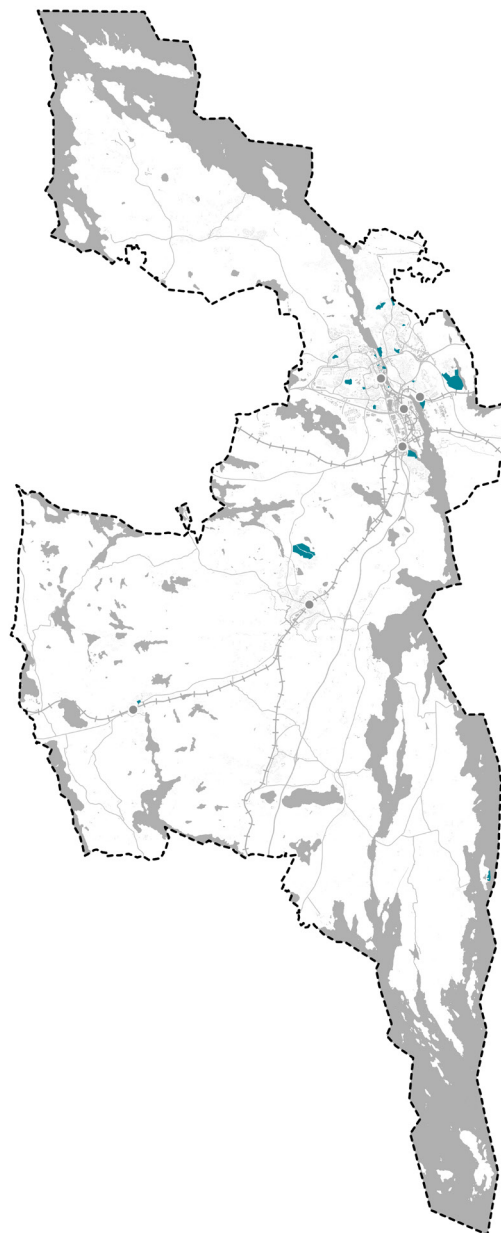


Områden som är under planering ses som reseverad för bebyggelse och kan i modellen inte pekats ut som möjliga förtätningsytor.

---

### BEGRÄNSNING

Ej byggbart: Detaljplaner som vunnit laga kraft men ej bebyggts.





## PLANERAD INFRASTRUKTUR

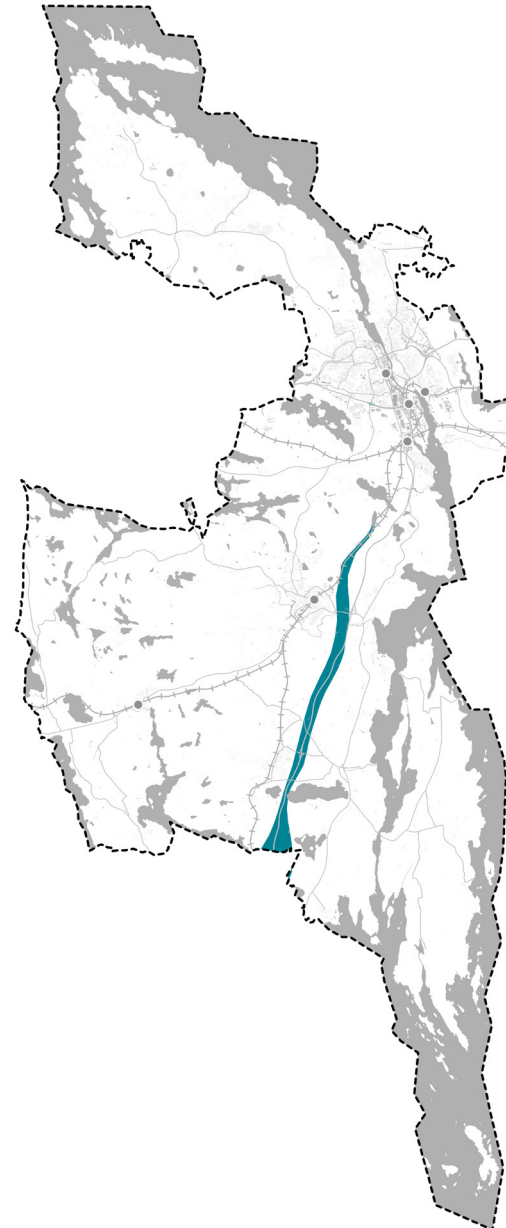


Områden som är under planering för infrastruktur-  
utbyggnad ses som reseverad för bebyggelse och kan  
i modellen inte pekas ut som möjliga förtätningsytor.

---

### BEGRÄNSNING

Ej byggbart: Reservat för Ostlänken och två trafikplatser



## AVSAKNAD AV VÄGINFRASTRUKTUR



Avsaknad av gator i närheten av ny bebyggelse innebär ökade kostnader för infrastruktur i samband med exploatering. Att bebygga ytor med god tillgång på infrastruktur innebär både mindre kostnader och effektivare resursutnyttjande.

---

### BEGRÄNSNING

Måttlig begränsning: Längre än 50 m från väg som går att bygga vid.



## BEGRÄNSAD LEDNINGSKAPACITET



Ledningskapaciteten för dag-, dricks- spillvatten är i stora områden av Södertälje tätort begränsad och kräver stora investeringar vis utbyggnad.

---

### BEGRÄNSNING

Måttlig begränsning: Områden som bedömts ha störst kapacitetsbrist.





## KUPERAD MARK

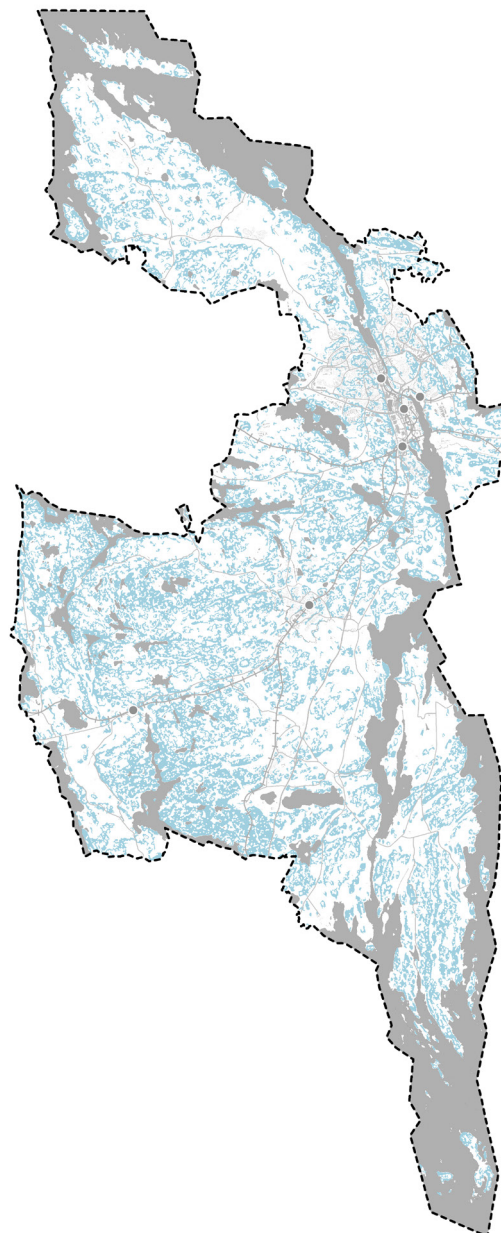


Att bygga på kuperad mark ställer högre krav på bland annat konstruktionslösningar och innebär därför en begränsning för byggande.

---

### BEGRÄNSNING

Måttlig begränsning: Mark som lutar mer än 20 procent.



## SANKMARK

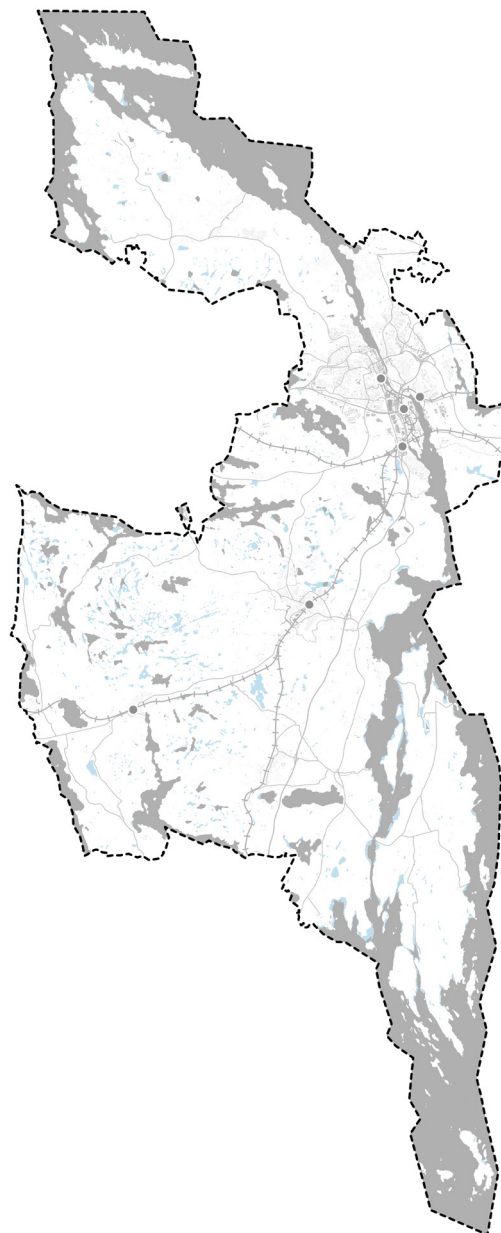


Att bygga på kuperad sankmark ställer högre krav på bland annat konstruktionslösningar och innebär därför en begränsning för byggande.

---

## BEGRÄNSNING

Måttlig begränsning: Områden med sankmark.



**SPACESCAPE**

Spacescape AB / Östgötagatan 100 / Box 4700 / SE-116 92 Stockholm / Sweden  
Tel +46 8 452 97 67 / [www.spacescape.se](http://www.spacescape.se) / [info@spacescape.se](mailto:info@spacescape.se)