



Bild över Programområdets norra infart från E20 och väg 576

PROGRAMHANDLING

Dnr 2010-01384-214

Program för

Almnäsområdet
inom Tvetå i Södertälje

Upprättad 2012-07-05

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Handlingar	2	Bebyggelseområden	13
Övrigt planeringsunderlag	2	<i>Bostäder, arbetsplatser, övrig bebyggelse</i>	13
Planprocessen	2	<i>Offentlig och kommersiell service</i>	13
Programmets syfte och huvuddrag	2	<i>Tillgänglighet</i>	13
Bakgrund	3	Gator och trafik	13
Läge och omfattning	4	<i>Gatunät, gång-, cykel- och mopedtrafik</i>	13
<i>Vad menas med "logistik"</i>	4	<i>Kollektivtrafik</i>	13
Markägförhållanden	4	Störningar och risker	13
Miljökonsekvenser	4	Landskapsbild	15
Allmänt	4	Terräng och vegetation	15
Förenligt med 3, 4 och 5 kap MB	4	Lek och rekreation	15
Behovsbedömning	4	<i>Tveta friluftsområde</i>	15
Översiktlig miljökonsekvensbeskrivning	4	<i>Måsnarenleden</i>	15
Tidigare ställningstaganden	4	<i>Telgeleden</i>	15
Regional Utvecklingsplan För Stockholmsregionen 2010 (RUFSS)	4	<i>Scoutstugan</i>	15
Översiktsplan	5	<i>Ridled</i>	15
Inriktningsbeslut 2008	5	Vattenområden	16
Kommunala beslut i övrigt	5	Nuvarande strandskydd	16
Detaljplaner	5	Geotekniska förhållanden och jordarter	16
Befintlig bebyggelse och nuvarande användning	5	Radon	16
Programförslag	6	Förorenad mark	16
Övergripande målsättning	6	Risk för skred/höga vattenstånd	17
Stadsbyggnadsprinciper	6	Kulturmiljö	17
Bebyggelseområden och kvartersstruktur	6	<i>Fornlämningar</i>	17
Planerad bergtäkt	6	<i>Gröna kulturmiljövården</i>	17
Föreslaget strandskydd	6	<i>Kasernområdet</i>	17
Offentlig och kommersiell service	6	<i>Andra kulturhistoriska spår</i>	18
Minimalalternativet	7	Teknisk försörjning	18
Maxalternativet	8	<i>Vatten och avlopp inkl dagvatten</i>	18
Framtida utbyggnadsriktning för bostäder	9	<i>El och Tele</i>	18
Transportinfrastruktur	10	<i>Bredband</i>	18
<i>Statligt ansvar</i>	<i>10</i>	<i>Avfall/Återvinning</i>	<i>18</i>
<i>Regionalt ansvar 10 Kommunalt ansvar 10 Gatuprinciper 10</i>		Genomförande och konsekvenser 19 Utbyggnadsetapper 19	
<i>Parkeringsprinciper 10 Exploatörens ansvar 10 Tung trafik 10 Kollektivtrafik</i>		Finansieringsprinciper 19 Ekonomiska konsekvenser 19 <i>Statliga investeringar</i>	
<i>11 Gång-, cykel- och mopedtrafik 11 Planeringsförutsättningar 11</i>		<i>19 Kommunala investeringar 19 Exploatörernas investeringar 20</i>	
<i>Övergripande trafikinfrastruktur 11 Godsnoder i regionen 11 Södertälje</i>		Konsekvenser för miljö, hälsa och säkerhet 20 Konsekvenser för stads-	
<i>hamn 11 Järnväg 12 Svealandsbanan 12 Västra / Södra stambanan 12 Behov</i>		/landskapsbild 20 Sociala konsekvenser 20 Tidplan och fortsatt	
<i>av bättre järnvägskoppling 12 Väginfrastruktur 12 Trafikplats Almnäs 12 E4/E20</i>		planprocess 21 Utredningar i planskedet 21 Medverkande tjänstemän	
<i>genom Södertälje 13 Tvetaleden</i>		21	
13			
En ny nord-sydlig statlig vägförbindelse genom Almnäsområdet	13		

Handlingar

- Denna programhandling
- Programskisser
- Behovsbedömning

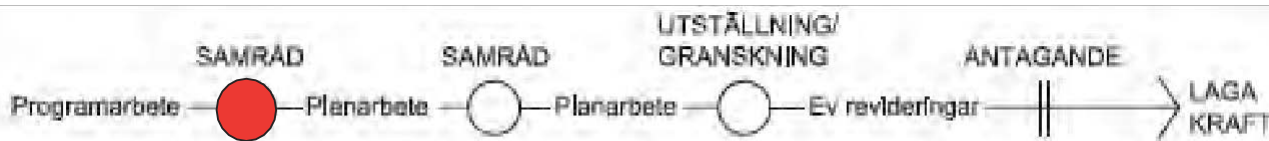
Övrigt planeringsunderlag

- Kulturmiljöanalys för bebyggelsemiljön kring fd Kaserngården inom fastigheten Almnäs 5:2
- Kulturmiljöanalys för kulturmiljölandskapet inom nordöstra delen av fastigheten Almnäs 5:1
- Naturvärdesinventering för programområdet

Planprocessen

Detta detaljplaneprogram är första steget i en detaljplaneprocess som följer plan- och bygglagen (PBL). I detaljplaneprogrammet utreds förutsättningarna för och konsekvenserna av föreslagen förändring av markanvändningen.

Syftet med programmet är att kommunens beslutsunderlag i ett tidigt skede ska breddas med de berördas erfarenheter och synpunkter. De berörda ska ges möjlighet till insyn och påverkan innan kommunens ställningstaganden är låsta. Programområdet är det första av tre tillfällen då myndigheter, organisationer och de berörda ges möjlighet att lämna synpunkter på förslaget.



Programmets syfte och huvuddrag

Detaljplaneprogrammet syftar till att översiktligt utreda förutsättningarna för och konsekvenserna av företagsetableringar samt bostäder i detta stora område. Det finns behov av ett regionalt logistikcentrum för framför allt ytkrävande verksamheter med behov av goda logistiska förhållanden.

Almnäsområdet har mycket goda utvecklingsmöjligheter för både verksamheter och bostäder tack vare sitt läge i Mälardalen och Storstockholm, mellan tätorterna Södertälje och Nykvarn. Det skapas en bra anslutning till E20 och E4 ligger i närheten till området. Södertälje hamn och Skavsta flygplats finns inom räckhåll och det finns möjligheter till industrispår- och eventuellt en station vid Svealandsbanan. Området rymmer befintliga anläggningar (byggnader, motionsanläggning, vägsystem mm) som kan utnyttjas. Det har ett attraktivt, sjönära läge på pendelavstånd till Södertälje och Nykvarn samt stora natur-, kultur- och rekreationsvärden inom och i anslutning till området.

Planprogrammet redovisar tre alternativ som också utgör olika utbyggnadsetapper.

- Minimalalternativet utgör en mindre utbyggnad för i första hand transportintensiva verksamheter, andra verksamheter och tillhörande service för hela eller delar av Almnäsområdet. Mark för omlastning av gods mellan väg och järnväg finns reserverad i Nykvarns kommun. Omlastningsplatsen ska i ett senare skede vara möjlig att bygga ut till en fullskalig central kombiterminal av regional betydelse enligt max-alternativet. Minimalalternativet utgör en första lämplig utbyggnadsetapp inom den nordvästra delen av programområdet där stora delar av gatunätet och annan infrastruktur kan användas.
- Maxalternativet utgör fullt utbyggt regionalt logistikcentrum som en utökning av verksamhetsområdet enligt minimalalternativet. Omlastningsplatsen kan byggas ut till en central kombiterminal (av regional betydelse) i Nykvarns kommun. Maxalternativet utgör en andra utbyggnadsetapp och förutsätter stora investeringar på trafikinfrastrukturen utanför programområdet.

- "Bostadsalternativet" –utgör en oberoende "tredje" etapp ur ett långsiktigt perspektiv. I förslag till översiktsplan 2012 anges Almnäsområdet som möjlig utbyggnadsriktning för staden om ca 20 -30 år. Almnäs ligger dock sist i utbyggnadsriktningen för staden, där utbyggnadsområden närmare staden såsom Tvetastaden och utvecklingen av Hovsjö ligger före. Utbyggnadsområden för bostäder utanför staden och tätorterna på landsbygden ska enligt förslaget till översiktsplan lokaliseras i lägen med god kollektivtrafikförsörjning. I övrigt kan förhandsbesked för 3-4 hästgårdar prövas väster om detta, mellan väg 516 och Långsjön. Efter det att tillståndet för bergtäkten löper ut kan möjligen viss bostadsbebyggelse prövas i anslutning till befintligt småhusområde i Jumstaberger söder om Långsjön samt mellan befintligt småhusområde i Jumstaberger och den föreslagna bostadsbebyggelsen vid Måsnaren.

Två faktorer som begränsar markutnyttjandet i programförslagen är bergtäkten i Jumstaberger och den låga sannolikheten att en tillräcklig persontätthet skulle uppnås inom programområdet för att skapa förutsättningar för tågstopp på en framtida station.

Swerock har 2012-04-25 fått tillstånd att bedriva bergtäktsverksamhet inom programområdets södra del till den 1 november 2029. Bergtäkten kommer att ta naturmark inom grönkilen som går från Yngern mot Måsnaren i anspråk. Brytningen av berg kommer att innebära stora ingrepp på naturvärden inom ett avgränsat område och släcka ut rekreationsvärden inom ett större område för lång tid framöver. Endast verksamheter som tål ovan beskrivna bullerstörningar kan prövas i närområdet. När täktillståndet har löpt ut kan eventuellt viss bostadsbebyggelse prövas mellan väg 516 och Svealandsbanan.

Bakgrund

Sedan försvaret lämnade Almnäsområdet på 2000-talet har diskussionen om alternativa användningar av området pågått. När Vasallen tog över regementsområdet efter Fortifikationsverket 2002 fick Södertälje kommun anledning att se över sina intressen för området i sin helhet.

2007 presenterade Södertälje kommun tillsammans med Nykvarns kommun och Vasallen AB en gemensam vision för hur man såg på framtiden för Almnäs- och Mörbyområdet. Den utgjorde en analys av områdets förutsättningar med slutsatser och förslag till den fortsatta utvecklingen samt en illustrerad berättelse om områdets då tänkta utveckling i ett längre perspektiv. Materialet hade som syfte att dels utgöra en bas för handlingsberedskap vid hastigt uppkommen efterfrågan på mark och utrymme för bostäder, företag, service och fritidsaktiviteter, dels ge riktlinjer för den mer långsiktiga utbyggnaden av Almnäsområdet. Förslaget innebar en satsning på mer eller mindre tät bostadsbebyggelse blandat med verksamheter kring service inom Vasallens område och en station på Svealandsbanan strax sydost därom. Inom de mer perifera områdena avsågs glesare bostadsbebyggelse. Totalt sett bedömdes Almnäsområdet då kunna rymma ca 4 000-5 500 bostäder.

Södertälje kommun förvärvade hösten 2009 ett ca 600 ha stort markområde och ett ca 300 ha stort vattenområde i Almnäs från Fortifikationsverket. Syftet var att trygga kommunens framtida expansion med ytor för yrkrävande verksamheter med behov av goda logistiska förhållanden samt ytor för ev framtida bostadsbyggnad. Ett kommunalt bolag vid namn Telge Almnäs AB bildades som avsågs överta markinnehavet inför förädling genom planläggning. Diskussioner pågår för närvarande inom kommunledningen om och när markägandet ska övergå från kommunens ägo till bolagets.

Samhällsbyggnadskontoret har från Telge Almnäs AB fått in en ansökan om att ta fram ett planprogram för Almnäsområdet. Även Fortifikationsverket har kommit in med en ansökan om ny bostadsbebyggelse inom

de markområden som de fortfarande står som ägare till norr och söder om Långsjön. Vasallen AB utgör den tredje parten som tecknat plankostnadsavtal med kommunen om att med sin mark ingå i programarbetet för utveckling av Almnäsområdet. Peab AB har därefter förvärvat Vasallen Södertälje AB och ägandet övergår formellt den 1 juli 2012.

Telge Almnäs AB har tillsammans med Vasallen AB presenterat en marknadsanalys över hur marken bör utvecklas ur ett marknadsperspektiv. Marknadsanalysen anger att det inom området skulle kunna rymmas ca 2 miljoner kvm industrimark (ca 500 000-800 000 kvm BTA) och ca 40 000-80 000 kvm BTA bostäder. Marknadsanalysen har till viss del utgjort underlag för bedömning av vilka områden som kan lämpa sig för olika typer av företagsmark.

Läge och omfattning

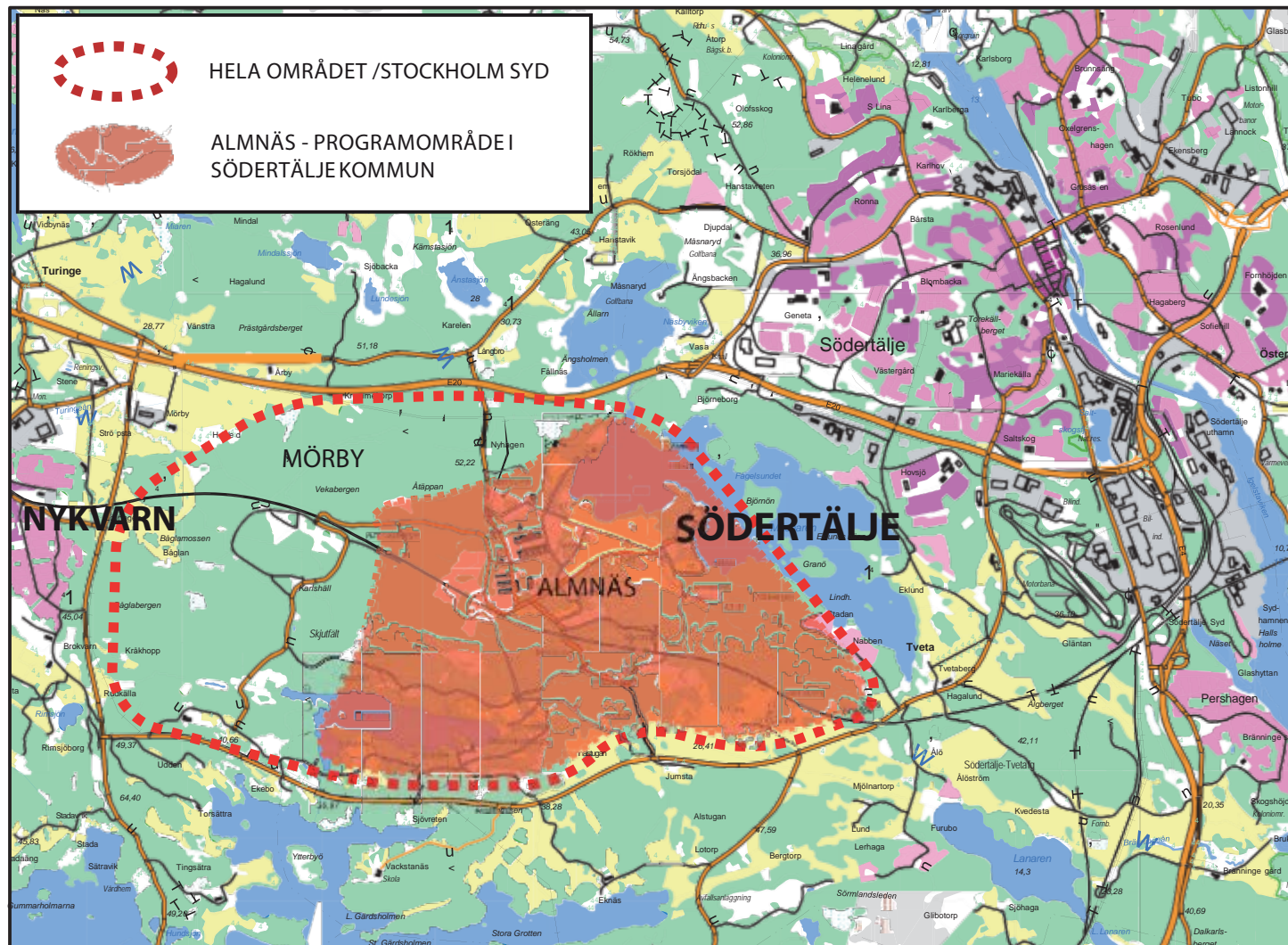
Programområdet ingår som en del av ett större område som marknadsförs under namnet Stockholm syd (ca 2 200 ha) och där den andra halvan ligger i Nykvarns kommun och berör Mörbyområdet. Planprogrammet för Almnäs omfattar ett mycket stort område om ca 1 200 ha som under en lång tid framöver (flera decennier) avses utvecklas för i första hand transportintensiva verksamheter. Även viss samhällsservice och bostäder kan bli aktuellt.

Ökande volymer och ökat varuvärde medför allt högre krav på precision i leveranser, vilket i sin tur ställer höga krav på regionens infrastruktur och kapacitet för varutransporter med lastbil, järnväg, båt och flyg. Effektiva terminaler som sammanför transporterade volymer kommer ha betydelse för företagets framtida logistikkostnader och därmed dess konkurrenskraft.

Många företag i Stockholmstrakten söker idag nya lokaliseringar utanför Stockholms centrala delar eftersom det finns begränsade möjligheter till exploatering inom Stockholmsområdet. Den ökade inflyttningen och därmed det ökade intresset för exploatering av bostäder har också inneburit ett ökat omvandlingstryck på de befintliga logistikområdena inne i centrala och halvcentrala Stockholm. Dessutom finns det inom logistikbranschen en tydlig trend mot att reducera antalet omlastningsplatser för godset på sin väg till kunden. Genom att slå samman ett lokalt lager i Stockholmsregionen med ett regionalt lager i Mälardalen kan en företagsekonomisk rationalisering uppstå. Bägge dessa trender, omvandling av befintliga logistikområden i Stockholm och företagets behov av rationalisering i sin transportkedja gör att nya områden längre ut i Stockholms-Mälardalsregionen får ett ökat intresse av företagsetableringar. Särskilt intressanta blir områden som redan har god tillgänglighet, kvalitet på sin infrastruktur och transportlösningar och som redan ligger i de tunga transportstråk som finns för gods. Det är emellertid viktigt att de nya lägena är attraktiva även för företagen för att en sådan omlokalisering ska kunna komma till stånd. Att flytta kostar pengar och måste vägas mot t.ex. markpriser, tillgång till arbetskraft och bättre driftförutsättningar.

Södertälje och det aktuella Almnäsområdet med sina stora ytor är ett sådant område som uppfyller alla dessa kvaliteter, och som därmed blir intressant ur företagets perspektiv för etablering. Analyser visar att Södertälje är en av Sveriges mest strategiska knutpunkter för transporter och kommunikationer. Av denna anledning har också området särskilt pekats ut i den Regionala Utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUF) 2010 som tagits fram av Stockholms läns landsting.

Företag som bedöms som intressanta för etablering i området är företag med behov av stora ytor och goda transportmöjligheter. Det kan handla om dels s.k. tredjepartslogistikföretag exempelvis Schenker, DHL m.fl. Det kan också handla om företag som behöver lager för sina varor, dagligvaror, radio-/tv-/datavaror eller



reservdelar till bl.a. bilar. Det kan också handla om företag med behov av stora ytor för bilar, lastbilar, bussar m.m.

För att möjliggöra en effektiv angöring projekteras nu för en ny trafikplats på E20. På mindre än 1 timmes avstånd ligger Skavsta flygplats som har flygtransporter för både frakt- och persontransport. Svealandsbanan korsar områdets södra del och där har också ett markområde reserverats för fjärrtågsstation. Södertälje förfogar över en båthamn för bl.a. kommersiell trafik.

Vad menas med "logistik"

Handel har i alla tider varit en väg till välstånd. För att bedriva handel behövs ett väl fungerande transportsystem. En mängd stora och små transportköpare och -säljare agerar tillsammans med agenter, serviceföretag m.fl. på en i högsta grad konkurrensutsatt marknad, för att tillgodose efterfrågan på varor.

Logistik kan definieras som ”en del av försörjningskedjan som planerar, implementerar och kontrollerar det ändamålsenliga, effektiva flödet och lagringen av produkter, tjänster och tillhörande information från ursprungspunkten till konsumtionspunkten, i syfte att möta kundens behov”. Termen logistik används i praktiken i många olika sammanhang: från management på företagsnivå till konkret transportplanering. De som arbetar inom branschen har mycket varierande bakgrund: från lång praktisk erfarenhet av att sälja, respektive köpa transporter, till avancerade studier i t.ex. företagsekonomi, industriell ekonomi eller operationsanalys.

Trender inom logistik kan sammanfattas i följande punkter:

- Höga leveranskrav, max 2–3 dagar från beställning till leverans.
- Beslut som påverkar lokalisering och logistik fattas i allt högre grad utanför regionen, till och med utanför landet.
- Alltmer sofistikerade logistiklösningar kräver stabila planeringsförutsättningar.
- Lastbilstransporter är förhållandevis billiga. Däremot har de låg vinstmarginal, vilket gör företagen känsliga för extra kostnader.
- Godshantering är dyrt och hög effektivitet är ett viktigt konkurrensmedel.
- Effektiva långväga transporter med lastbil eller kombitrafik kräver få stopp, hög fyllnadsgrad och betalande last i båda riktningar.
- Innerstadens transportförsörjning är en viktig fråga vid terminallokalisering, men behöver ses mot bakgrund av kravet på regional täckning.
- Närheten till hamnar och flygplatser påverkar terminallokalisering en för olika typer av företag. Avgörande är dock tillgängligheten till det område som ska betjänas och kostnaderna för etablering, arbetskraft och transportservice.

Markägoförhållanden

Vasallen övertog Almnäs regementsområde, fastigheten Almnäs 5:2 den 1 juli 2002 från Fortifikationsverket. Avsikten var att omvandla befintliga anläggningar till civil verksamhet samt att utveckla nya byggrätter inför en framtida försäljning. Fastigheten övergick i Peab AB:s ägo 1 juli 2012.

Fortifikationsverket äger fastigheten Almnäs 5:1. Fastigheten Tveta-Valsta 4:1 ägs av Södertälje kommun. Avsikten vid starten av programarbetet 2011 var att området skulle övergå till kommunens bolag Telge Almnäs AB i samband med förädling av marken genom planläggning. Diskussioner pågår för närvarande inom kommunledningen om och när markägandet ska övergå från kommunens ägo till bolagets.

Fastigheten Tvetaberg 4:1 ägs av Södertälje kommun. Fastigheterna Jumsta 1:1, Jumsta 3:1 Jumsta 2:1, Jumsta 3:2, Jumsta 4:1, Jumsta 5:1 är privatägda. Fastigheterna Jumsta 2:14 - Jumsta 2:45 utgör småhustomter i enskild ägo och ligger inom detaljplan för Jumstaberg 1449C.

Miljökonsekvenser

Allmänt

Energihushållning avseende lokaliseringen av ett regionalt logistikcentrum inom programområdet är god i och med områdets strategiska läge nära järnväg, motorväg, Södertälje hamn, Skavsta flygplats m.m. Inom Mörbyområdet på Nykvarnssidan kan en omlastningsplats skapas mellan spår och väg vilket minskar utsläppen av växthusgaser från de drivmedel som används till tunga transporter och därmed minskar även klimatpåverkan. Energihushållningen för utbyggnaden av infrastruktur som el, VA och värme till området är god eftersom det finns äldre infrastruktur i området samt nyare som passerar i anslutning till programområdet. Vilket behov av energitillförsel som tillkommande bebyggelse kommer att ha beror på hur energisnål byggelsen blir. Om bostäder kommer att byggas inom programområdet innebär det en fortsatt utbyggnad av befintlig tätort. Om nya bostäder skulle medges inom programområdets södra delar ska detta ske på ett sådant sätt att det skapar förutsättningar för bättre kollektivtrafikförsörjning för befintliga bostadsområden.

Förenligt med 3, 4 och 5 kap MB

Programförslaget bedöms vara förenligt med 3, 4 och 5 kap i miljöbalken.

Behovsbedömning

I det här skedet är det svårt att förutse vilka verksamheter som kommer att etableras inom området och om de kommer att innebära någon betydande miljöpåverkan. Efterhand som området planläggs tas särskilda behovsbedömningar för varje delområde fram. I behovsbedömningen för detta planprogram tas inte ställning till om programförslaget bedöms medföra betydande miljöpåverkan eller inte. I stället har den utformats så att den kan utgöra ett översiktligt underlag för kommande behovsbedömningar i detaljplaneskedet. I behovsbedömningen tas de kritiska frågeställningarna upp samt bedömda effekter lokalt och regionalt. Delområden där det finns stora konflikter mellan föreslagen markanvändning och platsernas särdrag, känslighet eller funktion redovisas och den pekar också på behov av ytterligare utredningar i nästa skede.

Översiktlig miljökonsekvensbeskrivning

Verksamhetsområdets flexibla markanvändning kan innebära konflikter inom kommande detaljplaneområden som måste utredas närmare. En stor

andel tunga transporter kommer att trafikera järnvägen och de stora huvudgatorna. Dessa kommer att innebära störningar och ev risker för sin omgivning vilket behöver studeras med avseende på hälsa och säkerhetsfrågorna i den fortsatta planeringen. De områden i programområdet som föreslås för yrkrävande verksamheter kommer till stora delar att utgöra hårdgjorda ytor, vilket ökar mängden dagvatten. Dagvatten-hantering kan påverka ekologiska värden och reservvattentäkter.

Programförslaget innebär visst intrång i den regionala grönsstrukturen med effekter på naturvärden och lokala rekreativvärden. Den bergtäkt i Jumstaberg, som fått tillstånd till 2029, kommer dock att ge större påverkan på dessa värden under lång tid framöver. Bergtäkten kommer dessutom att begränsa markutnyttjandet inom ett stort område. Maxalternativets krav på en väl fungerande trafikinfrastruktur kring området förutsätter byggande av den planerade Tvetaleden och en ny spåranslutning mellan Svealandsbanan och stambanan, vars lägen sammanfaller med ett svagt samband i den regionala grönsstrukturen.

Delar av föreslaget verksamhetsområde och område för bostadsändamål vid en framtida utbyggnad av Södertälje tätort bedöms göra intrång inom värdefull jordbruksmark. De föreslagna verksamhetsområdena bedöms dock utgöra ett viktigt samhällsintresse då de är en del i logistiksatsningen för hela området. Då behovet av bostadsanvändning i området bedöms ligga långt fram i tiden kan avvägningen resultera i en annan bedömning än dagsläget. Avvägningen mellan jordbruksintresset och intresset av exploaterbar mark för bostäder måste därför göras då behov av bostäder i området eventuellt uppstår. Befintliga fornlämningar, kulturmiljön inom kasernområdet och kulturmiljölandskapet bedöms inte påverkas negativt om värdena beaktas enligt de riktlinjer som anges i behovsbedömningen.

Tidigare ställningstaganden

Regional Utvecklingsplan För Stockholmsregionen 2010 (RUF5)

Södertälje är i den RUF5 2010 utpekad som en av åtta regionala stadskärnor som ska bära både den ekonomiska och befolkningsmässiga expansionen i den snabbt växande storstadsregionen (500 000 invånare på 20 år).

Södertäljes möjliga och hållbara expansion är i första hand inom tätorten och då särskilt inom den i RUF5 utpekade regionala stadskärnan, i andra hand ur ett längre perspektiv åt sydväst. Mark har reserverats för en möjlig, framtida tågstation i blivande Almnässtaden för att kunna uppfylla regionplanens vision om en tät region baserad på spårbunden trafik. Almnäsområdet pekas ut som ett område för övrig regional stadsbyggnad med utvecklingspotential för transportintensiv verksamhet, samt anläggningar för omlastning mellan transportslag - logistikcentrum. Logistikcentrum avser områden med potential för utveckling av storskalig varuhantering och terminaler med stora omland.

Enligt RUF5 2010 (Regional Utvecklingsplan För Stockholmsregionen) berörs södra delen av programområdet av en grön kil som löper från Yng-



ern i väster, norr och söder om Långsjön och fortsätter fram till Måsnarens södra del. Fritidshusområdena Stadan och Nabben ligger inom grönkilen. Den gröna kilen har öster om programområdet, sydost om Måsnaren, koppling till ett grönt, svagt samband som löper norr om Måsnaren, fram till Kvedesta/Bränninge. Detta samband kopplar ihop Bornsjökilen och Hanvedsenkilen och behöver förstärkas enligt RUF 2010. (Se karta på nästa sida.

Översiktsplan

I kommunens gällande översiktsplan 2004 finns en målsättning att kunna erbjuda fler bostäder i vattennära lägen samt att stimulera bybildning på landsbygden. Där framgår också att Almnäs är ett tänkt utbyggnadsområde för kommunen med 1000-2000 bostäder. Vid upprättande av detaljplaner i sjönära läge ska enligt ÖP särskild hänsyn tas till flora, fauna och allmänhetens möjlighet att vistas i området. Kommunen har sedan dess köpt en stor del av marken från Fortifikationsverket och planer är under utarbetande för alternativ användning av marken som är strategiskt viktig för kommunens mark- och bostadsförsörjning.

Kommunen arbetar för närvarande med nästa översiktsplan (ÖP 2012) och ett förslag var ute på samråd under hösten 2011. Förslaget till ny över-

siktsplan har en stark betoning på förtätning av bostäder och verksamhet inom den befintliga stadens gränser. Den förespråkar att nya bostäder i första hand ska lokaliseras i staden eller i anslutning till Järna, Mölnbo och Hölö tätorter och i viss mån i anslutning till Ekeby, Tuna och Sandviken i Enhörna. Utbyggnadsområden för bostäder utanför staden och tätorterna på landsbygden ska lokaliseras i lägen med god kollektivtrafikförsörjning. Södertälje kommun beräknas inom de närmaste 20 åren växa med 21 000 invånare. Almnäs föreslås vara ett av få områden nära Södertälje tätort som är realistiskt och hållbart för utbyggnad med bostäder. Almnäs ligger dock sist i utbyggnadsriktningen för staden. Utbyggnadsområden närmare staden såsom Tvetastaden och utvecklingen och Hovsjö ligger före. I förslaget till ny översiktsplan identifieras Almnäs som ett framtida utbyggnadsområde med fokus på logistik och andra ytkrävande verksamheter.

Inriktningsbeslut 2008

2008-02-22 § 47 fattade kommunstyrelsen ett inriktningsbeslut rörande utveckling av Almnäs. Beslutet fattades med utgångspunkt i visionsarbetet från 2007, som beskrivs under Bakgrund, inför kommunens köp av mark från Fortifikationsverket. Kommunen bedömde området som en viktig markreserv för såväl bostäder som verksamheter. Dess läge med möjlighet att ansluta till såväl E20 och Svealandsbanan gjorde det intressant för utrymmeskrävande verksamheter med möjlighet till miljömässigt hållbara transporter. Ca 4 000-5 500 bostäder skulle också kunna rymmas enligt underlaget.

Kommunala beslut i övrigt

2010-12-15 § 196 beslutade stadsbyggnadsnämnden att samhällsbyggnadskontorets begäran om programuppdrag tillstyrktes. Kommunstyrelsen beslutade 2011-01-28 § 13 att ge samhällsbyggnadskontoret i uppdrag att upprätta program. Detaljplaneprogrammet syftar till att utreda förutsättningarna för ny bostadsbebyggelse och område för företagsetableringar. I beslutet angavs att i de förutsättningar som ska utredas ska även logistikförhållandena i området ingå.

Inriktningen från 2008 angav exploatering av området med större andel bostäder än i här aktuellt programförslag och anledningen till förändringen beror till största delen av den övergripande strategin för hållbar bebyggelsestruktur som utgör utgångspunkt i förslag till översiktsplan 2012. Strategin innebär ett skifte från att öppna nya områden för bebyggelse till att utbyggnad i stället sker genom förtätning av redan bebyggda områden och i anslutning till redan befintlig bebyggelse. Almnäsområdet ligger dock inom utbyggnadsriktningen för staden på lång sikt varför mark för framtida bostäder ändå måste reserveras.

Detaljplaner

Stora delar av programområdet är inte detaljplanlagt. Den bebyggda delen av gamla regementet är inte heller planlagt då det har varit i militär ägo. Befintliga verksamheter inom området har idag tidsbegränsade bygglov för tillfällig åtgärd i befintliga lokaler.

För sportstugeområdet Stadan gäller byggnadsplan 0181K-P309C – fastställd 1956-06-09. För fritidshusområdet Nabben gäller byggnadsplan 0181K-P304C – fastställd 1951-08-23 samt en ändring av denna 0181K-185/1974 – fastställd 1974-05-10. För småhusområdet Jumstaberget, mellan Långsjön och väg 516, gäller detaljplan 0181K-P1449C – laga kraft 2006-07-17. För Jumstaberget del 2 gäller detaljplan 0181K-P1581B – laga kraft 2010-03-12.

Befintlig bebyggelse och nuvarande användning

Almnäs är ett tidigare militärt skjutfält och övningsområde. I programområdets östra del mot Måsnaren ligger flera byggnader tillkomna under 1950- och 1960-talen, då försvaret köpte marken av lantbrukare och skogsägare. Inom Almnäs finns även infrastruktur som lämnats av försvaret. En del av dessa kan komma att återanvändas vid en exploatering av området, t.ex. byggnader, vägnät, va-ledningar, motionsanläggningar.

Med sitt läge ca fem kilometer väster om Södertälje centrum ligger Almnäs något perifert för stadens invånare. Som tidigare militärt övningsfält saknas också förankringen och närmare kännedom om området hos invånarna. Av erfarenhet vet vi att det inte har varit naturligt för kommuninvånarna att söka sig till sådana områden för rekreation.

I de centrala, i de nordöstra och i de sydöstra delarna av programområdet bedrivs till viss del jordbruk. Kommunen arrenderar för närvarande ut sina markområden i de centrala delarna av programområdet för vallodling. I sydöstra delen av programområdet, vid Måsnarens sydvästra strand finns de två fritidshusområdena Stadan och Nabben. Söder om dessa, vid Måsnarens södra spets ligger Tvetas friluftsgård med anslutande frilufts- och rekreationsområde med motionsspår som sträcker sig åt nordväst mot kasernområdet och Måsnarens nordvästra strand. Söder om Långsjön finns ett mindre planlagt område för småhus som i dagsläget är utbyggt till hälften.

Västra delen av Långsjön samt ett markområde söderut, mellan Långsjön och väg 516, utgör ett nybildat naturreservat som heter Vacksta aspskog. Naturreservatet ägs och förvaltas av Naturvårdsverket.

Programförslag

Övergripande målsättning

Programförslaget utgår från hållbarhet ur ekologiskt, social o ekonomisk synvinkel där nationella och regionala planer och mål beaktas likväl som lokala mål för Södertälje kommun. Ur ett regionalt perspektiv utgör området en strategiskt lämplig plats för en kombiterminal och de stora outnyttjade områdena utgör resurs för utveckling av ett logistikcentrum lämpligt för verksamheter med behov av stora ytor och goda logistiska förhållanden. Förslaget utgår från följande övergripande mål:

- Områden för ny bostadsbebyggelse ska bidra till att öka Södertäljes attraktivitet som bostadsort. Verksområdena och boendemiljöerna ska vara attraktiva och trygga.
- Området ska karaktäriseras av en sammanhållen bebyggelse med god orienterbarhet och välutnyttjad mark.
- Landskapets natur-, friluftslivs- och kulturmiljövärden samt naturliga stråk för hanteringen av dagvattnet ska ligga till grund för områdets ianspråktagande.
- Bebyggelsestrukturen ska verka i samklang med rekreationsintressena samt så långt som möjligt följa terrängförhållandena på platsen.
- Områden för olika typer av företag/verksamheter ska utformas så att det finns möjlighet till flexibla tomtstorlekar.

Stadsbyggnadsprinciper

Det bärande gestaltningssyftet i det nya verksamhetsområdet är att det utformas med en tydlig kvartersstruktur där gaturummet ges en central betydelse. Som övergripande princip kan t.ex. byggnader placeras längs en gemensam förgårdslinje vid huvudgatorna så att de bidrar till att visuellt definiera gaturummet. Avståndet till gatan kan vara enhetligt eller utföras med medvetet rumsbildande variationer. På höjderna där terrängen är mer kuperad anpassas tomterna i första hand och bebyggelsen, där så är möjligt, till natur och topografi.

Området utformas med en gatuhierarki där gatorna har olika funktion – huvudgator och lokalgator - vilket tydliggörs genom gaturummets gestaltade karaktär enligt föreskrivna gatusektioner. Huvudgatorna föreslås t.ex. utformas med trädrader längs med gatorna. Det finns flera syften med detta. Dels tillför det grönska och rumslighet i det i övrigt storskaliga området med stora hårdgjorda ytor, dels underlättar det orienterbarheten. Det bidrar också till att skapa en gemensam karaktär för hela området ”Stockholm syd” som även innefattar Mörby arbetsområde i Nykvarns kommun.

Befintliga gångvägar och andra småvägar bevaras för att ingå i grönstrukturen, gång- och cykelstråk samt ridvägar. Befintliga diken i området ska ingå i dagvattenhanteringen. Vattenspeglar ska tas fram och dagvatten kan med fördel ledas i öppna diken.

Bebyggelseområden och kvartersstruktur

Då området kommer att utvecklas under en lång tidsperiod måste kommande detaljplaner skapa förutsättningar för en blandning av verksamheter och ändamål åtminstone inom vissa delar. Verksamheterna som etableras i Almnäs kan komma att få betydelse för hur området upplevs, fungerar och samverkar i sin helhet och i olika delar.

Företag som bedöms som intressanta för etablering är företag med behov av stora ytor och goda transportmöjligheter. Det kan handla om dels sk tredjepartslogistikföretag som t.ex. Schenker, DHL mfl. Det kan också handla om företag som behöver lager för sina varor, dagligvaror, radio/tv/datavaror och reservdelar till t.ex. bilar. Det kan också handla om företag med behov av stora ytor för ex bilar, lastbilar, bussar.

I programmet redovisas minimalalternativ och ett maxalternativ som utgör utbyggnadsetapper för utbyggnad av ett större verksamhetsområde i Almnäs för olika typer av företag med bäring på goda logistiska förhållanden. Ett ”bostadsalternativ” redovisas också som anger framtida utbyggnadsriktning för bostäder. Verksamhetsområdena är försedda med ett rutnät där sidorna är 100x100 meter för att illustrera hur stort område en fiktiv tomt om 1 Ha skulle kunna uppta. För att skapa flexibilitet i tomtstorlekar kan en ruta delas upp i mindre delar eller flera rutor kan läggas samman till större tomter. Rutnätet utgör därmed inte en färdig tomtindelning utan ska illustrera hur området kan delas upp. Närmare kvartersstruktur och tomtindelningar studeras samband med upprättande av flera detaljplaner för området. Se kartor på följande sidor. Ca sex stycken 1-hektarsrutor i minimalalternativet bedöms kunna försörjas med sticckspår om exploatören så önskar samt att ytterligare ca sex rutor i maxalternativet.

Planerad bergtäkt

Sverock har 2012-04-25 fått tillstånd att bedriva bergtäktsverksamhet inom programområdets södra del till den 1 november 2029. Tillståndet gäller ett årligt uttag av maximalt 500 000 ton berg samt en årlig införsel och bearbetning av maximalt 10 000 ton rivningsmaterial för bygg och anläggningsändamål. Bergtäkten bedöms inte i första hand bidra med bergmassor för utbyggnad i Almnäsområdet. I miljökonsekvensbeskrivningen till täktansökan anges att säkerheten för stenkast är god på ett avstånd om ca 500 meter från täkten. Där anges också att på ett avstånd om ca 1 000 meter från täkten kan riktlinjerna för buller vad gäller bostäder klaras (se ”bostadsalternativet”). De tunga transporterna med bergkross avses enligt ansökan ske via väg 516, väg 515, Stålhamravägen, E4/E20.

Endast verksamheter som tål ovan beskrivna bullerstörningar kan prövas i närområdet. När täktstillståndet har löpt ut kan eventuellt viss bostadsbebyggelse prövas mellan väg 516 och Svealandsbanan. Bergtäkten i Jumstaberget har fått tillstånd att ta i anspråk naturmark inom grönkilen som går från Yngern mot Måsnaren. Brytningen av berg kommer att innebära stora ingrepp på naturvärden inom ett avgränsat område och släcka ut rekreationsvärden inom ett större område för lång tid framöver.

Föreslaget strandskydd

I kommunens förslag till ny strandskyddsgräns har strandskyddets syfte så som allmänhetens och det rörliga friluftslivets tillgång till stränderna beaktats samt livsvillkoren för växt- och djurlivet. Strandskyddet föreslås i princip gälla intill 100 meter intill stranden överallt utom vid Almnäsudd och norr om Långsjön där gränsen i stället bör gå i linje med vägen ca 250-300 meter från stranden. Förslaget innebär att strandskydd införs inom de områden som idag inte har strandskydd och att vissa områden som idag har utvidgat strandskydd om 300 meter i stället får ett strandskydd om 100 meter. De områden som föreslås utgå ur strandskyddet bedöms uppenbart sakna betydelse för att tillgodose strandskyddets syfte enligt 7 kap 18 § miljöbalken första stycket första punkten.

Måsnarens stränder erbjuder redan idag rekreationsmöjligheter med bl.a. Måsnarenledens sträckning runt sjön. En strandskyddszon om 100 meter utmed Måsnarens sydvästra strand bedöms kunna samspela med rekreationsvärdet och de befintliga vandringslederna samt ett eventuellt framtida bostadsbyggnad i utbyggnadsriktningen för staden enligt förslag till ny översiktsplan 2012. De konkurrensfördelar som bostadsbyggnad i strandnära läge medför bedöms i det här fallet som avgörande på grund av områdets stora avstånd till staden. Om bostadsbebyggelse i framtiden kommer att föreslås närmare än 100 meter från stranden föreslås strandskyddsfrågan prövas på nytt t.ex. i samband med planläggning.

Ett skäl att inte exploatera södra Almnäs alltför hårt är att de stora sammanhängande skogsområdena inom den regionala grönkilen med värdefulla biotoper framförallt inom området norr om Långsjön. Strandskyddet norr om Långsjön bör därmed sträcka sig fram till vägen enligt kartan. Långsjöns stränder utgör också värdefulla rekreationsytor för Södertälje kommuns invånare. Dessa områden är mindre kända och utforskade av allmänheten, men runt Långsjön kan möjligen en vandringsled anläggas som ger tillgång till områdets värdefulla naturområden med utblickar över sjön här och där. Här finns också naturliga lägen för allmänna bad- och grillplatser.

En begäran om att införa och revidera strandskyddet inom programområdet enligt kommunens förslag avses lämnas till Länsstyrelsen i samband med programsamrådet. Programhandlingen kommer i det sammanhanget att utgöra underlag för länsstyrelsens beslut.

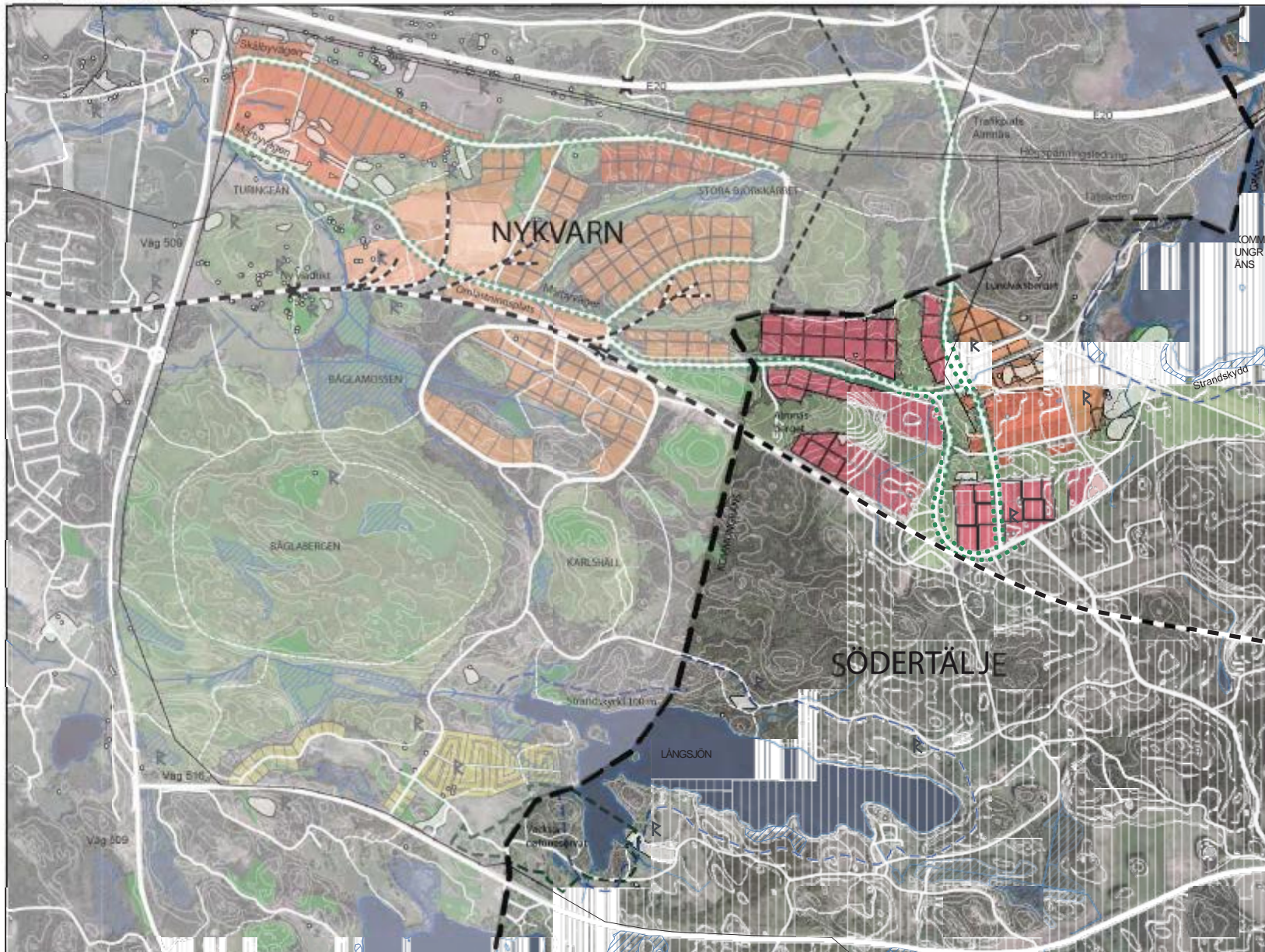
Offentlig och kommersiell service

En centrumfunktion med service för hela området planeras inom det redan bebyggda f.d. kasernområdet, men möjlighet till viss service måste finnas även inom andra delar.

Minimalalternativet utgör en mindre utbyggnad med ca 80 ha för i första hand transportintensiva verksamheter, andra verksamheter och tillhörande service för hela eller delar av Almnäsområdet. Mark för omlastning av gods mellan väg och järnväg finns reserverad i Nykvarns kommun. Omlastningsplatsen ska i ett senare

skede vara möjlig att bygga ut till en fullskalig central kombiterminal av regional betydelse enligt maxalternativet. Minimalalternativet utgör en första lämplig utbyggnadsetapp inom den nordvästra delen av programområdet där stora delar av gatunätet och annan infrastruktur kan användas. Ungefär sex 1-hektarsrutor i minimalalternativet kan försörjas med stickspår om exploatören så önskar.

MINIMALALTERNATIV



TECKENFÖRKLARING

- BOSTÄDER
- VERKSAMHETER, LOGISTIK, ICKE STÖRANDE INDUSTRI
- VERKSAMHETER, ICKE STÖRANDE INDUSTRI, KONTOR, HANDEL
- BLANDNING BOSTÄDER, KONTOR, HANDEL, ICKE STÖRANDE VERKSAMHETER
- VERKSAMHETER, LOGISTIK, INDUSTRI
- JÄRNVÄG OCH STICKSPÅR
- VIADUKT
- HUVUDGATAMED TRÄDRADER
- GÅNGVÄGAR
- FORNLÄMNING
- VATTEN/VÄTMARK
- SPARAD NATURMARK
- NATURVÄRDE
- NYCKELBIOTOP
- FASTIGHETSGRÄNS

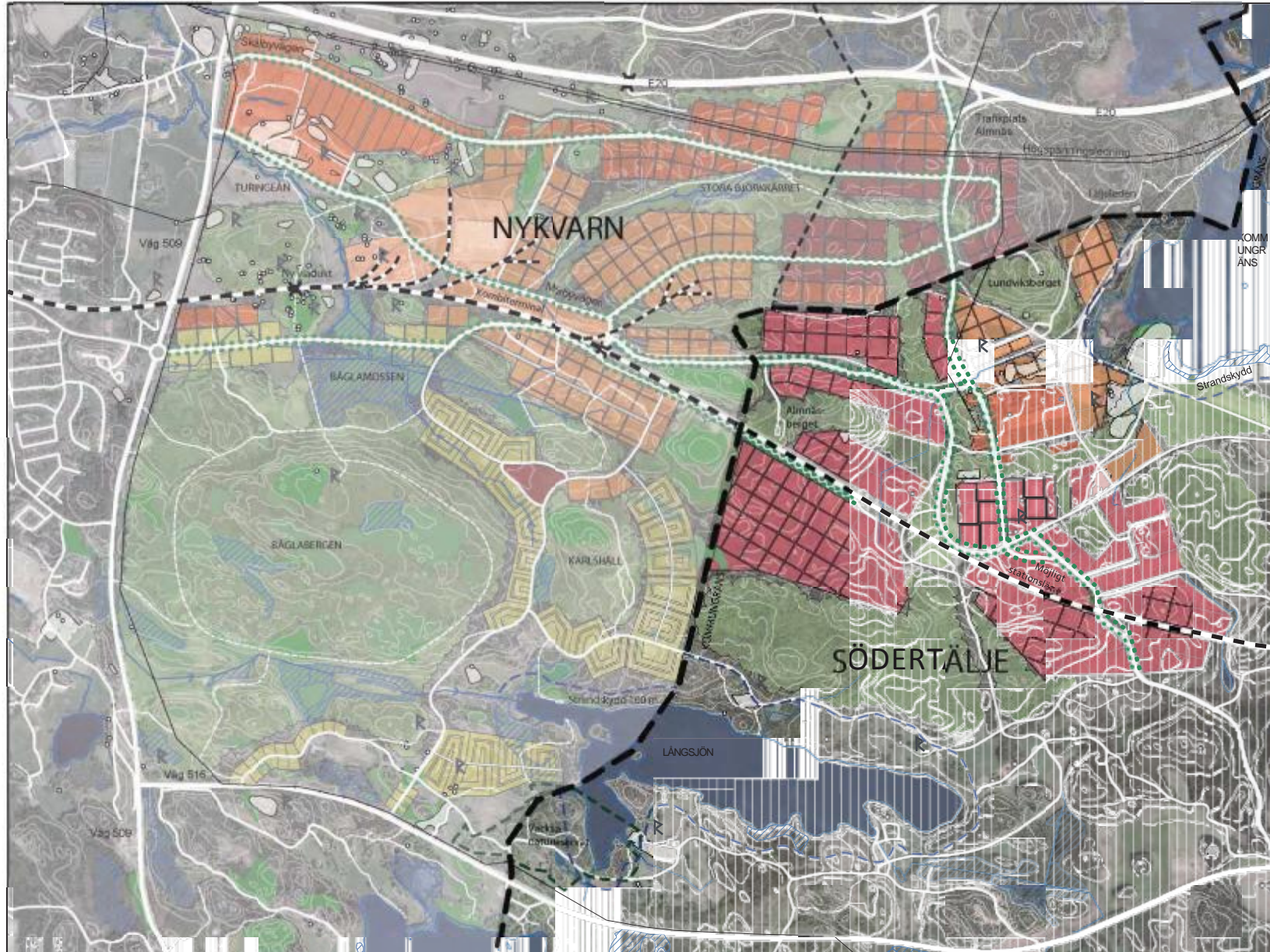


100 0 100 200 300 400 500 m
Skala 1:20000

Maxalternativet utgör ett fullt utbyggt regionalt logistikcentrum som en utökning med 90 ha av verksamhetsområdet enligt minimalalternativet. Omlastningsplatsen kan byggas ut till en central kombiterminal (av regional betydelse) i Nykvarns kommun. Maxalternativet utgör en andra utbyggnadsetapp och förutsätter stora investeringar på trafikinfrastrukturen utanför programområdet.

Programförslaget innebär att mark för en central kombiterminal av regional betydelse reserveras i Nykvarns kommun. Om det finns intresse hos de etablerande aktörerna i området finns därmed möjlighet att med gemensamma krafter uppföra och driva en kombiterminal. En sådan kombiterminal kan även förses med möjlighet för transportföretagen att förtulla sina varor i samband med omlastning vilket effektiviserar gränsöverskridande transporter av varor. Ungefär tolv 1-hektarsrutor i maxalternativet bedöms kunna försörjas med stickspår om exploitören så önskar.

MAXALTERNATIV



TECKENFÖRKLARING

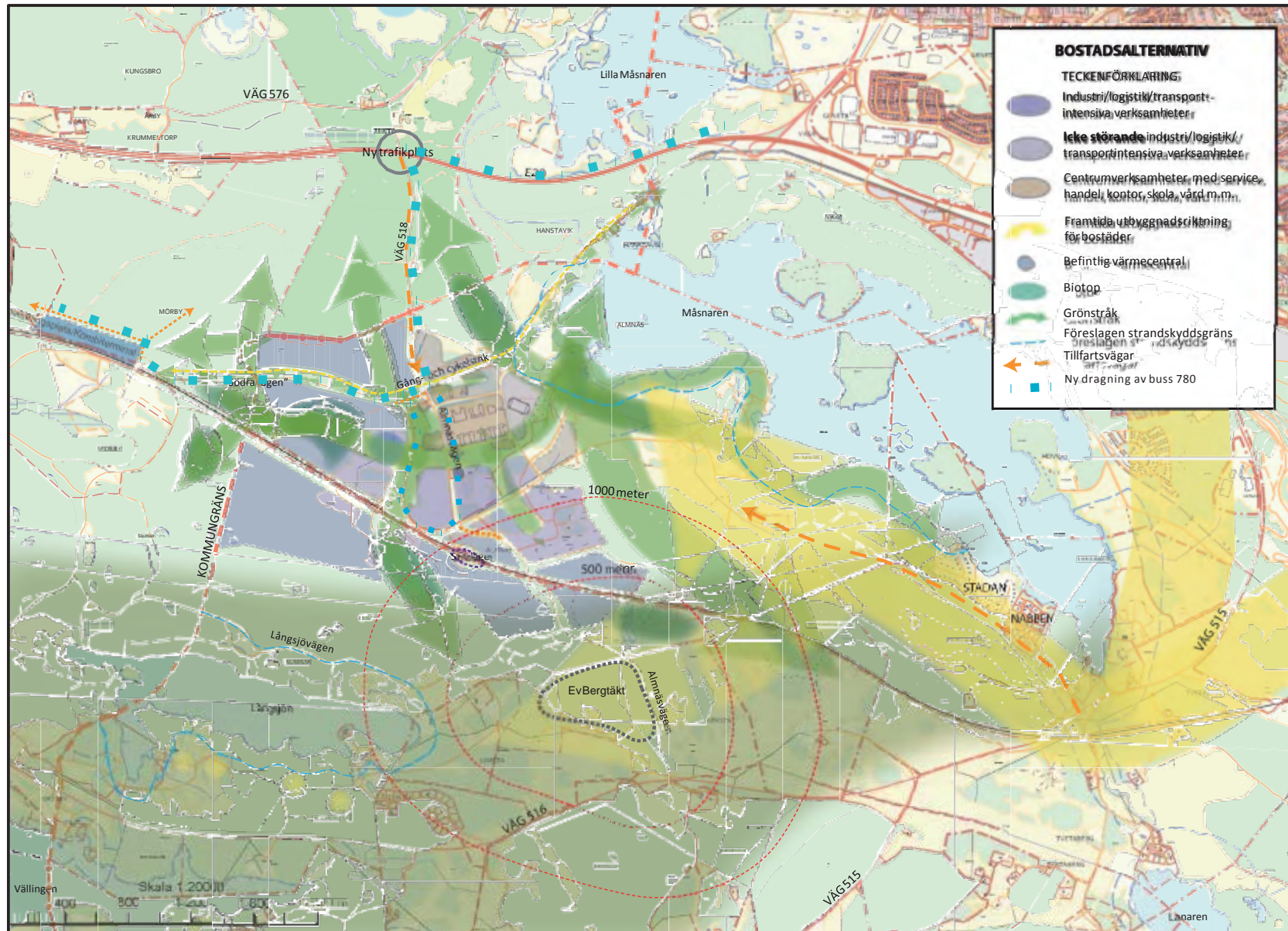
- BOSTÄDER
- VERKSAMHETER, LOGISTIK, ICKE STÖRANDE INDUSTRI
- VERKSAMHETER, ICKE STÖRANDE INDUSTRI, KONTOR, HANDEL
- BLANDNING BOSTÄDER, KONTOR, HANDEL, ICKE STÖRANDE VERKSAMHETER
- VERKSAMHETER, LOGISTIK, INDUSTRI
- JÄRNVÄG OCH STICKSPÅR
- VIADUKT
- HUVUDGATAMED TRÄDRADER
- GÅNGVÄGAR
- FORNLÄMNING
- VATTEN/VÄTMARK
- SPARAD NATURMARK
- NATURVÄRDE
- NYCKELBIOTOP
- FASTIGHETSGRÄNS



100 0 100 200 300 400 500 m
Skala 1:20000

Framtida utbyggnadsriktning för bostäder

"Bostadsalternativet" utgör en oberoende "tredje" etapp ur ett långsiktigt perspektiv. I förslag till översiktsplan 2012 anges Almnäsområdet som möjlig utbyggnadsriktning för staden om ca 20 -30 år. Almnäs ligger dock sist i den planerade utbyggnadsriktningen för bostäder i staden, där utbyggnadsområden närmare staden såsom Tvetastaden och utvecklingen av Hovsjö ligger före. Utbyggnadsområden för bostäder utanför staden och tätorterna på landsbygden ska enligt förslaget till översiktsplan lokaliseras i lägen med god kollektivtrafikförsörjning.



Framtida utbyggnadsriktning för bostäder

Enligt utbyggnadsriktningen i ett långsiktigt perspektiv föreslås här i första hand nya bostäder vid Måsnarens sydvästra del, i anslutning till Stadan och Nabben som utvecklas till permanentboende. Som tillfartsväg kan en förlängning av den väg som försörjer fritidshusområdena Stadan och Nabben idag användas vilket gör att bostadsbebyggelsen får en separat entré i förhållande till verksamhetsområdena.

I övrigt kan förhandsbesked för 3-4 hästgårdar prövas väster om detta, mellan väg 516 och Långsjön. Bostadsbyggnaden och tillhörande gårdsbyggnader bör då lokaliseras på de platser som illustreras med gula pickar på kartan där det tigare funnits gamla gårdsbildningar.

Efter det att tillståndet för bergtäkten löper ut kan möjligen viss bostadsbebyggelse prövas genom planläggning. Möjligen kan t.ex. en mindre ekoby med kretsloppsanpassad VA-lösning i anslutning till befintligt småhusområde i Jumstaberget, söder om Långsjön prövas. Även viss bostadsbebyggelse mellan befintligt småhusområde i Jumstaberget och den föreslagna bostadsbebyggelsen vid Måsnaren, norr om Stadan kan prövas i samband med detta. Om det blir aktuellt med en eventuell station (se Svealandsbanan) i framtiden kan dess läge med anledning av utbyggnadsriktningen för bostäder behöva justeras och placeras längre österut.

Transportinfrastruktur

I detta kapitel redovisas behov investeringar och principer avseende utveckling av transportinfrastrukturen i Almnäsområdet.

Statligt ansvar

Den viktigaste statliga investeringen för att påbörja en utveckling av Almnäsområdet är att trafikplats Almnäs på E20 kommer till. En sådan trafikplats finns med i den långsiktiga planeringen av transportinfrastruktur och finansieringen är beslutad.

Därutöver finns ett antal statliga investeringar som behövs för att Almnäsområdet ska kunna utvecklas som en del av det större logistikområde som det är utpekad som i RUFSS 2010.

Dessa är:

- Övertagande av vägen från trafikplats Almnäs och söderut ner till väg 516, för att på så sätt binda ihop området med statliga vägar i öst-västlig riktning.
- Genomförande, tillsammans med kommunen, av Tvetaleden, för att på så sätt få en bättre koppling till E4 för de tunga varutransporterna som i allt väsentligt kommer söderifrån och som avlastning för korsningen E4/E20.
- Genomförande av en järnvägskoppling mellan Svealandsbanan och Stambanan för att möjliggöra etableringen av en kombiterminal

Regionalt ansvar

Almnäsområdet pekas i RUFSS2010 ut som ett område för övrig regional stadsbyggnad med utvecklingspotential för transportintensiv verksamhet samt anläggningar för omlastning mellan transportslag - logistikcentrum. Logistikcentrum avser områden med potential för utveckling av storskalig varuhantering och terminaler med stora omland. Verksamhets-/logistikområdets utveckling enligt programförslagets minimi- och maxalternativ bedöms därmed utgöra en regional angelägenhet till vissa delar. Förutom själva kombiterminalen bör även de största tillfartsvägarna till denna, som inte är statliga, utgöra en regional angelägenhet. Gång- och cykelvägen på den gamla banvallen mellan Södertälje och Nykvarn kan utgöra en trafiksäker regional cykelförbindelse mellan orterna Nykvarn och Södertälje som alternativ i trafikverkets arbete med att peka ut regionala cykelstråk. Denna cykelförbindelse bedöms därmed utgöra en regional angelägenhet.

Kommunalt ansvar

Kommunen har ansvar för drift och underhåll av de allmänna vägar som inte staten har ansvar för. Kommunen har i planarbetet även ansvar för att den övergripande gatustrukturen får en enhetlig utformning och gestaltning samt att lagstiftningen och rekommendationerna följs med avseende på trafiksäkerhet och omhändertagande av dagvatten m.m. Tillgängligheten till och framkomligheten inom området för olika typer av fordon ställer också särskilda krav på utformningen. Detta oavsett om det gäller befintligt gatunät eller nyanläggning av gata. Verksamhetsområdet bör därför utformas med en gatuhierarki där gatorna har olika funktion – huvudgator och lokalgator - vilket tydliggörs genom gaturummets gestaltade karaktär enligt nedan föreskrivna gatusektioner. Gatuprinciperna avses utgöra en gemensam grund som skapar karaktär för hela området "Stockholm syd" som även innefattar Mörby arbetsområde i Nykvarns kommun. Det är med

tanke på ambitionen att utveckla Almnäs till ett logistikområde också av särskild vikt att gatornas geometri och konstruktion utformas utifrån de stora, tunga fordon som kommer att trafikera området.

Gatuprinciper

Huvudgator föreslås vara ca 18 meter breda (2 m gångbana + 3 m trädrad/dike/infiltrationsstråk + 7 m körbana + 3 m trädrad/infiltrationsstråk + 3 m gång- och cykelbana) i området vid exploatering på bägge sidor. Huvudgator kan vid exploatering på enbart en sida av vägen vara ca 13 m breda (3 m gång- och cykelbana + 3 m trädrad/dike/infiltrationsstråk + 7 m körbana). På dessa ska kollektivtrafik även kunna framföras. Förgårdsmarken (6 meter bred på vardera sida) ska vara kvartersmark som används för infiltrering av dagvatten från kvartersmark. Utformningen av förgårdsmarken styrs i stadsbyggnadsprinciperna.

Lokalgatornas gatusektioner kan behöva anpassas efter särskilda förutsättningar och ska ses över i kommande detaljplanearbete. En utgångspunkt kan vara att de är ca 10-12 meter breda (t.ex. 2 m gångbana + 7 m körbana + 2 m gångbana eller 3 m gång- och cykelbana på ena sidan + 7 meter körbana). Förgårdsmarken (6 meter bred) ska vara kvartersmark som används för infiltrering av dagvatten från kvartersmark. Utformningen av förgårdsmarken styrs i stadsbyggnadsprinciperna.

Parkeringsprinciper

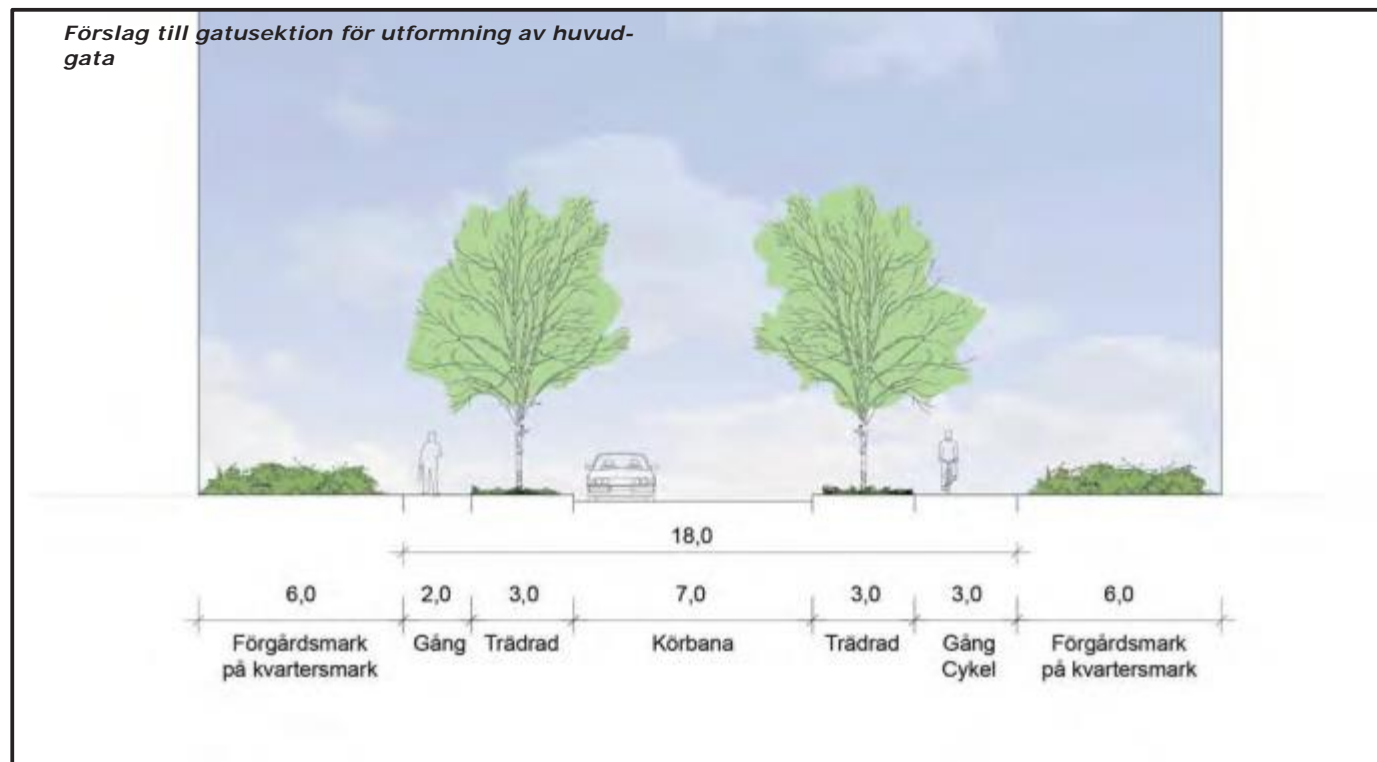
Parkeringen avses huvudsakligen regleras inom respektive tomt i det kommande området. Det kan komma att finnas behov av att därutöver även skapa en gemensam yta för uppställning av lastbilar och släp. Erfarenheter från befintliga logistikområden är att en sådan åtgärd minskar spontana uppställningar runt om i området.

Exploatörens ansvar

Exploatören står för de investeringar som krävs inom den egna tomten för att tillgodose kraven för transportinfrastrukturen. Möjligheten att få tillgång till stickspår bedöms finnas för cirka sex 1-hektarsrutor i minalternativet och för ytterligare ca sex i maxalternativet. Därutöver behöver exploatören utifrån ett vägtrafikperspektiv planera även för parkering och uppställningsytor för fordon.

Tung trafik

Den omlastningsplats eller kombiterminal som planeras inom Mörby arbetsområde i Nykvarnskommun kommer att alstra en hel del tung trafik som avses ansluta till kombiterminalen via Almnäsområdet. Från den nya trafikplatsen på E20 leds transporterna söderut på väg 518 och svänger västerut på det vi i det här dokumentet kallar Södra vägen (söder om gamla banvallen) mot Mörby industriområde. Verksamhetsområdena utmed



denna tillfartsväg är de som i första hand lämpar sig för ytkrävande verksamheter med behov av goda logistiska förhållanden som alstrar betydande mängder tung trafik. Det är viktigt att trafikföringen och vägar planeras så att tung trafik samlas till vissa gator. Dessa gator ska utformas så att framkomligheten underlättas för fordon i tung trafik och så att störningar för andra trafikanter och verksamheter undviks.

Kollektivtrafik

Ny bebyggelse i Almnäs kommer troligen att försörjas kollektivt med busstrafik genom utökning eller förändring av befintliga busslinjer som trafikerar i anslutning till programområdet idag. Busslinjerna bör binda samman Almnäsområdet med Nykvarns centrum och Södertälje centrum men också med pendeltågsstationen Södertälje hamn och järnvägsstationen Södertälje syd.

För att skapa förutsättningar för bättre kollektivtrafikförsörjning för befintliga bostadsområden utmed Tvetavägen/väg 516 kan eventuellt nya bostäder medges inom programområdets södra delar i en framtid. Då skulle ett tillskott om ca 500-600 bostäder krävas inom gångavstånd till hållplats som är mindre än 800 meter. Ny bostadsbebyggelse bör då placeras så att genomgående busslinga möjliggörs.

SL är inte öppna för att dra nya busslinjer för att försörja Almnäsområdet med bussförbindelser, men en utökning eller förändring av befintliga busslinjer bedöms som möjliga. Enligt SL kan en av Nykvarnslinjerna dras om så att den går genom Mörby industriområde (på Nykvarnssidan) som sedan genom nordvästra delen av programområdet för Almnäs (på Södertäljesidan), ansluter till nordvästra/hela västra delen av Vasallens/Peabs område och tar Almnäsvägen ut till E 20 i områdets norra del. Se karta för "Bostadsalternativet" på föregående uppslag.

Det finns mark reserverad för en station på Svealandsbanan, vid Almnäs, men för att tågoperatörerna ska vara intresserade av att trafikera stationen bedöms en mycket tät exploatering krävas för ca 20 000 personer.

Gång-, cykel- och mopedtrafik

Möjligheterna att studie- och arbetspendla mellan Nykvarn och Södertälje är viktig och bör utvecklas. Trafikverket bedriver tillsammans med ett antal andra regionala aktörer ett arbete med att peka ut ett regionalt cykelstråk inom Stockholms län. Flera olika förslag finns på sträckningar mellan Södertälje och Nykvarn för detta regionala cykelstråk där en sträckning går via det område som nu utvecklas. Gång- och cykelvägen på den gamla banvallen mellan Södertälje och Nykvarn kan utgöra en trafiksäker cykel-förbindelse mellan orterna och till Stockholm syd-området. Utmed väg 518 kan en separat gång- och cykelväg byggas som förbinder Almnäsområdet med området norr om E20.

Det är ett rimligt cykelavstånd till Almnäsområdet från Nykvarn respektive Södertälje varför det är av särskild vikt att se på snabba och gena förbindelser för cykeltrafiken för arbetspendlande till och från området. Utrymme för gång-, cykel- och mopedtrafik planeras både på lokalgator och huvudgator inom programområdet.

Planeringsförutsättningar

Övergripande trafikinfrastruktur

Många företag i Stockholmstrakten söker idag nya lokaliseringar utanför Stockholm eftersom det finns begränsade möjligheter till exploatering inom Stockholm och Södertälje samt som en del i företagens rationaliseringar av sin egen transportverksamhet. Krav från flera företag är närhet till större väg och möjlighet till järnvägsanslutning samt sjö- och flygtransporter. Almnäs är ur företagens perspektiv intressant med stora ytor och möjlighet till god logistik och effektiva transportlösningar. I Almnäs finns dessutom närhet till Södertälje hamn och Skavsta flygplats. Arlanda ligger cirka 8 mil norr om Almnäs och Skavsta flygplats ligger cirka 7.5 mil söder om Almnäs.

Godsnoder i regionen

Det finns några olika faktorer som talar för att Södertälje som godsnod kommer att få en ökad betydelse, bl.a. dess strategiska läge med närhet till stora konsumentområden i Stockholm och Mälardalen och tillgången till olika transportslag. Med en växande befolkning och ökat tryck på klimatanpassade transporter samt krav på ökade rationaliseringar av varutransporter utkristalliseras två områden i Stockholm-Mälardalen som är särskilt intressanta. Ett av dessa är Stockholm Nord/Rosersberg med sin närhet till Arlanda och sitt goda väg- och järnvägs-läge. Det andra området är Södertälje, inkluderat Almnäsområdet.

Under senare år har det funnits två huvudpunkter för godstrafiken i Stockholmsområdet, Tomtebodas och Älvsjö godsbangårdar. Det är i dagsläget oklart hur Tomtebodas kommer att utvecklas i framtiden. Vilka funktioner som kommer att finnas kvar i Tomtebodas utreds för närvarande av Trafikverket.

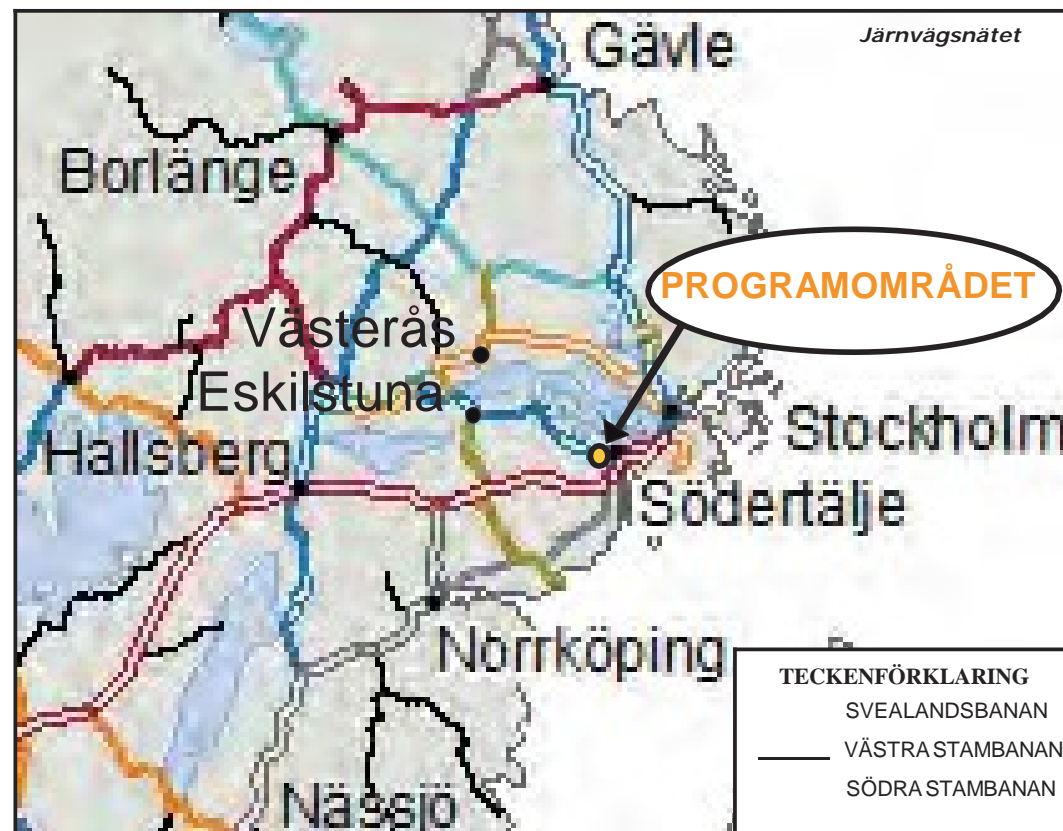
Älvsjö godsbangård och Årsta containerterminal är en annan viktig nod för godstrafiken i Stockholmsområdet. På bangården rangeras ankommande vagnar och på terminalen i Årsta sker omlastning av gods. I området finns dessutom grossister och distributionsfirmor. Årsta kan komma att påverkas av den nya kombiterminalen i Rosersberg genom att en del transporter flyttas dit.

Södertälje hamn

Södertälje hamn är beläget vid Igelstaviken i södra delarna av Södertälje stad och hamnen når därför Östersjön sjövägen via Himmerfjärden. Utöver sjöanslutningen till Östersjön finns också anslutningar till både Västra Stambanan och Svealandsbanan samt E4/E20 direkt i hamnområdet.

Södertälje hamn har en mycket positiv utveckling för närvarande. Olika typer av godstransporter trafikerar Södertälje hamn där den största överföringen av gods sker mellan järnväg och lastbil. Omlastningen sker bland annat vid kombiterminalen som ligger nere i hamnområdet.

I Stockholms läns landstings Regional utvecklingsplan för Stockholms län, RUF 2010, pekas Södertälje hamn ut som en strategisk hamn. I takt med att godstrafiken förväntas öka under de närmaste åren bör vissa järnvägsåtgärder genomföras i Södertälje hamn. Det handlar i första hand om åtgärder som bidrar till att effektivisera tågtrafiken på bangården, industrispåren och terminalområdet. Trafikverket bedriver för närvarande ett planerings- och projekteringsarbete för att precisera behoven kring att utveckla spårinfrastrukturen vid Södertälje hamn.



Järnväg

Svealandsbanan

Svealandsbanan passerar genom programområdet i ost-västlig riktning och förbinder Södertälje med bl.a. Eskilstuna och Västerås. I Valskog ansluter Svealandsbanan till Mälärbanan. Den trafikeras idag i huvudsak av persontrafik och är anpassad för snabbtåg. Nykvarnstation ligger 8 km väster om Almnäs och stationen Södertälje syd ca 8 km österut. Söder om regementsområdet finns mark reserverad för en ny tågstation i Almnäs. Marken ägs av Trafikverket. Bedömningen är dock att om de aktiva tågoperatörerna på marknaden ska se nytta av att stanna i Almnäs krävs en persontäthet om ca 15 000-20 000 personer inom uppskattningsvis 1,5 km radie. För att uppnå en sådan persontäthet skulle uppförande av ca 6 500 7 000 bostäder krävas.

Arbete med planering och projektering av ett kompletterande dubbelspår längs Svealandsbanan mellan Södertälje och Strängnäs pågår och planeras att byggstartas år 2019. I samband med utbyggnad av dubbelspår bör nya förbindelser med tunnlar under järnvägen skapas för gång- och cykeltrafik, nya ridvägar samt viltstråk. På Nykvarnssidan föreslås ett läge för en gång- och cykeltunnel som även kan användas för en ridled.

Ingen godstrafik går på Svealandsbanan idag, men om Almnäs ska utvecklas till ett regionalt logistikcentrum är det en förutsättning. De tekniska förutsättningarna för att bygga stickspår från Svealandsbanan in till Almnäsområdet är goda. En utredning av anslutning av industrispår från Svealandsbanan till Almnäs visar att vissa områden norr om spåren i både Almnäsområdet och Mörbyområdet kan nås från Svealandsbanan. Utbyggnad kan ske etappvis enligt en gaffelprincip på båda sidor om stickspåret. Nya stickspår behöver ha en radie om minst 300 meter samt en lutning på högst 2 %. Samtliga spår bör vara elektrifierade fram till målpunkten eller byggnads utsida inom kvarteret. Korsning mellan stickspår och huvudgator inom området får inte förekomma. Tågen får köra med en hastighet om ca 20-40 km/h inne i verksamhetsområdet.

Västra/Södra stambanan

Västra stambanan är namnet på den järnväg som förbinder Stockholm och Göteborg. Västra stambanan går via Södertälje vidare till tätorter som Järna, Flen, Katrineholm, Hallsberg, Skövde och Alingsås. Grödingebanan är den 31 kilometer långa del av Västra stambanan som går mellan Järna och Flemingsberg, via Södertälje Syd.

Södra stambanan är namnet på den järnväg som förbinder Stockholm och Malmö. Södra stambanan går via Södertälje, Järna, Nyköping/Katrineholm, Norrköping, Linköping, Nässjö och Hässleholm. På delsträckan mellan Järna och Norrköping har södra stambanan två grenar, en via Nyköping och en via Katrineholm. Grenen via Nyköping benämns ofta för Nyköpingsbanan. Eftersom Nyköpingsbanan är enkelspårig går mycket trafik via Katrineholm.

Både den södra och den västra stambanan är idag hårt trafikbelastade, både avseende persontrafik och godstrafik. Särskilt Västra stambanan är av betydelse då den förbinder Södertälje med Göteborg och Göteborgs hamn, som är den idag i särklass största svenska hamnen med mycket internationell trafik.

Behov av bättre järnvägskoppling

För att en regional kombiterminal ska fungera tillräckligt effektivt bedöms en avgörande förutsättning vara att Svealandsbanan förses med direktanslutning till Västra/Södra stambanan. Idag tvingas tågen stanna och vända i Södertälje Hamn för att växla från Svealandsbanan till Västra/Södra stambanan. En sådan järnvägskoppling skulle till viss del kunna samlokaliseras med den föreslagna Tvetaleden.

Väginfrastruktur

Väg E20 går norr om Almnäsområdet och har motorvägsstandard. E20 har en betydande regional och nationell funktion. Vägen trafikförsörjer delar av kommunerna Nykvarn och Södertälje och förbinder dessa med varandra och med Stockholm. Trafikflödet är ca 20 000 fordon/årsdygn (ådt) och tillåten hastighet 110 km/tim. En förutsättning för utveckling av Almnäs är att området ges en god anslutning mot väg E20. En ny trafikplats för

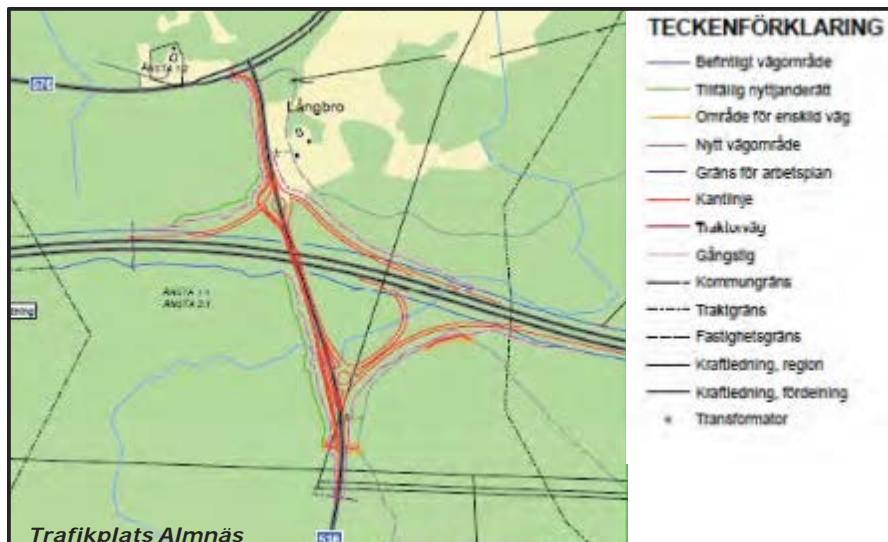
Almnäs planeras på E20 mellan de två befintliga trafikplatserna Nykvarn och Vasa. Avståndet mellan trafikplatserna Nykvarn och Vasa är ca 6 km. Vägverket är idag väghållare för tillfartsvägen till Almnäs, väg 518. År 1999 hade den en trafik på ca 500 ådt.

Väster om Almnäsområdet ligger väg 509, som går i utkanten av Nykvarns tätort. Utanför utredningsområdet söder om Almnäsområdet ligger väg 516. Vägen övergår österut i väg 515 och inom Södertälje tätort i Tvetavägen. Idéer finns att ansluta väg 515 till väg E4 i Trafikplats Södertälje syd, genom den så kallade Tvetaleden.

Trafikplats Almnäs

Den viktigaste åtgärden avseende utveckling av väginfrastruktur för Almnäsområdet är tillskapandet av en ny motorvägsavfart på E20. En sådan





trafikplats ingår i den långsiktiga regionala planen för transportinfrastruktur för Stockholms län som utarbetats av Länsstyrelsen. Anläggandet av trafikplatsen kommer att samfinansieras av Trafikverket, Södertälje kommun och Nykvarns kommun.

Trafikplatsen kommer att utformas olika på södra och norra sidan om E20. På södra sidan utformas trafikplatsen som ett klöverblad, se skiss nedan, med av- och påfart öster om befintlig vägport för väg 518. På norra sidan av E20 utformas trafikplatsen som ett ruterblad, se skiss nedan, med avfartsramp öster om befintlig vägport och påfartsramp väster om porten. Anslutningarna mot väg 518 kommer att utformas som cirkulationsplats på södra sidan E20 och som en droppe på norra sidan. Anslutningarna kommer att beläggas. För väg 518 föreslås en breddning för att inrymma ett extra körfält förbi cirkulationsplatsen och en bit söderut. Detta för att den tunga trafiken inte ska stoppa upp övrig trafik i den relativt branta stigningen från porten upp mot Almnäs. För att förbättra för de oskyddade trafikanterna studeras ett förslag på gång- och cykelväg inom arbetsplaneområdet.

E4/E20 genom Södertälje

På väg E4/E20 finns numera tre stycken körfält i vardera riktning mellan Stockholm och Södertälje (till trafikplats Moraberg). I Trafikverkets kapacitetsutredning som presenterats 2012 redovisas att man nu ser behov av att fortsätta med tre körfält från Trafikplats Moraberg till Trafikplats Saltskog, inklusive en ny bro över Södertälje kanal. Redan idag fungerar trafikplatsen mellan E4 och E20 dåligt. Scenariet med logistiksatsning förutsätter därför inte bara en bättre anslutning mellan E4/E20 utan även utbyggnad av Tvetaleden som avlastning för korsningen E4/E20.

Tvetaleden

Behov finns av en bättre vägförbindelse mellan väg 515 och E4. En sådan förbindelse skulle underlätta utvecklingen av vägtransporter i nord-sydlig riktning mellan Almnäs/Mörby området och E4. Södertälje kommun har

aviserat behoven av en Tvetaled både i den nu gällande översiktsplanen, men framförallt i den översiktsplan som är under framtagande. Tvetaleden skulle ansluta i trafikplats Södertälje Syd, och har översiktligt lagts in på den kartöversikt över väginfrastrukturen som redovisats ovan.

En ny nord-sydlig statlig vägförbindelse genom Almnäsområdet
Utvecklingen av ett nytt logistikområde i Södertälje som utpekats i Stockholms läns landstings RUF 2010 är att beteckna som ett gemensamt regionalt åtagande. Som en del i utvecklingen av detta gemensamma regionala åtagande bör staten utveckla en bättre statlig väginfrastruktur genom området i nord-sydlig riktning. En sådan vägförbindelse knyter ihop två statliga vägar, E20 och väg 516, genom det utpekade potentiella området för ett nytt logistikcentrum för hela Stockholmsregionens varuförsörjning.

Bebyggelseområden

Bostäder, arbetsplatser, övrig bebyggelse

Almnäs är ett tidigare militärt skjutfält och övningsområde. I programområdets östra del mot Måsnaren ligger flera byggnader tillkomna under 1950- och 1960-talen, då försvaret köpte marken av lantbrukare och skogsägare. Inom detta område med befintlig bebyggelse bedrivs idag olika typer av företagsverksamhet. Där finns bl.a. företag som har industriell service åt tillverkningsindustrin, rekonditionering av bilar, glasbyte/reparationer av bilar, rengöring/reparation/försäljning av tomfat, provning/testning av lastbilar, lagerhållning och några av dessa företag har även kontorsverksamhet i området. I den före detta sjukhusbyggnaden drivs även ett behandlingshem. En gymnasieskola och ett hunddagis finns också inom området.

Söder om Långsjön finns ett mindre planlagt område för småhus som i dagsläget är utbyggt till hälften. I sydöstra delen av programområdet, vid Måsnarens sydvästra strand finns de två fritidshusområdena Staden och Nabben. Söder om dessa, vid Måsnarens södra spets ligger Tveta friluftsgård med anslutande friluft- och motionsområde.

Offentlig och kommersiell service

I Nykvarn centrum, ca 8 km väster om programområdet, finns det både kommersiell och offentlig service. Wasa handelsområde i Södertälje, ca 5,5 km öster om programområdet, tillhandahåller kommersiell service med bl.a. två stormarknader. Till Södertälje centrum där all kommersiell och offentlig service finns är det ca 9 km med bil. Skolor och förskolor finns i Södertälje på ett bilavstånd om ca 6-7 km.

Tillgänglighet

Med sitt läge ca fem kilometer väster om Södertälje centrum ligger Almnäs något perifert för stadens invånare. Som tidigare militärt övningsfält saknas också förankringen och närmare kännedom om området hos invånarna. Av erfarenhet vet vi att det inte har varit naturligt för kommuninvånarna att

söka sig till sådana områden då den militära verksamheten har inneburit att det är förbjudet för allmänheten att tillträda.

Gator och trafik

Gatunät, gång-, cykel- och mopedtrafik

Uppbyggnaden av gatunätet i Almnäsområdet är kopplat till den verksamhet som bedrivits av militären under lång tid. Det finns oklarhet i hur det befintliga gatunätet har dimensionerats avseende bärighet. Men det är av stor vikt när nu området ska utvecklas för verksamhet med en stor andel tung trafik. Det finns olika sätt att i efterhand bärighetsklassa gatunätet. Bedömningen är dock att med tanke på den militära verksamhet som bedrivits är stora delar av gatunätet troligtvis konstruerat för tunga transporter.

Den militära verksamheten på Almnäs har inneburit att det varit förbjudet för allmänheten att tillträda. Därför har inte heller området av tradition brukats för gång- och cykeltrafik i någon större omfattning. Någon större förändring bedöms inte heller ha skett efter att området öppnats upp efter militärens avveckling. Den infrastruktur som finns i området har dessutom inte varit anpassad för cykling. Detta sammantaget ger att gång- och cykeltrafikens omfattning i området i dagsläget är mycket liten.

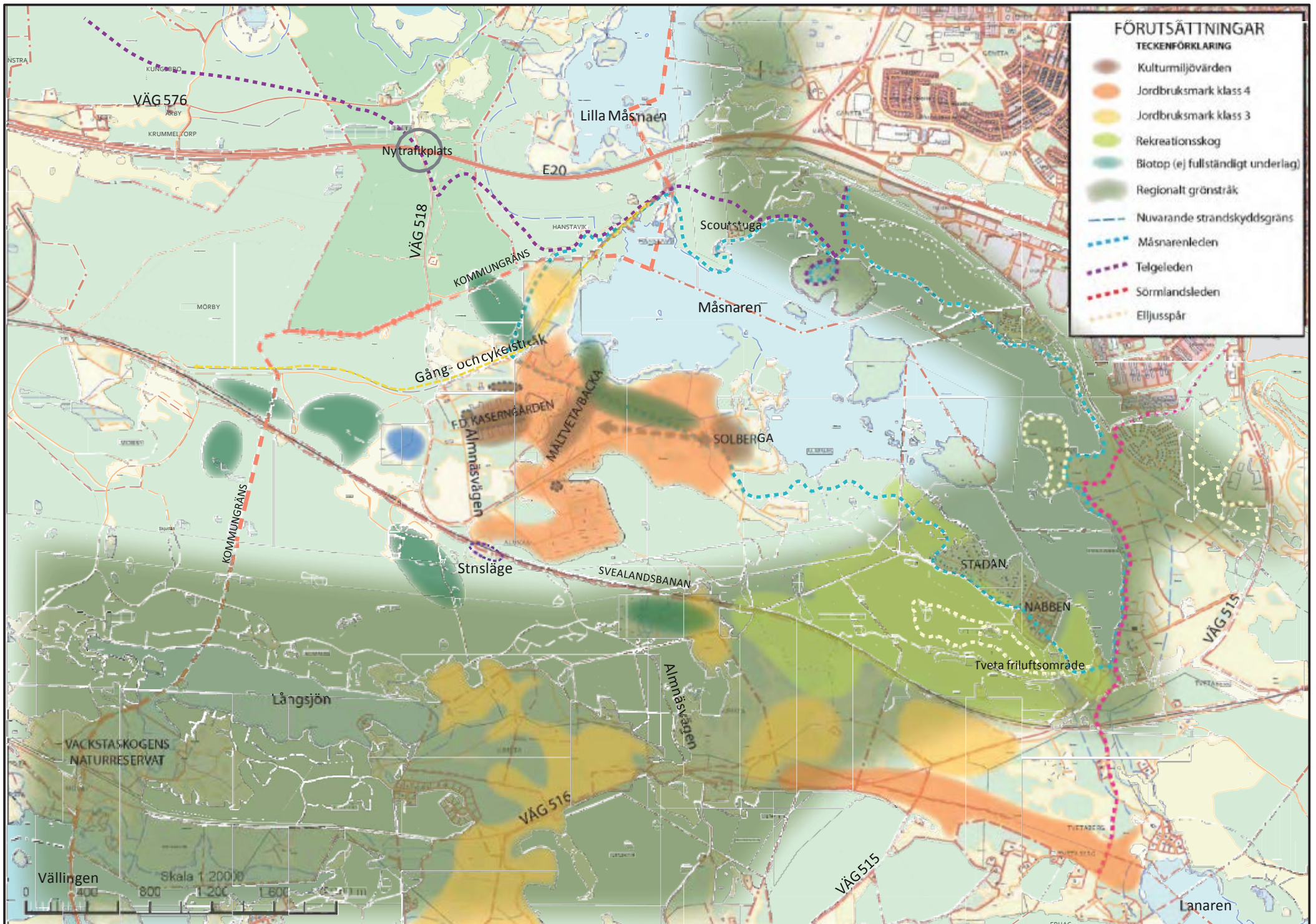
Kollektivtrafik

Idag går buss 780 mellan Södertälje centrum och Nykvarn. Tre turer går från Södertälje till det före detta militära områdets entré i Almnäs under morgonen på vardagar och tre turer i retur på eftermiddagen. Från både Nykvarn och Södertälje går 20-25 turer under vardagar via väg 567, Gamla Strängnäs vägen. Dessa stannar endast vid Almnäs vägska som ligger ca 1,6 km norr om entrén. I södra delen av programområdet går befintlig busstrafik på Tveta vägen mellan Södertälje tätort och Järna samt till Vackstanäs. Vackstanäs bussen, som försörjer Jumstabergsområdet, har idag tät trafik under skoltid (vardagar fram till 14) och utöver det är trafiken gles.

Störningar och risker

Väg E20 är primär väg för farligt gods. Genetaleden och Strängnäs vägen är sekundära vägar för farligt gods. Längs Gamla Strängnäs vägen, mellan väg 509 och Strängnäs vägen, är transporter med farligt gods förbjuden p.g.a. närheten till Djupdals vattenverk. Korsningen mellan E4 och E20 fungerar dåligt idag då det bl.a. uppstår påfartsköer.

Vissa störande industriverksamheter kan komma att lokalisera sin verksamhet till området. Vägtrafiken beräknas öka kraftigt i området med hänsyn till planerad utveckling av området, enligt Trafikverkets beskrivningar till trafikplats Almnäs. Antalet fordon per årsmedeldygn beräknas öka med det dubbla från 25000 till 50000 på E20 mot Södertälje fram till 2035. Infartsvägen till Almnäs som idag har ca 550 fordon/årsmedeldygn beräknas vid en kraftig utbyggnad av Stockholm syd/Almnäs – Mörby ha mellan 11000-20000 fordon/årsmedeldygn vid samma tidpunkt. Andelen tung trafik beräknas vara 14 %. Vid Svealandsbanan bedöms maxbullernivåer klaras med ett avstånd om ca 150 meter till bostäder. Bebyggelse med verksamheter bedöms med hänsyn till hälsa- och säkerhetsrisker kunna placeras ca 50 meter från järnväg.



Landskapsbild

Almnäsområdet är ett småbrutet landskap med omväxlande bergig terräng och öppna landskapsrum. De öppna landskapsrummen är ofta jordbruksmark. Landskapet innehåller inga tydliga riktningar. Den bergiga terrängen är klädd med blandskog. På de högsta topparna finns hällmarkstallskog. Bara på ett fåtal höjdpunkter får man längre utblickar över landskapet. I skogsområdena finns flera våtmarksområden.

Terräng och vegetation

Skogen inom Almnäsområdet består i huvudsak av blandskog som domineras av gran, asp, björk och en del tall. I skogsområdena finns flera våtmarksområden och nyckelbiotoper samt i de mer låglänta delarna inslag av sumpskogskaraktär. Sumpskogarna är naturliga lågpunkter och har en vattenuppsamlade förmåga. Längs våtmarkerna i området och längs Måsnarens stränder växer fuktlovskog med al, sälg och björk. På grund av områdets långvariga militära funktion är stora marker relativt orörda.

En del av programområdets naturvärden har kartlagts med stöd av en biotopinventering som utfördes 1999 i samband med att Almnäs var aktuell för etablering av en ny flygplats. En kompletterande naturvärdesinventering kommer att utföras av Skogsstyrelsen under sommaren 2012. Inventeringen ska främst redovisa nyckelbiotoper, rödlistade arter och andra biologiskt intressanta arter samt analyser av vilka områden som är mest värdefulla och vad värdet är kopplat till (t.ex. rekreativt värde, ekologiskt värde m.m.). I nuläget bedöms det inte finnas något naturvärde, friluftslivsintresse eller annat särskilt värde som utgör tillräcklig grund för att föreslås som riksintresse.

I odlingslandskapet omfattas ett antal biotoper av generell biotopskydd enligt miljöbalken kap 7 §11 och §§5-8 i förordningen om områdesskydd. Exempel på generellt skyddade biotoper är alléer, småvatten och våtmarker i jordbruksmark samt åkerholmar. Vid Måsnarens nordvästra strand finns ett antal grova ekar varav en är klassad som naturminne. I skogslandskapet finns nyckelbiotoper som är biotoper med betydelse för skogens flora och fauna. Inom programområdet finns några sumpskogsområden och nyckelbiotoper. Det finns ett område ute på Almnäs udd som utgör nyckelbiotop. Både väster och öster om nyckelbiotopen finns två områden med sumpskog. Ingen av sumpskogarna är utpekade som biotopskyddsområden.

Det omväxlande landskapet inom det studerade området gör det attraktivt för vilt. Svealandsbanan är en kraftig barriär för viltet, som bara kan korsa järnvägen genom de portar och på de broar som finns. Behovet av fler eko-dukter för viltets möjlighet till passage bör utredas i samband med projekteringen för dubbelspår på Svealandsbanan.

Långsjön ligger i programområdets sydvästra del. Inom området kring Långsjön finns många biotoper av olika karaktär med höga naturvärden. Flera av dem är belägna i anslutning till Långsjön. Framför allt utgörs de av lövskogsbestånd med björk, asp och al, men på sina håll också ek och andra ädellövträd. Djurlivet runt sjön är rikt och här finns arter som fiskguse, trädkryp och knipa. Den närliggande Lill-Vartåsjön är uppdämd av bäver. De höglänta delarna längst i norr domineras av hällmarkstallskog med inslag av små myrar och sumpskogar i sänkorna. Hällmarkstallskogarna är relativt orörda och talar upp till 200-250 års ålder förekommer. Skogen

har på flera håll en karaktär som är gynnsam för tjäder. Söder om Långsjön är landskapet mer odlingspräglad. Där finns flera inslag av ädellövskog med dungar av äldre ekar med cirka en meters diameter. Naturreservatet Vacksta Aspskog har skapats för att värna om lövträdsmiljön med gammal grov asp och bryn med ädellövträd som äldre ek, lind och ask. Lövträdbestånden har funnits under lång tid och där finns viktiga lokaler för rödlistade arter.

Friluftsliv och rekreation

Området kring sjön Måsnaren är utpekad som område för närrekreation och friluftsliv i Översiktsplan 2004 för Södertälje kommun. Kring sjön sträcker sig Måsnareleden, en vandringsled bestående av promenadstigar, skogsstigar och vägar med mycket omväxlande natur. Hela sträckan är cirka 12 km lång, varav drygt 1/3 sträcker sig genom Almnäsområdet. Längs leden finns badplatser, campingplats, motionsstugor med dusch och bastu och ett antal kortare motionslingor samt elljusspår.

Vid Solberga Udd i Måsnaren finns en badplats som tidigare nyttjats av de verksamma i området. Måsnaren är rik på fisk och med fiskekort får man fiska fritt. I skogen vid Måsnaren finns gott om svamp och bär. På vintern inbjuder Måsnaren till skridskoåkning samt skidåkning.

Centralt i området, nära kasernområdet, fanns under militärens tid flera motionsanläggningar. Där fanns bl.a. en utomhusbassäng, en hinderbana samt en stor idrottsplan för fotboll och löpning. Det fanns också två utomhusstennisbanor samt en idrottsplan med en bollspelplan och omklädningsrum mm. De flesta av dessa anläggningar är i dåligt skick eller finns inte längre kvar. Resterna bedöms inte ha något uttalat rekreativt värde för området.

Tveta friluftsområde

Tveta friluftsområde ligger strategiskt vid sjön Måsnarens sydöstra hörn med närhet till Gröndal och Södertälje tätort och det är välanvänt för olika förenings- och friluftaktiviteter. Kultur- och fritidsnämnden vill satsa på Tveta friluftsområde då det har bättre förutsättningar än Bastmora som tätortsnära friluftsområde.

I friluftsområdet finns kanotklubb och IFK Södertäljes/SNO:s motionsanläggning Tveta friluftsgård/"Kamratsugan". Sydöstra delen av Måsnaren arrenderas av Södertälje Sportfiskeklubb och man kan fiska gös, gädda, abborre och vitfisk om man löser fiskekort. I anslutning till Tveta friluftsgård, inom programområdets sydöstra del, finns ett område med fem motionsspår för löpning, promenad och längdskidåkning som är mellan 1,5 km och 10 km långa. Två av spåren är elbelysta. Tveta friluftsområde utgör en viktig förutsättning för orientering, skidåkning

och mountainbiketträning och -tävling. Vegetationen i området skulle behöva gallras ur för att bibehålla området som strövmråde och möjliggöra t.ex. svampplockning.

Tveta friluftsområde gränsar till Eklundsbadet och Eklunds camping vid Måsnarens östra strand, utanför programområdet. Badet är ett av Södertäljes kommunala friluftsbad med bryggor och lekplats. Vid campingen finns servering och minigolfbana.

Måsnarenleden

Leden är ca 12 km lång. Dess sträckning kan komma att justeras i samband med eventuell utbyggnad av framtida bostäder sydväst om Måsnaren. Sörmlandsleden går parallellt med Måsnarenleden, öster om Måsnaren, mellan Eklunds och Åleström strax utanför programområdet.

Telgeleden

Telgeleden är totalt ca 23 km lång och ligger i programområdets norra kant där den till stor del har samma sträckning som Måsnarenleden. Leden går genom både Södertälje och Nykvarns kommuner där den letar sig fram genom naturområden mellan Nykvarn och Enhörna för att sedan vika av öster ut, söder om Malmsjön, mot Lina Ridhus och Ronna.

Scoutstugan

Scouterna har verksamhet i stugan vid udden Kalaset på norra sida av Måsnaren, utanför programområdet.

Ridled

Det finns i Nykvarns kommun planer på att utveckla ridverksamhet som

Föreslagen ny ridled genom programområdet



turistnäring. En ridled från Nykvarn mot Enhörna till Lina ridhus håller på att tillskapas. Det finns även ett förslag till sträckning som berör programområdet. Förslaget innebär att ridleden går utmed det öst-västliga gång- och cykelstråket på den gamla banvallen, genom programområdet, för att sedan fortsätta in i Nykvarns kommun och återkomma på befintlig grusväg nordost om Långsjön. Förslag till ny ridled kommer att påverkas av tillkomsten av bergtäkten i Jumstaberget.

Vattenområden

De delavrinningsområden som kan beröras av vad som sker i programområdet är Bränningeån och Moraån. Större sjöar och vattendrag (vattenförekomster) är klassificerade enligt EU:s vattendirektiv. Vattenförekomsternas status beskrivs och mål sätts för att förbättra vattenkvaliteten. Inom programområdet är det endast sjön Måsnaren som är klassificerad som en vattenförekomst enligt vattendirektivet. Långsjön samt sjön Igelputton ligger också inom programområdet.

Dagvattnet från nordöstra delen av programområdet rinner via Måsnaren, genom andra vattendrag och når slutligen Saltsjön. Från Långsjön, i den sydvästra delen av programområdet rinner det via bl.a. Vällingen och sedan vidare till Saltsjön. Vattenskyddsområdet Vällingen och Vackå kan nås av föroreningar från programområdet via Långsjön. De många våtmarker och sumpskogar som finns inom programområdet är naturliga lågpunkter i landskapet.

Nuvarande strandskydd

Stränder har många olika värden och funktioner, ur ett ekonomiskt, ekologiskt, socialt och kulturellt perspektiv. Den öppna landskapsbild, natur- och kulturmiljön samt möjligheten till många olika slags aktiviteter bidrar till strändernas stora upplevelsevärden, både på landsbygden och i tätorter. Den strandnära zonen är särskilt värdefull för djur och växter, eftersom övergången mellan land och vatten ger förutsättningar för en mångfald med olika livsmiljöer och funktioner. Strandskyddet ska långsiktigt trygga att medborgarna har tillgång till strandområden genom allemansrätten. Allmänhetens tillgång till stränderna är av stor betydelse för friluftsliv och rekreation. Dessutom ska strandskyddet bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet.

Strandskyddet är ett generell skydd och gäller på ett likartat sätt i hela landet, vid alla kuster, sjöar och vattendrag oavsett storlek. Bestämmelserna gäller oavsett om området är tät- eller glesbebyggt, om det finns gott om sjöar och vattendrag eller inte och oavsett vilka naturtyper eller arter som finns i området. Naturen behöver inte vara extra skyddsvärd för att bestämmelserna ska gälla.

Det skyddade området är normalt 100 meter från strandkanten både på land och i vattenområdet och inkluderar även undervattensmiljön. Länsstyrelsen kan under vissa förutsättningar utvidga strandskyddet. En utvidgning kan göras upp till 300 meter om det behövs för att tillgodose strandskyddets syften..

Strandskyddet varierar både kring Måsnaren och Långsjön. Kring Långsjön gäller generellt strandskydd intill 100 meter från strandlinjen förutom inom 4 st ca 250 meter breda områden där inget strandskydd råder. Kring

Måsnaren varierar strandskyddet från inget till 100 meter och 300 meter på vissa avsnitt inom programområdet. I stort sett hela strandzonen som gränsar mot Måsnaren är idag strandskyddad förutom den så kallade Dillmans Udd där strandskyddet är upphävt. Detta troligen på grund av att ingenjörstrupperna har använt Dillmans Udd som övningsområde för brobyggnad.

Det pågår på Länsstyrelsen en översyn av det utvidgade strandskyddet i hela länet. Kommunen har tidigare bett Länsstyrelsen att återinföra strandskyddet där det saknas inom det område som tillhört Försvarmakten, men något sådant beslut för här aktuellt programområde har inte fattats ännu. Kommunens förslag till strandskyddets framtida utbredning inom programområdet redovisas i programförslaget.

Geotekniska förhållanden och jordarter

Almnäs är beläget i Svealands sprickdalsterräng med lerslättdalar och sjöbäcken. Området ligger under högsta kustlinjen och de högsta höjderna når endast cirka 75 m över havet. Området är flackt i nordöst mot

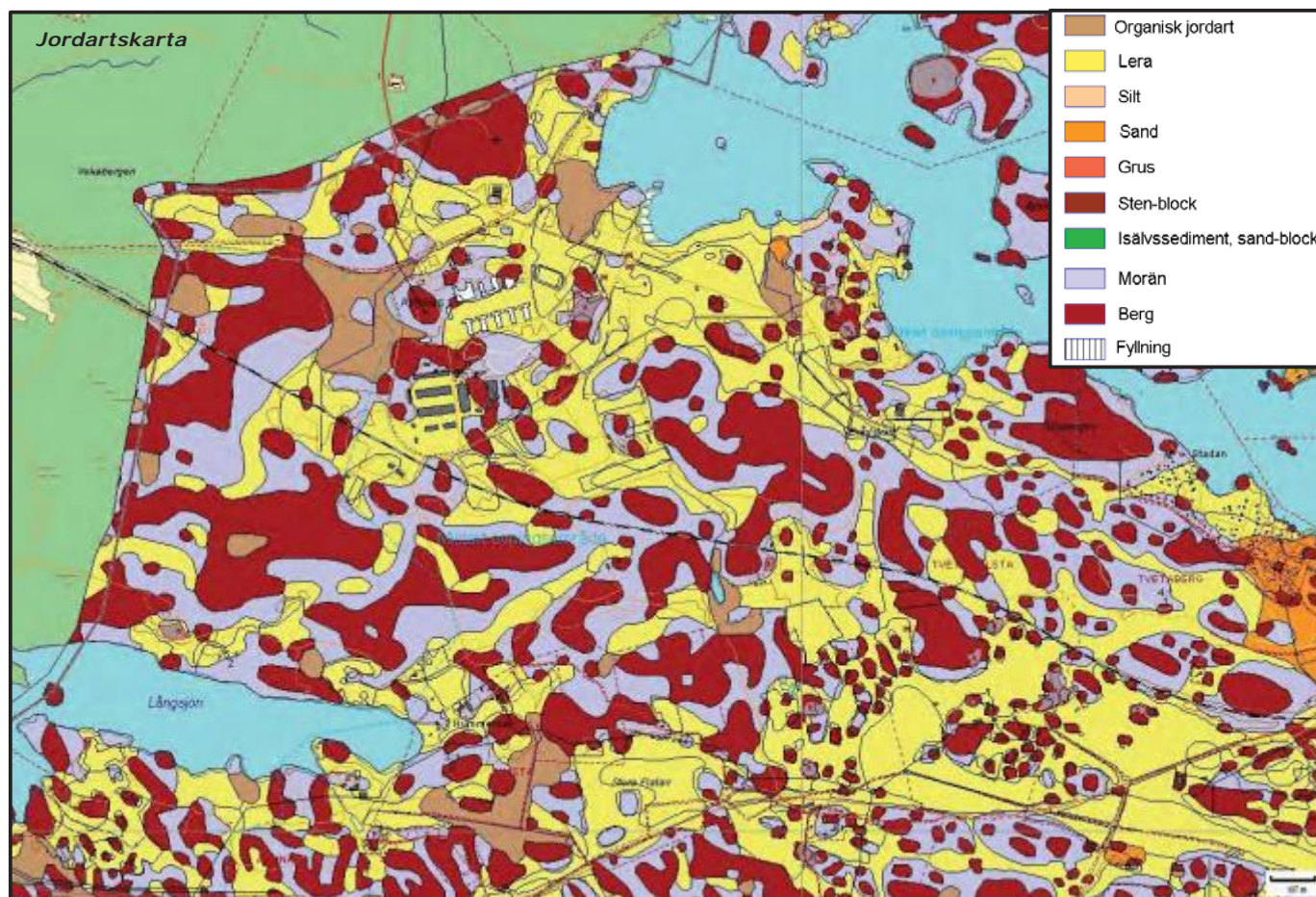
Måsnarens strand och i väster och söder är terrängen mer kuperad. Grundförhållandena i Almnäs är typiska för det sömländska landskapet med mycket urberg. Berggrunden är överlag mager och domieras av sedimentgnejs. En stor del av området har tunna jordtäcken eller berg i dagen. Mossetorv finns insprängt bland berghällarna och kärrtorv finns mellan kasernområdet och utsiktsberget. Den kuperade skogsmarken domieras av sandig-moig morän och i de flackare låglänta partierna finns glacial lera och finlera.

Radon

Almnäs klassas i stort som ett normalriskområde när det gäller markradon. De flackare lermarkerna klassas som lågriskområden.

Förorenad mark

Försvarmakten har redovisat viss sanering av tidigare övningsplatser och förbränningsplatser för avfall. Med hänsyn till användning som skjutfält och övningsområde kan det inte helt gå att garantera området är fritt från övningsammunition mm. Se behovsbedömningen för närmare beskrivning.



Risk för skred/höga vattenstånd

Allmänt kan sägas att i områden där jordarten silt sammanfaller med vissa lutningar i jordlagren, kan risk för skred finnas. Geotekniska utredningar kan behövas i samband med planläggning. För att förebygga översvämningar vid skyfall ska låglänta och instängda områden identifieras. Det kan göras genom att marknivåerna studeras och att bebyggelse undviks där risk finns. Det är också viktigt att se över var det finns in- och utströmningsområden för grundvatten. Övergripande grönstråk, som krävs för dagvattenhantering, och naturliga lågparter/stråk där dagvatten kan fördröjas ska bevaras och utnyttjas.

Kulturmiljö

Fornlämningar

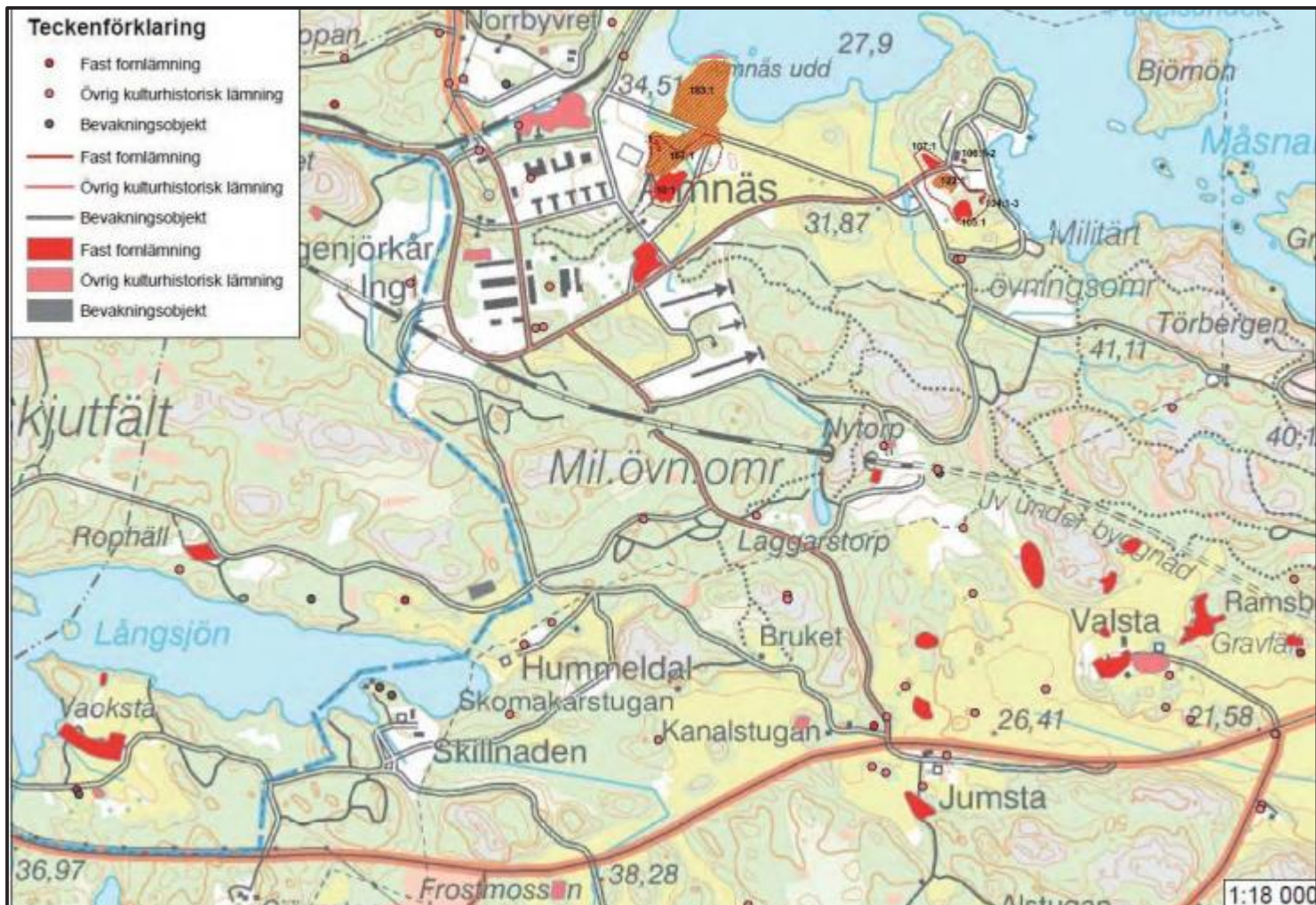
Det finns fornlämningsområden och fasta fornlämningar inom det öppna kulturlandskapet i programområdets östra del mellan kasernområdet och Måsnaren, men även på andra platser inom programområdet. Kulturmiljölandskapet söder om Måsnaren samt i dalgången Valsta-Junsta har fina kulturmiljövärden.

De skogsklädda kullarna med fornlämningar/gamla bytomter på Mältveta/Backa och Solberga bör bevaras som en rest från områdets förhistoriska tid med möjligheten till upplevelse av dem genom att avläsbarheten i landskapet bevaras. Det bör vara möjligt att besöka och uppleva gravfältet (Tveta raä 10:1) vid Mältveta gamla tomt och detta bör få ett skyddsavstånd, som också omfattar delar av den forna tomten (raä 167:1). Det bör också vara möjligt att besöka och uppleva Solberga gamla tomt (Tveta raä 122:1) med intilliggande gravfält (raä 105:1 och 107:1), i synnerhet raä 105:1 som ligger närmare tomten och är bättre bevarat. Äldre gårds- och bynamn bör bibehållas. Med ny bebyggelse i Almnäsområdet blir det viktigt att det ålderdomliga landskapet vid Jumsta-Valsta kan hållas öppet som odlingsmark. Nya byggnader bör visuellt inte påverka landskapet.

I övriga delen av området är det framförallt de synliga fornlämningarna, särskilt gravfält, som med stor sannolikhet bedöms mer restriktivt att ta bort. En stor del av de på fornminneskartan registrerade lämningarna är klassade som "Övrig kulturhistorisk lämning" och är därmed inte fornlämningar.

Gröna kulturmiljövärden

Gården Almnäs har varit känd sedan 1500-talet, men området har en mycket lång kontinuitet som boplatser för människor. Öster om den f d herrgården finns exempelvis gravfält från järnåldern. År 1875 bildades Almnäs gård och år 1897 friköptes den efter att ha tillhört gården Hanstavik. Innan 1800-talet utgjorde platsen för gården åkermark. Almnäs herrgård brändes ned i slutet på 1960-talet, i och med uppförandet av regementet. Platsen för Almnäs gård innehåller idag inga bebyggelserester men kan anas genom den plana ytan för den tidigare bebyggelsen samt i trädgårds- och parkrester. Idag finns spår av mangårdsmiljön i form av herrgårdsparken, alléer av hamlade lindar mm. Spår av torp i form av syrenbuskage, fruktträd och bärbuskar samt höga ädellövträd, bl.a. bok vid mangårdsbyggnadens läge, i



Kända fornlämningar i området med förslag till skyddsavstånd

den engelska parken och längs dess promenadstigar mot Måsnarens strand skvallrar om tidigare markanvändning.

Det är framför allt de stora ädellövträden kring mangården och promenadstigarna samt själva promenadstigarna längs vattnet som utgör gröna kulturmiljövärden som skulle kunna lyftas fram som en kvalitet i ett rekreationsområde eller park. Den plana ytan för fruktträdgården och grönsaksodlingarna kan vara lämpliga för någon typ av bostadsbebyggelse. Lindalléerna som består av enstaka träd samt fruktträdgården är i så pass dåligt skick och fragmenterade att de är svåra att läsa av i landskapet. För anslutning till platsen skulle någon av dessa alléförsedda entréer kunna nyttjas för att upprätthålla strukturen.

Kasernområdet

Vid Almnäs fanns mellan 1970 och 1997 ingenjörsgementet Ing 1. Regimentet flyttade från en tidigare garnison i Solna efter att marken kring Almnäs gård köpts upp på slutet av 1960-talet. Gården exproprierades först på 1970-talet. Etableringen vid Almnäs var ett sätt att militärt säkra förbindelserna över Södertäljeviken, kanalen, Brandalsund och Mörkö. Det var ett stort projekt med anläggande av vägar och uppförande av ny bebyggelse med kanslihus och kaserner. För att underlätta resandet fick SJ åter öppna den gamla stationen och militären byggde perrongerna. Byggnaderna står kvar efter nedläggningen av regementet och har använts av Swedint för utbildning av utlandstjänstgörande militärer och poliser.



Bild av kaserngården tagen från öster

Kasernområdet är unikt med hänsyn till tidpunkten för uppförandet och dess karaktär bör bibehållas och utvecklas. Befintlig bebyggelsemiljö med byggnader samt markplanering och placering i landskapet är särpräglad och kan bidra med karaktär till det nya som utvecklas. Om kulturmiljö- värden ska behållas bör inte nya volymer påverka beskrivna karaktärsdrag negativt. Nya byggnader kan anpassas till landskapets form och om möjligt vara av samma låga karaktär som befintliga byggnader. Enstaka karaktärsbyggnader kan även få en högre höjd. Vissa siktstråk ner mot kaserngården bör bevaras och kaserngården bibehålls obebyggd. Här kan parkering och planteringar anläggas. Avvikande utformning som t.ex. nya fasadmaterial kan användas som bryter av mot befintligt rött tegel för att den ursprungliga karaktären ska vara avläsbar. Indragen placering av nya byggnader i förhållande till gata och befintlig bebyggelse kan också prövas på vissa platser. Förslag på platser för förtätning anges i separat kulturmiljöanalys. Fotomontage som illustrerar tillkommande byggnader kan krävas för bedömning av hur beskriva karaktärsdrag och kulturmiljövärden påverkas.

Andra kulturhistoriska spår

Som en rak linje genom programområdets norra del går den gamla banvallen från den före detta järnvägen. Åren 1890-1895 drogs järnvägslinjen ”Norra Södermanlands järnväg” mellan Stockholm och Eskilstuna genom Almnäs marker. Dåvarande ägaren till Almnäs gård lät donera pengar till järnvägens anläggande för att få en station i närheten av gården. Från bangården anlades ett stickspår som gick till de stenbrott som fanns på gårdens ägor vilket underlättade transport och export av sten. Även mjölk från Almnäs gård fraktades med järnvägen till Stockholm. Stationen lades ner under 1950-talet och revs under 2000-talets första år.

Banvallen är en kulturhistorisk lämning som bör nyttjas för rekreation med gång- och cykeltrafik samt ridled på vissa sträckor.

I området har bedrivits brytning av finkornig granitsten 1896-1925, dels för export till Tyskland men även för sockelsten till uppförande av byggnader i exempelvis Södertälje, Stockholm, Eskilstuna och Mariefred. Stenbrotten finns kvar men det är svårt att se hur de skulle kunna användas i något annat syfte.

Teknisk försörjning

Fjärrvärme

Området försörjs från Södertäljenätet via en ny ledning som har kapacitet att klara en stor utbyggnad. Inom delar av programområdet (Vasallens/Peabs område) finns ett äldre fjärrvärmenät från militärens tid som är i behov av upprustning. Upprustningsbehovet är beroende av hur stor expansionen blir för området. Det är ur fjärrvärmesynpunkt en stor fördel om området kan växa organiskt från det befintliga f.d. regementet för att undvika långa outnyttjade stamledningar.

Vatten och avlopp inkl dagvatten

Långa gamla banvallen finns vatten- och avloppsledningar som förbinder Almnäs med Södertäljes VA-system. En ny vattenledning har byggts mellan Djupdals vattenverk i Södertälje och Järna distributionsnät och en avsättning till Almnäs har gjorts på den nya ledningen. Den nya överföringsledningen är dels förlagd i mark och dels förlagd i Måsnarensjöarna.

Andelen dagvatten som kan infiltreras idag i området är stor eftersom de befintliga hårdgjorda ytorna är små i förhållande till de icke hårdgjorda ytorna. Dagvattnet från området rinner ner mot vattenskyddsområdet Vällingen och Vackå som inte får förorenas. Det är därför viktigt att man renar och tar hand om så mycket dagvatten som möjligt lokalt. Programförslaget innebär att andelen hårdgjorda ytor kommer att öka betydligt vilket minskar infiltrationsmöjligheterna. Eftersom det är sjöar och vattendrag som så småningom blir mottagare av dagvatten som uppstår, är det viktigt att dagvattnet först leds till platser för infiltration och rening innan de når de naturliga lågpunkterna. Vid utformning av programförslaget har naturliga dagvattenstråk beaktats på en övergripande nivå.

I Södertälje kommuns dagvattenpolicy står det att man i första hand ska hantera dagvattnet vid källan genom infiltration eller perkolation inom tomtmark/kvartersmark och i andra hand genom lokal fördröjning. I programmet finns översiktliga riktlinjer för hur dagvattenhanteringen i programområdet avses ske och dagvattenutredningar för större eller mindre delområden tas fram i samband med detaljplanarbetet. Planläggning för nya bostäder vid Stadan och Nabber förutsätter anslutning till allmänt vatten- och avloppsnät. Detta minskar belastningen av övergödande ämnen som når Måsnaren vilket är positivt för att miljö kvalitetsnormer ska kunna uppnås till 2021. Dagvatten ska infiltreras och renas samt ledas i öppna diken. Befintliga diken ska sparas i grönstråk för att i så stor utsträckning som möjligt användas till dagvattenhantering. Möjlighet till viss utdikning och tillskapande av öppna vattenspeglar för dagvattenhantering ska utredas i de delar som är intressanta för bebyggelse.

El och Tele

En ny högspänningskabel, 20 kV, finns förlagd i den f.d. järnvägsbanken tillsammans med befintlig fjärrvärmeledning från Södertälje till Nykvarn. Almnäs exploateringsområde kommer att matas från Nykvarns mottagningsstation via denna högspänningsledning. Reservmatning till området kommer att ske via nya ledningen från Södertälje (mottagningsstationen i Blombacka).

Bredband

Stadsnät har ledningar inom berört område. Eventuell flytt bekostas av exploitör. Bredband via stadsnätet kommer att kunna erbjudas inom området.

Avfall/Återvinning

Närmsta återvinningscentral finns på ett avstånd om ca 7 km i Tveta. Närmsta återvinningsstation finns i Wasa handelsområde i Södertälje, ca 5,5 km från programområdet.

Genomförande och konsekvenser

Utbyggnadsetapper

Enligt programförslaget utgör minimalalternativet en första utbyggnadsetapp för yrkrävande verksamheter/företag med behov av goda logistiska förhållanden och maxalternativet en andra möjlig utbyggnadsetapp. Almnäs föreslås enligt förslag till ny översiktsplan 2012 vara ett av få områden nära Södertälje tätort som är realistiskt och hållbart för bostadsutbyggnad i Södertälje kommun på ca 20-30 års sikt. Almnäs ligger dock sist i utbyggnadsriktningen för bostäder i staden, där utbyggnadsområden närmare staden så som Tvetastaden och utvecklingen av Hovsjö ligger före. Den framtida utbyggnadsriktningen för bostäder som anges i programförslaget utgör därmed en tredje osäker möjlighet.

Finansieringsprinciper

Kostnaderna för de investeringar som krävs för allmänna anläggningar inom och till viss del utanför programområdet kommer att fördelas på de ingående parter som bedöms ha nytta av investeringen. Fördelningen kommer att variera för t.ex. olika vägsträckor på grund av att parterna kan ha mer eller mindre nytta av just den sträckan. Beräkningarna för gatuinte investeringar kommer att grundas på de befintliga gatorna/vägarnas nuvarande standard i förhållande till de olika gatusektioner de ska utformas enligt. Fördelningen av investeringar samt andra villkor för genomförandet kommer att regleras i avtal mellan kommunen och övriga ingående parter.

Ekonomiska konsekvenser

Enligt programförslaget utgör minimalalternativet en första utbyggnadsetapp och maxalternativet en andra. Kartorna visar ansvarsfördelningen för de investeringar på befintlig trafikinfrastruktur som utgör förutsättning för minimi- respektive maxalternativet.

- De vägar eller spårdragningar som är markerade med olika nyanser av blå utgör enligt samhällsbyggnadskontorets bedömning statligt ansvar. Staten föreslås stå för huvudmannaskapet medan investeringen inledningsvis kan samfinansieras med en fördelning av kostnaden om 50% vardera för Trafikverket och kommunen.
- De sträckor som är markerade med gröna nyanser utgör investeringar som är av regionalt intresse där hela eller delar av regionen har nytta av investeringen och där regionen därmed bör bidra ekonomiskt. Huvudmannaskapet kan vara kommunalt eller privat och investeringen föreslås samfinansieras med en fördelning om 25% av kostnaden för Trafikverket och 75% för kommunen eller privat aktör.
- De vägar som är markerade med ceris färg utgör befintliga vägar som föreslås ha kommunalt huvudmannaskap där kommunen står för investeringskostnaden. Vid exploatering av området tillkommer även kostnader för ett antal nya vägar med kommunalt huvudmannaskap.

Statliga investeringar

De statliga investeringar som behövs för att Almnäsområdet ska kunna utvecklas som en del av det större logistikområde enligt maxalternativet som det är utpekade i RUF 2010, förutom trafikplats Almnäs är:

- Övertagande av Almnäsvägen från trafikplats Almnäs i norr till korsningen med väg 516 i söder. På så sätt skapas en statlig tvärförbindelse mellan de befintliga statliga vägarna, E20 och väg 516.
- Genomförande, tillsammans med kommunen, av Tvetaleden för att få en bättre koppling till E4 för de tunga varutransporterna som i allt väsentligt kommer söderifrån och som avlastning för korsningen E4/E20.
- Genomförande av en järnvägskoppling/nytt anslutande spår mellan Svealandsbanan och Stambanan för att möjliggöra etableringen av en regional kombiterminal

Kommunala investeringar

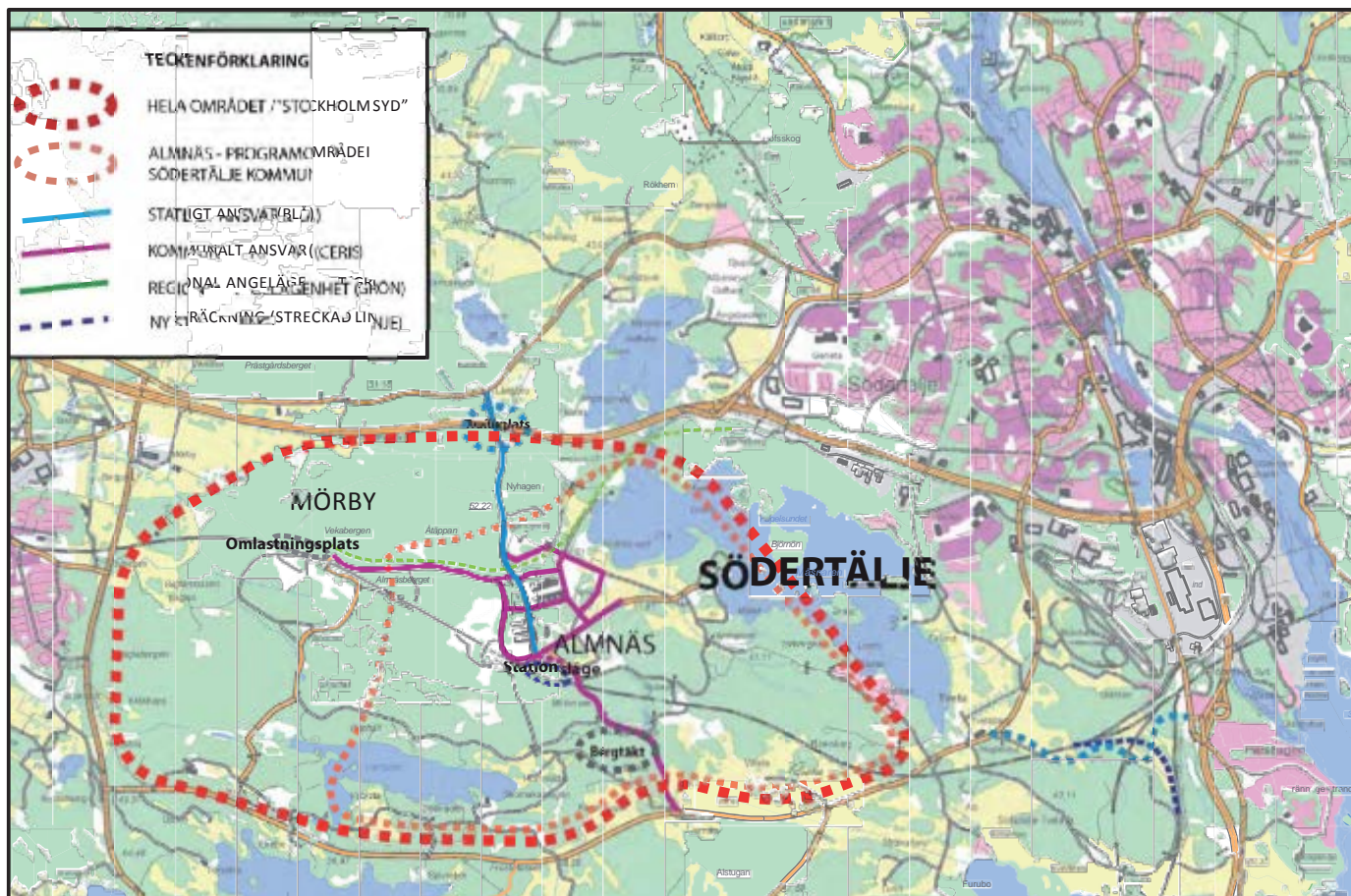
Samhällsbyggnadskontoret har tagit fram översiktliga kalkyler för utbyggnad av Almnäs enligt minimi- respektive maxalternativet. Kalkylerna är en första överslagsberäkning för att översiktligt belysa de ekonomiska resul-

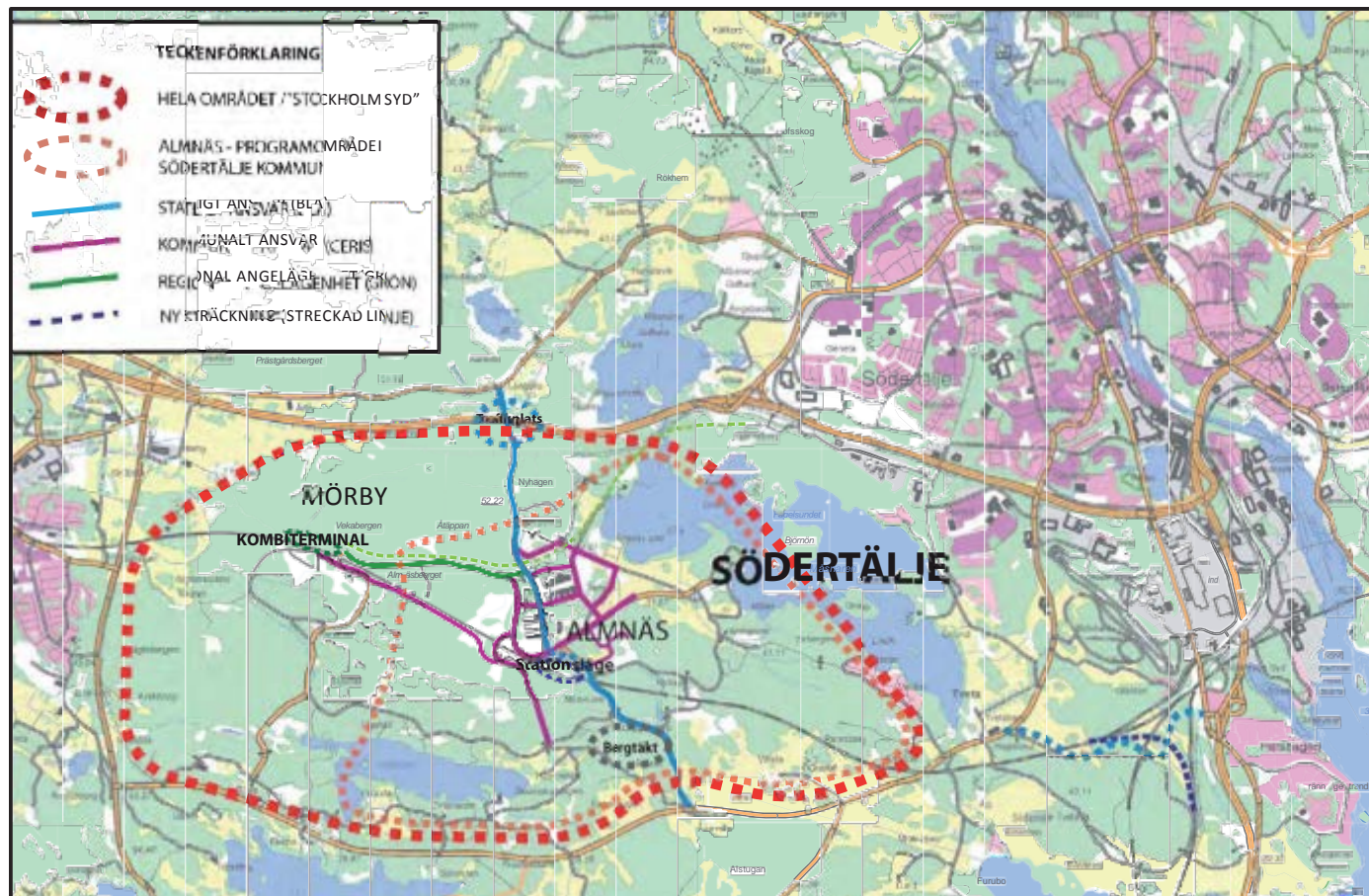
taten av utbyggnad enligt minimi- respektive maxalternativet. Kalkylerna bygger i detta tidiga skede på flertalet antaganden och förutsättningar.

Bland de kommunala investeringarna finns redan två stora ingångsposter som belastar projektet. Det är kostnaden för byggande av Almnäs trafikplats (31 miljoner kronor) och kostnaden för köp av mark från Fortifikationsverket (60 miljoner kronor). Dessa investeringar belastar projektet även om området endast byggs ut enligt minimalalternativet. Förutom dessa investeringar har kommunen främst investeringskostnader för byggande av nya vägar i området, men även för upprustning av befintliga vägar m.m. Kommunen erhåller intäkter vid försäljning av mark.

Det ekonomiska resultatet för utbyggnad av enbart minialternativet visar på ett stort underskott enligt samhällsbyggnadskontorets kalkyler. Minimalalternativet kan inte bära alla de investeringar som krävs för områdets utbyggnad.

Föreslagen ansvarsfördelning för de trafikinfrastrukturinvesteringar som utgör förutsättning för utbyggnad enligt minimalalternativet





Föreslagen ansvars fördelning för de trafikinfrastrukturinvesteringar som utgör förutsättning för utbyggnad enligt maxalternativet

Maxalternativet visar på ett positivt ekonomiskt resultat enligt samhällsbyggnadskontorets kalkyler. Investeringskostnader för en regional kombiterminal ingår inte i kalkylen. En tillräckligt effektivt fungerande regional kombiterminal förutsätter dessutom direktanslutning mellan Svealandsbanan och Västra/Södra stambanan samt att Tvetaleden kommer till. Dessa investeringskostnader ingår inte heller i kalkylen.

Exploaterarnas investeringar

Exploatören står för de investeringar som krävs inom den egna tomten för att tillgodose t.ex. dagvattenhantering, parkeringsbehov, andelen planterad yta, tillgång till stickspar m.m.

Konsekvenser för miljö, hälsa och säkerhet

Energihushållning avseende lokaliseringen av ett regionalt logistikcentrum inom programområdet är god i och med områdets strategiska läge nära järnväg, motorväg, Södertälje hamn, Skavsta flygplats m.m. En omlastningsplats kan skapas mellan spår och väg vilket minskar utsläppen av växthusgaser från de drivmedel som används till tunga transporter och därmed minskar även klimatpåverkan. Energihushållningen för utbyggnaden av infrastruktur som el, VA och värme till logistikcentrum/verksamhetsområdet samt annan service är god eftersom det finns äldre infrastruktur i området samt nyare som passerar i anslutning till programområdet. Om nya bostäder skulle medges inom programområdets södra delar ska detta ske på ett sådant sätt att det skapar förutsättningar för bättre kollektivtrafikförsörjning för befintliga bostadsområden.

Verksamhetsområdets flexibla markanvändning som möjliggör blandning av störande verksamheter och känsligare markanvändning kan innebära konflikter inom kommande detaljplaneområden och kan behöva utredas närmare. De områden som ligger i anslutning till järnvägen och till de stora huvudgatorna där en stor andel tunga transporter kommer att innebära störningar och ev risker för sin omgivning behöver studeras med avseende på hälsa och säkerhetsfrågorna i den fortsatta planeringen. De områden i programområdet som föreslås för yrkrävande verksamheter kommer till stora delar att utgöra hårdgjorda ytor vilket ökar mängden dagvatten. Dagvattenhanteringen kan påverka ekologiska värden och reservvattenåkrer.

Programförslaget innebär visst intrång i den regionala grönstrukturen med effekter på naturvärden och lokala rekreationsvärden. Den bergtåkt i Jumstaberget som fått tillstånd till 2029 kommer dock ge större påverkan på dessa värden och kommer dessutom att begränsa markutnyttjandet inom ett stort område under lång tid framöver. Maxalternativets krav på en väl fungerande trafikinfrastruktur kring området förutsätter byggande av den planerade Tvetaleden och en ny spåranslutning mellan Svealandsbanan och stambanan vars lägen sammanfaller med ett svagt samband i den regionala grönstrukturen. Områdets eventuella inanspråktagande för bostadsändamål vid en framtida utbyggnad av Södertälje tätort bedöms göra intrång inom jordbruksmark.

Konsekvenser för stads-/landskapsbild

I programförslaget redovisas övergripande stadbyggnadsprinciper för de områden som föreslås bebyggas. Även gatussektioner för olika typer av gator i området finns redovisade. Den nya trafikplatsen vid Almnäs ska enligt Trafikverkets plan gestaltas med hagmarksväxter som en, slån och nypon samt träarter som tall, ek och rönn för att smälta in i landskapet bättre. Risken vid exploatering för olika typer av verksamheter i ett så stort område som Almnäsområdet är att den övergripande strukturen, orienterbarheten och rumsligheten är svår att hantera och reglera. Det är viktigt att gator och vägar hänger samman över kommungränsen så att planeringen av områdena kan samverka optimalt i varje givet läge. Även gång-, cykel och ridstigar ska ha kontinuitet genom området och över kommungränsen. De övergripande stadbyggnadsprinciperna och gatuprinciperna bedöms utgöra en bra förutsättning inför kommande detaljplanearbete.

Sociala konsekvenser

En blandad markanvändning eftersträvas inom delar av området, medan vissa delar föreslås mer renodlade för mer eller mindre störande transportintensiva verksamheter och andra för bostäder på längre sikt. Det är svårt att påverka och därmed veta vilka typer av verksamheter som kommer att söka sig till området, men ur ett socialt perspektiv anses det vara lämpligt med en blandning av olika typer av verksamheter, kontor, service, och bostäder. Då området kommer att utvecklas under en långt tidsperiod måste kommande detaljplaner skapa förutsättningar för en blandning av verksamheter och ändamål inom vissa delar. En centrumfunktion med service för hela området planeras inom de redan bebyggda f.d. kasernområdet, men viss service måste tillåtas även inom andra delar. Verksamheterna som etableras i Almnäs kan komma att få betydelse för hur området upplevs, fungerar och samverkar i sin helhet och i olika delar.

Tidplan och fortsatt planprocess

Efter genomfört programsamråd sammanställs alla inkomna synpunkter och kommenteras i en samrådsredogörelse. Samrådsredogörelsen och programhandlingarna ligger till grund för kommunstyrelsens beslut om godkännande av programsamrådet samt planuppdrag för delar av programområdet.

Juli – augusti 2012	Programsamråd
Oktober 2012	Godkännande av programsamråd och ev beslut om planuppdrag i kommunstyrelsen
2014	Färdigställande av nya trafikplatsen Almnäs och antagande av de första detaljplanerna inom område för den första utbyggnadsetappen (minimialalternativet)

Utredningar i planskedet

- Arkeologiska utredningar
- Dagvattenutredning
- Geoteknisk utredning
- Trafikutredning
- Utredningar gällande hälsa- och säkerhetsfrågor (som t.ex. buller, risk vid hantering av farligt gods m.m.)
- Kostnadskalkyler
- Ekonomisk strategi

Medverkande tjänstemän

Sara Olsson	Planarkitekt/Projektledare
Bengt Andersson	Infrastruktur- och trafikstrateg
Sara Hagelin	Exploateringsingenjör
Liselotte Löthagen	Miljöstrateg
Anna Knight	Översiktsplanerare
Anna Gustavsson	Trafikplanerare
Emma Tibblin	Stadsantikvarie
BoLjungberg	Kommunekolog
Anders Siljelöf	Kultur- och fritid

SAMHÄLLSBYGGNADSKONTORET

Plan

Urban Dahlberg
planchef

Sara Olsson
planarkitekt