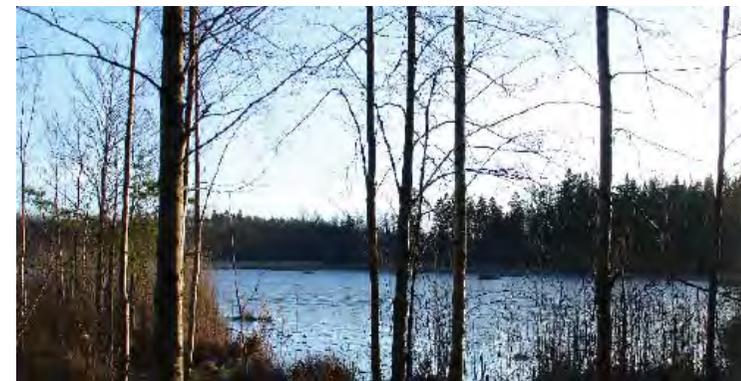


FÖRDJUPAD ÖVERSIKTSPLAN FÖR JÄRNA TÄTORT MED OMGIVNING



Antagen av kommunfullmäktige 16 juni 2014

Förord

En fördjupad översiktsplan är en vision för hur tätorten kan utvecklas. Syftet med planen är att skapa riktlinjer för hur Järna tätort skall växa inom en tidshorisont fram till 2030. Målsättningen är att skapa en hållbar och attraktiv ort för boende, verksamma och besökare. Den ger riktlinjer för framtida mark- och vattenanvändning och är ett instrument för en dialog mellan kommun och boende, näringsliv och myndigheter.

Järna kommun har haft en hög tillväxttakt de senaste åren. Efterfrågan på småhus har varit hög och flera nya bostadsområden har etablerats norr om tätorten. Utvecklingen har gått snabbt och skett etappvis. En utbyggnad utan helhetssyn riskerar att förhindra en långsiktig och hållbar utveckling.

I Södertälje kommuns översiktsplan, "Framtid Södertälje, översiktsplan 2013-2030", talar man om vikten av att värna om en tätort i varje kommun, som ska fungera som centrum i sitt omland. Järna tätort ska förstärkas som tätort för att kunna tillhandahålla ett bra serviceutbud och hög tillgänglighet med kollektivtrafiken. Ny bebyggelse ska i första hand lokaliseras inom tre kilometers radie från Järna station.

För att se över ortens utveckling som helhet initierades år 2007 arbetet med en fördjupad översiktsplan för Järna tätort med omgivning. Den fördjupade översiktsplanen har på uppdrag av Järna kommunfullmäktige framarbetats av tjänstemän på samhällsbyggnadskontoret, i samarbete med övriga kontor inom kommunen.

Översiktsplanen har under hela arbetsprocessen väckt stort lokalt intresse hos boende och verksamma i Järna. En stor mängd yttranden har inkommit under samråds- och utställningsskedena. Frågan som har väckt störst opinion är förslaget att knyta ihop Kallfors med tätorten via en bilväg genom skogspartiet mellan Rönnvägen och Kallfors. Bebyggelseförslaget i den tätortsnära skogen vid Ljungbacken och i anslutning till Östra Kallfors har också engagerat medborgarna. Ett flertal konkreta förslag till fysiska åtgärder har inkommit under arbetets gång, vilket är mycket positivt. Flera av dem kommer att bearbetas vidare i fortsatt detaljplanearbete.

I arbetet med den fördjupade översiktsplanen har också en miljökonsekvensbeskrivning upprättats.

Kommunfullmäktige antog den fördjupade översiktsplanen 2014-06-16. Planen vann laga kraft 2014-07-08.

Med den fördjupade översiktsplanen som grund kan vi arbeta vidare med detaljplanering och den fortsatta långsiktiga planeringen av Järna tätort med omnejd.

Projektledning för Fördjupad översiktsplan för Järna tätort med omnejd

Pia Forsell, projektledare och planarkitekt
Henrik Nordström, projektledare och planarkitekt
Mia Lindblad, projektledare och planarkitekt
Urban Dahlberg, plan- och bygglovchef

Innehållsförteckning

I N L E D N I N G	3	F Ö R U T S Ä T T N I N G A R	39
INLEDNING	4	PLANERINGSUNDERLAG	39
NULÄGESBESKRIVNING	5	GEOGRAFI	41
F Ö R S L A G	7	BEFOLKNING	42
FÖRSLAGETS HUVUDDRAG – SAMMANFATTNING	8	KOMMUNALT MARKINNEHAV	44
VISION OCH ÖVERGRIPANDE STRATEGIER	10	HISTORIA	45
BEBYGGELSESTRUKTUR	13	BEBYGGELSE OCH KULTURMILJÖ	48
– TÄTORTEN	13	ARBETE OCH NÄRINGSLIV	58
– LANDSBYGD	22	SERVICE	60
ARBETE OCH NÄRINGSLIV	26	LANDSKAP OCH GRÖNSTRUKTUR	62
SERVICE	28	NATURVÅRD	65
KULTURMILJÖ	29	TRAFIK	67
GRÖNSTRUKTUR	31	TEKNISK FÖRSÖRJNING	72
TRAFIK	35	BILAGA	
TEKNISK FÖRSÖRJNING	37	LÄNSSTYRELSENS GRANSKNINGSYTTRADE 121221	



Översiktskarta över planområdet för den fördjupade översiktsplanen

Bakgrund

Vad är en fördjupad översiktsplan?

Alla kommuner ska enligt plan- och bygglagen (PBL) ha en översiktsplan (ÖP) som omfattar hela kommunens yta. Översiktsplanens syfte är att ge vägledning och stöd i beslut om användningen av mark- och vattenområden, samt hur den byggda miljön ska utvecklas och bevaras.

En fördjupning av översiktsplanen innebär en mer detaljerad redovisning av kommunens avsikter med ett visst geografiskt område. Skälet är att den fördjupade översiktsplanen ska kunna fungera som en tydlig vägledning inför efterföljande beslut om mark- och vattenanvändningen i kommunen, till exempel vid bygglovgivning och detaljplanering.

Processen för att ta fram en fördjupad översiktsplan regleras av PBL och sker i tre steg: samråd, utställning och antagande.

Samråd, utställning och antagande

När ett förslag till fördjupad översiktsplan har tagits fram samråder kommunen med länsstyrelsen, myndigheter, medborgare och övriga som har intresse av förslaget. Efter samrådet sammanställer kommunen inkomna synpunkter på förslaget i en samrådsredogörelse.

Därefter sker en eventuell bearbetning av förslaget. När det är klart ställs planen ut och det ges återigen möjlighet att lämna synpunkter.

Efter utställningen sammanställs inkomna synpunkter i ett utlåtande. Den fördjupade översiktsplanen antas slutligen av kommunfullmäktige. Därefter kan den användas som underlag i kommande detaljplaner och bygglovbeslut. En fördjupad översiktsplan är ett vägledande men ej juridiskt bindande dokument.

Planområdet

Den fördjupade översiktsplanen för Järna tätort med omgivning behandlar ett geografiskt område med en radie på ca 2 - 4 kilometer från Järna centrum. Inom avgränsningen finns ett stort behov av riktlinjer för framtida bebyggelse och markanvändning. Det är:

- områden som är av strategisk betydelse för Järnas fortsatta utveckling
- områden där det råder hög efterfrågan på boende och verksamhetsutveckling
- områden där det råder konkurrens mellan olika anspråk
- områden med särskilda kvaliteter som riskerar att gå förlorade om de inte värnas

Ett område som inte behandlas i detalj inom ramen för den fördjupade översiktsplanen, men som är av stor betydelse för Järna tätort, är det antroposofiskt präglade området kring Rudolf Steinerseminariet i Ytterjärna, ibland även kallat Steinerområdet.

Under våren 2009 har Steinerområdet behandlats i ett separat program.

Under vintern 2011/2012 har en detaljplan för ett nytt konferenscenter varit ute på samråd.



Kulturhuset i Rudolf Steinerområdet i Ytterjärna.

Till Järna gränsar även Hölö-Mörkö och Vårdinge kommuner. För dessa har ortsanalyser tagits fram för att fastslå lämplig utveckling. Orterna bedöms inte konkurrera mot varandra utan verkar ömsesidigt stärkande. Vad som är bra för en ort är bra för alla avseende exempelvis företagsetableringar och nya bostäder.

Hur arbetet har bedrivits

Arbetet med att ta fram en fördjupad översiktsplan har bedrivits av tjänstemän inom de kommunala förvaltningarna, främst från samhällsbyggnadskontoret, kultur- och fritidskontoret och miljökontoret. Även Telge Nät har varit delaktiga i projektarbetet.

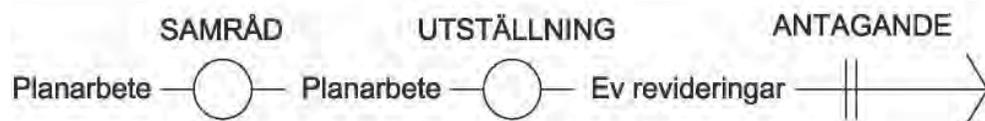


Illustration av planprocessen för en fördjupad översiktsplan.

Järna tätort med sina 6 763 invånare (inkl Kallfors) är en liten ort i en stor region. Läget i ett naturskönt sömmlandslandskap med god tillgång till kommunikationer och en stor arbetsmarknadsregion tillfredsställer många behov hos både invånare, näringsliv och besökare.

Järna har en unik profil i och med antroposofernas närvaro och är inom flera områden en föregångsort vad gäller hållbar utveckling.

I Järna finns ett gott utbud av arbetstillfällen i förhållande till antal invånare. Flera av industrierna i Järna är inriktade på livsmedelsproduktion. Axa - Kungsörns verksamhet är belägen i hjärtat av tätorten.

Flera stora kommunikationsleder passerar Järna: E4:an, Västra stambanan och Riksväg 57. De goda kommunikationerna är en tillgång men innebär också att stora barriärer skapas i landskapet och inne i orten. När den planerade järnvägsdragningen Ostlänken genomförs tillkommer ytterligare en barriär mellan havet och tätorten.

Järna var fram till början av 1990-talet en relativt väl sammanhållen ort som vuxit ut från området kring järnvägsstationen. Under 1970-talet avstannade utbygganden och få planer för nya bostäder gjordes fram till början av 1990-talet. Då påbörjades en utbyggnad av golfbanor och småhusområden i Kallfors norr om tätorten. Efterfrågan på den sortens boende visade sig vara hög och flera liknande områden planlades.

Idag pågår planläggning av ytterligare en etapp, Norra Kallfors som är i antagandeskedet.

Utvecklingen i Kallfors har skett etappvis utan något helhetsperspektiv, vilket har skapat ett behov av en mer övergripande planering för hur Järna tätort ska fortsätta att utvecklas.



Orten har glesats ut. Nya bostadsområden har kommit till etappvis norr om tätorten.

Kvaliteter

Läget - naturnära i Mälardalsregionen med Stockholm inom pendelavstånd

Järna har tillgång till både landsbygd, skärgård, odlingsbygd och stora sammanhängande skogsområden. Samtidigt ligger orten inom pendlingsavstånd till Stockholm och mellanstora städer i regionen.

Goda kommunikationer

Järna ligger längs Riksväg 57 och E4:an. Västra stambanan passerar genom orten. Kollektivtrafik finns i form av pendeltåg och bussar. Kommunen tillhör SL:s verksamhetsområde.

Hållbar profil med kända profilverksamheter

De antroposofiska verksamheterna har gjort Järna känt även utanför landets gränser. Saltå kvarn och Ekolådan är några exempel på välkända livsmedelsföretag som bygger på antroposofisk värgrund.

Tätorts nära landsbygd

Järna har goda förutsättningar att kunna stärka kopplingen mellan stad och land. I den tätorts nära landsbygden finns en god tillgång på bördig jordbruksmark. Ett flertal av jordbruken har en ekologisk eller biodynamisk inriktning.

Hav, sjöar och vattendrag

Järna har god tillgång till olika typer av vatten. Moraån är ett känsligt och artrikt vattendrag som omsluter Järna och leder ut till Järnafjärden. Kommunens östra gräns består av en två mil lång kuststräcka. Norrut ligger sjöarna Yngern och Vällingen och i anslutning till tätorten finns Logsjön.

"Småstadspotential"

Den äldre villastaden, tågstationen och affärsstråket längs Storgatan är bra förutsättningar att utveckla för att stärka karaktären av småstad.

Företagande och arbetsmarknad

Järna har flera stora företag och ett relativt gott utbud av arbetsplatser. Orten kännetecknas av en entreprenörsanda med ett aktivt småföretagande.

Valmöjligheter och mångfald

Ett varierat landskap, läget och mångfalden av verksamheter ger valmöjligheter beträffande boende, arbetsplatser och utbildning. Närheten till Södertälje förstärker dessa styrkor.

Inflyttning till orten

Järna är en ort som växer. Utvecklingen i Kallfors har visat att det finns ett intresse för att bosätta sig i Järna. Många av de inkomna samrådsyttrandena har även visat att det finns ett stort intresse av att bo centralt i tätorten.



Tätortsnära landsbygd är en resurs att ta tillvara på i Järna.

Hot

Barriärer

Barriärer inne i samhället och i landskapet förhindrar tillgängligheten mellan ortens olika delar samt till hav och rekreationsområden. Den planerade höghastighetsjärnvägen Ostlänken kommer att utgöra ytterligare en barriär.

Utglesad och uppdelat ort

Järna har sedan början av 1990-talet vuxit i kanterna och i ytterområdena. Många av de nya bebyggelseområdena ligger utspridda som egna enklaver och saknar förbindelse mellan varandra och med resten av tätorten. De tre områdena - Kallfors, Saltå/Nibbleområdet och tätorten har brister i kopplingen till varandra.

Brister i kollektivtrafik

En utglesad bebyggelsestruktur skapar ett bristande underlag för förbättrad kollektivtrafik.

Brist på attraktiva mötesplatser

Brist på attraktiva mötesplatser påverkar folklivet i orten. Det finns också ett begränsat utbud av kultur- och fritidsverksamheter för ungdomar.

Försvagning av centrum

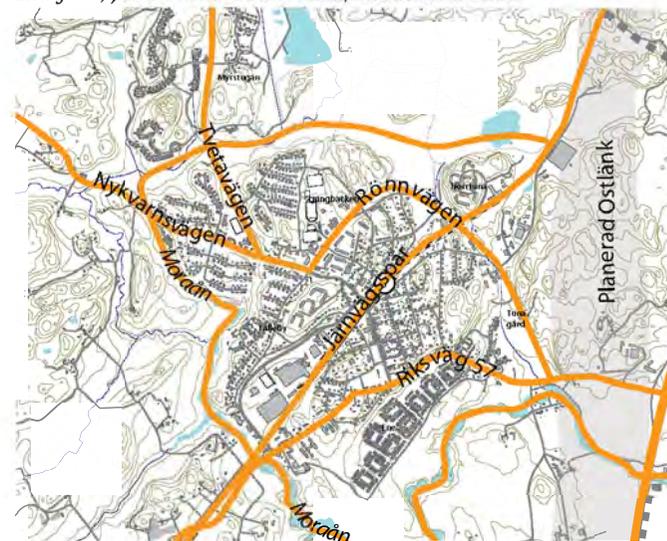
Utbudet av detaljhandel i Järna är svagt, vilket sannolikt beror på läget i regionen, dvs nära Stockholm, Södertälje och stora handelsområden. Det finns intresse av att etablera dagligvaruhandel utanför orten, vilket kan försvaga kundunderlaget i centrum.

Efterfrågan på boende i landsbygden.

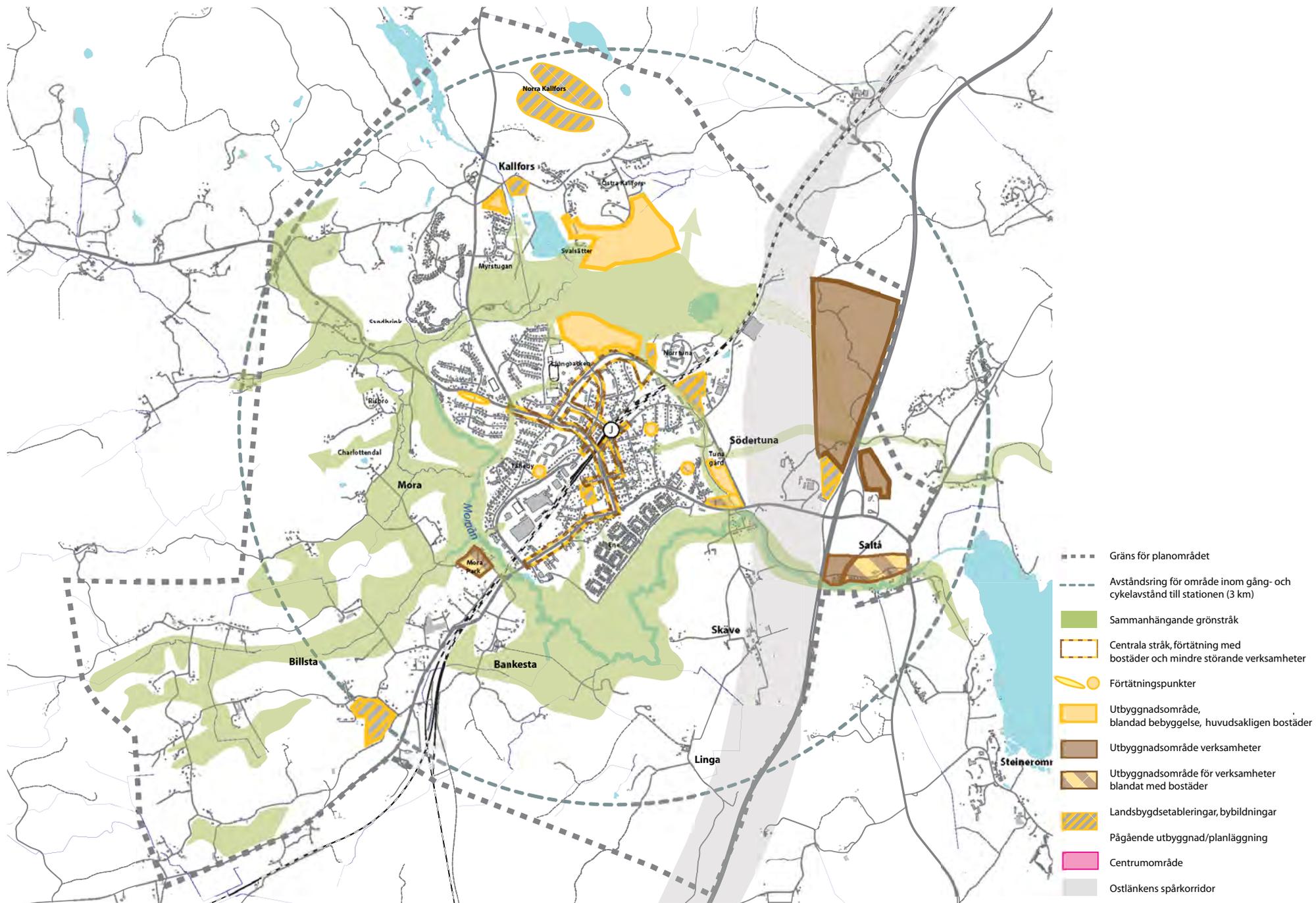
Önskemål om småhusetableringar på landsbygden kräver en strategi så att dess unika värden inte går förlorade.



Kallfors, Järna tätort och Saltå/Nibbleområdet.



Barriärer delar upp Järna.

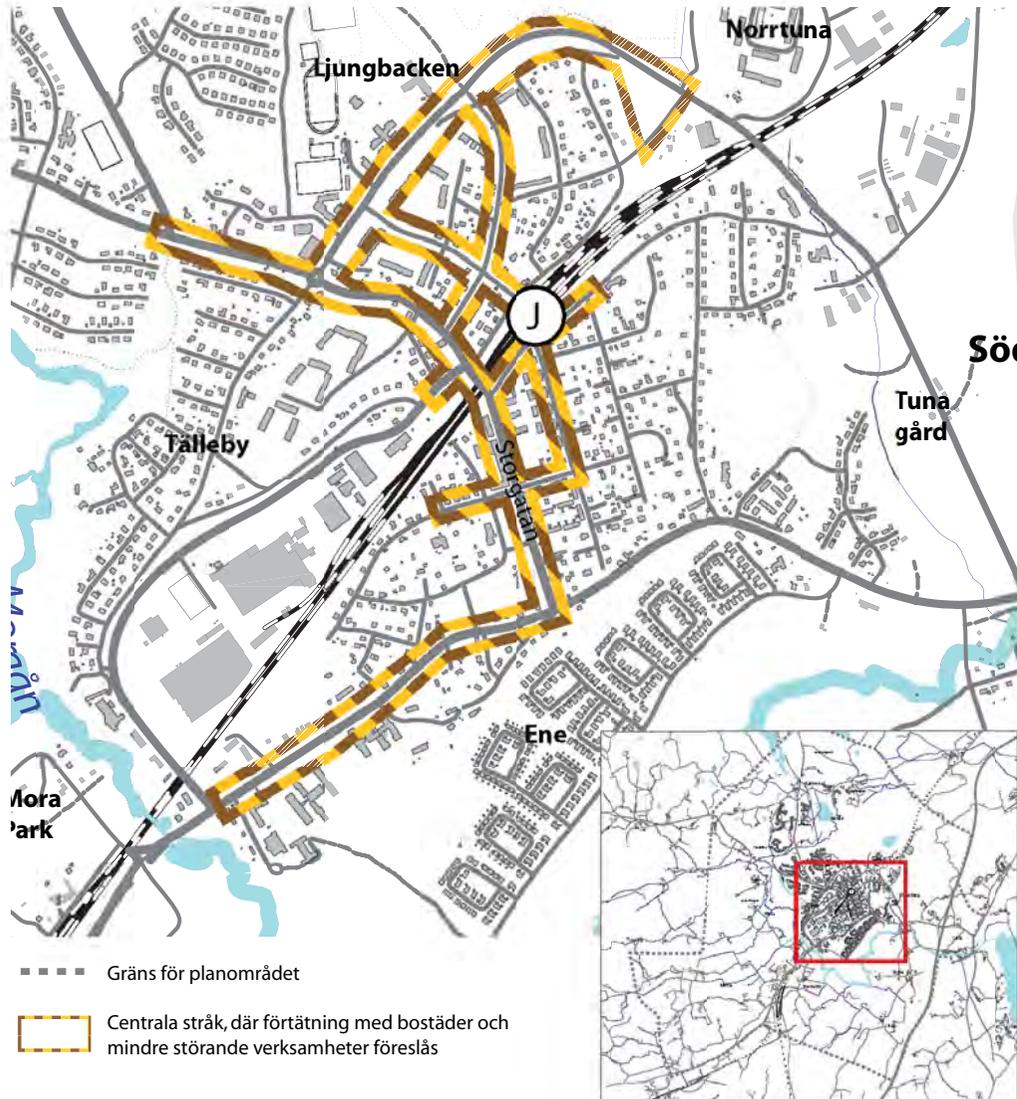


Förslag på utbyggnadsområden

FÖRSLAGETS HUVUDDRAG - SAMMANFATTNING

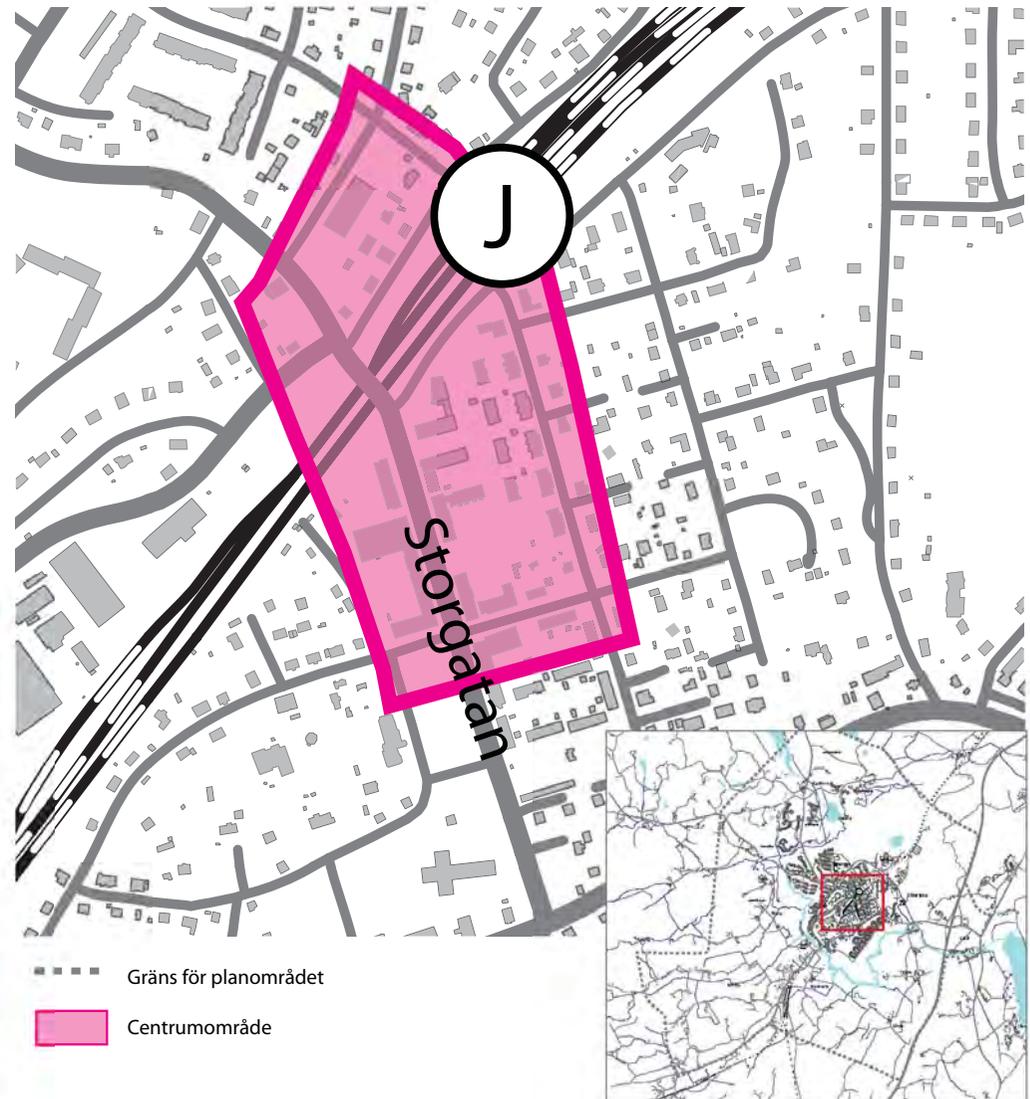
Förslag: Bygg Järna inifrån och ut

Hur: Järnas småstadskaraktär ska vidareutvecklas. En tätare bebyggelsestruktur ska skapas med stadsmässiga gator i de centrala delarna. Förtätning ska ske längs utpekade huvudstråk och på utvalda platser där ny bebyggelse kan tillföra kvaliteter.



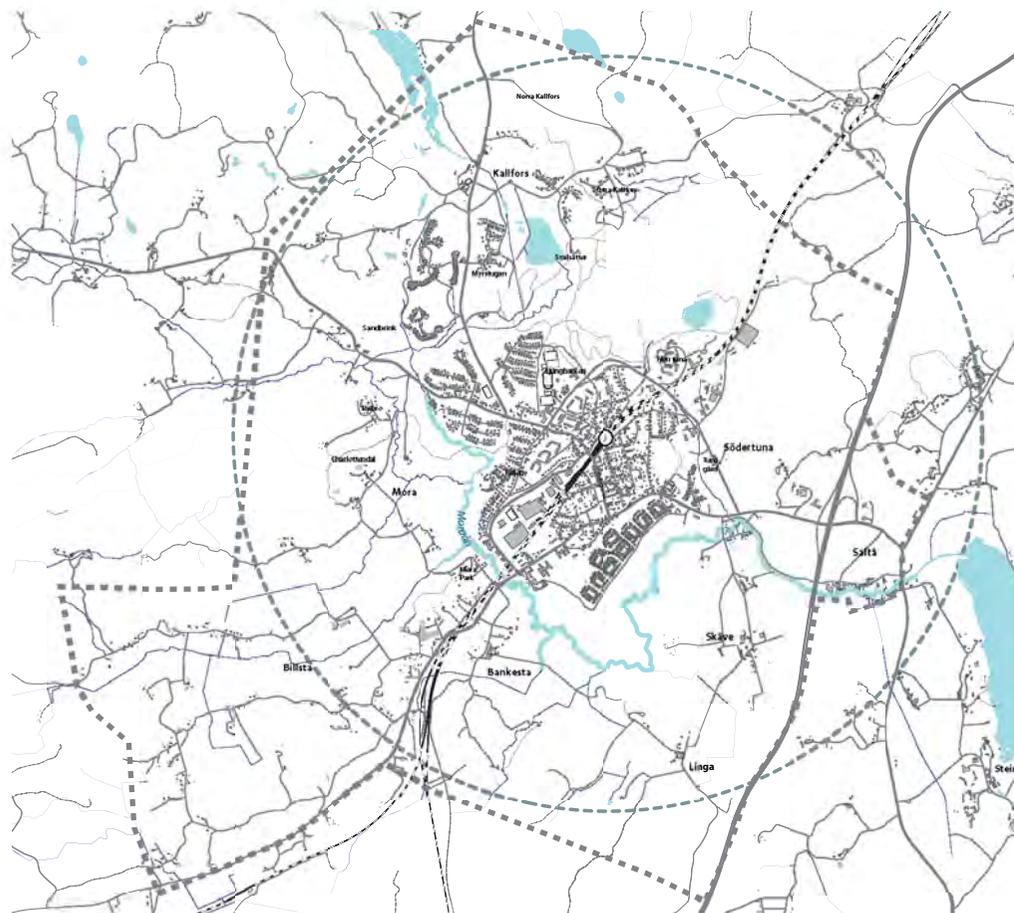
Förslag: Stärk centrum

Hur: Förutsättningar för ett attraktivt och livskraftigt centrum ska skapas. Större dagligvarubutiker ska behållas i centrum och möjliggör för småföretagande och hantverk i de centrala delarna av Järna.



Förslag: Skapa en sammanhängande ort

Hur: Nya utbyggnadsområden ska i första hand lokaliseras inom tre kilometers radie från Järna station. Tre kilometers gång- och cykelavstånd är acceptabelt och förutsätter att gena och säkra gång- och cykelstråk byggs ut.



----- Gräns för planområdet

..... Avståndsring för område inom gång- och cykelavstånd till stationen (3 km)

Förslag: Ta tillvara på närheten till naturen och de omgivande kultur- och landsbygdsmiljöerna

Hur: Sammanhängande grönstråk med kilar in till centrala Järna ska skapas. Landsbygdskaraktären i områdena söder och väster om Moraån ska värnas. Ny bebyggelse ska följa riktlinjer för utveckling av landsbygden.



----- Gräns för planområdet

..... Avståndsring för område inom gång- och cykelavstånd till stationen (3 km)

■ Sammanhängande grönstråk

Järna 2030 – En kreativ småstad i en ekologisk landsbygd

År 2030 är Järna en ort med karaktär av småstad där närheten till naturen, landsbygden och vattnet är en bibehållen kvalitet. Det är en attraktiv ort som växer och lockar nya invånare, företag och besökare. Småskalighet, variation och mångfald är ledord som kännetecknar Järna.

Järna har svarat på hur en ekologiskt, ekonomiskt och socialt hållbar ort skall se ut. Här är bilen inte en nödvändighet. Kollektivtrafik finns i form av pendeltåg, bussar och regionalståg. Restiden till Stockolms central är 30 minuter. Majoriteten av bostäderna ligger inom gång- och cykelavstånd till stationen.

Relationen mellan tätorten och den omgivande landsbygden har utvecklats. Livsmedelsproduktion är en av basnäringarna. Ekologiska jordbruk i kommundelen bidrar till ett gott utbud av närproducerad mat, såväl i Järna tätort som i övriga Södertälje. Odlingslotter i anslutning till bostäderna ger invånarna möjlighet till ett visst självhushåll.

Arbetet med att stärka centrum har skapat en levande mötesplats med ett varierat utbud av varor och tjänster blandat med bostäder.

På marknadsplatsen erbjuder lokala företag och matproducenter sina produkter och lockar ständigt nya besökare. Varumärket Järna har stärkts. Företagsvisionen "Järnaandan" har stimulerat kreativitet och entreprenörskap. Småföretagandet blomstrar och bidrar till ortens dynamik och tillväxt. Den hållbara profilen och de antroposofiska verksamheternas expansion har ytterligare ökat kännedomen om orten utanför kommunens gränser.

Järna präglas av stor omsorg om den byggda miljön och den arkitektoniska gestaltningen av hus och platser. Det avspeglas tydligt både i centrala Järna och på landsbygden. Kvarvarande kulturmiljöer inne i Järna och kulturlandskapet är väl omhändertagna och stärker Järnas kvalitet.

Barn och ungdomars behov är väl tillgodosedda med ett varierat utbud av förskolor och skolor. Idrotts-, kultur- och fritidsaktiviteter finns för alla åldrar.

Befolkningsutvecklingen har skapat underlag till en levande kvällsekonomi med fler restauranger och mötesplatser.

Riktlinjerna i den fördjupade översiktsplanen för Järna tätort med omgivning har varit en del i att skapa de fysiska förutsättningarna för att genomföra visionen.

Riktlinjer för ett hållbart Järna

Naturnära och hållbar

Bygg vidare på Järnas hållbara profil och det naturnära läget

- Tillgängligheten till rekreationsområden ska förbättras och sammanhängande grönstråk skapas. Kopplingen till havet ska stärkas.
- Vid planering av nya bebyggelseområden ska utformning och placering utgå från platsen och terrängen.
- Åkermark ska bevaras och utbytet mellan landsbygden och tätorten utvecklas. Möjligheten till närodlat och självhushållning ska utnyttjas.
- Nya bostadsområden ska lokaliseras inom gång- och cykelavstånd till stationen.
- Förutsättningar för fotgängare, cyklister och kollektivtrafikresenärer skall förbättras med gena och attraktiva stråk.
- Hållbara tekniska försörjningssystem för vatten och avlopp, energi och dagvatten ska utvecklas.
- Artrika vattendrag ska värnas och tillgången till vatten säkras.
- Ekologiskt byggande ska uppmuntras och prioriteras.

En helhet med variation och mångfald.

För att åstadkomma en sammanhållen, småstad med korta avstånd till service och goda kommunikationer föreslås förtätning inom och mellan områden. Utbudet av boendeformer ska vara varierat.



Enbostadshus på Sandtorpsvägen

Tät och småskalig

För att skapa en mer levande ort med småstadskaraktär krävs en ökad täthet och fler stadsmässiga miljöer med förutsättningar för folkliv.

- Förtäta - Huvuddelen av ny bebyggelse ska tillkomma inom tätorten eller i direkt anslutning till den.
- Småstadens mått ska vara vägledande vid nybyggnation. Skalan i höjd bör vara 2 - 4 våningar.
- Större dagligvarubutiker ska koncentreras till tätortskärnan.
- Möjligheter för småskaliga verksamheter ska utvecklas i de centrala delarna.
- Stadsmässiga gator med god gestaltning ska skapas.
- Attraktiva mötesplatser ska utvecklas.
- Bostäder ska blandas med mindre störande verksamheter för att skapa förutsättningar för stadsdelar som är levande både på dag- och kvällstid.

FAKTARUTA

Förtätning

Förtätning innebär att ny bebyggelse tillkommer inom eller i direkt anslutning till redan bebyggda områden. Syftet med att förtäta är att utnyttja befintlig infrastruktur och minska utbredningen av tätorten. Det ger i sin tur kortare avstånd och förbättrar förutsättningarna för gång- och cykeltrafik. En högre täthet i

bebyggelsestrukturen ökar underlaget för kollektivtrafik och service. De naturområden som finns i kanten av tätorten bevaras genom att motverka utspridning av bebyggelsen. Nackdelar kan vara att förtätning kan minska andelen obebbyggda, ibland gröna områden. Centrala parker och grönområden kan då få en högre belastning.

Stark identitet

Bygg vidare på Järnas identitet och utveckla kvaliteter som är unika eller områden där Järna är föregångare.

- Områden ska utmärkas med egna karaktärer. Järna ska bli en småstad med en tydlig avgränsning av ortens utbredning. Landsbygden ska fortsätta vara öppet landskap med bybildningar och inslag av enstaka ny bebyggelse.
- Den hållbara profilen ska vidareutvecklas.
- De särskilda kvaliteter orten har idag ska utvecklas.
- Det upplevda avståndet mellan tätorten och Kallfors ska minska och kopplingen mellan Ytterjärna, Saltå och tätorten ska stärkas för att binda samman ortens delområden.



Mora gård

Tillgänglig för alla

– socialt hållbart

Skapa förutsättningar för att människor med olika livsstil, olika åldrar och olika bakgrund ska kunna leva tillsammans

- Mötesplatser för människor med olika ålder och intressen ska utvecklas.
- Trafiksäkerheten, tillgängligheten och tryggheten för alla trafikslag, dvs för gående, cyklister, kollektivtrafik och biltrafik ska förbättras.
- Bostäder och offentliga miljöer ska vara tillgänglighetsanpassade.
- Överbrygg barriärer- förstärk länkar och förbättra tillgänglighet till hav, omgivande natur och landsbygd och mellan områden.
- Upplåtelse- och boendeformer ska varieras i varje stadsdel.



Logsjön i Järna.



Modernistisk villa i kvarteret Stenbocken, väster om Åsgatan.

FAKTARUTA

Social hållbarhet

Ett socialt hållbart område är tryggt, har blandad befolkning, erbjuder mötesplatser för människor med olika social och kulturell bakgrund, är tillgängligt för människor med funktionsnedsättning, och är utformat med barnperspektiv.

Huvuddragen i förslaget för bebyggelsestruktur handlar om att förtäta de centrala delarna och att gå varsamt fram i orörda områden.

TÄTORTEN

Övergripande förslag

Förslaget innebär att en ökad stadsmässighet skapas genom att förtäta de centrala delarna av Järna. Förtätning med flerfamiljshus, stadsradhus eller stadsvillor föreslås längs utpekade centrala stråk. Det skapar en tätare småstad på samma gång som det bidrar till en stadsmässig gestaltning av gator.

Moraån förslås även fortsättningvis utgöra gränsen för tätortens utbredning söderut. Den senaste Kallforsetappen, Norra Kallfors utgör den norra gränsen. Därefter tar utpekade grönstråk vid som en gräns mellan stad och land. Bebyggelsen utanför grönstråken ska vara underordnad ett landsbygdsmissigt uttryckssätt.

Östra Kallfors och tätorten är numera sammankopplade med en gång- och cykelväg. De boende i Kallfors har fått en genare väg till tätorten.

Som första etapp i utbyggnadsförslagen föreslås Östra Ljungbacken och därefter Svålsättershöjden. Tätheten i bebyggelsen bestäms utifrån hur centralt läge området har - ju närmare centrum, desto högre täthet.

Utöver föreslagen ny bebyggelse kring de centrala stråken utpekas tomma fastigheter bland de bebyggda, i centrala områden, där ny bebyggelse kan tillföra kvaliteter.

Den äldre villastaden med dess lummiga trädgårdar är karaktärsbärande och ska värnas. Möjligheterna till en utökad användning av komplementbyggnader, dvs uthus, lador, garage m.m., till bostäder eller verksamheter bör övervägas. Inom äldre villaområden föreslås detaljplanen ändras om det krävs för att säkerställa naturvärden och kulturhistoriska kvaliteter.

Järna har en centrumgata med dagligvaruhandel och annan service. Att det finns både ett affärsstråk och en tågstation är bra förutsättningar att bygga vidare på i syfte att skapa en levande småstad. Större dagligvarubutiker är viktiga magneter för ett levande centrum. Dessa föreslås även i fortsättningen lokaliseras till centrumområdet.

Förutsättningarna för etablering av små företag inne i tätorten föreslås stärkas. Detaljplanerna i de centrala delarna bör möjliggöra småskaliga verksamheter.

Södertuna industriområde föreslås byggas ut åt norr för att fortsätta rymma skrymmande och störande verksamheter.

Kommunens riktlinjer för bostadsförsörjningen framgår i Södertäljes antagna översiktsplan, Framtid Södertälje, kapitel 4.1.



Exempel på ny bebyggelse där bevarad natur är en kvalitet. Projekt i Lerum. Arkitekt: Vandkunsten



Exempel på 2-3 våningshus som ramar in en gata.

Centrala stråk

Förslaget till fördjupad översiktsplan syftar till att ge Järnas viktigaste gator en ökad stadsmässighet genom tätare bebyggelse, trädplanteringar och trottoarer. Gaturummen längs dessa gator ska ge gående och cyklister upplevelser av folkliv, årstidsvariation och trygghet.

De gator som föreslås bli stadsgator är strategiskt belägna gator där många människor rör sig.

Bebyggelsen längs de centrala stråken bör ha en högre täthet än den övriga villastaden. Flerfamiljshus, stadsradhus eller stadsvillor är lämpliga bebyggelsetyper. Husen bör ligga nära gatan för att skapa ett stadsmässigt gaturum, lämplig skala i höjd är 2- 4 våningar.

Detaljplanerna som styr bebyggelsen längs de centrala stråken ska vara flexibla och möjliggöra verksamheter i bottenplan och folkliv, t ex uteserveringar, längs gatorna.



Stadsgata kantad med två- och trevåningshus och lokaler i bottenvåningarna.



Centrala stråk i Järna som föreslås förtätas och ges ökad stadsmässighet.

Rönnvägen

Rönnvägen upplevs som ett öppet och utglesat väglandskap där parkeringar ligger närmast vägen i de bebyggda områdena. Sträckan mellan Norrtunaområdet och Löwens väg är obebyggd, vilket bidrar till att Norrtuna upplevs som isolerat från resten av tätorten.

Rönnvägen är utpekad som ett stråk för tunga transporter och genomfartstrafik. Tung trafik förbi skolorna är ett problem. Raksträckor och avsaknad av inramande bebyggelse bjuder in till höga hastigheter. Vid korsningen Turingegatan ligger en bensinmack, vilket medför skyddsavstånd till bebyggelse.

Förslag

Rönnvägen föreslås få en mer stadsmässig karaktär med en smalare gata kantad med bebyggelse och trädalleér. Det skulle medföra att karaktären av ringled försvinner och bidra till att dämpa hastigheten förbi skolorna. Norrtuna föreslås länkas ihop med resten av Rönnvägen genom ny bebyggelse, närpark och en god utformning av gaturummet. Delar av den gamla vägssträckningen för Rönnvägen ligger kvar orörd och skulle kunna bli en lokal-gata för ny bebyggelse.



Rönnvägen idag, vy mot öster.

Turingevägen

Turingevägen är den norra infarten till centrum och en av Järnas mest trafikerade gator. Bebyggelsen längs gatan är splittrad och har dålig kontakt med gatan. Stora delar omges av buskage eller slänter ner mot parkeringsytor.



Turingevägen idag med restaurang Turino till höger om vägen.

Förslag

Turingevägen fyller en viktig funktion som en av Järnas entréer. Bebyggelsen längs gatan bör vara sammanhållen och stadsmässig. Även profilbyggnader och landmärken kan passa in här. Lämpliga tomter för förtätning är platsen för restaurang Turino och slänten norr om Bergsgatan.



Exempel på sammanhållet gaturum som kantas av 2-3 våningshus.



Exempel på punkthus/stadsvillor i tre våningar Riksbyggen Järvastaden

Löwens väg

Den äldre villabebyggelsen bidrar till Järnas karaktär av villastad. I norra delen ligger flerbostadshus från 1900-talets mitt. Gatan är strategiskt belägen i närheten av stationen och kan få ökad betydelse vid en fortsatt utbyggnad norrut.

Förslag

Den äldre villabebyggelsen är karaktärsbärande för Järna och bör värnas. Möjligheter till förtätning med flerbostadshus finns i norra änden av gatan. Möjligheter till verksamheter i de befintliga flerbostadshusens bottenplan är positivt.



Löwens väg idag, vy mot norr.

Industrigatan

Industrigatans södra del utgör entré till norra delen av Järna från tågstationen. Ankomstplatsen har en småskalig karaktär med gräs och grusad yta med äldre villabebyggelse intill. Platsen kallas också Stinsträdgården. En stor del av platsen upptas dock av cykelparkering. Det gamla godsmagasinet ligger väster om entrén. Resten av Industrigatan kantas av buskage eller Konsums parkeringsyta och bebyggelsen har liten kontakt med gatan. Platsen kring den s.k. Stinsträdgården kan i framtiden behöva nyttjas för tågstationens utvecklingsbehov.

Förslag

Ankomstplatsen vid stationen föreslås utvecklas med ordnade sittplatser och planteringar, vilket skulle göra att platsen upplevdes mer välkomnande. Kontakten mellan bebyggelsen längs Industrigatan bör utvecklas. En förtätning med flerbostadshus, stadsvillor eller stadsradhus i kanten av Konsums parkering skulle skapa ett mer intimt gaturum. Bebyggelsemiljön kring det kulturhistoriskt värdefulla godsmagasinet är en kvalitet som bör beaktas vid framtida detaljplanering.



Industrigatan idag med Coops parkering till höger. Längst bort skymtar ankomstplatsen vid stationsingången.

Del av Södra Järnvägsgatan

Området vid stationens södra entré utgörs idag av en större parkeringsyta. På 1990-talet revs den gamla stationsbyggnaden, och har inte ersatts med någon ny bebyggelse. Den gamla skridskofabriken i hörnet Åsgatan - Södra Järnvägsgatan utgör ett blickfång i stationsområdet.

Förslag

Södra järnvägsgatans sydvästra del föreslås omvandlas till en lummig stadsgata. Ankomstplatsen vid stationen kan utvecklas med servering och handel. Kvarteret mellan Åsgatan och Sandtorpsvägen kan förtätas med flerbostadshus eller stadsvillor. Skalan bör vara samma eller något mindre än den intilliggande Skridskofabriken. Bebyggelsen bör placeras nära gatan för att skapa ett mer intimt gaturum.



Södra Järnvägsgatan och ankomstplatsen från stationen idag. Skridskofabriken syns till höger i bilden.

Åsgatan

Åsgatan har historiskt utgjort Järnas affärscentrum. Numera kantas gatan av bostadshus med undantag av det lilla torget vid korsningen.

Förslag

Platsen vid korsningen Åsgatan och Södra Järnvägsgatan ska återupprättas som en handels- och mötesplats. Tvärförbindelser och visuella kopplingar ska skapas mellan Åsgatan och Storgatan. Den äldre villabebyggelsen med stora tomter på den östra sidan ska bevaras. På obebyggda tomter kan ny bebyggelse prövas. Hänsyn till de omgivande husens karaktär och skala bör då tas.



Korsningen Åsgatan - Södra Järnvägsgatan idag. Platsen var Järnas första affärscentrum.

Hagagatan mellan Åsgatan och Dalvägen

Denna del av Hagagatan utgör en del av centrum, men är idag inte något affärsstråk. Luckor i bebyggelsen och få lokaler i bottenvåningar ger ett osammanhållet och öde intryck, trots närheten till Storgatans centrumstråk.

Förslag

Luckor i stadsbilden föreslås fyllas med ny bebyggelse. ICA-kvarteret föreslås byggas om till ett centrumkvarter. Flerbostadshus med lokaler i bottenvåningar föreslås för att utveckla de tvärgående stråken i centrum.



Hagagatan idag vy västerut från Storgatan.

Västra delen av Mölnbovägen (del av Riksväg 57)

Riksväg 57 är en statlig riksväg och primär transportled för farligt gods. Den är hårt trafikerad och utgör därmed en kraftig barriär i Järna. En omdragning av vägen har diskuterats länge. Ett vägreservat för en framtida sträckning finns redovisad i Öp 2004 och i trafiksavsnittet i denna fördjupade översiktsplan.

Längs med Mölnbovägen ligger det före detta äldreboendet Enegården. Under sommaren 2009 antogs en ny plan för fastigheten som möjliggör bostäder.

Förslag

Förtätning med flerbostadshus längs med det markerade området av Mölnbovägen föreslås på lång sikt. Vid en eventuell omdragning av riksväg 57 finns goda förutsättningar för handel och verksamheter i bottenvåningarna. Riksväg 57 är utpekad transportled för farligt gods varför behov av byggnadsfritt avstånd kommer att utredas i detaljplanearbetet.



Mölnbovägen (Riksväg 57) idag.

Storgatan

Storgatan utgör Järnas centrumkärna och längs den ligger handel och service. Genomfartstrafiken har begränsats och idag är gatan utformad som en gårdsgata med biltrafik på de gåendes villkor.

Dagens centrum är i huvudsak koncentrerat till Storgatan. Åsgatan, och framförallt Kyrkvägen, upplevs som baksidor av centrum.

Butikslokalerna i husen längs gatans östra sida saknar till viss del traditionella butikslokaler i bottenvåningarna, dvs med stora skyltfönster mot gatan.

På kvällar och helger saknas aktiviteter längs Storgatan. Klockartorget och parkeringen är tidvis tomma ytor och området kan upplevas som ödsligt och otrött. Det finns en detaljplan som möjliggör en utbyggnad av Futurum med bibliotek och fritidslokaler som skulle kunna leda till att aktiviteten i området ökar.

Förslag

För att stärka centrum krävs gemensamma ansträngningar från alla parter för att ordna rationella lokaler med bra tillgänglighet för dagligvaruhandeln.

Storgatan ska gestaltas som ett attraktivt affärsstråk, med tydliga butikslokaler i bottenvåningarna. Klockartorget bör utvecklas som mötesplats med uteplatser för servering med regnskydd. Utrymme för handel, torg och bostäder skulle kunna frigöras genom att ersätta carports och p-yta med parkering under mark.

Tvärgående centrumstråk ska utvecklas och bebyggelse på baksidan av ICA bör prövas.



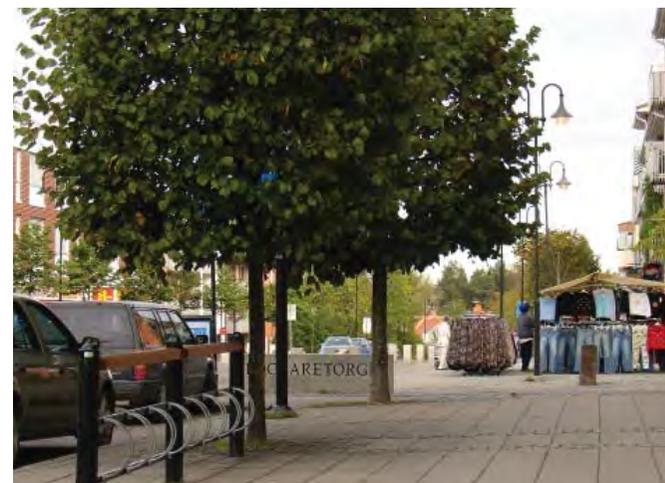
Förslag på möjliga förtätningsplatser i anslutning till Storgatan.



Parkering under mark frigör utrymme för ett torg kantat med bebyggelse.



Mer traditionella skyltfönster på östra sidan skapar ett mer dubbelsidigt centrum. Omvandling av arkaderna i gavlarna



Förutsättningarna för torghandel ska öka genom att utveckla en rymlig marknadsplats i centrum.

Förtätning i övriga delar av tätorten

Förtätning föreslås på följande platser:

1. Nykvarnsvägen

Förslag: Villor eller stadsradhus på södra sidan av Nykvarnsvägen. Nykvarnsvägen dras om.

2. Prästgårdsvägen–Smedjevägen

Förslag: Bostadsbebyggelse föreslås söderut på Prästgårdsvägen och i korsningen Smedjevägen–Tällebyvägen.

3. Tavestavägen

Förslag: Förskola eller stadsradhus/parhus på fastigheten Tavesta 7:3. Bebyggelsen bör placeras på samma avstånd till gatan som intilliggande hus för att få en sammanhållen gata.

4. Tuna

Förslag: Radhusområdet väster om Tuna Backar föreslås utökas med ca 30 nya radhustomter.

5. Tuna Gård – Rönnvägen

Förslag: Nordvästra delen av området föreslås bli ett område för odlingslotter. Bostäder föreslås längs Rönnvägen. Handel och verksamheter föreslås vid rondellen och längs väg 57. Ny bebyggelse intill rondellen markerar tätortens östra entré tydligare.

Samtliga platser ligger på kommunalägd mark.



Östra Ljungbacken

Östra Ljungbacken är idag ett kuperat skogsområde som används för närrekreation. I sydvästra kanten har en förskola och flerbostadshus uppförts. Övriga delen av området är inte planlagt.

Området är utpekad i rapporten "Hållbart resande (HR) i den fördjupade översiktsplanen för Järna tätort" som det mest lämpliga utbyggnadsområdet ur HR-synvinkel för Järna.

Norra delen av området angränsar till Logsjömosen. Kommunen är markägare för den del av området som ej är planlagt.



Östra Ljungbacken ligger norr om Rönnvägen.

Förslag

Östra Ljungbacken föreslås bli den första etappen i utbyggnaden av Järna norrut.

Lämplig omfattning på utbyggnaden är ca 500 bostäder blandat med icke störande verksamheter. Utbyggnaden minskar avståndet mellan Kallforsområdena och Järna tätort. Den anlagda gång- och cykelvägen utgör ett viktigt förbindelsestråk.

Stadsmässighet ska eftersträvas i utformningen av bebyggelse och gator. Området ska bidra till gestaltningen av Rönnvägen som stadsgata samt till att skapa ett samband med Norrtuna. Lämpliga bebyggelse typer är parhus, radhus och flerbostadshus.

Gestaltningen och utformningen bör knyta an till Järnas skala. Naturkaraktären och terrängförhållandena bör vara en utgångspunkt och ses som en del av områdets karaktär och kvalitet.

Kilar och entréer till det föreslagna "gröna bältet" kring tätorten bör bevakas vid utformningen av området (se avsnittet Grönstruktur).



Exempel på flerbostadshus i kuperad terräng.
Bild: Arkape

FAKTARUTA

Hållbart resande i samhällsplaneringen

Projektet Hållbart resande i samhällsplaneringen är ett samarbetsprojekt mellan fyra kommuner på Södertörn: Botkyrka, Huddinge, Nynäshamn och Södertälje. Projektet har pågått sedan 2004 och finansierades av dåvarande Vägverket Region Stockholm och de deltagande kommunerna. Information om projektet finns på www.huddinge.se/hrisamhallsplaneringen.

Syftet med projektet är att öka kunskapen och acceptansen för hållbart resande så att gång-, cykel- och kollektivtrafikfrågorna prioriteras i kommunernas samhällsplanering. Genom att i planeringen särskilt beakta hållbart resande har kommunerna stor möjlighet att bidra till en omställning till ett mer hållbart resande. Samtidigt ökar valfriheten för resenären att kunna välja det res sätt som passar för det specifika behovet och restillfället.

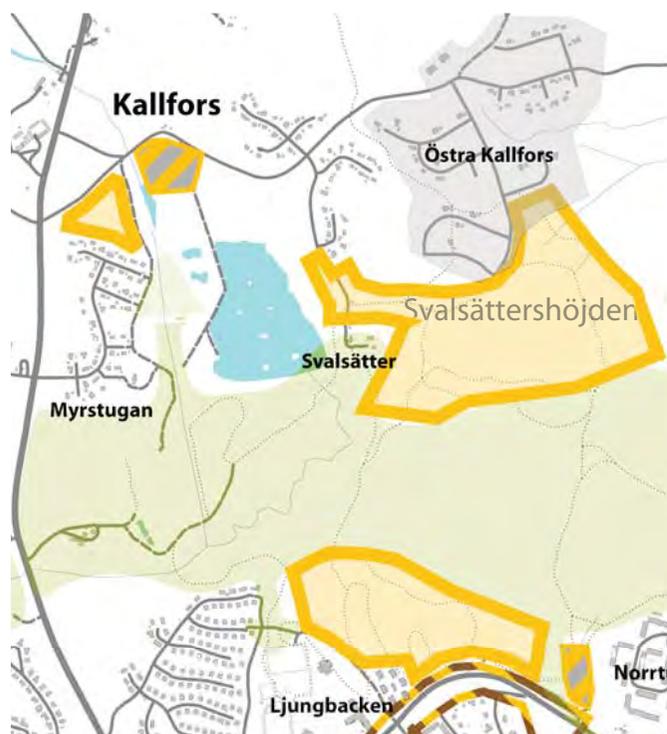
Projektet Hållbart resande i samhällsplaneringen arbetar bland annat med konkreta delprojekt i respektive kommun. Bland annat har projektet arbetat fram en metod att med hjälp av indikatorer från TRAST (Trafik för en Attraktiv Stad) öka förutsättningarna för att i planarbetet prioritera hållbart resande.

Järnanämnden antog i oktober 2008 rapporten "Hållbart resande i den fördjupade översiktsplanen för Järna tätort" som ett underlag i planarbetet för den fördjupade översiktsplanen.

Svalsättershöjden

Svalsättershöjden är arbetsnamnet på det skogsbeklädda höjdparti som ligger söder om Östra Kallfors. Området används i dag till närrekreation. I den östra kanten av området löper Sörmlandsleden. I söder avgränsas området av Logsjömosen och Logsjön. Här ligger också platsen för det nedbrunna torpet Herrvreten som är en populär rastplats. I västra kanten finns ett biotopskyddat naturvärde.

Byggnation av en gång- och cykelväg mellan Östra Kallfors och Rönnvägen har genomförts.



Svalsättershöjden ligger söder om Östra Kallfors.

Förslag

Svalsättershöjden föreslås som nästa utbyggnads-etapp efter Östra Ljungbacken. Området bedöms kunna rymma ca 200 bostäder. Bebyggelsen föreslås vara blandad, med huvudsakligen bostäder men även mindre störande verksamheter. Lämpliga byggnadstyper kan vara flerbostadshus, parhus, radhus och villor. Längs med huvudstråken i området föreslås bebyggelsen vara tätare. Mot kanterna kan den vara något glesare med en högre andel småhus. Naturen och terrängen bör vara en utgångspunkt i utformningen av området. För att styra bebyggelsen till centralare lägen i Järna har Svallsättershöjdens föreslagna exploatering minskats i utställningsförslaget och omfördelats till Östra Ljungbacken.

Övriga Kallforsområden

Väster om Tvetavägen ligger de tidiga första etapperna av den utbyggnad som har skett i Kallfors sedan i början av 1990-talet. Även dessa områden ligger som egna enklaver med svaga samband till övriga delar av Järna. Här föreslås inga nya bostäder som länkar samman bebyggelsen. Vid det fortsatta arbetet är det däremot viktigt att se över tvärförbindelser och attraktiva gång- och cykelstråk som förbinder områdena med övriga delar av tätorten. Ett sammanhängande grönstråk, ett "grönt bälte", runt orten och en omdragning av Sörmlandsleden föreslås (se avsnitt grönstruktur). Om dessa genomförs innebär det en starkare tvärkoppling mellan områden öster och väster om Tvetavägen.



Exempel på flerbostadshus i kuperad terräng.
Projekt i Lerum
Arkitekt:Vandkunsten



Exempel på miljövänliga radhus. Passivhus från Lindås park.

Norra Myrstugan

Precis norr om området Myrstugan föreslås ett nytt mindre bostadsområde med enbostadshus. Området ska komplettera befintlig bebyggelse.

LANDSBYGD

Järna omgärdas av stora sammanhängande landsbygdsområden. De rymmer värdefulla kulturmiljöer och ger möjlighet till rekreation och återhämtning. Åkermarken och djurhållningen är även viktig ur försörjningssynpunkt och möjligheterna till närodlat är en resurs att ta vara på och utveckla. Djurhållning kräver ibland viss hänsyn vid nyexploatering. Enligt senaste rön från Boverket ska varje nyexploatering prövas i varje enskilt fall utifrån dess unika förutsättningar.

Bosättning på landsbygden kan vara problematiskt ur ett hållbarhetsperspektiv. Exempelvis medför långa avstånd till service, arbete och kollektivtrafik en hög grad av bilberoende.



Exempel på modernt "ladhus"
Bild: Arvesund husföretag

Lokalisering av bebyggelse ska bygga på en hållbarhetsstrategi ur olika aspekter. Utgångspunkten är att jordbruksmark i första hand ska bevaras för livsmedelsproduktion och rekreativvärdena i kulturlandskapet och naturområdena ska upprätthållas. Det bör finnas möjligheter att skapa olika typer av bostäder och bostadsmiljöer, men varje ny bebyggelse som inte ligger i anslutning till befintlig måste kunna försvaras med att landsbygdens värden skyddas eller förstärks samt att utformning och lokalisering tar särskild hänsyn till landskapsbild och kulturvärden.

Utformning och placering av ny bebyggelse ska ske utifrån platsens karaktär och specifika förutsättningar. Hänsyn ska tas till naturvärden på platsen, landskapets befintliga karaktär och särskilt viktigt är att ta hänsyn till öppna landskap mellan bebyggelsegrupper. Inom områden med särskilda natur- eller kulturintressen ställs större krav på lokalisering och utformning av ny bebyggelse. Ny bebyggelse utanför tätorten ska inte lokaliseras på öppen åkermark. Utpekad grönstruktur ska värnas från nybyggnation.



Nybyggnation i Risbro

Arkitektonisk kvalitet på landsbygden
Grunden för att skapa en bebyggelse som bevarar och stärker de estetiska värdena på landsbygden är att ha respekt för det för trakten typiska kulturlandskapet, dvs husens utformning och placering, samt tomtens läge och anordnande. Det ska finnas utrymme för nytt tänkande och modern arkitektur även på landsbygden men det måste göras med stor respekt för den befintliga bebyggelsen och omgivande landskap. Ett viktigt planeringsunderlag vid bedömning av ny bebyggelse på landsbygden är kommunens riktlinjer "Omtanke och varsamhet vid byggande på landsbygden" (som omarbetas under 2012).



Vattentornet och Överjärna kyrka sett från Järnaslätten.

Områdesbeskrivningar

Risbro och Nykvarnsvägen

Risbro i norra delen av Moraområdet är en planlagd bebyggelsegrupp som består av 13 fastigheter. Angöringen till området sker via den första delen av grusvägen till Moraområdet.

Idag finns ingen kollektivtrafik längs med Nykvarnsvägen. Ytterligare bebyggelsegrupper skulle öka underlaget för en ny busslinje.

Bevara områdets karaktär med både äldre och modernare bostadsbebyggelse.

Området ligger inom tre kilometers radie från Järna station, och är ett område med landsbygdskaraktär. Vid komplettering av ny bebyggelse bör värdefull åkermark hållas fri från bebyggelse.



*Modernt på landsbygden
Bild: Villa Karlsson av Tham & Videgård Hansson
Fotograf: Åke E:son Lindman*

Moraområdet

Moraområdet avgränsas från tätorten av Moraån. Den tydliga gränsen för tätortens utbredning har bidragit till att Moraområdet fortfarande har karaktären av ett glesbebyggt jordbrukslandskap trots dess omedelbara närhet till Järna tätort. Längs med den slingrande grusvägen genom Mora går det populära promenadstråket "Morarundan".

Strax efter infarten i området från väg 57 ligger Mora Park, en läkepedagogisk verksamhet för barn och ungdomar. Dessa barn och ungdomar är känsliga för ljud och störningar. Verksamheten önskar utöka sina lokaler och bygga ett nytt skolhus.

Moraområdets karaktär med byar och levande jordbruksmark bör bevaras. Åkermarken och områdets kvalitet som rekreationsområde föreslås värnas och utvecklas. Den slingrande grusvägens lantliga karaktär föreslås bevaras. Utformning och placering av ny bebyggelse är viktig för bevarandet av områdets karaktär.



Intill Mora gård.

Området ligger väl synligt från Morarundan. Tillfarten till området föreslås ske via en ny väg från Billstavägen för att undvika att Morarundan belastas.

I brynet vid Moragård finns det möjlighet att komplettera med bebyggelse som är förenlig med allmänhetens tillträde till området. Läget är mycket attraktivt och med en ny förbindelse över Moraån kommer tillgängligheten från tätorten att var mycket god.

Tillgängligheten mellan Mora, Billsta och tätorten bör förbättras för cyklister och fotgängare. En gång- och cykelväg över Moraån föreslås.

Billstaområdet

I Billsta har det funnits ett starkt bebyggelsestryck under en längre tid med ett stort intresse för nya småhusetableringar. Det senaste årtiondet har området kompletterats med flera enbostadshus. Några av de nya husen har brutit mot traditionell placering och utformning.

Området är icke planlagt med undantag för en detaljplan från år 2000 för fastigheten Billsta 5:11 vid Leonardsberg.

År 2004 sammanställde kommunen en planutredning för Billstaområdet med riktlinjer för framtida bebyggelse. Avsikten var att utredningen skulle visa hur det är möjligt att bygga i området utan att karaktären av jordbrukslandskap går förlorad.

I planutredningen gjordes bedömningen att ett 50-tal nya bostäder, jämnt fördelade över området, skulle kunna komma till. Sedan planutredningen gjordes har ett 15-tal avstyckningar för småhus-tomter gjorts i Billstaområdet.

Billstavägen och odlingslandskapet i dalgången tillhör områdets känsligaste miljöer, både avseende kulturmiljö och landskapsbild.

Skäve-Bankesta-Linga

Skäve och Linga samt delar av landskapet mot Bankesta utgör riksintresse för kulturmiljövården. Förändringar kring Skäve och Norrbyvälle har till viss del minskat deras höga kulturmiljövärden. Vid placering av ny bebyggelse måste den visuella påverkan på riksintresset vägas in i helhetsbedömningen.



Enbostadshus i Billsta

Järnaslätten har ett högt värde ur kulturmiljö- och landskapsbildssynpunkt. Området består dessutom av värdefull jordbruksmark.

Kulturlandskapet med enstaka gårdsbildningar och öppna områden av odlingsmarker däremellan är väldigt känsligt. Ny bebyggelse får inte störa dessa värden.



Exempel på modern radhusbebyggelse som är anpassad till en lantlig miljö.

Bild: HSB-Det moderna lantlivet.

Arkitekt: Lena Almstand, ABAKO Arkitektkontor

Saltå

Längs Moraåns dalgång i östra delen av Järnaslätten ligger Saltå.

Utöver den läkepedagogiska verksamheten och Saltå kvarn, finns i området en frikyrka (kyrkan för Kristensamfundet), samt några privata småhus.

I slutet av 1960-talet planlades området för att möjliggöra en utveckling av området. De två byggnadsplaner som reglerar markanvändningen i området tillåter småindustri, bostäder och allmännyttiga institutioner.

Genom området slingrar sig Moraån ut mot Järnafjärden. För de planlagda delarna gäller inte strandskydd eftersom området planlades före det generella strandskyddet som infördes år 1975. Däremot inträder strandskydd vid detaljplaneläggning.

Den karaktäristiska gångbron över motorvägen är en förbindelse för cyklister och fotgängare mellan Ytterjärna och tätorten. Bygatan genom Saltå är utpekad som ett huvudstråk för cykeltrafik.

Området kring Saltå är utpekad som en värdefull kulturmiljö i "Inventering av kulturmiljöer i Södertälje kommun, samt omfattas av riksintresse för kulturmiljövård.

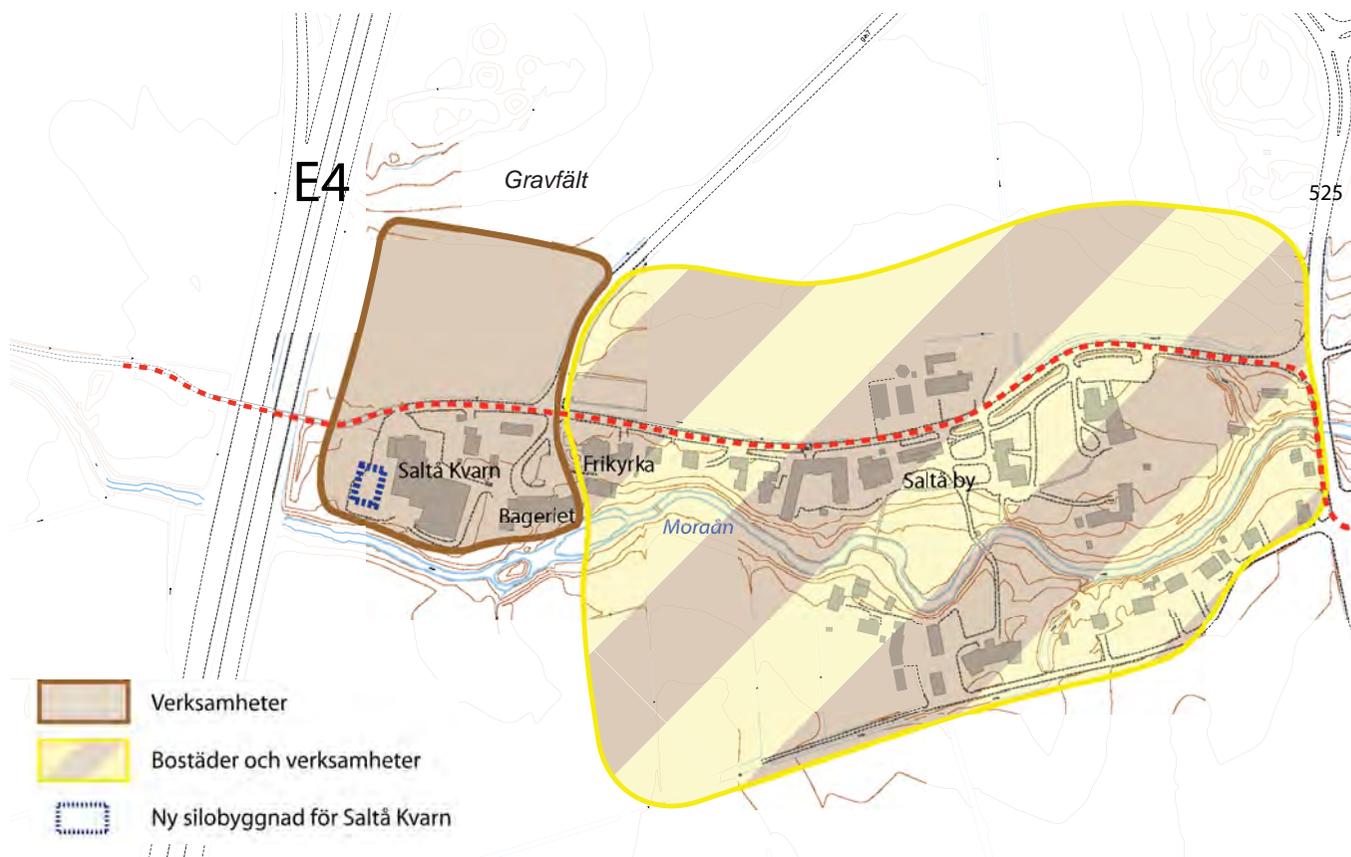
Förslag

Området öster om kvarnen och bageriet fram till väg 525 föreslås som utvecklingsområde för icke störande verksamheter tillhörande kvarnen, t.ex. kontor, och Saltå by. Även ytterligare bostäder kan komma till inom detta område.

Kulturlandskapets öppenhet och betade marker är av stor betydelse för landskapsbilden. Kommunen anser att det är viktigt att värna åkermarken och en sammanhållen bystruktur.



Den karaktäristiska gångbron och Saltå kvarns kvarnbyggnad är välkända landmärken i Järna idag.



Förslag för Saltå

ARBETE OCH NÄRINGS- LIV

Ett livskraftigt näringsliv och en god arbetsmarknad är viktigt för en orsts utveckling

Järna har en relativt god tillgång på arbetsplatser med några större profilverksamheter inom livsmedelssektorn, t.ex. Axa-Kungsörnen, Saltå Kvarn och Ekolådan, och ett aktivt småföretagande bland annat inom hantverk. Antalet företag i Järna är ca 500, varav ett tiotal har över 50 anställda. Antalet arbetsplatser totalt inom Järna kommunal är drygt 3 300 st.

Lantbruket är en viktig näringsgren inom Järna. Ett flertal av lantbruken är inriktade på ekologisk eller biodynamisk produktion. Den bördiga jordbruksmarken i Järnaslätten annonserar tillsammans med Saltå Kvarns kvarnbyggnad Järna från motorvägen. Totalt finns ett 50-tal företag inom jordbrukssektorn i Järna kommunal och jordbruksmarken uppgår till drygt 2 100 hektar.

Förslag

Större verksamhetsområden

Det finns fyra större arbetsplatsområden inom planområdet för den fördjupade översiktsplanen: Området vid Snickarvägen i centrala Järna som rymmer bland annat Axa Kungsörnens verksamhet och Järna panncentral, området mellan Mossvägen och Tuna industriväg, Södertuna verksamhetsområde samt området kring Saltå kvarn. Två av dessa, Södertuna och Saltå föreslås utvecklas.

Södertuna arbetsplatsområde ligger strategiskt vid motorvägsavfarten. Området avgränsas i öster av motorvägen och i väster av spårkorridoren för den planerade höghastighetsjärnvägen Ostlänken. Den södra delen av området är redan planlagt. Området föreslås i utställningsförslaget att utvidgas både norr- och österut för att möjliggöra fler verksamheter på platsen. Marken mellan järnvägsspår och motorvägen lämpar sig bra för störande och skrymmande verksamheter. Möjligheter till annonsering av verksamheterna mot motorvägen finns också i de norra delarna. Dock bör man vara varsam med utformningen av byggnader i vyn mot Järnaslätten då den är känslig utifån landskapsbildsynpunkt.

Idag utgör kvarnbygganden vid Saltå ett välkänt landmärke. Byggnaden som ritades av arkitekt Erik Asmussen är ett exempel på hur industribyggnader kan få en god gestaltning och ge mervärden i ett kulturlandskap. Saltå kvarn har framfört önskemål om en ny planläggning för att möjliggöra en fortsatt utveckling av verksamheten.

Den fördjupade översiktsplanen föreslår att om-

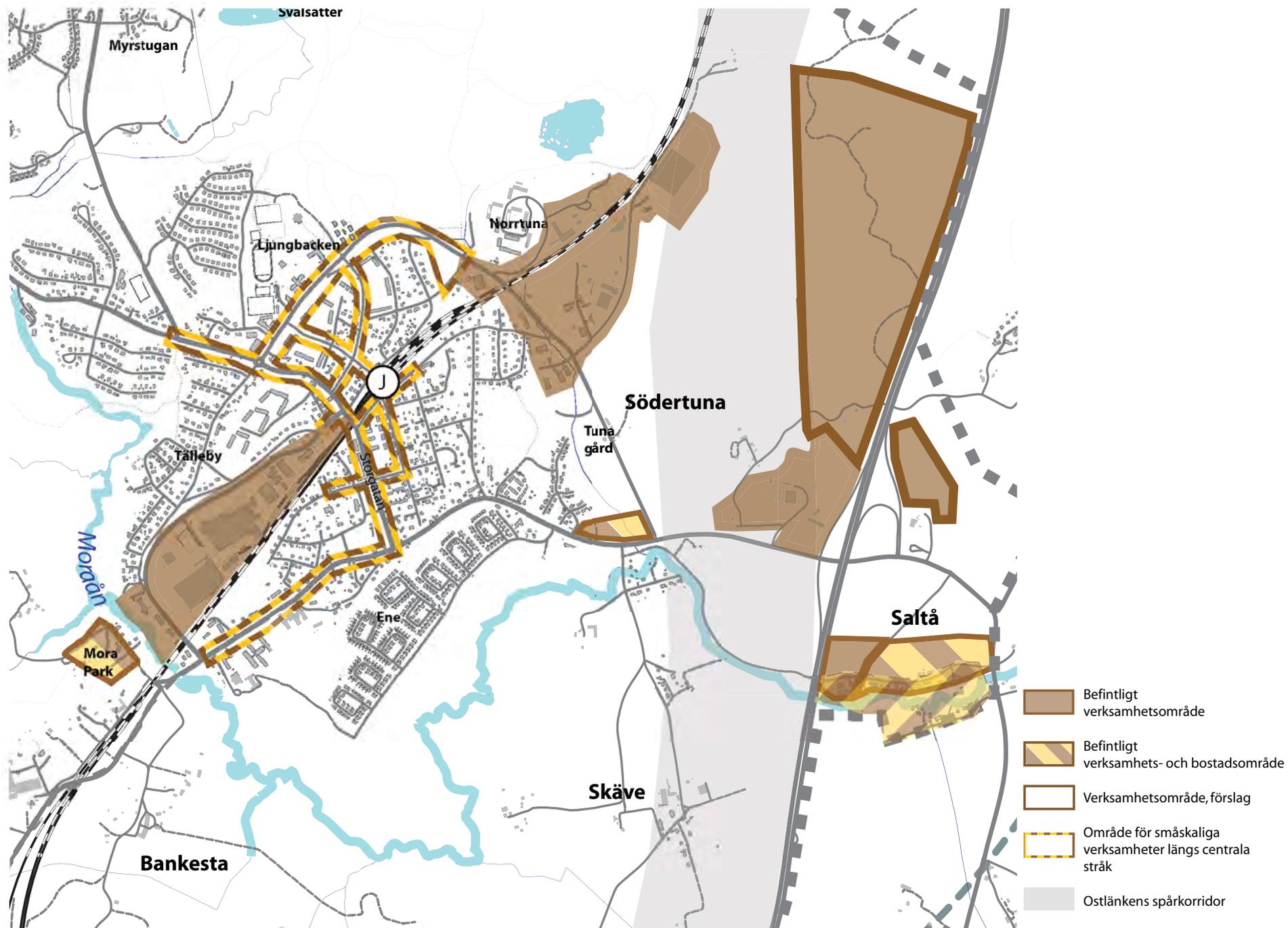
rådet utvecklas med utgångspunkt i den särskilda profil som har vuxit fram. Det är viktigt att beakta hur viktig platsen är som en symbol och entré till Järna i en vidareutveckling av förslaget, se vidare separat avsnitt om Saltå.

Småskaliga verksamheter

De småskaliga verksamheterna bidrar till att utveckla Järnas kreativa karaktär och är en god försättning för ett levande stadsliv. Möjligheter för utveckling av småskaliga verksamheter i de centrala delarna bör skapas. Mindre störande verksamheter bör blandas med bostäder i så stor utsträckning som möjligt.



Lantmännen Ceralia i Järna.



Förslag på utbyggnad av verksamhetsområden.

SERVICE

God och väl utbyggd service är viktigt för en orsts attraktivitet. Såväl offentlig som kommersiell service bör vara tillgänglig för alla invånare, även de utan bil och de som är rörelsehindrade

Offentlig service

Förslag

En ökning av barn i förskoleåldern beräknas på sikt i samband med pågående utbyggnad och planering i Järna med omnejd. Om Östra Ljungbacken och Svålsättershöjden byggs ut i enlighet med förslaget i den fördjupade översiktsplanen uppstår ett behov av ytterligare förskoleplatser i norra delen av orten. Platser för nya förskolor och skolor bör reserveras inom eller i anslutning till nya utbyggandsområden norr om Rönnvägen. Inom tätorten kan en förskola prövas på tomten vid Tavestavägen/Ängsgatan.

Bibliotek och fritidsverksamhet är andra delar av den offentliga servicen. År 2009 antog Järnanämnden en detaljplan som möjliggör en utbyggnad av Futurum-lokalen med bibliotek, föreningslokaler och fritidsklubb. Den planerade utbyggnaden kan fylla ett behov av aktiviteter för ungdomarna i Järna. Det kan även bli en magnet som kan bidra till aktivitet i centrum även efter butikernas stängningstider.

Kommersiell service

Förslag

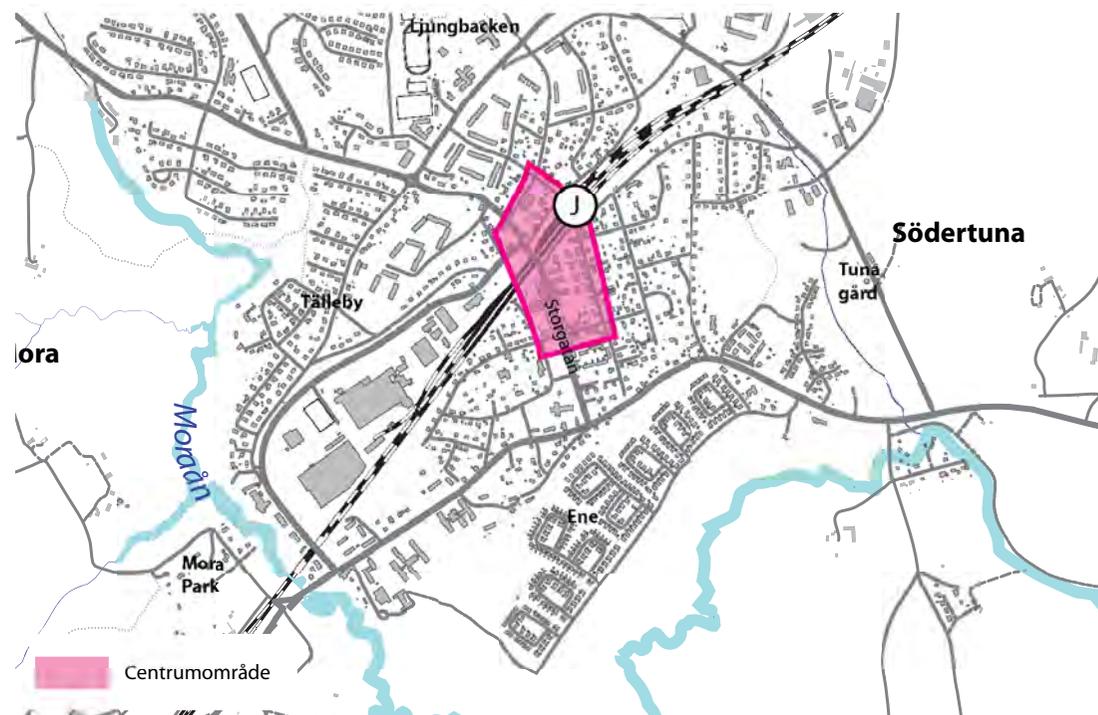
Butiker, serveringar och andra verksamheter ger förutsättningar för folkliv och en levande ort. I Järna föreslås centrum stärkas som handelsplats. Centrumområdet ligger inom gångavstånd från merparten av invånarna i samhället. Samtidigt finns där förbindelser med buss och pendeltåg.

Gemensamma ansträngningar bör göras för att åstadkomma en utveckling av centrum. Den fysiska miljön bör göras attraktiv och möjligheter för butiker att expandera i centrum bör utredas, se även avsnitt Centrala stråk - Storgatan. Större dagligvaruetableringar bör bibehållas inom centrumområdet och etableringar utanför orten ska undvikas.

I anslutning till bostadsområden bör plats reserveras i nya detaljplaner för mindre närbutiker för att skapa en tillgänglighet av dagligvaror inom gång och cykelavstånd till bostaden.

Längs de centrala stråken bör lokalerna vara flexibla och tillåta omvandling till kontor/butik i bottenplan.

En marknadsplats med utrymme för flera handelsstånd bör finnas i centrum.

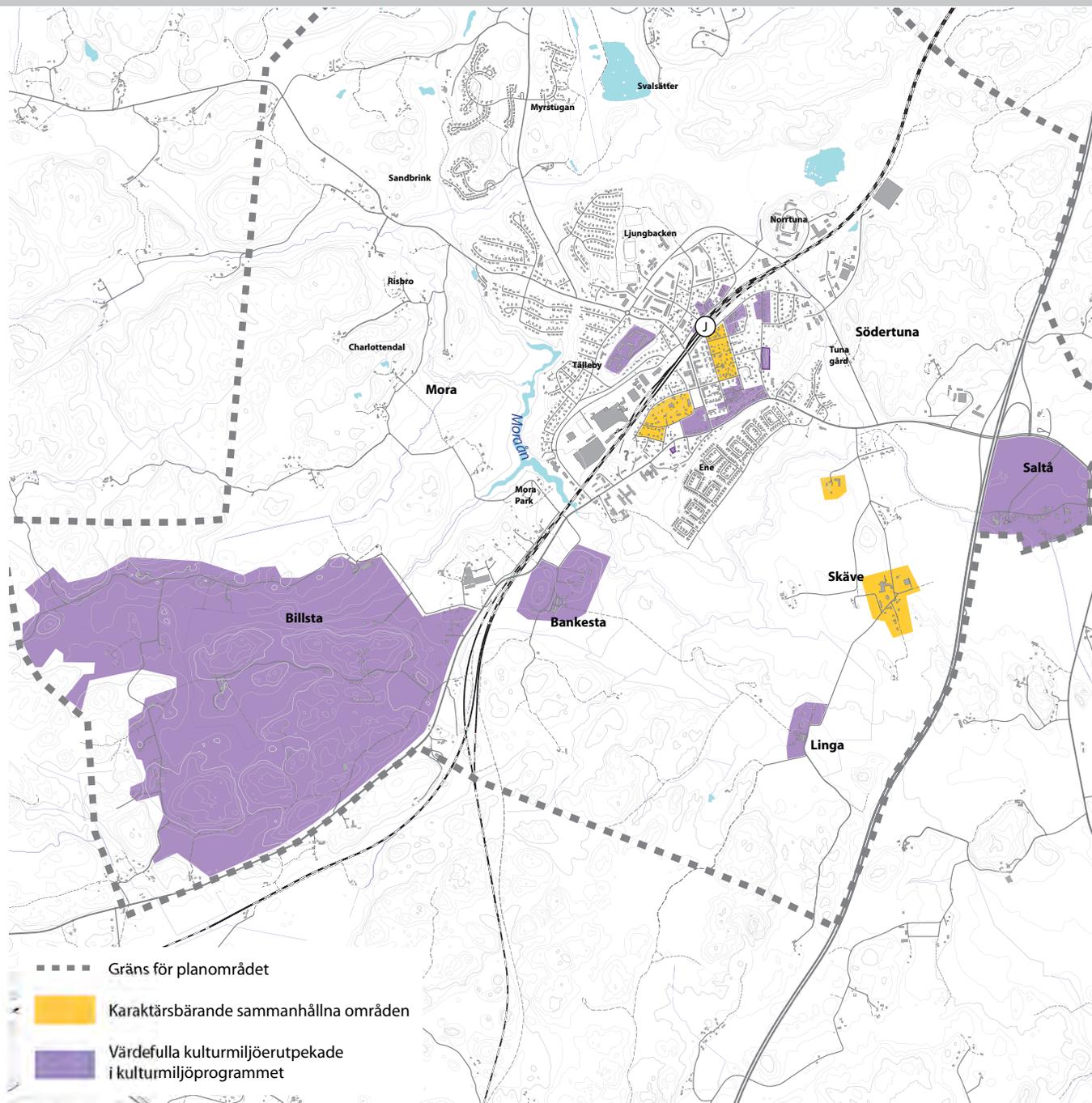


Förslag på centrumområde

KULTURMILJÖ

För att Järna ska utvecklas och förstärka sin mångfald och identitet ur ett kulturmiljöperspektiv, bör följande punkter utgöra en vägledning vid planering och handläggning.

- 1 Vid ny- eller ombyggnad inom utpekade kulturmiljöer utgör "Inventering av kulturmiljöer i Södertälje kommun" ett vägledande kunskapsunderlag. Tillhörande handläggningsordning ska tillämpas.
- 2 Inom område av riksintresse för kulturmiljön ska särskild hänsyn tas till kulturmiljö och landskapsbild.
- 3 Vid nyexploateringar eller kompletteringar av befintlig miljö bör hänsyn tas till kulturmiljövärden, landskapets befintliga karaktär och områdets identitet. Anslutning till lokal byggnadstradition kan ske med både traditionellt och modernt formspråk.
- 4 Särskild hänsyn bör tas till öppna landskap mellan bebyggelsegrupper, i synnerhet inom värdefulla kulturlandskap.
- 5 Vid ny bebyggelse eller ombyggnad utanför tätorten ska hänsyn tas till de anvisningar som presenteras i "Omtanke och varsamhet vid byggande på landsbygden" som tagits fram av kommunen.



Värdefulla kulturmiljöer/kulturlandskap (lila) och karaktärsbärande sammanhållna områden (gula).

Järna tätort

Målbilden ur kulturmiljöaspekt är att Järna ska ha en blandad bebyggelse från olika tider som speglar dess mångfald, identitet och historia samt skapa en varierad småstad med karaktär. Att värna tätortens kvaliteter samt utveckla dessa med en ny modern bebyggelse av sin tid är en bra metod för att uppnå målet. För "Karaktärsbärande sammanhållna områden" ska områdenas kvaliteter som t.ex. formspråk, skala, placering och tomtstorlek vara vägledande att bygga vidare på, med både traditionell och modern arkitektur.



Exempel på traditionell landsbygdsbebyggelse, beteshage vid Tunaö.



Futurum i Järna.



Exempel på antroposofiskt präglad arkitektur i Järnaslätten.

Landsbygd

Landsbygden bör utgöra en klar differens till småstadens karaktär. Jordbruksmarken bör värnas som en förutsättning för upprätthållandet av det traditionella kulturlandskapet. Ny bebyggelse bör underordnas kulturlandskapets bärande karaktärsdrag dvs genom placering på impedimentmark, antal, tomtens läge och anordnande. Enstaka byggnader bör utgöra varsamma tillägg till befintliga bebyggelsestrukturer. Enstaka hus kan även förekomma enskilt placerade i områden där det inte strider mot kulturhistoriska intressen.

Värnande om landsbygdens kvaliteter utgör också en profil för det ekologiska och hållbara Järna som har sin historia sedan 1960-talet.

Försiktighet bör gälla i programområdets sydöstra del. Den sk Järnaslätten värnas samt orörda delar av det sydvästra området. Linga, Övereneby och Bankesta är huvudgårdar som bevarat sin karaktär av huvudgård, ett karaktärsdrag att värna. Järnaslättns värden upprätthålls genom fortsatt jordbruksdrift, öppna siktlinjer, bevarande av äldre bebyggelse samt den äldre häradsvägen via Linga mot Hölö.

Grönområden och rekreation

Järnaborna har relativt nära till såväl ett storskaligt, öppet landskap sydöst om samhället som till ett småskaligt, omväxlande landskap kring Moraån samt ett större blandskogsområde norr och nordväst om orten.

Några vanliga promenadrundor finns i dessa områden: Lingarundan i det öppna åkerlandskapet, Morarundan i Moraåns dalgång och Logsjörundan runt Logsjön. Havet ligger på cykelavstånd, men trevlig och upplevelserik väg dit saknas för cyklister och gående.

Två av Sörmlandsledens ca 100 etapper passerar genom nordvästra delen av Järna tätort. Via leden kan man nå större skogsområden norr och väster om tätorten. Utbyggnaden av Kallfors har lett till att sträckningen av leden har setts över. Även passagen Tvetavägen/Nykvarnsvägen bör förbättras.

Barriärer som vägar och järnväg begränsar tillgängligheten till omgivningarna och entréer till grönområden är otydliga eller saknas.

Förslag

Järnaborna ska ha nära till marker för rekreation och naturupplevelser. Grönområden i samhällets ytterkant ska bilda en sammanhängande ring runt Järna, med bra samband till bebyggelsen och med tydliga, inbjudande entréer. Odlingsmark ska behållas för möjlighet till långsiktigt hållbar utveckling. Möjlighet till småskalig odling ska finnas i Järna. I utställningsförslaget har grönstråken utvidgats för att säkra de rekreativa kvaliteterna.

Järna ska upplevas som en ort i kanten mellan öppet åkerlandskap och skogsklädda höjder. Infarternas omgivningar ska upplevas som frodigt gröna entréer med odlingsområden och trädplanteringar. Järnas bebyggelse ska upplevas som naturnära.

Järna ska ha en tydlig ekologisk profil, med bibehållen odlingsmark och med tydligt inslag av närodlat, närproducerat.

Övergripande grönstruktur

Järna ska ha en sammanhängande grönstruktur där gröna stråk och länkar förbinder grönområdena.

Ett grönt bälte i tätortens ytterkant ska bilda en sammanhängande ring av varierande grönområden med lättillgängliga promenadstråk. Moraåns dalgång ska vara ett välskött kulturlandskap och en viktig del av detta gröna bälte, med utvecklade promenadstråk.

Gröna stråk ska leda in i tätorten.

Det gröna bältet kring Järna ska knytas samman med det stora sammanhängande grönområdet kring Farstanäs och Brandalsund.

De tre promenadslingorna Lingarundan, Morarundan och Logsjörundan ska förbindas med varandra genom det gröna bältet.

Sörmlandsleden anpassas ständigt till ny bebyggelse. Sträckan längs med Rönnevägen ersätts med en sträcka i det gröna bältet mellan Östra Kallfors och Mora.



Moraån



Förslag på övergripande grönstruktur.

Parker och offentliga rum

Järna upplevs som ett lummigt och grönt samhälle, främst på grund av att det finns villaområden med relativt stora tomter även centralt i tätorten. Däremot finns det få allmänna parker och naturområden inne i tätorten. Förtätning av tomtmark kommer därmed att påverka stadsbilden. Gator och vägar i samhället är anpassade till biltrafik och gatumiljön är ofta torftig. Järna har få om ens några gator med stadskänsla. Inne i tätorten finns de viktigaste offentliga mötesplatserna längs Storgatan och vid idrottsplatsen. Den enda riktiga parken är Järna torg vid kyrkan. Här finns lekplats, sommarservering och blomsterplanteringar. Parken fungerar som mötesplats för ungdomar.

Gång- och cykelvägar utgör ofta gröna stråk genom orten. Många gånger är omgivningen torftig med en remsa klippt gräs. Utveckling av de gröna stråken med trädplanteringar och alternativ skötsel är angeläget för att förbättra upplevelsevärden och värden för växt- och djurliv.

Förslag

Den närnatur som finns, exempelvis vid Vinkelgränd, vattentornet och Bergsgatan, samt det mindre skogsområdet öster om Tavestavägen, bör värnas och tillgängligheten till områdena förbättras.

Längs grönstråk genom orten är även mycket små närnaturområden viktiga för att skapa omväxling och naturupplevelse. En regelbunden skötsel krävs för att närnaturen inte ska bli slyig och upplevas otrygg och skräpig.

Närnatur nära bebyggelsen ska utgöra spännande lekplatser och platser för motion och naturupplevelser.

Närparker ska utgöra trygga mötesplatser i Järnas tätast bebyggda delar. Varje stadsdel bör ha en egen mötesplats i grön miljö - en närpark. I Starrbäcken fungerar idrottsplatsen till stor del som en samlingspunkt, men den bör kompletteras med en mindre offentlig mötesplats.

Viktigare gator i tätorten ska utvecklas till trädplanterade, säkra gaturum som fungerar som länkar i grönstrukturen.

Grönområden mellan stadsdelarna ska bidra till god orientering. Bostäder med utrymme för egna trädgårdar med odlingsmöjligheter ska finnas.



Järna torg med församlingshemmet i bakgrunden.



- Närpark, befintlig
- Närnatur på allmän mark, befintlig
- Viktig offentlig plats att utveckla
- Närpark, förslag

FAKTARUTA

Närnatur
 Närnatur kallas mindre områden sparad naturmark nära bostadsbebyggelsen. Närnaturen är ofta viktiga för lek och hundpromenader, ger årstidsupplevelser och har betydelse för stadsbilden.

Närparker
 Närpark är mindre anlagd park nära bostäder. En närpark kan vara allt från en klippt gräsyta till lekplats och planteringar med sittplatser.

Förslag på offentliga platser och närparker.

Glesa bussförbindelser, ett icke sammanhängande och bristfälligt gång- och cykelvägnät samt områden som inte är kollektivtrafikförsörjda gör att bilen används i stor utsträckning i Järna. Flera bostadsområden har långa gångavstånd till närmaste busshållplats som t ex Östra Kallfors, Tälleby och Norrtuna. Områdena längs Nykvarnsvägen har idag ingen busstrafik alls.

Längs huvudstråken för biltrafik kör mycket genomfartstrafik. Riksväg 57 (Rv 57), som genomkorsar Järna, är en statlig riksväg och primär transportled för farligt gods. Storgatan gjordes för några år sedan om till en gårdsgata, dvs ett stråk där fotgängare har företräde framför bilister, men är fortfarande en av infartsvägarna till centrum och stationen. Genomfartstrafik hänvisas till Snickarvägen och Rönnvägen. Huvudstråken utgör barriärer mellan områden och påverkar trafiksäkerheten och tillgängligheten.

Trafiksäkerhet

Korsningen Rv 57-Rönnvägen har varit olycksdrabbad och har byggts om till rondell. Rv 57 behöver även förbättras med säkra gångpassager och gång- och cykelbanor. Trafikverket har startat en förstudie för Rv 57 på sträckan Gnesta-E 4. Rönnvägen vid Tavestaskolan behöver trafiksäkerhetshöjande åtgärder för oskyddade trafikanter. Nykvarnsvägen har flera brister med bl a farliga tomtutfarer.

Tillgänglighet

Det är viktigt att minska barriäreffekten för gående och cyklister t ex genom en passage över Moraån och säkrare övergångställen på hårt trafikerade vägar.

Flera bostadsområden består av återvändsgator där gatunätet inte hänger ihop. Nya områden bör ha ett gatunät som planeras enligt rutnätsprincipen för att öka tillgängligheten och bättre koppla samman områdena.

Förslag Gång- och cykel

Nya gång- och cykelbanor föreslås i första hand utmed de trafikerade gatorna som t ex Rv 57, Tvetavägen och Snickarvägen. Det föreslås också nya cykelstråk till områden som ligger utanför tätorten som t ex Mora, ridhuset i Billsta, Saltå by och området i Ytterjärna. Regionala cykelstråk till Södertälje och Nykvarn föreslås också.

Nya cykelparkeringar med regnskydd föreslås vid strategiska busshållplatser. Infartsparkeringen för cyklar vid Järna station bör kompletteras med tak.

Nyligen åtgärdade cykelbanor är: Rönnvägen från väg 57 – Tuna industri, Ullängsvägen - Wadströmsväg, Åsgatan, Ljungbacken – Svålsäter/Kallfors, Rönnvägen (fram till Tavestaskolan), Backe vid Enegärdet (Sunnemovägen) och Löwens väg (del vid konsum).

Planerade upprustningar berör: del av Tuna industriväg, del av Snickarvägen, Storgatan – Spormakargatan (Trafikverket), del av Storgatan, del av Löwens väg, Industrigatan och Moraån mot Sandbrink.

Kollektivtrafik

I takt med att Kallfors byggs ut så behöver kollektivtrafiken till området förbättras. Detta ska ske genom att stärka kopplingarna från Kallfors till Tvetavägen samt att dra in vissa turer av befintlig busstrafik på en slinga genom Kallfors. En helt ny busslinje mellan Järna och Nykvarn föreslås också för att öka tillgängligheten mellan orterna.

Biltrafik

I samrådsförslaget redovisades två alternativa vägsträckningar mellan Järna och Kallfors. Ett huvudargument för en ny väg var att möjliggöra för en ny lokal busslinje i Järna och att knyta ihop Kallfors med tätorten. Vägalternativen har lyfts ut ur utställningsförslaget. Istället nyttjas och stärks befintlig kollektivtrafik längs Tvetavägen. Nya bostäder i Kallforsområdet förstärker det befintliga resandeunderlaget. Den gång- och cykelväg som anlagts genom skogen kopplar ihop Kallfors med Järna tätort. Många av de inkomna yttrandena under samrådet har också givit bilden av att det är ett allmänt intresse att bevara skogen fri från biltrafik.

Ett reservat för Rv 57 redovisas söder om tätorten för att på sikt få bort genomfartstrafiken genom Järna. Byggandet av denna förbifart förutsätter att Trafikverket finansierar projektet och det finns för närvarande inte med i Trafikverkets långsiktiga planering.

En ny sträckning av Nykvarnsvägen föreslås för att åtgärda farliga direktutfarer mot länsvägen. Befintlig väg blir då en lokalgata vilket kan möjliggöra nya bostäder längs gatan. Ny bebyggelse skulle kunna finansiera den nya vägsträckningen.

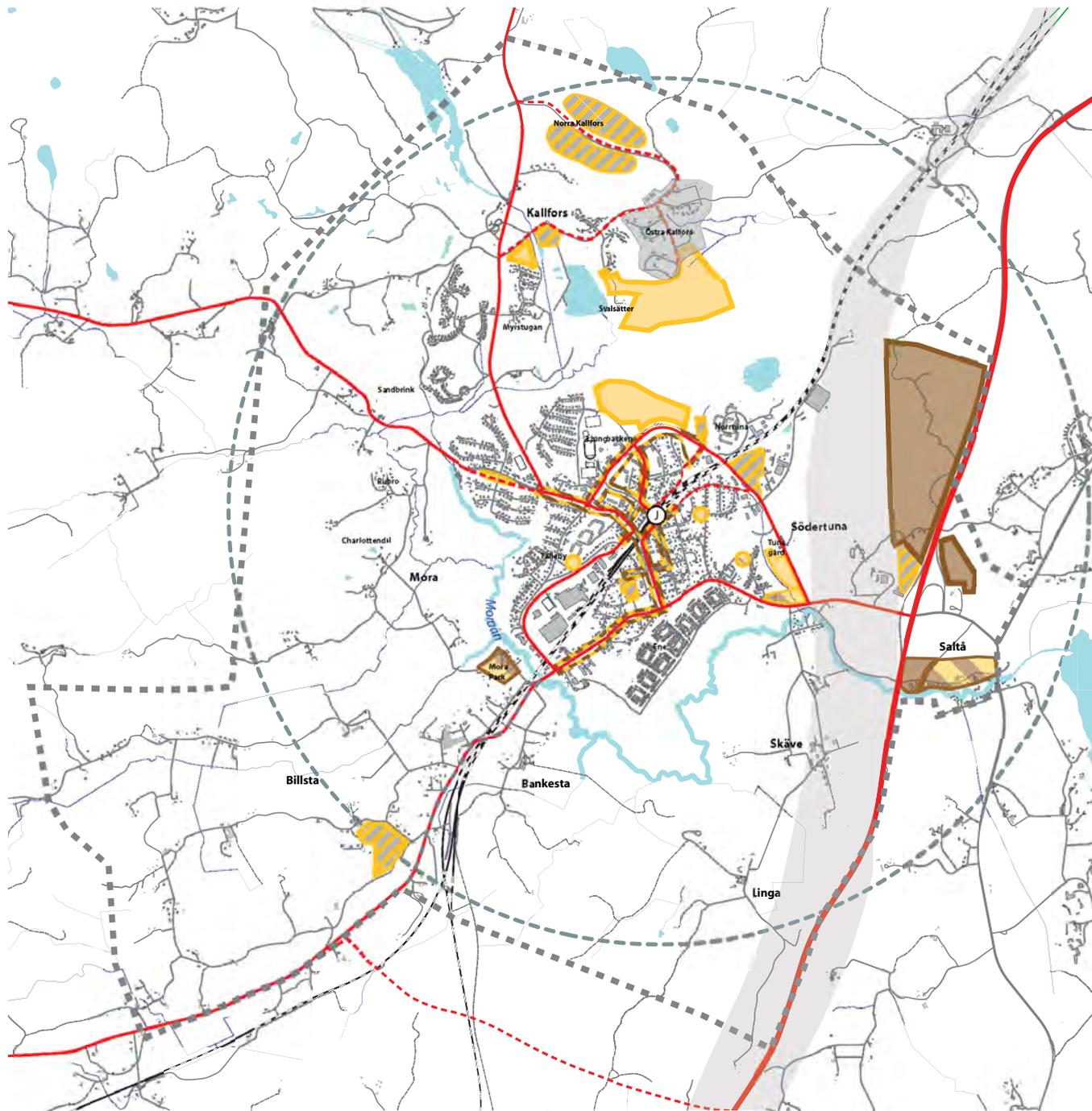
Buller och luftföroreningar

Frågor om buller och luftföroreningar (miljökvalitetsnormer för luft) kommer att utredas i detaljplaneprocessen för respektive område som blir aktuellt för exploatering.

Farligt gods

Inom planområdet för den fördjupade översiktsplanen finns ett antal vägar som är utpekade transportleder för farligt gods. I anslutning till transportleder för farligt gods kommer konsekvenserna för nyexploatering (skyddsavstånd m.m.) att utredas inom ramarna för detaljplaneprocessen.

- Gräns för planområdet
- - - - - Avståndsring för område inom gång- och cykelavstånd till stationen (3 km)
- Huvudstråk för biltrafik
- - - - - Nytt huvudstråk för biltrafik, förslag
- Centrala stråk, där förtätning med bostäder och mindre störande verksamheter föreslås
- Utbyggnadsområde, blandad bebyggelse, huvudsakligen bostäder
- Utbyggnadsområde verksamheter
- Utbyggnadsområde för verksamheter blandat med bostäder
- Pågående utbyggnad/ framtida planläggning
- Ostlänkens spårkorridor



Förslag på huvudvägnät.

Vatten och avlopp (VA)

I delar av systemet avleds dagvatten till spillvattennätet istället för till dagvattennätet. Fortsatta åtgärder bör göras för att få bort dagvatten ur spillvattennätet så att funktionskraven på spillvattensystemet kan hållas. Den mest kostnadseffektiva utbyggnadsriktningen av Järna sett från VA-systemets perspektiv bedöms vara mot öst, alternativt nordöst. Dricksvattenförsörjningen för nya bostadsområden kan lösas med hjälp av tryckstegringsstationer, men befintligt lokalnäts kapacitet behöver studeras inför planering av större områden.

På landsbygden har de flesta fastigheter enskilda lösningar på både vatten och avlopp. Generellt gäller att flera av dessa lösningar riskerar att späda på övergödningen av Moraån.

Förslag

- Hundraprocentig anslutning till allmänt VA för befintliga och tillkommande hushåll och företag inom verksamhetsområdet. (Miljökontoret ansvarar för att fastighetsägarna ansluter till den allmänna anläggningen.)
- Större sammanhängande bostadsområden ska anslutas till allmänt VA
- Bostadsexploatering i Svalsättershöjden och Östra Ljungbacken ska ingå i verksamhetsområdet för allmänt VA.

- Tillkommande bostadsexploatering norr om tätorten och utanför det allmänna verksamhetsområdet bör planeras på ett sådant sätt att VA anläggningarna standardmässigt motsvarar det allmänna verksamhetsområdets.

- Spill- och dagvatten ska hanteras i separerade system.

- Dagvatten ska i första hand tas hand om lokalt, genom infiltration eller utjämnings- och perkolationsmagasin för att undvika avledning genom dagvattenledning.

- För hushåll utanför allmänt verksamhetsområde ska den VA-lösning förordas som ger minsta möjliga miljöpåverkan.

- På landsbygden ska kommunens kretsloppspolicy tillämpas. Våtkompostering av klosettavfall ska förespråkas före andra enskilda lösningar.

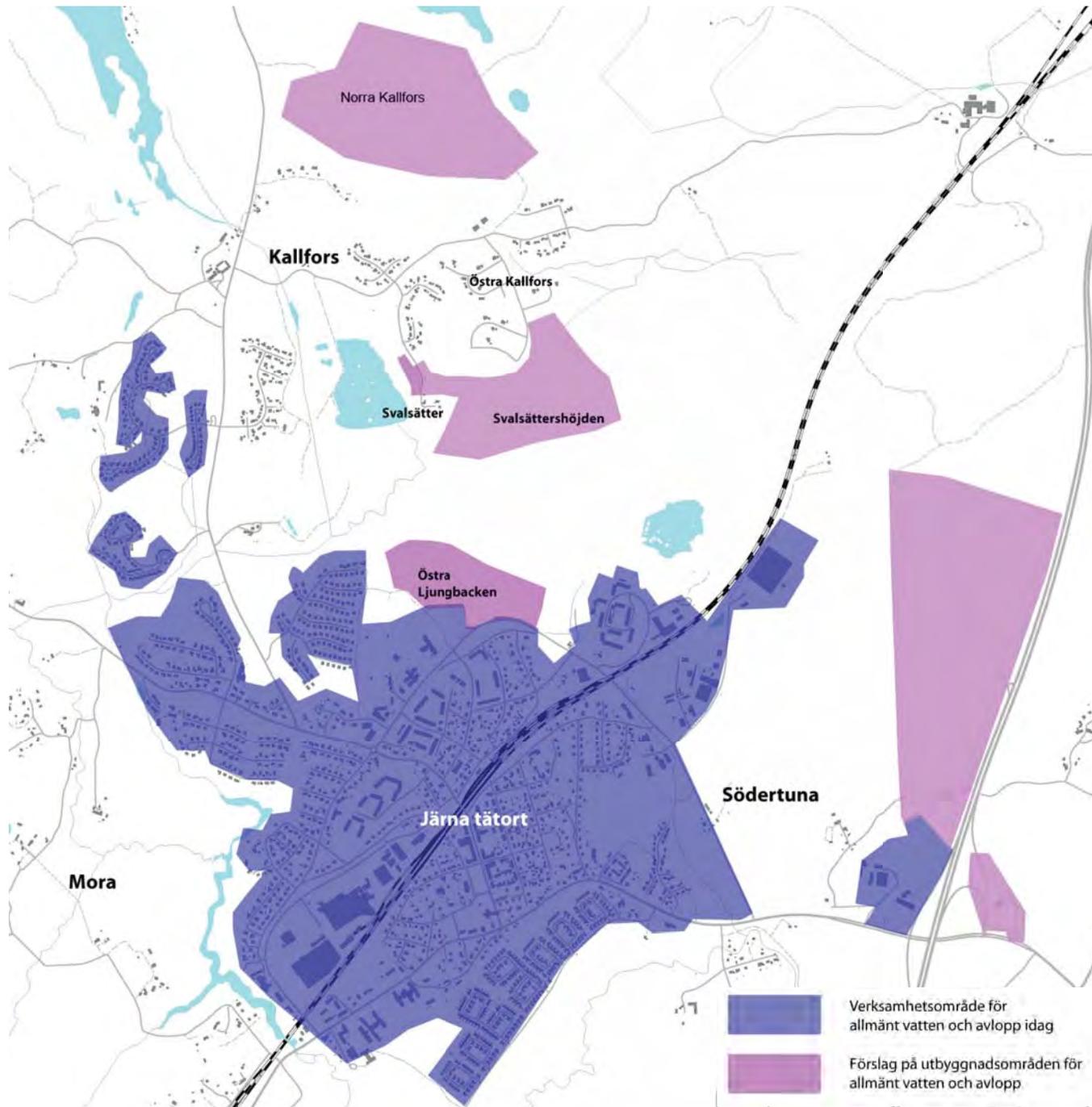
- Ny bebyggelse ska endast tillåtas om VA kan lösas på ett rationellt och miljövänligt sätt.

Energi

Befintlig kapacitet av el och fjärrvärme är närmast överdimensionerad i Järna. Det bör planeras för fjärrvärmeanslutning vid nya industri- och bostadsområden.

Förslag

- Uppvärmning ska baseras på förnybara energikällor.
- El och olja ska aldrig användas för direktuppvärmning.
- Fjärrvärme ska vara huvudalternativet vid planering av nya bostadsområden.
- Nybyggnation bör alltid ha system som möjliggör framtida anslutning till fjärrvärme.



Förslag på utökat verksamhetsområde för kommunalt vatten och avlopp.

FAKTARUTA

Verksamhetsområde

Kommunen är enligt Vattentjänstlagen ansvarig för att inrätta ett s.k. verksamhetsområde för allmänna vatten- och avloppstjänster där det behövs. Verksamhetsområdets utbredning avgränsas geografiskt med hänsyn till skydd för människors hälsa och miljön. Huvudman för Södertälje kommuns allmänna VA-anläggning är det kommunägda bolaget Telge Nät. Inom verksamhetsområdet är VA-huvudmannen skyldig att leverera allmänna vattentjänster och fastighetsägarna måste i gengäld betala för dem med VA-avgifter. Normalt täcker verksamhetsområdet tätort, men inte landsbygd.

Spillvatten

Spillvatten är förorenat vatten från hushåll, industriell verksamhet, servicanläggning m.m. Spillvatten kan vara t.ex. vatten som är klosettvattnet (vatten från toaletter) och BDT-vatten.

Dagvatten

Dagvatten är ett samlingsnamn för tillfälligt förekommande avrinnande vatten på ytan av mark eller byggnation. Vattnet kan vara bl.a. regnvatten, smältvatten, spolvatten och framträngande grundvatten.

Tidigare planering

Översiktsplan 2004 för Södertälje kommun

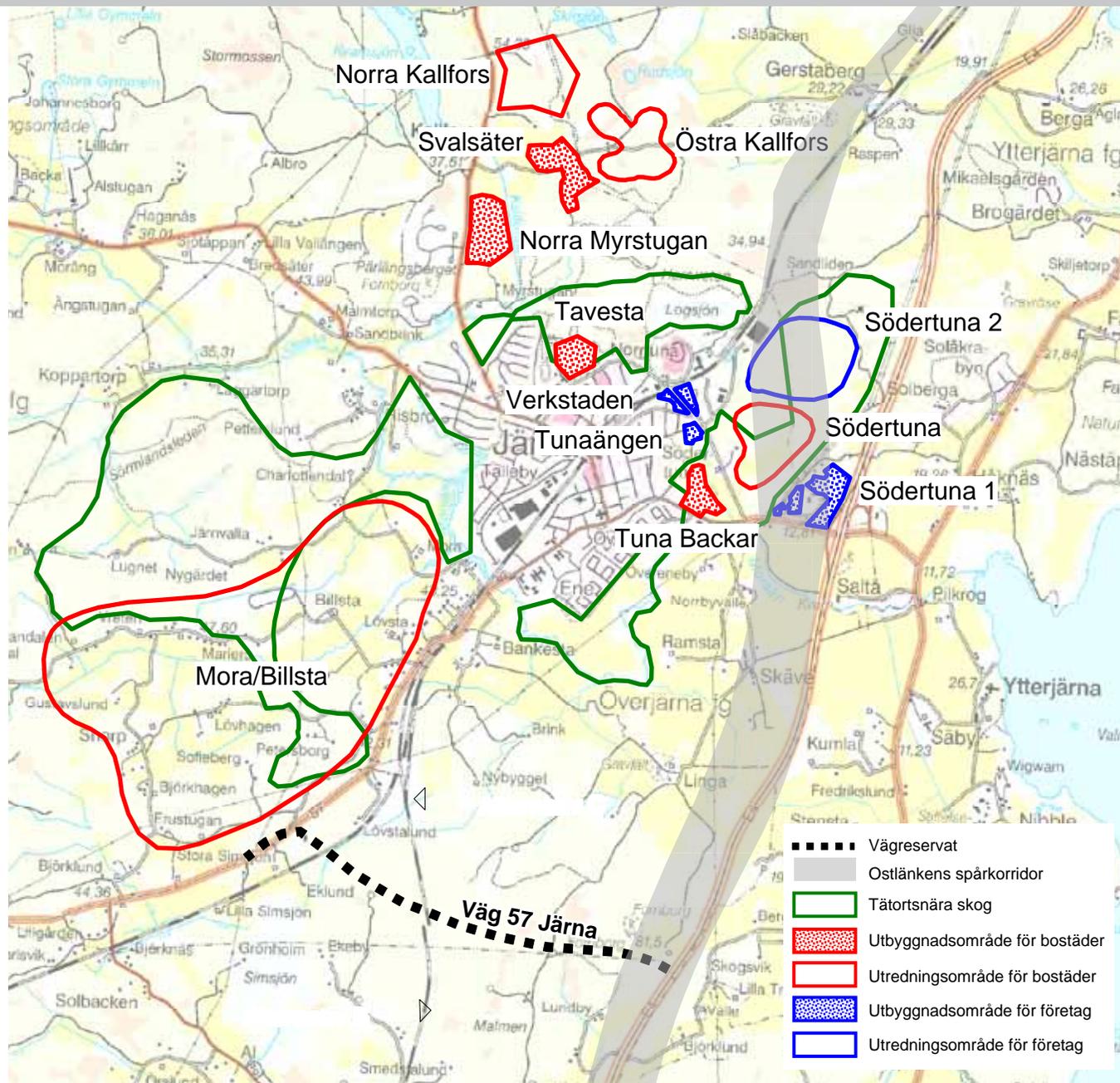
I Södertälje kommuns översiktsplan 2004 pekas Östra och Norra Kallfors, Södertuna och Billstaområdet ut som utredningsområden för bostäder i Järna. Området norr om Södertuna, Södertuna 2 (se karta), pekas ut som utredningsområde för företag.

Av de utpekade områdena är idag Östra Kallfors planlagt och under genomförande. För Norra Kallfors pågår detaljplanearbete i slutfasen. Mellan tätorten och E4:an ligger en av den planerade höghastighetsjärnvägen Ostlänkens spårkorridorer. Inom korridoren tillåts ingen planläggning. Utredningsområdena, både för bostäder och företag, i Södertuna berörs av närheten till korridoren. Inget av områdena har varit föremål för något detaljplanearbete. Gällande plan i Södertuna 1 är ej heller fullt utbyggt.

Planutredning för Billstaområdet

År 2004 sammanställde kommunen ett förslag på hur Billstaområdet ska utvecklas. Utredningen, som inte antagits politiskt, föreslog lägen för ca 50 st nya småhusetableringar. Av dessa är har bygglov beviljats för ca 15 st. Utredningen har ingen formell status enligt Plan och Bygglagen (PBL) utan har utgjort ett kunskapsunderlag i bygglovhanteringen för området och i arbetet med den fördjupade översiktsplanen.

Utredningen för Billstaområdet ska färdigställas under 2014.



Utbyggnadsområden enligt Översiktsplanen 2004.

Regionplan för Stockholmsregionen

På uppdrag av Regionplanenämnden i Stockholms läns landsting har Regionplane- och trafikkontoret sammanställt ett förslag till regionplan för Stockholmsregionen (RUFs). Den godkändes i landstingsfullmäktige i maj 2010.

I Regionplanen pekas Södertälje tätort ut som en yttre regional stadskärna: *”Utvecklingen i de yttre regionala stadskärnorna ska motverka att bebyggelsen och verksamheterna sprids ut. Vid knutpunkter i trafiksystemet bör marken utnyttjas mer intensivt. Det främjar stadskvaliteter, stadsliv och mötesplatser”*

Regionplanen föreslår överlag en tätare och mer sammanhållen bebyggelse i hela regionen. Järna tätort pekas ut som en regional stadsbygd med utvecklingspotential:

”Ökad täthet innebär att ny bebyggelse främst bör lokaliseras till redan bebyggda områden och i första hand till de delar som har eller kommer att få bäst tillgänglighet med kollektivtrafik.”

Hela RUFs:en finns att ta del av på Tillväxt-, miljö och regionplanerings hemsida: tmr.sll.se

Utredningar i samband med arbetet med den fördjupade översiktsplanen

Hållbart resande i den fördjupade översiktsplanen för Järna

I ett inledande skede av projektarbetet gjordes en inventering av förutsättningarna för hållbart resande i Järna tillsammans med projektet ”Hållbart resande i samhällsplaneringen”. En jämförelse mellan fem potentiella utbyggnadsområden gjordes. Resultatet sammanställdes i rapporten ”Hållbart resande i den fördjupade översiktsplanen för Järna”. Kommunalsnämnden antog i oktober 2008 rapporten ”Hållbart resande i den fördjupade översiktsplanen för Järna tätort”, som ett underlag till den fördjupade översiktsplanen för Järna.

Detaljhandeln i FÖP

I Järna finns intresse av att etablera livsmedelshandel utanför tätorten. I samband med planarbetet har kommunen låtit utreda förutsättningarna för detaljhandel i Järna och effekterna av en så kallad extern etablering. Konsultföretaget Nordplan har utfört utredningen som finns sammanställd i en rapport.

Regionalt tågstopp i Järna

Det finns en politisk vilja att arbeta för att få ett regionalt tågstopp i Järna. För att utreda förutsättningarna och konsekvenserna av ett sådant lät kommunen Sweco ta fram en rapport år 2008.

Barn, ungdomar och det offentliga rummet i Järna

I arbetet med den fördjupade översiktsplanen har kommunen ansett det vara angeläget att få med barn och ungdomars perspektiv på Järna som ett kunskapsunderlag i planeringen. Därför har man genomfört ett projekt där ett antal elever och förskolepersonal har intervjuats om sin syn på Järna.

Samtliga utredningar finns att ta del av på Samhällsbyggnadskontoret.

Läget i regionen

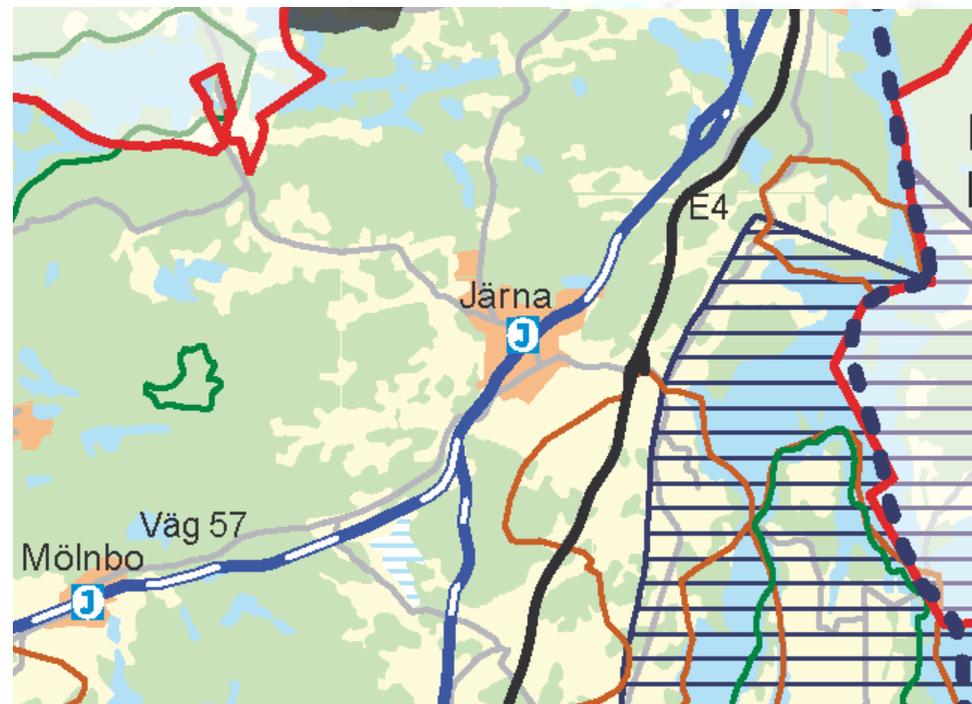
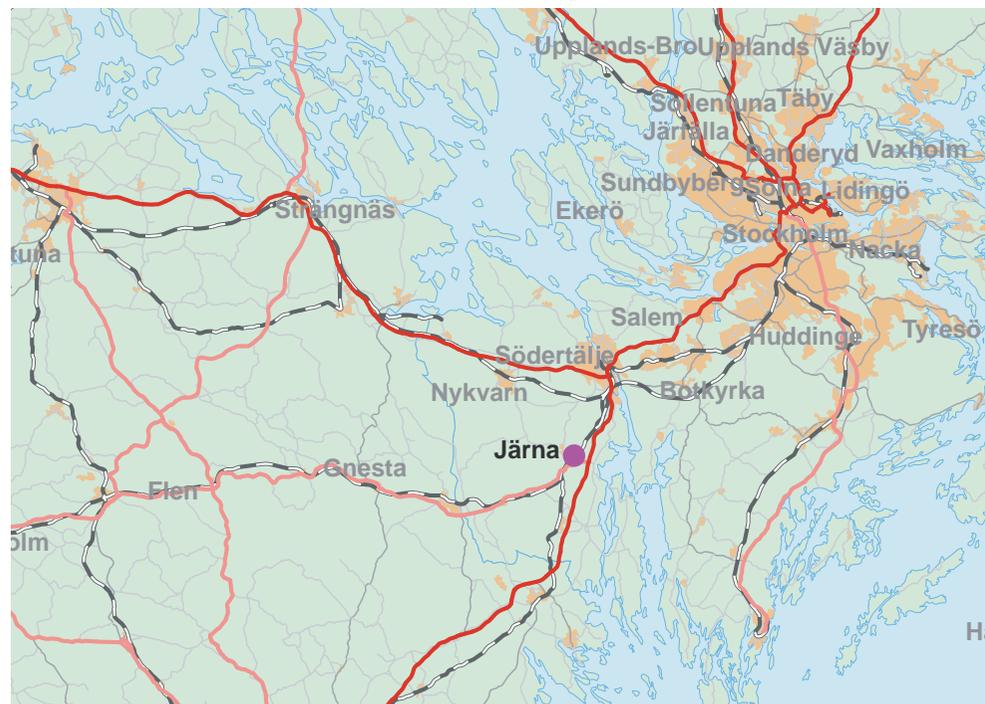
Järna kommun del är en av Södertälje kommuns fem kommundelar. Tätorten är belägen cirka 1,2 mil sydväst om Södertälje och cirka 5 mil sydväst om Stockholm. I Järna möts två av järnvägens stambanor, Västra stambanan och Nyköpingsbanan. Två större vägar passerar genom kommundelen, E4:an löper i nord-sydlig riktning i området mellan tätorten och Järnafjärden och riksväg 57 passerar genom tätortens södra delar.

Läget i landskapet

Järna tätort ligger i gränsen mellan ett höglänt skogslandskap och ett låglänt, storskaligt åkerlandskap som sträcker sig ut mot Järnafjärden. Från Järnaslätten stiger terrängen snabbt upp mot Överjärna kyrka och centrum. E4:an passerar orten till stor del över det öppna landskapet och skapar en barriär mellan samhället och Ytterjärna/havet. Skogsmarken i samhällets nordvästra del är blandskog med mindre sjöar och våtmark. Hela Järna ligger inom Moraåns avrinningsområde. Kring Moraån söder om samhället finns ett småskaligt odlingslandskap omväxlande med åkerholmar och större skogsklädda moränkullar.

Riksintressen

Inom planområdet för den fördjupade översiktsplanen finns riksintressen för kulturmiljö och kommunikationer; E4:an, Västra och södra stambanan samt spårkorridor för Ostlänken (redovisas på karta s. 9).



B E F O L K N I N G

Den 31 december 2013 uppgick folkmängden i Järna kommun till 9 113 personer varav 6 703 personer var bosatta inom Järna tätort (inklusive Kallfors).

Enligt kommunens senaste befolkningsprognos för perioden 2014-2023 beräknas befolkningen i Järna kommun öka till cirka 9 695 personer. Denna prognos inkluderar inte förväntat befolkningstillskott av planerade utbyggnadsområden. Till antagandeskedet av den fördjupade översiktsplanen kommer en fullständig prognos att redovisas.

Ålderstrukturen i Järna skiljer sig något ifrån kommunen som helhet vad gäller andelen unga vuxna i åldrarna 20-29 år. Denna skillnad kan främst härledas till flytt till högskoleorter.

Andelen personer med utländsk bakgrund (personer födda utomlands eller personer vars båda föräldrar är födda utomlands) uppgick år 2013 till 21,3 procent att jämföra med 48,1 procent för kommunen som helhet. Inom Södertälje kommun utgörs den största gruppen med utländsk bakgrund av assyrier/syrianer (definieras som personer med ursprung i Irak, Libanon, Syrien eller Turkiet) medan personer med finsk bakgrund utgör den enskilt största gruppen med utländsk bakgrund inom Järna kommun.

Ohälsotalet var 2013 något högre i Järna jämfört med Södertälje kommun, 31,8 respektive 25,2.

Folkmängd efter kön och ålder i åldersklasserna (31 december 2013)

Ålder	Män	Kvinnor	Totalt
0-19	1 309	1 200	2 509
20-44	1 357	1 418	2 775
45-64	1 167	1 135	2 302
65-74	478	502	980
75-79	122	133	255
80- w	118	174	292
Summa	4 551	4 562	9 113

Källa: SCB Befpak

Folkmängden fördelad efter svensk och utländsk bakgrund samt kön (31 december 2013)

Bakgrund	Totalt	Män	Kvinnor	Totalt %
Svensk	7 179	3 596	3 575	78,7
Utländsk	1 904	955	987	21,3
Summa	9 113	4 551	4 562	100,0

Källa: SCB Befpak

Medelinkomst, (nettoinkomst) 2011 i tkr

Södertälje kommun	216,9
Järna kommun	243,9

Källa: SCB Inkopak

Ohälsotal, 16-64 år, 2013

Södertälje kommun	25,2
Järna kommun	31,8

Källa: SCB Ohälsotal

Utbildningsnivå

År 2011 hade 35,2 procent av de boende i Järna kommun eftergymnasial utbildning. Detta var något högre än motsvarande siffra för kommunen som helhet (30,4 procent).

Utbildningsnivå, andel av befolkningen 20-64 år, 2012

	Järna	Södertälje
Förgymnasial	14,3	21,0
Gymnasial, högst två år	22,9	22,7
Gymnasial, mer än två år	24,8	22,6
Eftergymnasial, mindre än tre år	14,8	13,9
Eftergymnasial, minst än tre år	20,4	16,5
Uppgift saknas	2,8	3,3
Totalt	100,0	100,0

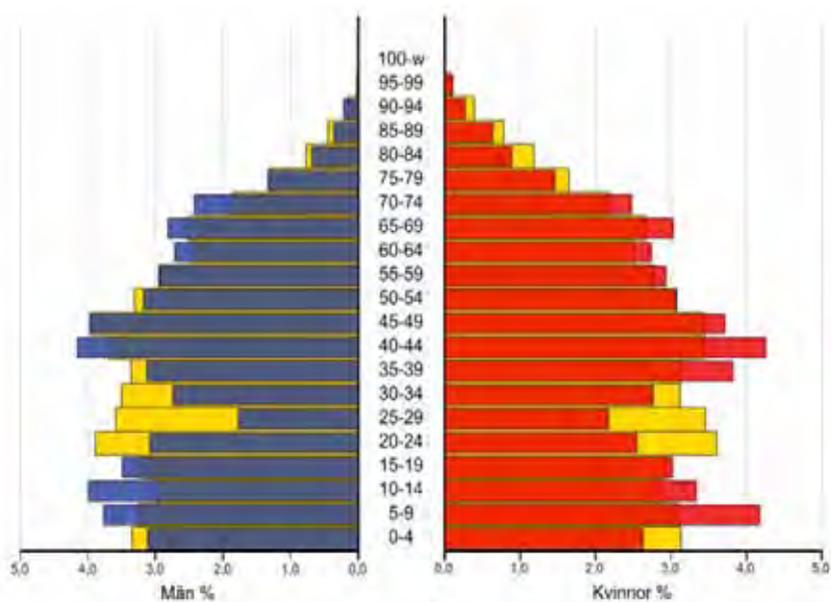
Källa: SCB Ampak

FAKTARUTA

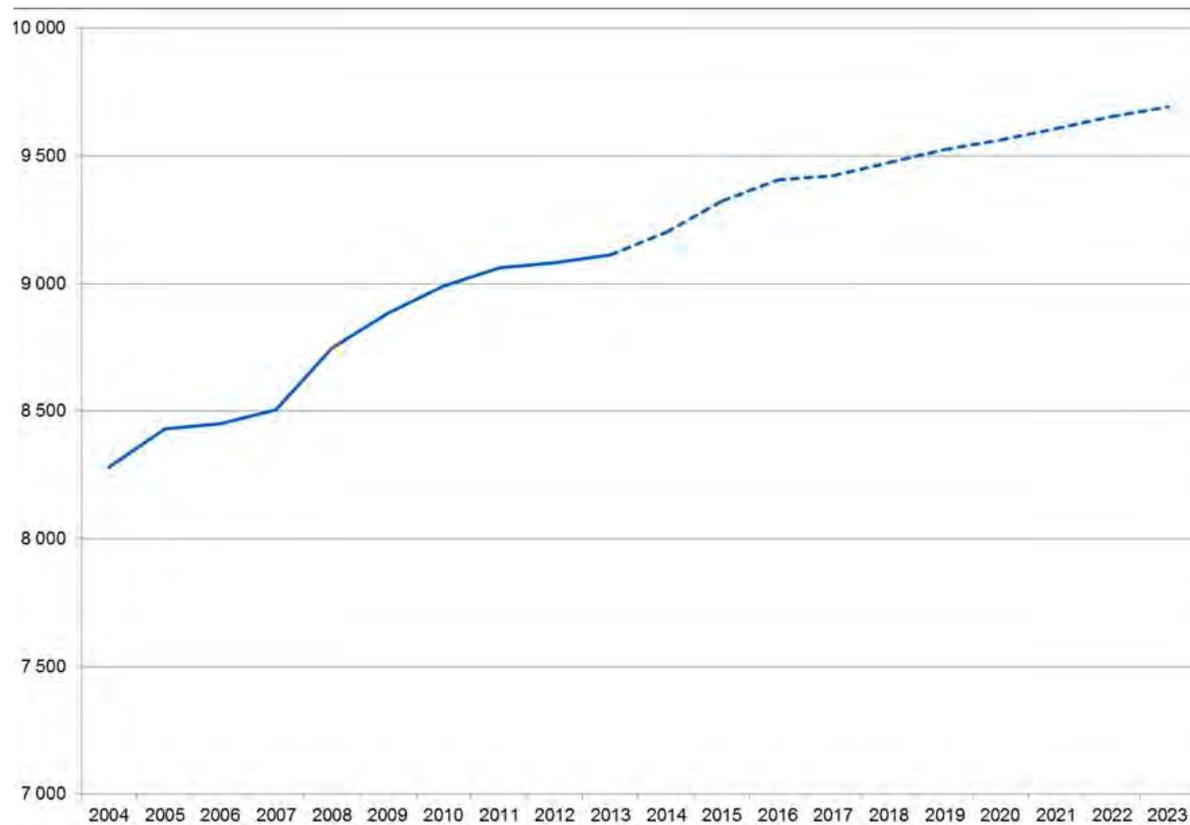
Ohälsotal

Ohälsotalet beräknas genom att summa dagar med sjukpenning, arbetsskadesjukpenning, rehabiliteringspenning samt dagar med aktivitets- och sjukersättning divideras med befolkningen i åldern 16-64 år.

Åldersstrukturen i Järna kommun jämförd med Södertälje kommun år 2013



Gul skugga illustrerar befolkningen i Södertälje kommun.
Källa: SCB Befpak



Folkmängd 2004-2013 samt prognostiserad folkmängd 2014-2023 (de flesta planerade utbyggnadsområden ingår). Källa: SCB Befpak

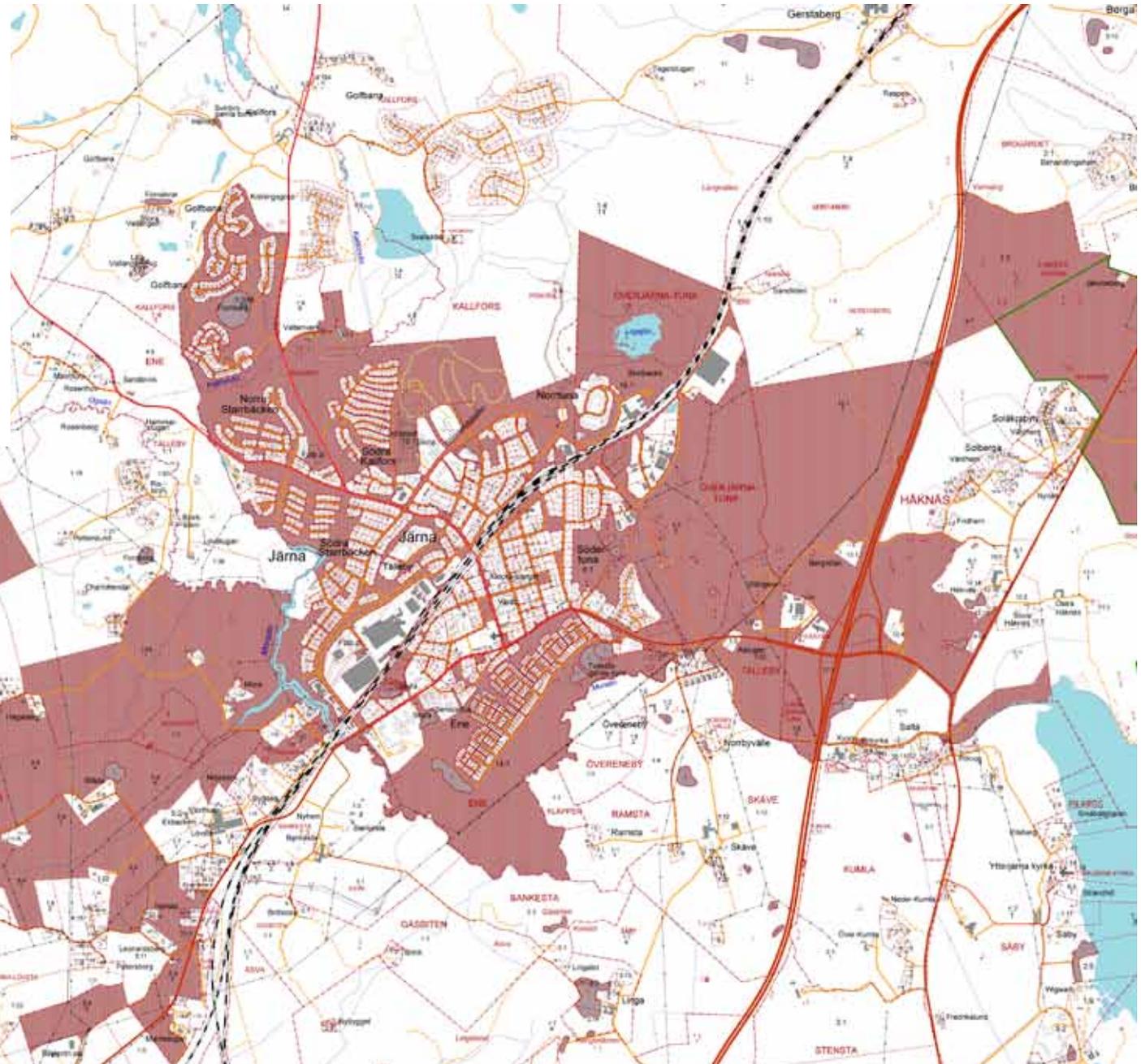
KOMMUNALT MARKINNEHAV

Kommunalt markinnehav

Det kommunala markinnehavet i Järna omfattar i stort sett all obebyggd mark i tätorten och österut i Södertuna, Överjärna-Tuna, Tälleby och Farsta. Det omfattar även stora delar av Mora och Billsta sydväst om tätorten. Den kommunala marken utanför tätorten är till största delen skogsmark, men innefattar även en stor andel jordbruksmark.



= kommunens mark



Det äldsta Järna

Ortnamnet Järna har sitt ursprung i ordet "garn" vars betydelse är smal, skyddad vik. Under förhistorisk tid bestod området av flera vikar där bördiga dalgångar idag breder ut sig. På höjderna längs vattnet bosatte sig människor vilket det stora antalet fornlämningar vittnar om. Under järnåldern tycks Linga i sydöstra delen av planområdet, ha utgjort en betydelsefull plats och med lämningar av gravfält med bautastenar, hållristningar och fyndet av ett vikingatida svärd samt en runsten som idag står på Skansen.



Äldre foto av Överjärna kyrka.
Foto: Torekällberget

Medeltidens socknar och kyrkor

Indelningen i Ytter- och Överjärna socknar går långt tillbaka i tiden. På 1100-talet uppfördes en stenkyrka i varje socken. De placerades strategiskt i landskapet, högt belägna med vy över Järnaslätten och Järnafjärden med den viktiga segelleden mot Södertälje och Mälaren. Kyrkorna var naturliga centrum i socknarna kring vilka viktiga samhällsfunktioner samlades. Flera kända medeltida bylägen finns i planområdet men inget är bevarat ovan mark.

Bebyggelsestruktur och ägande

Under 1600-talet och fram till sent 1800-tal dominerades markägandet kring Järna av stora gårdar som ex Bankesta. Fram till 1800-talets mitt utgjorde platsen för Järna till stor del Kallfors gårds betesmarker, undantaget några enskilt liggande torp och sockencentrumet. I de södra utkanterna etablerades småverkstäder och hantverksgårdar kring mitten av 1800-talet bl.a. Vagnmakarns och Smedjan.

Näringar

Överjärna har en typisk jordbrukssocken med en mängd smånärings t.ex. sågar, kvarnar m.m. Under 1600-1800-talet bedrevs en även omfattande gruvverksamhet i nordväst.

Järna stationssamhälle Järnvägen

Etableringen av järnvägen med förbindelse till Stockholm år 1861 innebar framväxten av Järna stationssamhälle. Under sent 1800-tal växte delar av nuvarande sockencentrum fram kring kyrkan med stall, skola, klockargård m.m. Stationsbyggnad i trä med tillhörande miljö uppfördes norr om spåret. År 1883 ersattes stationsbyggnaden av en ny i tegel på södra sidan av spåren. Den hade en särskild kunglig väntsal för den kungliga familjen som vistades på Tullgarns slott i Hölö socken.



Stationshuset i Järna kring sekelskiftet 1900.
Foto: Torekällberget

Villastaden

Marken mellan stationen och kyrkan planlades för Järna Villastad. Det var också här centrum låg och fram till 1960-talet var Åsgatan genomfarten till Södertäljevägen. Expansionen var till att börja med blygsam för att kring sekelskiftet 1900 öka. Karaktäristiskt för bebyggelsen var fristående villor anpassade på tomterna efter terrängens förutsättningar, ofta indragna en bit på tomten och med uthusen i bakkant. 1800-talets bebyggelse fick vanligen panelade fasader, inslag av snickarglädje och växlande takformer. På det tidiga 1900-talets jugendhus var även puts vanligt och fönstren fick en spröjsad övre del ibland med stilens välvda former.

År 1912 bildades Järna municipalsamhälle och orten fick samma stadga för brand-, byggnads- och hälsovård som gällde för rikets städer. Året därpå öppnades Nyköpingsbanan och bebyggelsen utökades bl.a. norr om järnvägen. Perioden präglades arkitektoniskt av nationalromantikens former med branta sadeltak och småspröjsade fönster. På 1920-talet influerade trädgårdsidealet planerna med stora villor på luftiga tomter. Välkomnande trädgårdar framför husen var utmärkande liksom en grusad mittgång och trädgårdarnas möjligheter till egen odling var en viktig del av miljön. Husen försågs ibland med klassicistiska drag som exempelvis en kolonnförsedd portik eller markerade hörn.

Egnahem och småbruk

I Järnas omgivning bildades under 1910-talet ett flertal småbrukarkolonier genom Nationalföreningen mot emigrationen. Egnahemsbolag köpte upp mark som avstyckades från Bankesta samt Mora gårdar och egnahemslån erbjöds till den intresserade. Husen gavs en tidsenlig nationalromantisk stil med panelade trähus i röd färgsättning med vita knutar och småspröjsade fönster, en idealbild av den röda stugan. I närheten av småbrukarkolonierna fanns skola, handelsbod samt kontor där kurser i jordbruk erbjöds.



Järna villastad. Utdrag ur häradsökonomiska kartan (1859 - 1934).



Cyrillus Johanssons stadsplan från 1925, med Storgatan, Rönnvägen och stationsläget illustrerade.

Det moderna Järna växer fram

Under mellankrigstiden etablerades ett flertal småindustrier vilket hänger samman med en bostads-expansion framför allt vid Ene och Tavesta som bebyggdes med småvillor. Husen som följer samma placering gatuvis är ofta något indragna på de små tomterna. Arkitekturen är präglad av enkelhet med panelade eller putsade fasader. De senare husen, från 40-50-talen har ofta puts- eller tegelfasader, flacka tak, och ofta ett skärmtak ovanför entrén.

År 1941 antogs ett stadsplaneförslag, egnahemsområdet ”Epagärdet” vid Tavestavägen bebyggdes och vid 1940-talets slut uppfördes Järnas första hyreshus längs Mölnbovägen.

Fram till 1950-talet kantades Storgatan av en glest placerad sekelskiftesbebyggelse med trävillor och små affärshus på lummiga tomter. Med efterkrigstidens högkonjunktur kom tätorten att växa. Järna kommun bildades år 1952 genom en sammanslagning av Vårdinge och Järnasocknarna och en ny generalplan antogs. Kring mitten av 1950-talet exploaterades markerna kring Tälleby som sammanlänkades med samhället. Området utökades därefter ytterligare med bostäder och med industriområdet där bl.a. Lantmännen Cerealia uppfördes, som sedan dess utgjort en stor arbetsgivare på orten.

Delar av Järnas äldre trähusbebyggelse revs för uppförandet av större fastigheter under sent 1960-tal. Med nedläggningen av landsbygdsskolorna och koncentrationen till tätorten byggdes Ene-, Ådal- och Tavestaskolorna. Flerbostadshusområden tillkom vid Bergsgatan samt vid Mossvägen och gavs en tidstypisk planering med naturgårdar med inslag av bergknallar och tallar.

År 1971 uppgick Järna i Södertälje kommun. En ny generalplan för tätorten utarbetades och affärscentrumet koncentrerades till Storgatan. Ene gårdsåkermarker nedanför åsen bebyggdes med typhusvillor under sent 1960- tidigt 1970-tal. På Sågenområdet fick de små fabriksbyggnaderna lämna plats för storskaliga kvarter med flerbostadshus och i norra utkanten av tätorten uppfördes Norrtuna flerbostadshusområde. Det förlades tidstypiskt geografiskt avgränsat från övrig tätortsbebyggelse omgivet av skog. Storgatan förnyades när den låga trähusbebyggelsen revs för att möjliggöra uppförandet av nuvarande flerbostadshus med butiker i bottenvåningen, parkeringar och omdaning till gågata under 1980-1990-talet. I Södertuna uppfördes ett radhusområde som kom att utgöra ett nytt inslag i bebyggelsestrukturen. På 1980-talet påbörjades exploateringen av Kallfors gamla skogs- och jordbrukmarker med golfbanor och stora villaområden. År 1993 revs slutligen kärnan i det gamla stationssamhället, det gamla stationshuset i tegel.

Järna har sedan 2000-talets början expanderat med nya villaområden med dagens stora variation av typhusvillor, ofta uppförda på tidigare odlings- eller skogsmark. Där tätorten möter landsbygden i de södra och östra utkanterna har områden med industri- och kontorshus etablerats under senare år.

Landsbygden

Landsbygden har som beskrivs i kapitlet Kulturmiljö under Förutsättningsdelen viktiga kulturmiljö-avsnitt i ett av odlingsmarken dominerat landskap. Strukturerna är till stor del bevarade sedan lång tid tillbaka. Landsbygden har framförallt påverkats av motorvägen som invigdes 1970 och som påverkat landsbygden stort både kommunikationsmässigt och som en barriär. På 1940-talet etablerades en antroposofisk läkepedagogisk verksamhet vid Saltå med arbetsskola och 1964 etablerades företaget Saltå kvarn. Från 1960-talet har verksamheternas utökning med en karaktäristisk arkitektur och behandling av mark och natur i områden som Saltå, Mora park, Risbro, Charlottendal, Skäve gett en särskild prägel kring Järna vid sidan av den traditionellt agrara bebyggelsekaraktären. Övriga delar av landsbygden har framför allt kompletterats med enstaka hus.

Bebyggelse

Bebyggelsen i tätorten speglar en gängse bild av stations samhällenas utveckling med en mångfacetterad bebyggelse av den tidigaste etableringen från medeltid med kyrkan, sockencentrumets trähusbebyggelse från 1700- och 1800-talen, stations samhälllets varierande hus från 1800-talets andra hälft och tidiga 1900-tal med villastaden, homogena villaområden från 1900-talets mitt och andra hälft, flerbostadshus samt 2000-talets pågående etablering av villaområden av olika typhus i tidigare skogsmark och odlingsmark i utkanterna av orten.

Kulturmiljö

Kulturmiljö är det fysiska arv vi människor genom tiden har lämnat efter oss i landskapet och som syns som vägar, odlingslandskap, gravar, bebyggelse m.m. Sammantaget är det de spår som berättar om en plats historia och identitet, som ger en känsla av kontinuitet och möjligheter att avläsa landskapet med dess historiska skeden. Kulturmiljön sätter oss människor i ett historiskt sammanhang och är allas angelägenhet och rättighet.



Planområdets olika delar.

Fornlämningar

Fornlämningar skyddas av 2 kap. (1998:950) Kulturminneslagen. Fasta fornlämningar har automatiskt ett skydd och omfattas även av skyddsavstånd.

Det varierar i storlek och avgörs från fall till fall av Länsstyrelsen. Det är förbjudet att ändra, skada, täcka eller ta bort en fornlämning. Länsstyrelsen är tillståndsmyndighet och skall kontaktas för information om tillståndsärenden t.ex. vid exploateringar som byggnads-, väg- eller ledningsarbeten. Fornlämningarna har en stark betydelse i kulturlandskapet och ger oss möjlighet att avläsa landskapets samband och kontinuitet.

För information om registrerade fornlämningar se Fornsök under Riksantikvarieämbetets hemsida www.raa.se

Tätortens omgivningar är fornlämningsmässigt mycket innehållsrika med en stor mängd lämningar från sten-, brons-, och järnålder längs den forntida havsviken kring s.k. Moragarnet.

Riksintressen

Riksintressen är utpekade av riksdagen som områden med värden av betydelse ur ett nationellt perspektiv. Åtgärder får göras inom ett riksintresse om de inte innebär en "påtaglig skada" på områdets värden eller betydelse. Riksintresset överväger andra allmänintressen. Kommunala beslut kan upphävas av länsstyrelsen/staten om kulturvärdena inte beaktas tillräckligt.

För riksintressen för kulturmiljövården betyder det att särskild hänsyn ska tas till den kulturhistoriska miljön och landskapsbilden.

Vid förslag till åtgärder ska dessa prövas mot

hänsynen till kulturmiljön och de värdebärande delarna i riksintressets motivering. Kulturhistoriska analyser kan behöva göras för att identifiera kulturvärdena och vad området tål för att inte förlora dem. Det är viktigt att i ett tidigt skede ha en dialog med fastighetsägaren och med länsstyrelsen.

Delar av den fördjupade översiktplanens sydöstra område ingår i riksintresse för kulturmiljövården enligt nedan. Det är kulturlandskapet kring Skäve, Linga och Saltå som berörs.

"Farledsmiljö och mellanbygd utmed vattenleden från Östersjön via Södertälje till Mälaren, som präglas av det försvarsstrategiskt viktiga läget,

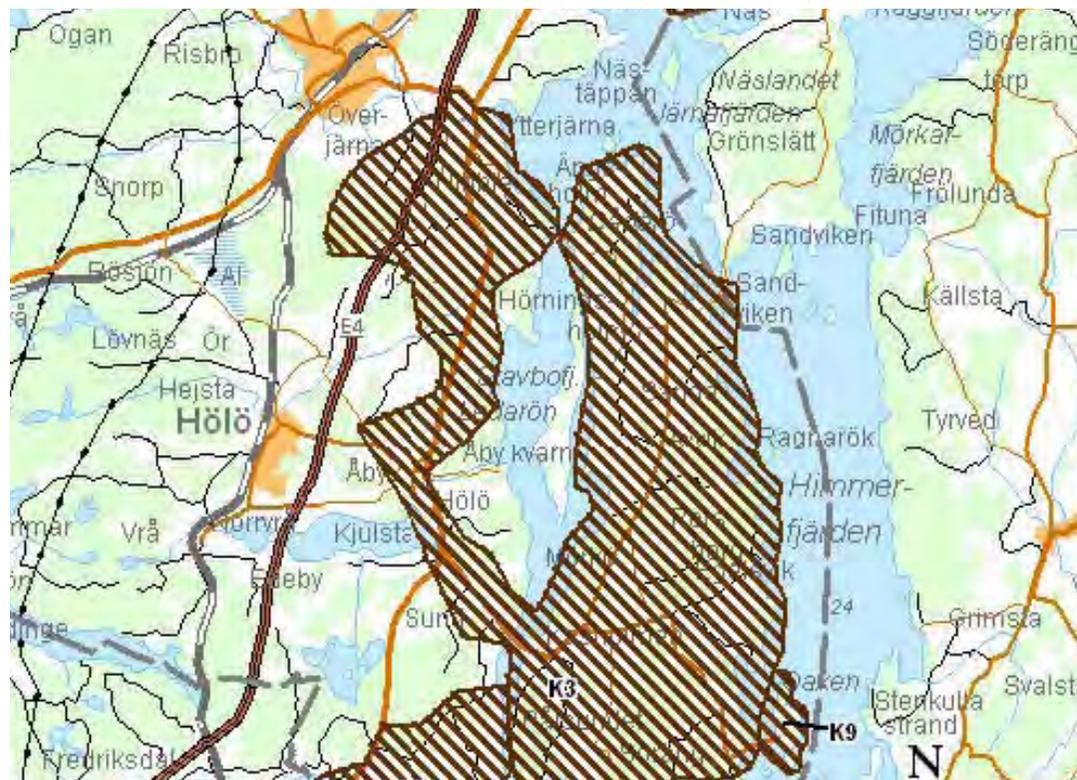
dominerande storgods av delvis medeltida ursprung samt partier med ett mer småbrutet agrarlandskap".

Uttryck för riksintresset är bl.a.:

- Äldre vägnät
- Landskapspartier med mer småskaligt jordbruk och bebyggelse som huvudsakligen speglar 1800-talet
- Byar, ensamgårdar

Inventering av kulturmiljöer

"Inventering av kulturmiljöer i Södertälje kommun" är ett kulturhistoriskt kunskapsunderlag för samhällsplaneringen som antogs av Kommunstyrelsen i mars 2011. I enlighet med "God



Karta över delar av det riksintresse som ligger inom planområdet.

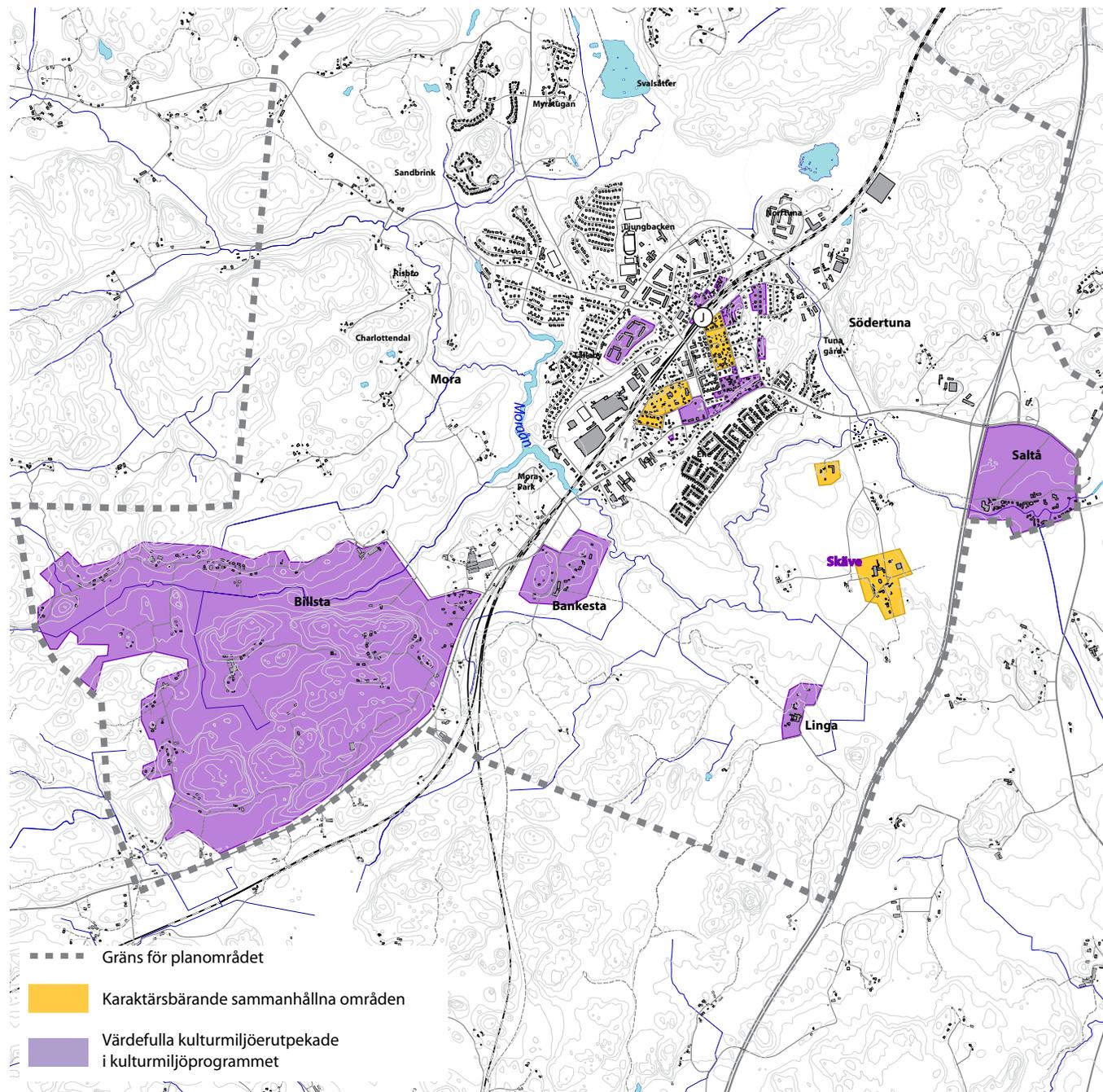
bebyggd miljö” i Agenda 21 och på uppdrag av Kommunfullmäktige innehåller inventeringen beskrivningar av särskilt värdefulla kulturmiljöer och deras kvaliteter som vägledning för hantering av kulturmiljövärdena som en resurs, se sodertälje.se.

Handläggningsordning

Till ”Inventering av kulturmiljöer i Södertälje kommun” hör en handläggningsordning som är antagen av kommunens byggnadsnämnder samt av kommunstyrelsen. Genom den ges kommunens kulturmiljöexpertis möjlighet att yttra sig i utpekade kulturmiljöer av särskilt kulturmiljövärde vid planering och bygglov.

Kyrkomiljöer

Kyrkomiljöerna representerar tidiga sockencentrum, ofta med en nästan tusenårig hävd. De är av särskilt kulturhistoriskt värde. Kulturminneslagen anger att kyrkobyggnader och kyrkotomter ska vårdas och underhållas så att deras kulturhistoriska värde inte minskas. Kyrkobyggnader och kyrkotomter tillkomna före utgången av 1939 får inte väsentligt förändras utan tillstånd från Länsstyrelsen. Även vid tillskott eller förändringar i omringliggande miljö ska kulturhistorisk hänsyn tas till kyrkomiljön och kyrkans läge i landskapet.



Värdefulla kulturmiljöer inom planområdet som beskrivs i Kulturmiljöprogrammet.

Nulägesbeskrivning- Tätort

Järna är beläget på en ås i landskapet, synligt från den bördiga Järnaslätten och från Saltsjön med Järnafjärden i öster. Tätorten delas itu av järnvägens sträckning med en broförbindelse emellan. Bebyggelsen speglar en gängse bild av stationssamhällets utveckling allt från den medeltida kyrkan till dagens nya villaområden på tidigare skogs- och odlingsmark i tätortens utkanter.

Planområdet utgörs i övrigt till större delen av en traditionell landsbygd som möter tätorten i öster, söder och väster. På flera ställen finns byliknande grupperingar av antroposofiska verksamheter som ofta utmärker sig i arkitektur och trädgårdsmiljö. I norr och i nordost möter tätorten skogsområden. I nordöstra delen utgör industri- och kontorshusområden samt biltvätt och hamburgerrestaurang tätortsgränsen.

Centrala Järna

Kyrkomiljön dominerar det gamla sockencentrumet som i övrigt består av en småskalig trähusbebyggelse. Stationsområdet bildar ett öppet mellanrum i bebyggelsen med avsaknad av stationshuset som lämnat plats för en modern pendeltågsuppgång och parkeringsytor. Norr om järnvägsspåret ligger ett äldre godsmagasin med tillhörande trädgårdsmark. Kring järnvägen samt längs väg 57 finns en småskalig bebyggelse som inrymt verkstäder men även småindustriverksamhet.

Skyltfönster i husen längs järnvägssträckningen berättar om den tidiga affärsverksamheten i området. Norr om järnvägen ligger också en matvarubutik omgiven av tillhörande parkering samt en restaurang med parkeringsyta intill.

Centrala Järna präglas delvis av sekelskiftesbebyggelsen med dess stora tomter och villaarkitektur. Exempel på detta syns i kvarteren kring järnvägen samt i kyrkans omgivning (Hagagatan, Åsgatan, Sandtorpsvägen, Furuvägen). Området har också senare förtätningar av spridda villor och små flerbostadshus, exempelvis längs Åsgatan. Storgatan är kärnan i det kommersiella centrumet och präglas av relativt låga flerbostadshus med kommersiella lokaler i bottenvåningen samt av parkeringsytor. I östra delen av gatusträckningen ligger vårdcentralen inrymd i ett modernt tvåvåningshus.

Norr om Mölnbovägen mot Ene ligger flerbostadshus från 1940-talet.

Tavesta innehåller kvarter av tidstypiska småhus från 1930-40-talen av egnahemskaraktär, indragna från gatan på små tomter. De utmärks av en ganska anspråkslös arkitektur och följer ofta samma placering gatuvis. Hus av denna karaktär syns bl.a. längs Södra Järnvägsgatan och Tavestavägen vid Rönnvägen.

Södertunas bebyggelse består av radhus från 1980-90-talet och typhus från 2000-talet, grupperade på den tidigare odlingsmarken vid Tuna gård.

Kulturvärden

Ortens mångfacetterade bebyggelse med tidstypiska karaktärsdrag ger Järna dess karaktär. Flera kulturhistoriskt värdefulla miljöer ingår i "Inventering av kulturmiljöer i Södertälje kommun".



Överjärna kyrka

Överjärna kyrka och sockencentrum

Kyrkan har ett stort kulturhistoriskt värde som landmärke i landskapet och hjärtat i socknens centrum sedan medeltid. Tillhörande miljö med kyrkskola, klockaregård m.m. är av stort kulturhistoriskt värde som del av ortens tidigaste sockencentrum. Den kvarvarande torpbebyggelsen med Målarstugan och Sandstugan från 1700-1800-talet har dels byggnadshistoriska men även samhällshistoriska värden som berättar om bebyggelseformer och markanvändning innan stationssamhällets tillkomst.

Kv Pingsten 1 / Skridskofabriken

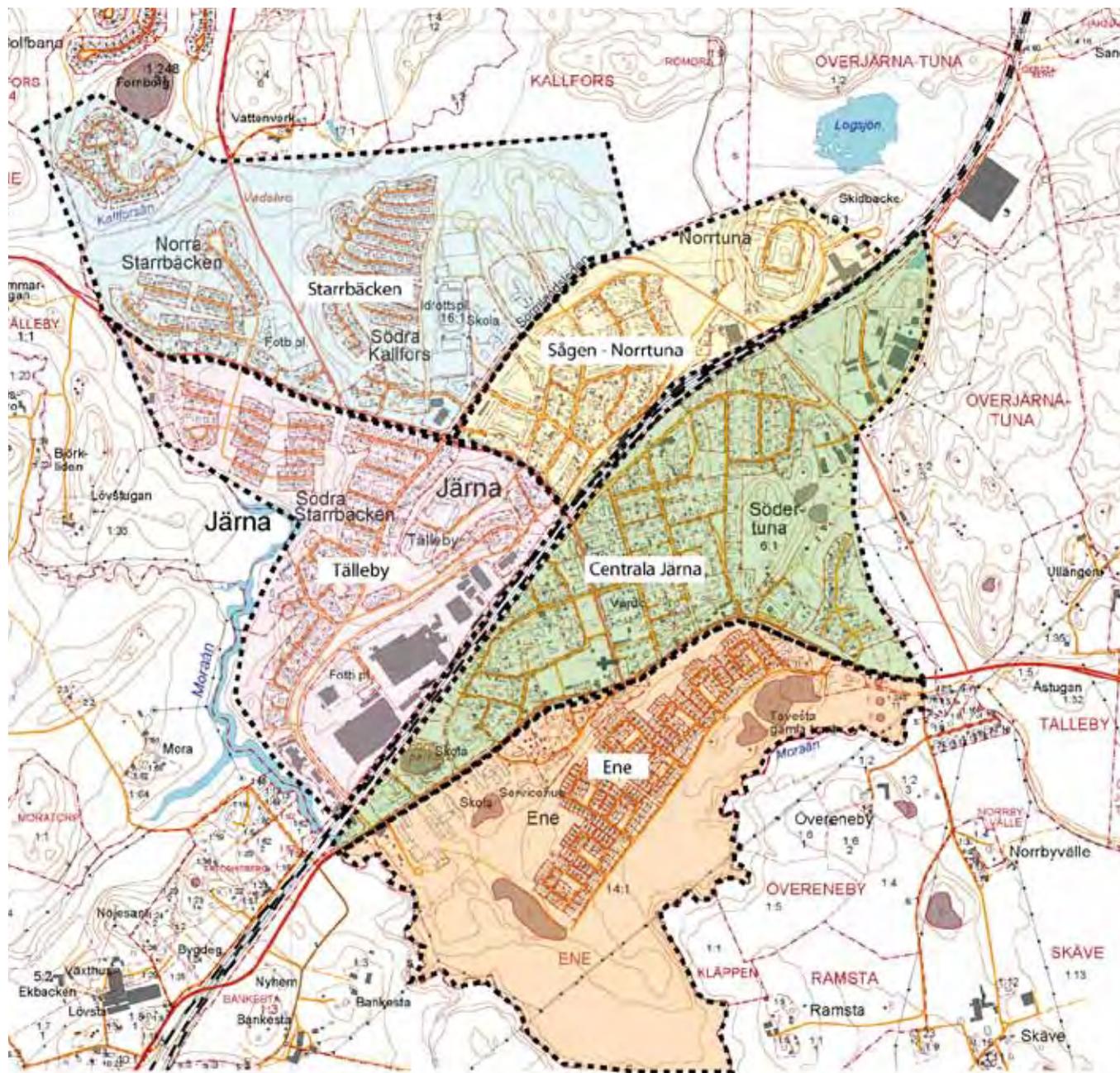
Skridskofabriken har ett kulturhistoriskt värde som en bevarad miljö från mellankrigstidens småindustrietableringar. Den har även en miljöskapande betydelse som blickfång i stationsområdet med sin typiska industrikaraktär.

Kv Pingsten 5-6

De två stora villorna från sekelskiftet 1900 är av betydande byggnadshistoriskt, arkitektoniskt och miljöskapande värde i sina högt belägna placeringar på tomterna och med dess representativa påkostade jugendarkitektur. Trädgårdarna bidrar till områdets trädgårdsstadskaraktär.

Övre Åsgatan / Övre Sandtorpsvägen

Miljön representerar villastadens blandning av träpanelhus, putsade historiserande byggnader och enklare trähus tillkomna kring sekelskiftet 1900. Kvarterens lummighet, småskalighet samt bebyggelsens karaktär sammanhänger med stationsområdets första expansion och har därför ett högt bevarandevärde.



Karta över de delområden inom tätorten som beskrivs i avsnittet.

Bild till vänster: Skridskofabriken i Järna. Foto: Torekällberget

Smedjan och Ingenting

Smedjan med verkstadsbyggnader och bostads-
huset Ingenting bildar en miljö av högt kulturhis-
toriskt värde och utgör ett av Järnas kännetecken
representerande 1800-talets småverkstäder. Miljön
har både byggnadshistoriskt värde, kontinuitets-
värde med hävd sedan år 1851 och är av miljöska-
pande betydelse.



Smedjan Ingenting

Centralskolan

Skolmiljö från 1940 i stramt utformad funkiona-
listisk arkitektur med stora symmetriskt placerade
fönsteröppningar och strama skärmtak. Miljön
representerar en välbevarad tidstypisk skolarki-
tektur och utgör med sin kontinuitet som skola ett
samhällshistoriskt värde.

Sågen - Norrtuna

Den norra delen av centrala Järna innehåller såväl
en småskalig trähusbebyggelse från 1900-talets
första hälft, småverkstäder samt flerbostadshus-
områden vid Mossvägen, Sågen och Norrtuna.
Norrtuna är ett typiskt exempel på 1970-talets
planering, geografiskt avgränsat, högt beläget och
omgivet av skog.

Kulturvärden

Norra Järnvägsgatan

Kvarteren bildar en välbevarad sekelskiftesmiljö av
småverkstäder och villor, en rest av stationssam-
hällets expansion som är av byggnads- och sam-
hällshistoriskt värde av betydelse för Järna. Här
finns villor av enklare karaktär samt mer påkostade
hus i nationalromantisk anda. Bebyggelsen är tids-
typiskt placerad efter tomtens förutsättningar.



Centralskolan

Godsmagasinet

Byggnaden är ovanligt förekommande i länet som
representant för de tidiga järnvägsbyggnaderna i
trä som uppfördes på landsbygden. Den är tidsty-
pisk med timrad stomme, panelade fasader och
utskjutande takfot. Den tillhör en mer och mer
sällsynt funktionsbyggnad av stort kulturhistoriskt
värde som sammanhänger med stationssamhällets
tillkomst.



Godsmagasinet

Karaktärsbärande sammanhållna
områden i centrala Järna:

Åsgatan/Hagagatan/Sandtorpsvägen

Blandad småskalig villabebyggelse dominerad
av 1900-talets första hälft av visst miljöskapande
värde och av karaktärsbärande betydelse.



Bebyggelse längs Åsgatan

Löwens väg

Småskalig villabebyggelse från 1900-talets första hälft där villorna ligger indragna på tomterna och där uthusen ligger i bakkant. Miljöskapande och karaktärsbärande betydelse.



Flerbostadshus vid Löwens väg

Tälleby

Området Tälleby/Södra Starrbäcken domineras av friliggande småhus från 1960-70-talen på relativt små tomter. Det är vanligen enplanshus med tegelfasader med inslag av träpanel, även mexitegel och puts förekommer. En stor del närmast järnvägens sträckning upptas av ortens centrala industriområde.

Kulturvärden

Tälleby prästgård och Tallstugan

Prästgården med belägg sedan medeltid är bevarad i delar från 1700-talet och har en historisk samt en miljöskapande betydelse. Tiondeboden utgör ett omistligt värde för Järna. Det bevarade båtsmanstorpets Tallstugan från 1700-talet har ett byggnads-historiskt och samhällshistoriskt värde trots att det idag ligger inklämt bland modern villabebyggelse.



Tälleby prästgård

Bergsgatan

Bergsgatans flerbostadshusområde består av naturgårdar inramade på tre sidor av välbevarade flerbostadshus i tegel uppförda 1958-63. Tidstypiskt är garagen i sockelvåningen, inslag av eternit, de flacka sadeltaken, smidesbalkonger och indragna entréer. Utformningen är likartad mellan byggnaderna men de skiljer sig fint och genomtänkt i de olika gårdsbildningarna.

Starrbäcken

Villaområden i Norra Starrbäcken/Södra Kallfors från 1960-70-tal, till övervägande del med tegelfasader i kombination med träpanel. Även helt panelade eller tegelhus förekommer. Ofta är entrédörarna gediget utförda i teak med sidoljus.

Ene

Enes bebyggelse är av blandad karaktär. De södra delarna upptas delvis av skolområdet från 1960-70-talen med Eneskolan respektive Ådalskolan som angränsar Moraån i sydväst. Nedanför åsen, angränsande landsbygdens odlingsmarker och beteshagar ligger Eneområdet som utgörs av villor främst från tidigt 1970-tal, belägna i en tät struktur på små tomter.

Kallfors

Kallforsområdet utgörs av olika typer av främst friliggande typhusvillor av olika karaktärer och i olika material, belägna kring golfbanorna, Pärilängsberget och Myrstuguberget samt mot Svålsätter i nordost. Även ett par flerbostadshus ligger i området.

Nulägesbeskrivning – Landsbygden

Stora delar av omgivande landsbygd utgörs av jordbruksmark dels i större jordbruksdrift men även i småjordbruk. I norra delarna breder sammanhängande skogsområden ut sig.

Kulturvärden

Landsbygdens kulturvärden består till stor del av det traditionella kulturlandskapet. Landsbygden är rik på fornlämningar som berättar om områdets långa hävd. Bebyggelsen är främst en agrart präglad trähusbebyggelse, placerad på impedimentmark, dvs mark som inte varit lämplig för odling. Mellan bebyggelsen sträcker sig vägar som kan vara av lång hävd och som bidrar till landskapets karaktär och identitet. Jordbruket är en viktig förutsättning för upprätthållandet av kulturlandskapets värden liksom mellanrummen den skapar.

Mora – Billsta

Området kännetecknas av jordbrukslandskap med bystrukturer (bebyggelsegrupper), enskilda gårdar samt torp. Bebyggelsen är dels traditionell och dels modern där träpanelarkitektur av ”antroposofisk karaktär” utmärker sig. Bland senare tiders tillägg förekommer även moderna typhusvillor som i färg, form och placering avviker från byggnadstraditionen på landsbygden. Det finns ett stort intresse av att bosätta sig i området med närhet till centrala Järna och trafikstråk.

Det vänstra fotot) Solgården är ett bevarat exempel på Bankestastugan.

Det högra fotot) Del av Järnaslätten, vy från Linga.

Billstas karaktär har skapats av de småbruk och egnahem som tillkom i området på 1910-talet och som genom förtätningar vuxit ihop till bystrukturer nästan av radbykaraktär. I övrigt kvarstår mellanrummen i landskapet. I Billsta finns en ridskola med tillhörande betesmarker.

Kulturvärden

Den äldsta bebyggelsen av enskilt liggande torp och gårdar från 1700- 1800-talet har ett byggnadshistoriskt värde och är av stor betydelse för områdets agrara karaktär. 1910-talets småbruk och egnahem med panelade rödfärgade fasader och småspröjsade fönster har både samhällshistoriska och byggnadshistoriska värden som är betydande för områdets kulturhistoria. Kulturlandskapet värden och identitet består i dess splittring i odlingsmarker och betade hagar samt sankmarker, ädellövträd, partier av skog i kuperad terräng, traditionellt lokaliserad bebyggelse kring dalgången och slingrande grusvägar av lång hävd samt mellanrummen mellan bebyggelsen.



Järnaslätten

Landsbygdsparti av sammanhängande odlingslandskap, uppbrutet av holmar och skogsklädda höjdsträckningar. Gårdarna ligger som pärlband i landskapet, förenade av vägar emellan. I öster finns markerade rundande berghällar som utgör en spännande del i det annars flacka odlingslandskapet. Området är fornlämningsrikt.

Bebyggelsen är traditionell med undantag kring Skäve gård och Saltå där bebyggelse av antroposofisk träpanelarkitektur utgör ett nytt inslag med olika verksamheter kring ett biodynamiskt jordbruk. Vid Saltå som liksom Skäve gård finns läkepedagogiska behandlingshem. Det förekommer även senare tiders småhus vid bl.a Skäve, Saltå och Ramsta. Väster om Skäve ligger Norrbyvälle, en tidigare gård från tidigt 1900-tal.



Kulturvården

Större delen av området utgör riksintresse för kulturmiljövården. Området är utpekade av Riksantikvarieämbetet som av högsta kulturmiljövärde i utredningen om Ostlänken. Det är präglade av människan genom odling och betesdrift sedan förhistorisk tid vilket de många fornlämningarna som indikerar bosättningar i närheten av befintliga bebyggelsemiljöer berättar om. Genom landskapet från Övereneby, via Linga går den gamla häradsvägen mot Hölö. Några gårdar och enskilda hus har ett högt kulturhistoriskt värde i att de är mycket välbevarade, representativa för sin tid eller för området. De äldre torpen betingar byggnadshistoriska värden att värna. Skäve och Ramsta har inga höga kulturhistoriska värden men har miljöskapande värden som del av jordbrukslandskapet kring Järna med bevarade ekonomibyggnader och traditionella placeringar på impedimentmark.



Bankesta gård

Bankesta

Bankesta gård är välbevarat, uppdelat i mangård, ekonomigård och arbetarbostäder med byggnader från 1700-1900-talet. Miljön har ett högt kulturhistoriskt värde och berättar om socknens ägodominans innan stationssamhällets tillkomst. En grusväg leder genom gården och avdelar samt förenar de olika delarna fysiskt. Fornlämningarna berättar att platsen var ett av de tidigaste områdena i bygden som koloniserades. Av särskilt arkitektoniskt värde är klockstapeln. Bankesta är också av samhällshistoriskt värde som ursprung till etableringen av småbruken i Billsta-Moraområdet. Miljön ingår i "Inventering av kulturmiljöer i Södertälje kommun".

Linga

En stor mängd intressanta fornlämningar indikerar kontinuitet sedan stenåldern och om områdets stora dignitet under järnåldern. Bebyggelsemiljön från 1800-talet är mycket välbevarad, indelad i mangård och kringbyggd fägård. Miljön har ett högt kulturhistoriskt värde för Järnaslättens kulturlandskap. Miljön ingår i "Inventering av kulturmiljöer i Södertälje kommun".



Linga gård

Övereneby

Överenebys timrade parstuga är den exteriört bäst bevarade parstugan i området och har ett stort byggnadshistoriskt värde. Ekonomibyggnaderna utgör en karaktärsskapande siluett och ett riktmärke av miljöskapande värde i landskapet.

Saltå

Saltå har en mångfacetterad kulturmiljö med dess visuellt mycket tydliga järnåldersgravfält och kvarnverksamheten sedan medeltiden, med rester i Moraån intill. Den antroposofiskt präglade arkitekturen med kvarnbyggnad och bageribyggnad har blivit ett kännetecken för områdets biodynamiska profil. Den arkitektoniskt utmärkande kyrkan samt ett traditionellt omgivande odlingslandskap öppnar upp för siktlinjer mot Järnafjärden och kyrkorna.



Bageriet vid Saltå kvarn

Bristanalys och slutsats – bebyggelsestruktur

- Varierat utbud av boendeformer och upplåtelseformer saknas i flera av bostadsområdena/stadsdelarna. Inom hela tätorten råder det brist på seniorboende och radhus.
- Nyttillkomna bostadsområden långt ifrån tätortskärnan har medfört att tätorten har glesats ut, vilket innebär långa avstånd till kollektivtrafik och service i nya bostadsområden.
- Samband och helhet saknas mellan och inom de områden utanför de centrala delarna av tätorten. Områdena brister i kopplingen till varandra
- Majoriteten av flerbostadshusen i Järna saknar hiss och brister i tillgänglighet.
- Tydlig avgränsning av småstaden saknas.
- Inne i tätorten kan flera platser upplevas som ödsliga och tomma under stor del av dygnet. Få av gatorna i tätorten har en stadsmässig karaktär och utformning.
- Sentida villaområden i utkanterna av Järna utgör idag egna satelliter utan koppling till tätorten.
- I nyexploaterade områden i tidigare skogsmark har stor påverkan skett på naturen då bebyggelsen inte anpassats i placering efter rådande terrängförhållanden och där områdets skogliga kvaliteter till större delen tagits bort.



Flerbostadshus på Bergsgatan



Eneområdet

Bristanalys och slutsats – kulturmiljö

- Den äldre kulturmiljön i centrala Järna med bebyggelsen längs Storgatan samt stationsbebyggelsen har genom åren rivits. Stationsområdets södra del utgör idag ett mellanrum i bebyggelsen med avsaknad av stationsbyggnader och park.
- Senare tiders bebyggelse på landsbygden har ofta en otraditionell placering på bördig jordbruksmark utanför traditionella bebyggelsestrukturer med utformning och tomtstorlek som utgör främmande inslag i kulturlandskapet.
- I tätortens närområde pågår en långsam framväxt av spridda enstaka villor vilket hotar kulturlandskapets karaktär och kvaliteter.
- Sentida villaområden präglas dessutom ofta av en tät placering av relativt stora hus i relation till tomterna.

Nulägesbeskrivning

I dag finns det drygt 3 300 anställda i Järna kommun. Den dominerande sysselsättningsgrenen inom kommunen är vård och omsorg som år 2010 sysselsatte 32 % av de förvärvsarbetande i åldern 20-64 år följt av tillverkning och utvinning (ca 20 %) samt utbildning (ca 12 %).

Förvärvsfrekvensen i Järna kommun är högre än genomsnittet i kommunen.

Näringslivet i Järna domineras profilmässigt och i antal av företag knutna till den antroposofiska rörelsen. Antroposoferna har sitt nordiska huvudkontor i Ytterjärna där de har en historia som går tillbaka till 1930-talet. Ett hundratal verksamheter med anknytning till antroposoferna sysselsätter upp emot 2000 anställda i Järna kommun vilket bidrar till att ge Järna en unik egen profil.

Räknar man antalet företag inom Järna kommun så finns det ca 500 stycken i ett flertal branscher.

Det finns fyra större företagsområden inom planområdet: Snickarvägen, Södertuna, området mellan Mossvägen och Tuna industriväg samt Saltå. Det enskilda företaget som storleksmässigt dominerar arbetsmarknaden i Järna kommun är Lantmännen Cerealia vid Snickarvägen. De sysselsätter knappt 300 personer i Järna inom branschen livsmedelstillverkning.

Även Fläkt Woods AB, Saltå by, Hagströms Gruppen Måleri AB och G & C Hagströms Konsult AB är stora arbetsgivare på orten. I landsbygden kring Järna finns det också ett antal småindustrier, t.ex. Järna Väsk- och Etuifabrik vid Håknäs, Nibble handelsträdgård och Nibble musteri.

Som redan nämnts sätter verksamheterna med anknytning till antroposoferna i Järna/Ytterjärna sin prägel på näringslivet och arbetsmarknaden i Järna kommun. Dessa verksamheter finns främst inom fem sektorer:

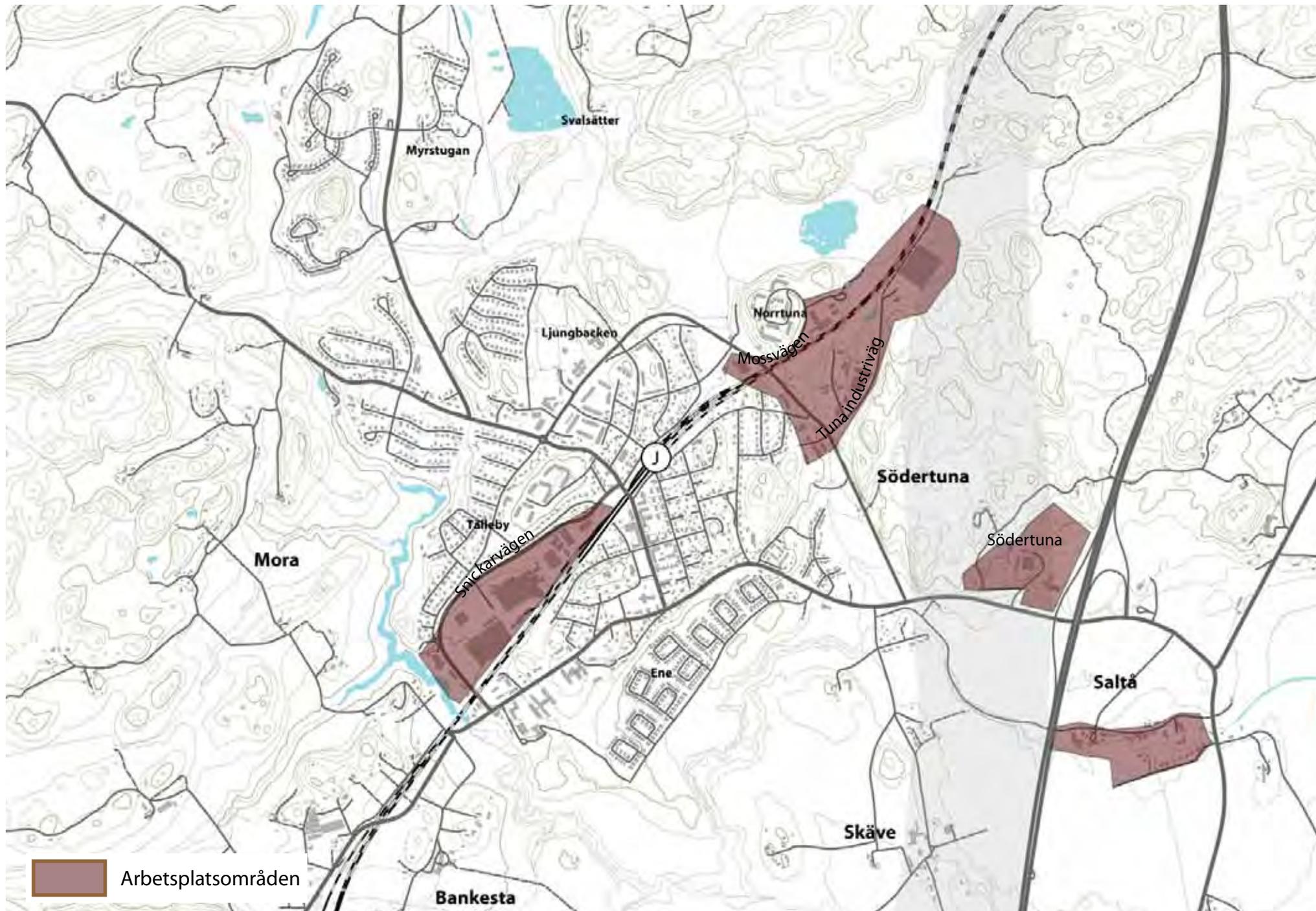
- 1) Skolor/utbildningar (Waldorf; Ungdoms-seminarium; Kortare kurser)
- 2) Omsorg (Omsorg om psykiskt handikappade är ett stort område)
- 3) Jordbruk och livsmedel: "Från jord till bord" (BERAS; Saltå kvarn, Biodynamiska produkter, Järna mejeri etc.)
- 4) Sjukvård och läkemedel (Vidarkliniken, Weleda)
- 5) Kulturliv ("Rent kulturliv" samt produktion på hantverksmässig/konstnärlig grund – t.ex. Järnaarkitekterna.)

Bristanalys:

För näringslivets fortsatta utveckling i Järna är det viktigt att ha god framförhållning när det gäller planläggning för verksamheter och industri.

För nya industrietableringar finns det fortfarande en del mark kvar i Södertuna och i området vid Tuna industriväg. En del av industrimrådet i Södertuna ligger dock inom spårkorridoren för den planerade höghastighetsjärnvägen Ostlänken, vilket betyder att bygglov ej kan beviljas, innan man vet den exakta spårdragningen.

Inom tätorten finns det behov av fler kontorslokaler.



Kommersiell service

I Järna tätort finns ett basutbud av butiker och service. Det mesta av handeln är koncentrerad till Storgatan som är Järnas affärsstråk. ICA och Coop utgör navet för det besöksintensiva företagandet (handel och service) i centrum.

Utöver dagligvaruhandeln finns i centrum bl a mindre detaljhandelsbutiker, bibliotek, caféer, restaurang, apotek, vårdcentral och bank.

Utbudet av detaljhandel i Järna är svagt jämfört med en ort av samma storlek i övriga landet, vilket sannolikt beror på läget i regionen, nära Stockholm, Södertälje och stora handelsområden. Järnaborna har 60 – 70 % köptrohet på dagligvaror och 5 % köptrohet sällanköpsvaror (Marcus Henriksen Centrumutveckling)

Så kallade "externa etableringar" av dagligvaror blir allt vanligare inslag runt städer och tätorter i Europa. Även i Järna finns önskemål om etablering av en dagligvaruhandel utanför tätorten. För att belysa en sådan etablerings påverkan på utvecklingen av centrum har kommunen låtit konsultföretaget Nordplan ta fram två rapporter:

- " Marknads- och konsekvensanalys för planerad etablering av ny ICA vid Tuna backar i Järna i Södertälje kommun", Nordplan 2008

- Handelsutredning Järna, underlag till FÖP, Nordplan, juni, 2008

Slutsatsen i den sistnämnda rapporten är att om kommunen tillåter en extern etablering så kommer besöksintensitet och handel i centrum att minska. De befintliga verksamheterna beräknas förlora ca en miljon i intäkter.

Tillgänglighet är viktig för detaljhandeln. I orter som Järna brukar ca 70 % av inköpen ske med bil (Nordplans utredning). Nordplans utredning visade att nuvarande parkeringsytor i centrum är tillräckliga utifrån dagens situation. Vid en ökning av handeln kan det komma att behövas fler parkeringsplatser om inte andelen hållbara transporter ökar.

Bristanalys:

Svagt utbud av detaljhandel och konkurrens från stormarknader i regionen.

Centrum kan uppfattas som oattraktivt och enkelsidigt. Butikslokalerna längs östra sidan är ej traditionellt utformade med stora skyltfönster mot gatan, vilket gör centrumstråket enkelsidigt. Enkelsidigheten kan göra det svårt att hålla centrum levande. Även tvärförbindelser till parallellgatorna saknas.

Dålig koppling mellan Storgatan och omgivande gator.

Ordnade och skyddade platser för uteserveringar saknas i centrum.

Nya bostadsområden i Kallfors saknar service och ligger långt från centrum.



Karta över beläggningsprocent på parkeringsplatserna (uppräknat med 10 % efter ledning av försäljningsvariationer från Ica). Den översta (svarta) siffran anger beläggningsprocent under maxbeläggning för centrum (fredag 30 maj kl. 16), den undre (röda) siffran anger maxbeläggning totalt sett för hela centrum (tisdag 3 juni kl. 15).



Tvärförbindelser i centrum saknas, gavlarna som vetter mot torget saknar butikslokaler med skyltfönster. Stora ytor upptas av parkering.

Järna har ett gott utbud och en god kvalitet på skolor och barnomsorg.

Inom kommundelen finns fem grundskolor, varav en kommunal grundskola som består av två enheter, Tavestaskolan och Ene-Ådalskolan. Inom Järna kommundel finns gymnasieskola på Örjanskolan, Nibble Naturbruksgymnasium och Novalisskolan som är gymnasiesärskola. Inom området för den fördjupade översiktsplanen finns Novalisskolan, det närmaste kommunala gymnasiet finns i Södertälje.

Det finns fem kommunala förskolor och fyra enskilda förskolor inom området för den fördjupade översiktsplanen.

Enligt kommunens befolkningsprognos kommer ökningen av barn i grundskoleåldern att öka i Järna kommundel. Det är framförallt i området kring Östra Ljungbacken och Svalsättershöjden som behovet av förskolor uppstår.

- Enskild förskola
- Kommunal förskola
- Enskild skola
- Kommunal skola



Skolor och förskolor i Överjärna.

Vård

I Järna centrum finns vårdcentral, apotek och tandläkare. I kommundelen finns också ett stort antal dagliga verksamheter för personer med behov av särskilt stöd. Flera av dessa drivs i enskild regi med ekonomiskt stöd enligt Lagen om särskilt stöd (LSS).

Andelen personer 65 år och äldre kommer att öka i Järna kommundel. Det gör att behovet av bostäder och vårdplatser för äldre kommer att öka.

På Rönnvägen finns Ljungbackens vård- och omsorgsboende. Boendet är drygt åtta år gammalt och består av 60 lägenheter.

Enegården vid Mölnbovägen inrymde tidigare ett äldreboende. En detaljplan för området vann laga kraft sommaren 2009. Detaljplanen medger bostäder.

Bristanalys offentlig service:

Fortsatt behov av förskole- och grundskoleplatser.

Andelen äldre ökar och därmed behovet av äldreboenden.

Lägenheter i flerbostadshus med hiss saknas.

Barn och ungdomar har uttryckt att det saknas aktiviteter för dem.

Landskapet i och omkring orten har betydelse för hur orten upplevs. Det ger förutsättningarna för hur man kan orientera sig, och för hur grönområdena i tätorten kan användas. Begreppet grönstruktur används i den fysiska planeringen för att beskriva det nätverk av gröna områden som finns i ett samhälle (tätort). I grönstrukturen ingår såväl parker, sparad naturmark, odlingsmark, gröna gaturum som gröna zoner i anslutning till vägar mm. Även privat tomtmark med vegetation ingår i grönstrukturen och kan ha stor betydelse för stadsbilden och för växt- och djurlivet i orten.

Betydelsen av gröna områden

Park- och naturmark som ingår i den allmänt tillgängliga grönstrukturen har stor betydelse för vårt välbefinnande och vår hälsa. Här finns platser för möten, upplevelser, lek och rekreation. Här finns ofta rester som minner om platsens historia och som kan ge identitet och förankring i samhället. Grönområden mellan olika stadsdelar bidrar till göra orten tydlig och lättare att orientera sig i. Gröna stråk som förbinder olika grönområden med varandra ökar tillgängligheten och möjligheten till rika naturupplevelser.

En väl sammanlänkad grönstruktur med gröna stråk in till samhället ger förutsättningar för ett rikt växt- och djurliv, även nära bebyggelse. De gröna områdena påverkar också närmiljön och luftkvaliteten. Här kan också finnas förutsättningar för odling och för att ta hand om dagvatten.

Nulägesbeskrivning

Järnaborna har relativt nära till såväl ett storskaligt, öppet landskap sydöst om samhället som till ett småskaligt, omväxlande landskap kring Moraån och ett större blandskogsområde norr och nordväst om orten. De varierade omgivningarna ger olika möjligheter till rekreation.

Några vanliga promenadrundor finns i dessa områden: Lingarundan i det öppna åkerlandskapet, Morarundan i Moraåns dalgång och Logsjörundan runt Logsjön. Havet ligger på cykelavstånd, men trevlig/upplevelserik väg dit saknas för cyklister och gående.

Barriärer som vägar och järnväg begränsar tillgängligheten till omgivningarna och entréer till grönområden är otydliga eller saknas.

De få mindre närnaturområden som finns ligger ofta kringbyggda och kan vara svåra att nå från flera håll. En del områden är ofta lämnade utan medveten skötsel, vilket begränsar användningen.

Landskapet

Järnas läge i landskapet upplevs främst i samhällets sydöstra del, där utblickar över odlingslandskapet finns. Här upplevs rymd. Samhället exponerar sig från långt håll med kyrkan som landmärke. Från nordväst är gränsen mellan skogsbygd och bebyggelse otydlig, tätorten blir successivt mer påtaglig. Tydlig entré saknas.

Det lågt liggande, småskaliga odlingslandskapet längs Moraån, söder och sydväst om tätorten, är omväxlande med varierad rumslighet och vegetation. Längre utblickar saknas och tätorten skärmas av med vegetationsridåer.

Grönstruktur, grönområden och promenadstråk

Grönstruktur

Söder och väster om tätorten bildar vegetationen kring Moraån/Kallforsån ett grönt bälte, omväxlande odlingslandskap, lövskogspartier och blandskog. Vissa delar av det gröna bältet är lättillgängliga med promenadvägar som följer vägarna i området. Andra delar är mer svårtillgängliga. Få tydliga "entréer" förbinder tätorten med Moraåns dalgång.

Nordväst om tätorten ligger Kallfors golfbana, som även utnyttjas som promenadområde i kanterna.

Skogsområdena nordväst och norr om tätorten har använts som strövskogar, men är allt mer bebyggda. Stråk från centrala Järna, genom den nyttillkomna bebyggelsen ut till de större bakomliggande skogsområdena saknas eller är otydliga.

Österut mot havet utgör järnvägen, motorvägen och i viss mån topografin med kuperad terräng barriärer med få passager. Här behöver förbindelserna mot Farsta och Järnafjärden utvecklas för att ge järnaborna tillgång till attraktiva rekreationsområden nära havet. Öster om Rönnvägen ligger ett kuperat område med varierande småbrutet öppet landskap och skog. Området är svårtillgängligt men har stor möjlighet att utvecklas till ett välbesökt strövområde. Öster och sydost om Järna dominerar det öppna odlingslandskapet. Promenadvägar som följer vägarna utnyttjas, men i övrigt är markerna otillgängliga. En förbindelse, gångbron över motorvägen, utgör viktig länk för gång- och cykeltrafik till Saltå och Ytterjärna.

Runt Järna finns ett natur- och kulturlandskap som ger stora, varierade möjligheter till rekreation och naturupplevelser. Det saknas dock tillgängliga, tydliga förbindelser från tätorten till omgivande grönområden. Vägar och järnväg utgör barriärer och skapar svaga länkar i grönstrukturen. Fler och bättre passager skulle skapa ett sammanhängande område. Även odlad mark utgör i viss mån en barriär för friluftslivet, men är samtidigt viktig för landskapsbildningen. Framkomliga promenadvägar och stigar är därför viktiga.

Promenadstråk

Morarundan

Den mest använda promenadrundan i Järna följer genom det variationsrika odlingslandskapet i Moraområdet och Moraåns dalgång. Det öppna landskapet och de fina omgivningarna gör rundan välbesökt. Morarundan utnyttjas också som cykelrunda.

Logsjön och Logsjörundan

Området kring Logsjön, som är Järnas enda tätortsnära sjö, är ett populärt promenad- och utflyktsmål. I området finns många spår och stigar som är betydelsefullt för friluftslivet. Den mest använda är den så kallade Logsjörundan som går i en slinga runt sjön. Intill sjön ligger även det Herrvreten som i sig är en populär rast och picknickplats. Norrtunabacken som också ligger intill sjön fungerar som skid- och pulkabacke vintertid.

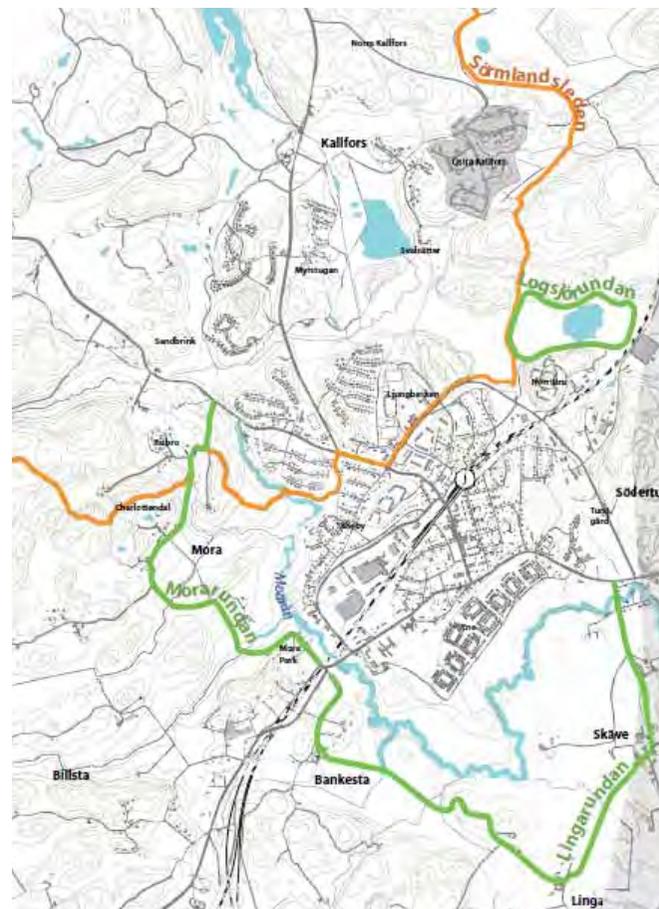
Lingarundan

Den här rundan är inte riktigt lika välbesökt som Morarundan och Logsjörundan men är fortfarande välanvänd och viktig att värna. Lingarundan rör sig genom det öppna odlingslandskapet och är rik på

kulturhistoria både vad gäller fornlämningar och gårdar.

Sörmlandsleden

Sörmlandsleden är totalt ca 100 mil och är en av Sveriges längsta natur- och kulturvandringsleder. Leden sköts av Föreningen Sörmlandsleden med stöd av markägare och ekonomiskt bidrag från länsstyrelser, kommuner, landsting och företag. Leden är markerad med orangefärgade ringar runt träd och stolpar.



Promenadstråk och vandringsled.

Två av Sörmlandsledens ca 100 etapper möts och passerar nordvästra delen av Järna tätort. Via leden kan man nå större skogsområden norr och väster om tätorten. Sörmlandsleden anpassas efter ny bebyggelse, ex. i Kallfors. Även passagen Tvetavägen/Nykvarnsvägen bör förbättras.

Cykelrundor

Kallforsrundan

Kallforsrundan utnyttjas för kortare cykelturer. Från Tvetavägen tar man av västerut vid Kallfors. Man cyklar genom den variationsrika skogen och når torpet Albros. Man fortsätter ut på Nykvarnsvägen som man tar tillbaka till samhället.

Hummelmorarundan

Hummelmorarundan är en populär cykelrunda. Från samhället via Nykvarnsvägen tar man in på avtagsvägen mot Hummelmora. Vägen går omväxlande genom skogsmark och öppen jordbruksmark vid Hummelhaga och Hummelmora. Man kommer sedan ut på Tvetavägen som man cyklar tillbaka till samhället.

Gerstabergrundan

Från Tvetavägen tar man av österut vid Kallfors gård. Efter de nya bostadsområdena kommer man så småningom till åker och betesmarkerna vid Gerstabergrunden. Sedan cyklar man under järnvägen och motorvägen. Efter Berga kommer man fram på väg 525 vid Brandalsund.

Billsta-Mölnboturen

Här tar man av från 57:an och cyklar genom det mosaikartade odlingslandskapet kring Billsta. Man cyklar förbi Palmskog och vidare över skogsmarkerna ända fram till Mölnbo. Vill man ha kortare alternativ finns flera avtagsvägar ner till 57:an.

Grönska i staden

Järna upplevs som ett lummigt och grönt samhälle, främst på grund av att det finns villaområden med relativt stora tomter även centralt i tätorten. Däremot finns det få allmänna parker och naturområden inne i tätorten. Förtätning av tomtmark kommer därmed att påverka stadsbilden. Gator och vägar i samhället är anpassade till biltrafik och gatumiljön är ofta torftig.

Närnatur

Närnatur kallas mindre områden sparad naturmark nära bostadsbebyggelsen. Närnaturen är ofta viktiga för lek och hundpromenader, ger årstidsupplevelser och har betydelse för stadsbilden. Järna har lite närnatur inne i de centrala delarna, men i utkanten av bebyggelseområdena fungerar intilliggande grönområden som närnatur. De mindre områden som finns, exempelvis vid Vinkelgränd, vattentornet och Bergsgatan, samt det mindre skogsområdet öster om Tavestvägen, bör värnas och tillgängligheten till områdena förbättras. Längs grönstråk genom orten är även mycket små närnaturområden viktiga för att skapa omväxling och naturupplevelse. En regelbunden skötsel krävs för att närnaturen inte ska bli slyig och upplevas otrygg och skräpig.

Närparker

Närpark är en anlagd mindre park nära bostäder. En närpark kan vara allt från en klippt gräsyta till lekplats och planteringar med sittplatser.

I tätortens mest centrala delar finns få närparker. I Eneområdet och längs gång- och cykelvägar finns närparker av varierande kvalitet, men få platser fungerar som mötesplatser.

Den enda riktiga parken är Järna torg vid kyrkan. Här finns lekplats, sommarservering och blomsterplanteringar. Parken fungerar som mötesplats för bl.a. ungdomar.

Gaturum och gröna stråk

Gång- och cykelvägar utgör ofta gröna stråk genom orten. Utveckling av de gröna stråken med trädplanteringar och alternativ skötsel är angeläget för att förbättra upplevelsevärden och värden för växt och djurliv. Tätortens viktigaste gator bör ges en stadsmässig gatusektion, med trädplanteringar och trottoarer.



Bristanalys:

Havet ligger på cykelavstånd, men trevlig/upplevelserik väg dit saknas för cyklister och gående.

Barriärer som vägar och järnväg begränsar tillgängligheten till omgivningarna och entréer till grönområden är otydliga eller saknas.

Österut mot havet utgör järnvägen, motorvägen och i viss mån topografin med kuperad terräng barriärer med få passager.

Få mindre närnaturområden som ofta ligger kringbyggda och kan vara svåra att nå från flera håll. En del områden är ofta lämnade utan medveten skötsel, vilket begränsar användningen.

Nya stråk från centrala Järna, mellan bebyggelsen i Kallfors ut till skogsområdena saknas eller är otydliga.

Längre utblickar saknas och tätorten skärmas av med vegetationsridåer.

Det saknas tillgängliga, tydliga förbindelser från tätorten till omgivande grönområden. Vägar och järnväg utgör barriärer och skapar svaga länkar i grönstrukturen.

Många gaturum är torftiga och onödigt ödsliga.

Viss skredrisk finns vid Moraån vid kraftiga regn. Hänsyn måste tas till detta vid detaljplanläggning intill Moraån.

Moraån

Moraån med Moraåns dalgång är en stor tillgång för Järnabornas möjlighet till rekreation med stora natur- och kulturupplevelser. Moraån är det största rinnande vattendraget i kommunen med ett avrinningsområde som omfattar 93 km² där flera stora sjöar, bl.a. Ogan, Vällingen samt Långsjön ingår. Vattendraget får namnet Moraån nedströms den punkt där Oganån och Kallforsån flyter ihop. Moraån ringlar sig, meandrar, sedan i utkanten av tätorten för att sedan mynna ute i Pilkrogsviken som är en vik av Järnafjärden.

Moraåns nedre delar är ekologiskt särskilt känsliga med en stark stam av havsöring som årligen vandrar upp i ån och leker. Vid väg 57 finns ett vandringshinder som gör att fiskarna i ån inte kan vandra längre upp. Moraån med tillhörande skogsridåer runt vattendragen utgör viktiga uppehållsområden och spridningskorridorer för olika slags djur och växter.

Planerat naturreservat

Den del av Moraåns dalgång som ligger söder om Järna tätort, mellan väg 57 intill Bankesta och där vägen mot Skåve möter väg 57, beslutades 4 september 2013 att inrätta ett naturreservat.

Riksintressen för naturvården

Inom planområdet för den fördjupade översiktsplanen finns inga riksintressen vare sig för naturvården eller för friluftslivet.

Biotopskyddsområden

Det finns ett biotopskyddsområde mellan Svålsäter och Logsjön norr om Järna. Biotoptypen är så kallade "äldre naturskogsartad skog" och utgörs i detta fall av en barrblandskog. Den skyddade arealen är 3,1 ha.

Vidare finns ett annat område som består av två skyddade biotoper som ligger intill varandra cirka 2 km sydost om Bankesta. Biotopskyddsområdena är dels ett litet område som består av "källor med omgivande våtmarker" i en barrblandskog samt ett annat lite större område intill med "äldre naturskogsartad skog". Den sammanlagda arealen för dessa två objekt är 4,9 ha.

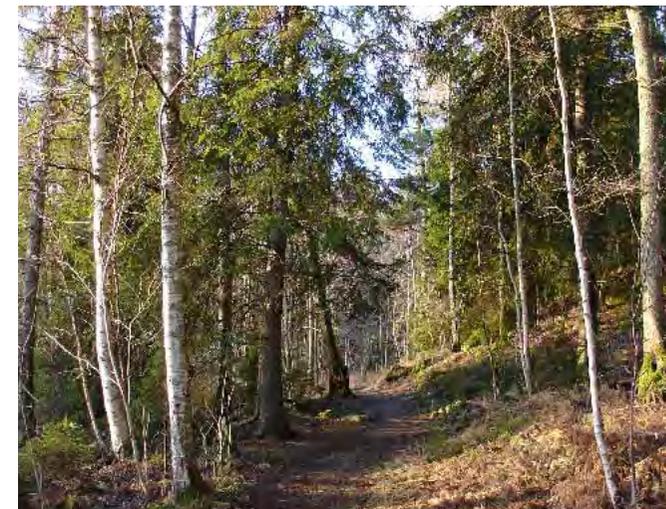
Nyckelbiotoper

Den lövskog som kantar åravinen i den del av Moraån som föreslås bli naturreservat har skogsstyrelsen klassat som nyckelbiotoper (14,2 ha). Nordost om Södertuna finns en annan nyckelbiotop (2,5 ha) som består av lövsumpskog. En annan nyckelbiotop (1,2 ha) som består av blandsumpskog är belägen knappt 1 km nordväst om Sandliden. Nordväst om Logsjön finns också en nyckelbiotop som ligger intill Sörmlandsleden.

Naturvärden

Skogsstyrelsen har även klassat några områden som naturvärden. Naturvärden finns bland annat runt de lägre liggande delarna av Kallforsån respektive Oganån. Vidare finns ett par områden som klassats som naturvärden i anslutning till nyckelbiotopen nordost om Södertuna.

Flera sumpskogsområden/mossar finns väster om Logsjön. Dessa marker är känsliga för eventuella nya vägdragningar som kan förändra hydrologin. Eftersom det då även kan bli tal om markavvattning enligt 11 kap i Miljöbalken så krävs i så fall även dispens från det markavvattningsförbud som gäller för stora delar av södra Sverige. Om dispens ges skall även länsstyrelsen alternativt, miljödomstolen göra en tillståndsprövning.



Området runt Logsjön.

FAKTARUTA

Nyckelbiotoper

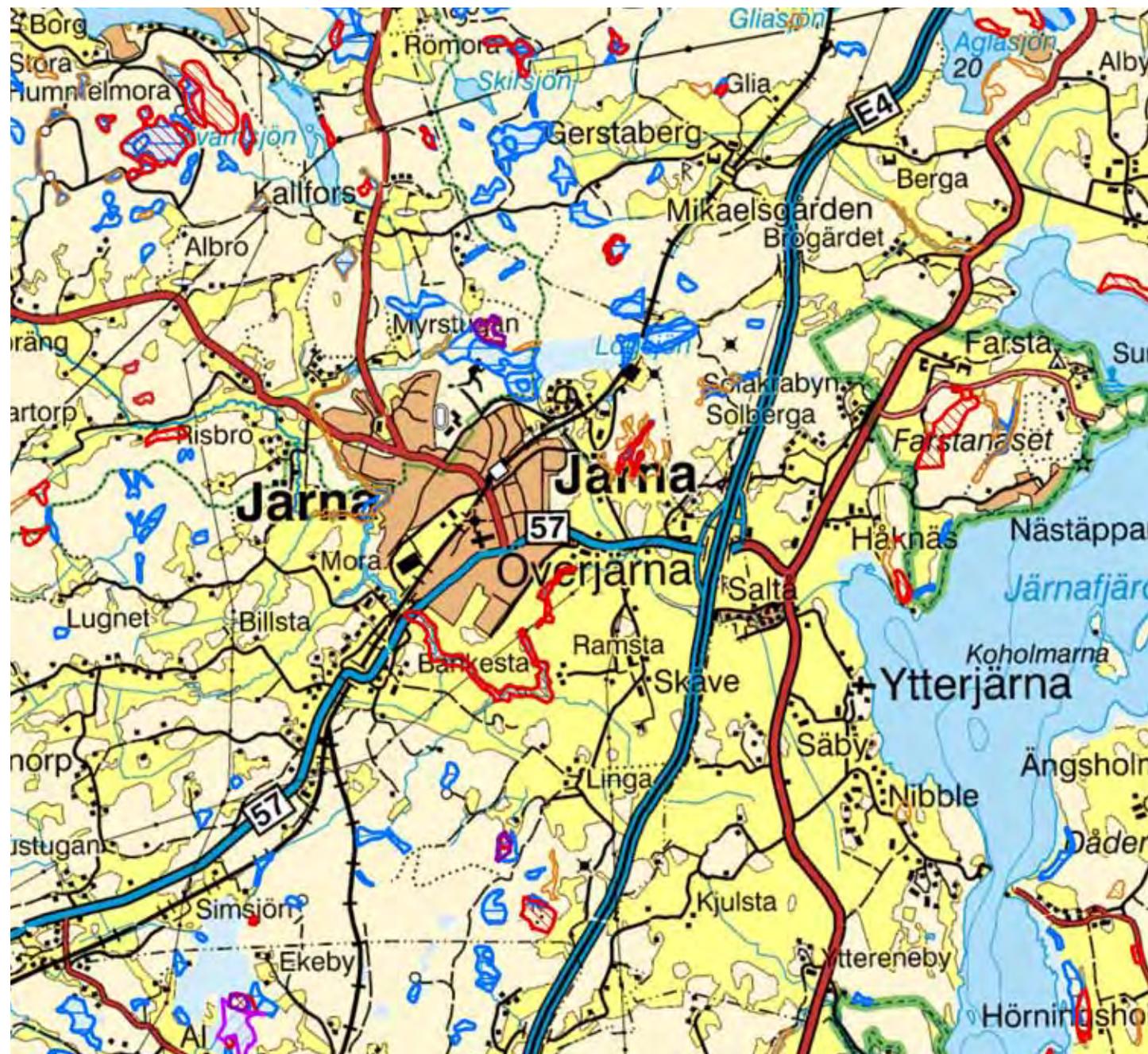
Nyckelbiotoper i skogen är särskilt värdefulla delar av skogsmarken som Skogsstyrelsen registrerat. Dessa skogar har egenskaper som gör att de har en nyckelroll för skogens missgynnade och hotade djur- och växtarter.

Naturvärden

Skogsstyrelsen registrerar också områden som inte uppfyller kriterierna för nyckelbiotoper men som på sikt förväntas uppnå dessa kriterier. Dessa objekt betecknas som skogsområden med naturvärden.

Biotoskydd

Mindre eller som annars är särskilt skyddsvärda kan förklaras som biotoskyddsområden med stöd av miljöbalken. Förutom de biotoskyddsområden som skogsstyrelsen beslutat om och som redovisats på kartan gäller ett generellt biotoskydd för vissa typer av biotoper i det öppna jordbrukslandskapet. Som exempel på de senare kan nämnas alléer, mindre åkerholmar samt småvatten och våtmarker på jordbruksmarken.



Kartans bakgrundsmaterial är ur allmänt kartmaterial.
Copyright © Lantmäteriet 2005 Dnr:MS2005/20.

Karta: Skogsvårdsstyrelsens "Skogens pärlor"
www.skogsstyrelsen.se

Vid planering av den framtida markanvändningen i Järna så är trafikfrågorna en central fråga. Det är viktigt att den planerade utvecklingen går hand i hand med utvecklingen mot ett hållbart, tillgängligt och säkert transportsystem. Det finns ett antal grundläggande planeringsprinciper som ska beaktas i planeringen:

- Nya exploateringsområden ska lokaliseras där det finns eller går att åstadkomma god kollektivtrafik. Vid hög befolkningstäthet så finns det underlag för hög turtäthet i kollektivtrafiken.
- Förtätning av staden/tätorten. Detta leder till ett minskat bilberoende och fler som går, cyklar och åker kollektivt i tätorten.
- Trafikstrukturen ska ha ett sammanhängande och tätt gatunät. Detta ger korta avstånd, ett lättorienterat gatunät, hög tillgänglighet, en sammanhållen bebyggelse och god stadsmässighet.
- Gång- och cykeltrafikanterna ska prioriteras genom gena, täta, attraktiva, trygga och säkra stråk. Trafiksystemet ska dimensioneras utifrån funktionshindrade, barn och äldre. Ett trafiksystem som är tillgängligt för dessa trafikantgrupper är tillgängligt för alla.

Mer än hälften av invånarna i Järna tätort, cirka 4 000 personer, bor inom en radie av 1 km från Järna pendeltågsstation. Inom en radie av 2 km, bor cirka 6 000 personer, vilket är ca 95 % av tätortens (inklusive Kallfors) befolkning.

Detta ger mycket goda förutsättningar för att åka kollektivt för arbetsresor m.m. Det är viktigt att planeringen av Järna tar vara på närheten till tågtrafiken genom att nya områden ligger inom attraktiva gång- och cykelavstånd till stationen. Därför är det också viktigt att de nya områdena får gena gång- och cykelstråk.



Avståndsradier från Järna station (1 km, 2 km respektive 5 km).

För att jämföra genheten och restiden mellan gående, cyklister, kollektivtrafiken och biltrafiken kan man använda s k genhets- och restids kvoter. I rapporten "Hållbart resande i Järna 2008" finns ett exempel mellan Norra Kallfors och pendeltågsstationen där det blir en genhetskvot (cykel/fågelavståndet) på 1,9 d v s den befintliga cykelbana är 1,9 gånger längre än fågelavståndet.

En ny cykelbana mellan Kallfors och Järna har byggts. Den ger en genhetskvot på 1,3. På samma sätt kan man jämföra restider mellan olika trafikslag. Om miljövänliga trafikslag ska kunna konkurrera med bilen så är det viktigt att den fysiska planeringen ger förutsättningar för att cykeln och bussen får så korta restider och gena stråk som möjligt.

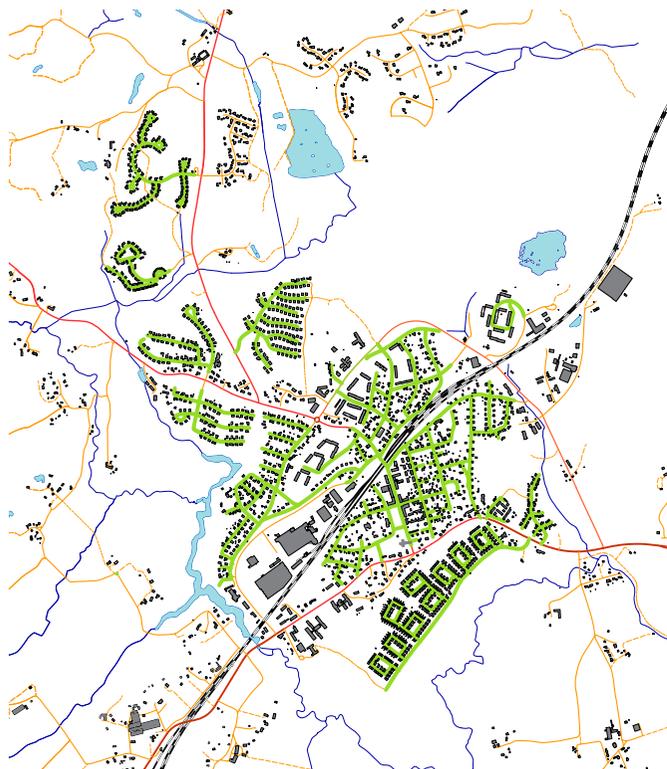
Nulägesbeskrivning

Kollektivtrafik

Dagens kollektivtrafik består av pendeltåget mellan Gnesta och Södertälje (med byte i Södertälje Hamn för resenärer till Stockholm) samt busslinjerna 784, 786 och 788. Pendeltåget har ca 1000 påstigande/dygn. Restiden för pendeltåget mellan Järna och Södertälje är 18 minuter. Till Stockholm tar det 52 minuter inklusive byte. Trafikutbudet med pendeltåget håller medelgod standard med 30-/60-minuterstrafik. I anslutning till stationen i Järna finns en infartsparkering med vanligtvis ett stort antal lediga platser. Buss 788 går från Järna station till Södertälje centrum via Södertälje hamn i rusningstrafik och tar cirka 25 minuter. Buss 784 går från Södertälje centrum via Tvetaberg till Järna och fortsätter sedan till Hölö och Norrvrå. Den går en gång i timmen, förutom i rusningstrafik då den går något oftare.

Biltrafik

Det övergripande vägnätet i Järna består av E4:an strax öster om tätorten och Riksväg 57 genom Järna. Dessa är också primära transportvägar för farligt gods. Väster om tätorten finns infarterna Nykvarnsvägen (Lv 509) och Tvetavägen (Lv 515). Järna tätort har genom E4:an goda vägkommunikationer för både person- och godstrafik i nordlig och sydlig riktning. Riksväg 57 går igenom tätorten vilket orsakar konflikter främst mellan oskyddade trafikanter och biltrafiken. Trafikverket som är väghållare planerar att genomföra trafiksäkerhetshöjande åtgärder. I översiktsplanen finns ett reservat för förbifart för väg 57 som långsiktigt är



Områden med 30-zoner (gator markerade med grönt).

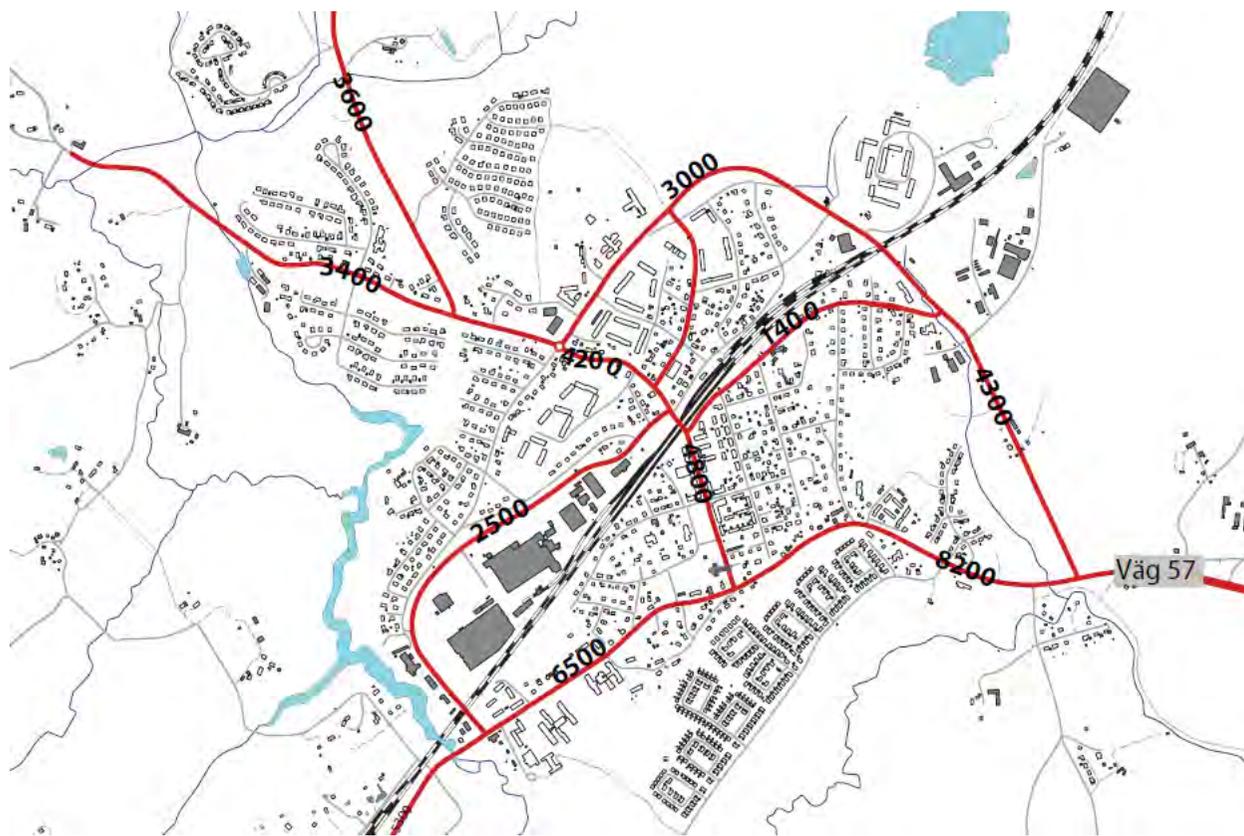
den lösning som krävs för att minska trafikbelastningen på nuvarande Riksväg 57. (se karta från ÖP 2004 på förbifart Riksväg 57). För närvarande finns det inga planer på en förbifart, men Trafikverket håller i skrivande stund på att göra en förstudie för RV 57 på sträckan Mölnbo - E4.

Inne i tätorten har Rönnvägen, Turingevägen och Snickarvägen funktionen som genomfartsgator. Storgatan går centralt genom Järna centrum och är numera utformad som en lågfartsgata där gående är prioriterad framför biltrafiken. Den är idag förbjuden för genomfartstrafik med tunga fordon.

Hastighetsgränsen i tätorten är numera sänkt till 30 km/tim, förutom på de större genomfartsgatorna. Kommunen är väghållare inom tätorten med undantag för Riksväg 57. Enstaka områden i tätortens utkant har enskilt väghållarskap.

Parkering

Bilparkeringen i centrum ligger i direkt anslutning till Storgatan. Det finns också parkering bakom ICA-butiken. Antalet parkeringsplatser i centrum bedöms idag vara tillräckligt. Vid pendeltågsstationen finns pendlarparkering på södra sidan men det saknas på norra sidan om stationen.



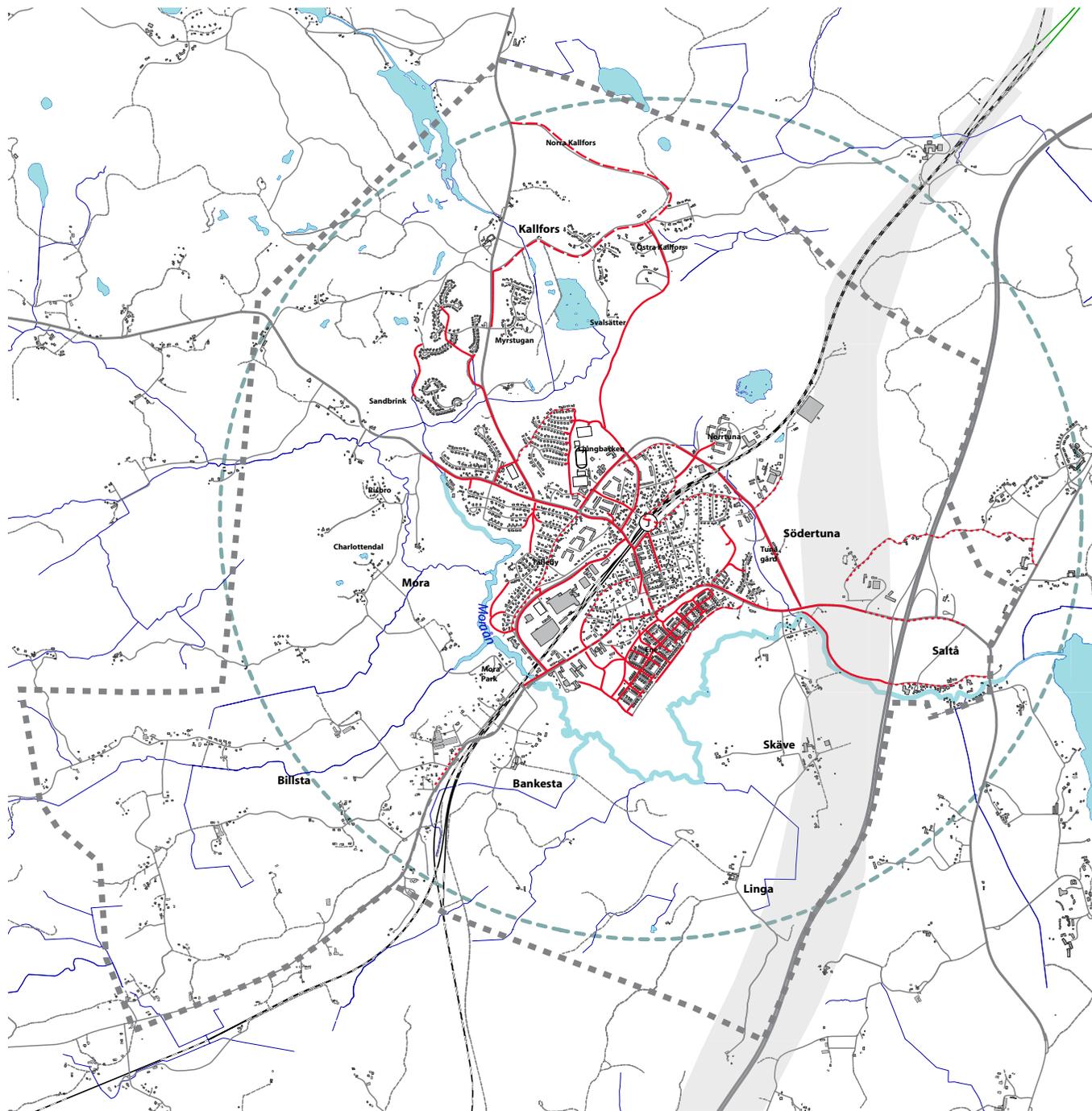
Trafikflöden och huvudstråk.

Gång- och cykeltrafik

Det finns idag flera gång- och cykelbanor i tätorten med de är inte alltid sammanhängande och det saknas också flera viktiga länkar mellan bostadsområden och centrum (se karta).

De flesta större målpunkter i Järna har cykelparkering. Det finns en infartsparkering för cyklar på både norra och södra sidan av Järna station.

- Avståndsring för område inom gång- och cykelavstånd till stationen (3 km)
- Separat gång- och cykelstråk, befintligt
- ... Gång och cykelstråk i blandtrafik, befintligt
- - - Separat gång och cykelstråk, under planläggning



Gång- och cykelvägnät idag

Bristanalys

Kollektivtrafik

Glesa bussförbindelser samt områden som inte är kollektivtrafikförsörjda gör att bilen används i stor utsträckning. Det finns flera områden som har för långa gångavstånd till närmaste busshållplats som t ex Östra Kallfors, Tälleby och Norrtuna.

Kollektivtrafiken (buss) till målpunkter i Järnaområdet är generellt dålig, då den som bäst trafikeras med halvtimmesstrafik. För företagsområdena Norrtuna och området kring Lantmännen cerealia ligger busshållplatserna långt ifrån (över 700 m). Även vissa förskolor ligger långt från busshållplatsen. Till ridhuset är det långt att gå från busshållplatsen och dessutom går man då längs en trafikerad väg (väg 57 som har skyltad hastighet 70 km/h) utan trottoar.

Ytterjärna ligger ca 5 km från tätorten och behöver goda kommunikationer för att vara nåbara för alla. Busstrafiken har ett mycket lågt trafikutbud.

Mot Nykvarn finns idag ingen busstrafik alls.

Biltrafik

Korsningen Rv 57-Rönnvägen har byggts om till cirkulationsplats. Rv 57 behöver även förbättras med säkra gångpassager och gång- och cykelbanor.

Gator och vägar är också viktiga gång- och cykelstråk genom orten. Järna har få, om ens några, stråk med stadskänsla. Vissa gaturum är onödigt ödsliga vilket också påverkar trygghet och bilarnas hastighet. Rönnvägens gaturum saknar idag en tydlig gestaltning vilket leder till höga fordonshastigheter. Rönnvägen, som har mycket genomfarts-

trafik och hög andel tung trafik, passerar Taves-taskolan vilket skapar otrygghet och konflikter mellan skolbarn och fordonstrafik.

Nykvarnsvägen har flera brister med bl a farliga tomtutfarer. Länsvägen har mycket genomfarts- trafik med flera tunga transporter. För att förbättra trafiksituationen finns sedan tidigare planer på en ny sträckning av Nykvarnsvägen.

Södra Järnvägsgatan har en del smittrafik vilket ger konflikter då den inte är avsedd att fungera som en genomfartsgata.

Kallfors nås idag med bil via Tvetavägen som är en länsväg där Trafikverket är väghållare.

Flera modernt planerade bostadsområden består av återvändsgator där gatunätet inte hänger ihop. Detta ger sämre tillgänglighet, längre transportavstånd, mer svårorienterat gatunät och sämre stadsmässighet. Nya områden bör eftersträva ett gatunät enligt rutnätsprincipen.

Gång- och cykeltrafik

För att det ska vara attraktivt att cykla måste cykelinfrastrukturen hålla hög kvalitet, allt från sammanhängande cykelstråk, vägvisning och cykelparkeringar till en hög nivå på drift och underhåll. Det är viktigt att utgå från cyklisternas behov vid planeringen. Alla målpunkter i Järna tätort ska kunna nås med cykel.

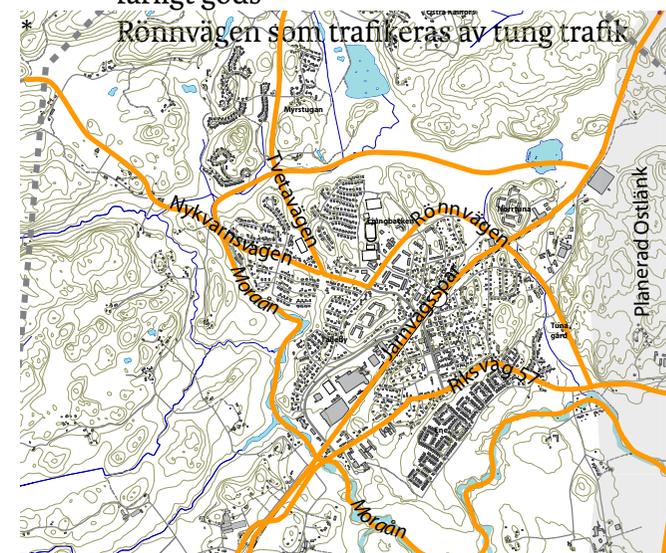
Det saknas cykelstråk längs flera hårt trafikerade gator samt till områden som ligger utanför tätorten som t ex Mora, Billsta, Saltå by och områden i Ytterjärna. Det finns även behov av regionala cykelstråk till Södertälje och Nykvarn.

Vägvisning för gång- och cykeltrafik saknas helt. Det finns i dagsläget ingen cykelkarta över Järna. Södertälje kommuns cykelkarta visar endast cykelvägar i Södertälje tätort. Arbeta pågår med att ta fram en ny cykelkarta.

Cykelparkering saknas vid busshållplatser. De cykelparkeringar som finns saknar regnskydd och möjlighet att låsa fast ramen.

Det finns fyra stora barriärer inom Järna tätorts område som försvårar rörligheten för gående och cyklister:

- * Moraån som avskärmar Moraområdet från Järna centrum
- * Järnvägsspåret som löper genom hela samhället med bara fyra över-/undergångar
- * Väg 57 som trafikeras av tung trafik och är rekommenderad primär transportväg för farligt gods



Barriärer i Järna.

Vatten och avlopp (VA)

Nulägesbeskrivning

Kommunen är enligt Vattentjänstlagen ansvarig för att inrätta ett s.k. verksamhetsområde för allmänna vatten- och avloppstjänster där det behövs. Verksamhetsområdets utbredning avgränsas geografiskt med hänsyn till skydd för människors hälsa och miljön. Huvudman för Södertälje kommuns allmänna VA-anläggning är det kommunägda bolaget Telge Nät. Inom verksamhetsområdet är VA-huvudmannen skyldig att leverera allmänna vattentjänster och fastighetsägarna måste i gengäld betala för dem med VA-avgifter. Normalt täcker verksamhetsområdet tätort, men inte landsbygd. Det allmänna dricksvattnet i Södertälje kommun kommer från Djupdals vattenverk och avloppsvatten renas i Himmerfjärdsverket i Botkyrka samt i avloppsreningsverken i Hölö och Mölnbo.

På landsbygden finns olika enskilda lösningar för vattenförsörjning och avloppshantering. Dricksvatten kan tas från brunn på egen tomt eller från gemensamma brunnar som försörjer flera fastigheter. Avloppsrening kan ske på ett flertal olika sätt t.ex. genom slamavskiljare och infiltrationsanläggning, eller i markbädd om marken inte lämpar sig för infiltration. Andra lösningar kan vara mini-reningsverk eller slutna tankar där avloppsvattnet transporteras bort för rening i reningsverk. Den vanligaste lösningen på landsbygd är idag infiltration, vilket innebär att närmiljön belastas. Enligt kommunens kretsloppspolicy ska spillvatten våtkomposteras för att återföra näringen till jordbruksmark.

Tätorten

Nulägesbeskrivning

Järna förses sedan 2007 med dricksvatten från Södertälje genom överföringsledning från Djupdals vattenverk. Grundvatten tas från Malmsjöåsen som förstärkts med infiltration av mälarvatten. Överföringskapaciteten är god (ca 5 200 m³ per dygn) och bedöms vara tillräcklig för en befolkningsökning i de södra kommundelarna (Järna, Hölö, Mölnbo) motsvarande ca 1 830 nya hushåll med dagens vattenförbrukning (200 liter/person/dygn, men med omfattande trädgårdsbevattning försommartid, 2,5 pers/hushåll).

Idag vattenförsörjs totalt ca 8 840 personer (ca 2 530 hushåll) i de tre södra tätorterna. Om dricksvattnet inte användes för bevattning skulle det räcka till ca 3 900 nya hushåll. Hushållens vattenförbrukning har en minskande trend bortsett bevattningen, vilket innebär att samma vattenmängd skulle räcka till fler hushåll i framtiden om bevattningen kunde lösas utan att använda dricksvatten. Tryckstegringstationer kan dock behövas för att förse nya bostadsområden med dricksvatten. Myrstugans vattenverk i Järna är idag stängt, men fyller en viktig funktion för framtida vattenförsörjningsändamål, (samt i ett krisläge med bortfall av ordinarie vattenförsörjning).

Avledning och rening av spillvatten

- Verksamhetsområdet för allmänt VA täcker Järna tätort, samt Pärälängsberget i nordväst och Södertuna arbetsområde vid motorvägspåfarten i öst (se karta s. 42).

Inom verksamhetsområdet är de allra flesta hushåll och verksamheter anslutna till det allmänna spillvattensystemet. Allt spillvatten transporteras bort genom ledningar under Järnafjärden för att sedan renas i Himmersfjärdsverket i Botkyrka kommun. För Järnas del kan reningskapaciteten ses som obegränsad.

Avledning av dagvatten

- Dagvattenledningar finns väl utbyggda i Järna, men ändå avleds en hel del dagvatten via spillvattensystemet. Orsaken är främst att bebyggelse från 1950-tal och tidigare försågs med kombinerat avloppssystem (spill- och dagvatten i samma ledning). Det allmänna systemet har därefter byggts ut med separata dagvattenledningar, men de äldre delarna av fastigheternas ledningssystem har inte uppdaterats till modern standard. Detta medför överbelastning vid regnväder främst i de västra delarna av Järna. Källaröversvämningar förekommer och Telge Nät jobbar aktivt för att fastighetsägare inte ska leda ned regnvatten direkt i spillvattenledningarna. Kapaciteten är betydligt bättre i den östra delen av verksamhetsområdet. Att ansluta nya hushåll till det befintliga nätet görs därför lättast i området kring Södertuna.

Bristanalys

I vissa delar av systemet leds dagvatten till spillvattennätet istället för till dagvattennätet.

Landsbygd

Norr om verksamhetsområdet – Kallfors, Myrstugan och Svålsäter

Nulägesbeskrivning

Bostadsområdena Östra Kallfors, Svålsäter och Myrstugan har idag enskilt VA som förvaltas genom samfällighetsföreningar. Dessa gemensamhetsanläggningar är anslutna till den allmänna VA-anläggningen genom överföringsledningar. Anslutningspunkter finns vid Myrstugan och vid Rönnvägen söder om Norrtuna.

Söder om verksamhetsområdet – Billsta, Mora, Skäve, Linga

Nulägesbeskrivning

På landsbygden råder normalt enskilda lösningar för både vatten och avlopp. Där är infiltrationsanläggning, markbädd eller minireningsverk de vanligaste anläggningstyperna för avloppsrening. Slutna tankar är ovanliga, men förekommer och dricksvatten tas vanligen ur egen brunn. Närmast tätorten i Mora, Fredriksberg, Bankesta, Norrbyvälle, Tälleby och Skävesta ansluter dock gemensamhetsanläggningar viss bostadsbebyggelse till allmänt avlopp, se bild ovan. Dessa områden har dock enskilt dricksvatten som även här tas ur egna brunnar. Generellt gäller att andra lösningar än slutna tankar och minireningsverk belastar närmiljön och riskerar att späda på övergödningen av Moraån. Fördelen med gemensamhetsanläggningar är att större och effektivare avloppsreningsanläggningar tillskapas, som ofta är bättre ur miljösynpunkt än de mindre enskilda lösningarna.

Bristanalys

Många enskilda lösningar för både vatten och avlopp riskerar att späda på övergödningen av Moraån.

Energi

El

Telge Nät har två fördelningsstationer som förser Järna med el från Vattenfalls fördelningsstation vid Simsjön. Därefter omvandlas elen till lågspänning i nätstationer (små transformatorbyggnader) för distribution till bostäder, affärer, kontor och mindre industrier i Järna. Det befintliga nätet har en viss överkapacitet men behöver inom vissa områden förstärkas eller bytas ut pga. nya matningsvägar vid ersättning av luftledning till elkabel.



Fjärrvärme

Fjärrvärme i Järna produceras genom förbränning av deponigas från Tvetatippen och restprodukter från Cerealia i Tälleby industriområde med olja som spetsbränsle. De flesta flerbostadshus, skolor och lokaler i tätorten är anslutna till fjärrvärmenätet. Det finns ytterligare potential för att kunna försörja fler bostäder och industrier i Järna med fjärrvärme.

Fjärrkyla

Fjärrvärmens har idag en överkapacitet sommardag vilket gör att lösningar som kan omvandla fjärrvärme till kyla (absorptionsteknik) bör studeras vid förändringar och nyetablering av kylutrustning.

FAKTARUTA

BDT-vatten

Bad-, disk- och tvättvatten.

Spillvatten

Spillvatten är förorenat vatten från hushåll, industriell verksamhet, servicanläggning m.m. Spillvatten kan vara t.ex. vatten som är klosettwater (vatten från toaletter) och BDT-vatten.

Dagvatten

Dagvatten är ett samlingsnamn för tillfälligt förekommande avrinnande vatten på ytan av mark eller byggnation. Vattnet kan vara bl.a. regnvatten, smältvatten, spolvatten och framträngande grundvatten.

Dränvatten

Dränvatten är vatten som avleds genom dränering, dvs. marken avvattnas och vattnet leds bort i rörlledning, dike eller dräneringsskikt.

Avloppsvatten

Avloppsvatten är vatten som i de flesta fall är använt/förorenat och avleds i rörlledning, dike eller liknande. Vattnet kan vara spillvatten, kylvatten, dagvatten, lakvatten från deponier och dränvatten. Avloppsvattnet kan komma från såväl hushåll som industri.

Utjämningsmagasin

Ett utjämningsmagasin samlar upp vatten i syfte att låta det rinna av i ett jämnt flöde. Det kan även finnas utjämningsmagasin för att utjämna dagvattenflödet vid tora regn.

Grundvatten

Grundvattnet är vattnet som finns i de underjordiska delarna på jordklotet. Vattnet är en av jordens viktigaste naturtillgångar och cirkulerar i ett ständigt kretslopp.

Infiltrationsanläggning

"I en infiltrationsanläggning renas vattnet genom att det rinner genom naturliga jordlager och sprids via marken till grundvattnet. Vattnet filtreras genom sand och jordlager där biologiska, fysikaliska och kemiska processer står för reningen. Infiltration kan användas för rening av blandat, urinavlastat avloppsvatten, eller BDT-vatten." www.avloppsguiden.se

Perkolationsmagasin

"Perkolationsmagasin är utschaktade gropar eller diken, som fylls med singel, makadam eller andra grovkorniga material. Magasinet tar upp dagvatten effektivt pga. stor porvolym. Magasinet skyddas mot nedtransport av finare material med t.ex. en fiberduk. Perkolationsmagasin kan utformas på olika sätt t.ex. som separat magasin, uppfyllt dike, i kombination med ledningsgravar, under byggnader, vägar och parkeringar." www1.vaasa.fi

Fördröjningsmagasin

"Fördröjningsmagasin är volymmaganin, hålrumsmagasin eller öppen damm. För att ta hand om mycket förorenat dagvatten (t.ex. från starkt trafikerad väg) kan man använda volymmaganin. I volymmaganin kan det finnas olika filter och oljeavskiljare. Hålrumsmagasin är ett stenfyllt magasin med ingen eller mycket liten perkolations till omgivande mark. Intaget till hålrumsmagasinet bör skyddas mot intrång av finare partiklar." www1.vaasa.fi

Slamavskiljare

"Slamavskiljaren fungerar endast som förbehandling. Dess funktion är att avlägsna grövre partiklar i avloppsvattnet så att efterföljande reningssteg inte sätter igen. Tidigare innebar det oftast en trekammarbrunn, men nu finns moderna slamavskiljare som är uppbyggda på ett annat sätt och har lika bra eller bättre slamavskiljningsfunktion jämfört med konventionella trekammarbrunnar. Om endast BDT-vatten går till slamavskiljaren räcker det i de flesta fall med en tvåkammarbrunn." www.avloppsguiden.se

Kretsloppspolicy

I början av 2010 antogs en kretsloppspolicy för enskilda avlopp inom Södertälje kommun. Policyn gäller när tillstånd ska ges för nya eller ändrade enskilda avlopp. Huvudinriktningen är extremt snålspolande toalett med sluten tank vilket gör att ca 90 % av det totala avloppsfödets kväve och fosfor fångas upp och kan återföras till jordbruksmark. Detta ger en hög och säker utsläppsreduktion av bland annat närsalter, smittförande bakterier och virus.

Idag kan enskilda avloppsanläggningar bli mer miljövänliga än de kommunala reningsverken. Genom uppsamling av toalettavloppet med vattensnål teknik (max 0,6 liter spolvolym) kan du bidra till att skydda miljön och samtidigt till utvecklingen av ett mer hållbart jordbruk. Detta är syftet med den Kretsloppspolicy som kommunen arbetar efter. Policyn överensstämmer även med nationell målsättning om kretslopp och hushållning med näringsämnen.

De avloppssystem som bäst klarar ambitionen i kommunens Kretsloppspolicy innebär att toalett-vattnet samlas in särskilt för behandling. På så vis samlas omkring 90 % av kvävet in för användning i odling, det är långt mer än de flesta reningsverk kan klara idag. Jämfört med att använda slam från t ex kommunala reningsverk så är också fosfor i mycket högre grad växttillgänglig i insamlat toalettavlopp. Det beror på att inga kemikalier har använts för att kemiskt binda fosfor.

En annan viktig aspekt vid insamling av toalettwater är att minimera andelen vatten, det är därför som vakuuntoaletter är önskvärda. De minimerar behov av vatten för spolning vilket också är positivt i områden med begränsad tillgång på vatten. Det begränsar även transportbehovet.





LÄNSSTYRELSEN I STOCKHOLMS LÄN

Avdelningen för planfrågor
Jakob Sahlén
08-785 44 35

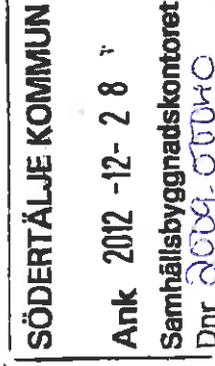
GRANSKNINGSYTTRANDE

Datum
2012-12-21

Beleggnings
4012-23971-2012

1 (4)

Samhällsbyggnadskontoret
Södertälje kommun
151 89 Södertälje



Fördjupning av översiktsplanen för Järna tätort med omgivning i Södertälje kommun

Södertälje kommun har överlämnat ett förslag till fördjupning av översiktsplanen för Järna tätort i samband med utställning enligt 4 kap. 6 § plan- och bygglagen (1987:10), ÄPBL / 3 kap. 12 § plan- och bygglagen (2010:900), PBL. Länsstyrelsen lämnade den 18 januari 2010 ett yttrande över en tidigare version av planförslaget.

Vid utställningen begränsar Länsstyrelsen granskningen enligt 3 kap. 16 § PBL (2010:900) till

- om förslaget tillgodoser riksintressen enligt miljöbalken,
- om förslaget kan medverka till att en miljökvalitetsnorm inte följs,
- om frågor som angår två eller flera kommuner har samordnats på lämpligt sätt,
- om bebyggelse blir olämplig med hänsyn till de boendes och övrigas hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning och erosion, och
- om strandskyddets syften inte har beaktats.

Detta granskningsyttrande ska enligt 3 kap. 22 § PBL fogas till översiktsplanen.

Länsstyrelsen har under utställningstiden givit Försvarsmakten/HK, Trafikverket Region Stockholm, Sjöfartsverket – sjöfart och samhälle, Skogsstyrelsen samt Svenska Kraftnät AB tillfälle att lämna synpunkter på förslaget till fördjupad översiktsplan.

Nedanstående frågor kan leda till att Länsstyrelsen kommer att pröva kommunens beslut att anta detaljplaner eller områdesbestämmelser enligt 11 kap. 10 § PBL.

LÄNSSTYRELSENS SYNTPUNKTER

Väg E 4 / riksintresse (3 kap. 8 § MB), hälsa och säkerhet

Planförslaget berörs av väg av riksintresse; väg E4. I samband med planläggning, bygglovgivning och annan tillståndsprövning är det viktigt att avståndet till byggnader och andra anläggningar anpassas till vägens funktion. Länsstyrelsen anser att det bör framgå av den fördjupade översiktsplanen eller till översiktsplanen knutet underlag vilket skyddsavstånd som är nödvändigt. Vid kommande detaljplanearbete får studeras om avsteg som innebär kortare avstånd

Postadress	Besöksadress	Telefon	E-post/webbplats
Länsstyrelsen i Stockholms län Planavdelningen Box 22067 104 22 STOCKHOLM	Hantverkargatan 29	08-785 40 00 (vxl) Fax 08-651 28 75	plan.stockholm@lansstyrelsen.se www.lansstyrelsen.se/stockholm



GRANSKNINGSYTTRANDE

Datum

2012-12-21

Belevning

4012-23971-2012

är lämpligt med hänsyn till blivande användning och utformning av bebyggelsen utmed vägen, och med beaktande av vägtrafikbuller, luftkvalitet samt riskhänsyn p.g.a. transporter med farligt gods.

Järnväg / riksintresse (3 kap. 8 MB), hälsa och säkerhet

Västra och Södra stambanan är av riksintresse för kommunikationer/järnväg. Exploatering nära järnvägen får inte påtagligt försvåra utnyttjandet och framtida utveckling av anläggningarna.

Järnvägen har i förslaget till översiktsplan inte nämnts som transportled för farligt gods. Länsstyrelsen vill uppmärksamma kommunen på att det inte finns några restriktioner för att transportera farligt gods på stambanan och att denna typ av transporter alltid behöver beaktas. Hänsyn till dessa risker ska därmed tas vid planläggning i järnvägens närområde.

Den framtida Ostlänken är av riksintresse. Länsstyrelsen anser att det är angeläget att ingen nyttillkommen bebyggelse försvårar byggandet av Ostlänken och att fortsatt detaljplanering sker i en nära dialog med Trafikverket.

Väg 57 / mellankommunal samordning, hälsa och säkerhet

I en förstudie som tagits fram av Trafikverket föreslås en utrustning av väg 57 avseende miljö och trafiksäkerhet. Möjligheterna till nyetablering av bostäder i nära anslutning till väg 57 begränsas av vägens regionala betydelse och att den är utpekad som primär transportled för farligt gods. Länsstyrelsen erinrar om att väg 57 ska ha en fortsatt god framkomlighet och att skyddsavstånd med hänsyn till risker med transporter av farligt gods ska beaktas vid efterföljande detaljplanering. Planering i anslutning till vägen kan komma att behöva föregås av riskanalyser.

Det föreslagna vägreservatet för väg 57 söder om Järna ser Länsstyrelsen som kommunens förslag till en angelägen vägbyggnadsåtgärd. För tillfället finns projektet inte med i Trafikverkets långsiktiga planer, men Länsstyrelsen anser att det är positivt att kommunen håller öppet för en alternativ sträckning förbi Järna då behovet av att avlasta tätorten från genomfartstrafik sannolikt kommer att öka på sikt.

Miljökvalitetsnormer

Länsstyrelsen utgår från att frågan om dagvattenhantering med hänsyn till miljökvalitetsnormerna för vatten kommer att hanteras i efterföljande detaljplanering på sätt som förutsatts i förslaget till översiktsplan. Det är angeläget att kommande bostadsexploatering inte leder till ökade föroreningsmängder i dagvatten och att det sker en ökad rening i befintliga system. För att nå miljökvalitetsnormerna behövs fler åtgärder än lokalt omhändertagande av dagvatten.



GRANSKNINGSYTTRANDE

Datum

2012-12-21

Beteckning

4012-23971-2012

Hälsa, säkerhet och risk för olyckor, översvämning eller erosion

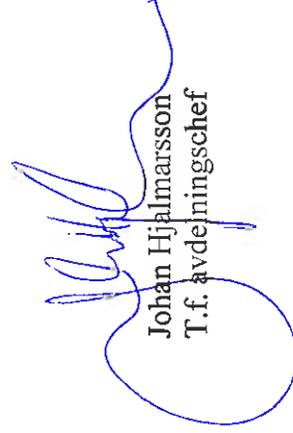
De olika miljö- och riskfrågor som är viktiga att uppmärksamma vid detaljplanering och tillståndsprövning behandlas endast summariskt i förslaget till översiktsplan och det saknas ställningstagande eller riktlinjer till hur kommunen avser att beakta dessa olika miljö- och hälsoaspekter. Planens översiktliga karaktär gör även att bebyggelsens lämplighet vid närmare planering inte fullt ut kan förutses. Länsstyrelsen utgår från att störningar och risker kommer att beaktas i efterföljande detaljplanering och tillståndsbeslut, så att bebyggelsen inte blir olämplig med hänsyn till de boendes och övrigas hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning och erosion.

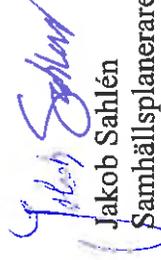
Vissa miljöfrågor som t.ex. riktvärden för trafikbuller, skyddsavstånd och risk för översvämning behandlas i miljökonsekvensbeskrivningen (MKB). Det är dock viktigt att komma ihåg att MKB:n bara är ett beslutsunderlag och inte ingår i antagandet av översiktsplanen, varför de riktlinjer som avses utgöra underlag för fortsatt planering och tillståndsprövning bör lyftas in i planen.

Ny plan- och bygglag (2010:900)

Framtagandet av översiktsplanen följer bestämmelserna i ÄPBL enligt övergångsbestämmelserna i PBL. Det är dock bra om hänvisningar i den nya översiktsplanen görs till lagrum i PBL. Även i detta granskningsyttrande görs hänvisningarna till PBL.

I den slutliga handläggningen av detta ärende har deltagit t.f. avdelningschef Johan Hjalmarsson, beslutande och samhällsplanerare Jakob Sahlén, föredragande. Härutöver har företrädare för avdelningen för samhällsskydd och beredskap, enheten för naturvård, enheten för miljöanalys och enheten för kulturmiljö deltagit.


Johan Hjalmarsson
T.f. avdelningschef


Jakob Sahlén
Samhällsplanerare



GRANSKNINGSYTTRANDE

Datum
2012-12-21

Beteckning
4012-23971-2012

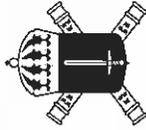
Bilagor:

1. Yttrande från Försvarsmakten
2. Yttrande från Sjöfartsverket
3. Yttrande från Svenska Kraftnät
4. Yttrande från Trafikverket

Sändlista (inga bilagor):

Trafikverket, Region Stockholm
Sjöfartsverket
Svenska Kraftnät AB
Försvarsmakten/HK
Skogsstyrelsen

SLL Tillväxt, Miljö och Regionplanering
AB Storstockholms Lokaltrafik



FÖRSVARSMAKTEN
HÖGKVARTERET

YTTRANDE

Datum
2012-07-23

Beteckning
13 920:62319 Sida 1 (1)

Bilaga 1

INKOM
LÄNSSTYRELSEN | STOCKHOLMS LÄN

2012 -07- 23

DNR: 4012-23971-2012

Er tjänsteställe, handläggare
Henrik Nordström (Sbk)

Er datum
2012-07-13

Er beteckning

Vårt tjänsteställe, handläggare

PROD INFRA Marianne Littbrand Stoilov,
08-7888409 marianne.littbrand-stoilov@mil.se

Vårt föregående datum

Vår föregående beteckning
(13 920:24570)

Utställning fördjupad översiktsplan för Järna, Södertälje kommun, Stockholms län

Försvarsmakten har inget att erinra avseende rubricerat ärende.

Anders Järn
Chef Produktionsledningens Infrastrukturavdelning

Marianne Littbrand Stoilov

Sändlista

Länssstyrelsen i Stockholms län
Södertälje kommun
Kopia till Henrik Nordström
sodertalje.kommun@sodertalje.se
henrik.nordstrom@sodertalje.se

För kännedom inom HKV
PROD INFRA

(MLL)

Postadress
Högkvarteret
107 85 Stockholm

Besöksadress
Lidingövägen 24

Telefon
08-788 75 00

Telefax
08-788 77 78

E-post, Internet
exp-hkv@mil.se
www.forsvarsmakten.se/hkv



SJÖFARTSVERKET

Styrning och planering

Handläggare: Direkttelefon

Tomasz Krzynski, 010 - 478 46 31

YTTRANDE

Datum
2012-09-26

Ert datum
2012-08-27

Vår beteckning
09-03159

Er beteckning
4012-23971-2012

Länsstyrelsen Stockholms län
Avdelningen för planfrågor
Box 22067
104 22 STOCKHOLM

INKOM
LÄNSSTYRELSEN I STOCKHOLMS LÄN

2012-09-28

DNR: *2012-23971-2012*

Yttrande över utställning - Fördjupad översiktsplan för Järna tätort med omgivning

Sjöfartsverket har ansvar för tillgänglighet, framkomlighet och säkerhet i svenska farleder och farvatten. Sjöfartsverket arbetar dessutom för hög transportkvalitet, god miljö, regional utveckling och ett jämställt transportsystem. I Sjöfartsverkets uppdrag ingår att bevaka sjöfartens transportleder och hamnterminaler inklusive dess anslutningar till landbaserad infrastruktur.

Sjöfartsverket har tagit del av rubricerat utställningsförslag till fördjupad översiktsplan för Järna tätort med omgivning och har inget att erinra då bedömningen görs att sjöfarten inte kommer att påverkas negativt.

I handläggningen av detta ärende, som avgjorts av chefen för Infrastrukturenheten Marielle Svan, har deltagit nautiske handläggaren vid Infrastrukturenheten Tomasz Krzynski, föredragande.


Marielle Svan


Tomasz Krzynski

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	E-post	Organisationsnr
601 78 Norrköping	Östra Promenaden 7	0771-63 00 00	011-10 19 49	sjofartsverket@sjofartsverket.se	202100-0654

Datum
2012-09-26

Vår beteckning
09-03159

Kopia till:

Trafikverket Region Stockholm
trafikverket@trafikverket.se

Södertälje kommun
Samhällsbyggnadskontoret-Plan
sbk.plan@sodertalje.se



Koncessioner och kommunikation
Mark och tillstånd
Cecilia Bostorp
08-475 84 18
cecilia.bostorp@svk.se

Södertälje kommun
Samhällsbyggnadskontoret – Plan
sbk.plan@sodertalje.se

2012-10-01

2009/1259

YTTRANDE

INKOM
LÄNSSTYRELSEN I STOCKHOLMS LÄN
2012-10-01
DNR: 2012-22971-2012

Yttrande angående fördjupad översiktsplan för Järna tätort med omgivning, Södertälje kommun, Stockholms län

Ert diarienummer: 2009-00040

Svenska Kraftnät har tagit del av handlingarna för rubricerat ärende och har följande synpunkter:

1 Nuläge – utbyggnadsplaner

Svenska Kraftnät har en 400 kV-ledning norr om Kallfors och nordväst om Sandbrink. Ledningen berör främst utbyggnadsområdet Norra Kallfors.

2 Svenska Kraftnätets magnetfältspolicy

Svenska Kraftnät följer de försiktighetsprinciper som Strålsäkerhetsmyndigheten tillsammans med Arbetsmiljöverket, Boverket, Elsäkerhetsverket och Socialstyrelsen, rekommenderar.

Svenska Kraftnätets tillämpning av ovannämnda myndigheters rekommendationer har resulterat i en policy för magnetfältsnivåer. Vid all nyprojektering av 220 och 400 kV växelströmsledning i det svenska stamnätet tillämpar Svenska Kraftnät en magnetfältspolicy som innebär att vi utgår från 0,4 mikrotlesla som högsta magnetfältsnivå vid

SVENSKA KRAFTNÄT

BOX 1200
172 24 SUNDBYBERG
STUREGATAN 1

WWW.SVK.SE
REGISTRATOR@SVK.SE

TEL 08 475 80 00
FAX 08 475 89 50

bostäder eller där människor vistas varaktigt. I samband med att tillstånd förnyas för våra växelströmsledningar vidtar vi ofta åtgärder för att minska magnetfälten eller erbjuder oss att köpa fastigheter som står så nära ledningen att magnetfältet överstiger 4,0 mikrotlesla.

Mer information om Svenska Kraftnät och magnetfält finns på vår hemsida, www.svk.se.

3 Slutsats

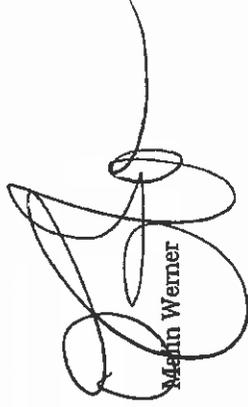
Svenska Kraftnät vill påminna om att byggnationer i närheten av transformatorstationer och ledningsstråk kan medföra svårigheter vid eventuella framtida förändringar i stamnätet.

Svenska Kraftnät önskar att kommunen tar motsvarande hänsyn vid planering av ny bebyggelse invid befintliga stamnätsledningar som Svenska Kraftnät gör vid byggnation av nya ledningar. För att säkert innehålla Svenska Kraftnäts magnetfältspolicy ska ny bebyggelse där människor vistas varaktigt placeras minst 80 meter från en 220 kV-ledning respektive 130 meter från en 400 kV-ledning. Dessa avstånd är baserade på maximerat årsmedelströmvärde och är att anse som en rekommendation till beslutande myndighet.

Så länge våra rekommendationer beaktas och planering och projektering sker i samarbete med Svenska Kraftnät, har vi inga invändningar mot aktuell fördjupad översiktsplan.

Detta yttrande har beslutats av avdelningsdirektören Malin Werner efter föredragning av Cecilia Bostorp.

Med vänliga hälsningar



Malin Werner



Cecilia Bostorp



Information angående remisser till Svenska Kraftnät

Svenska Kraftnät önskar att ni vid remittering av kommande ärenden sänder fullständigt material till oss via: registrator@svk.se alternativt till: Svenska Kraftnät, Box 12:00 172 24 Sundbyberg.

Kopia för kännedom till

Länsstyrelsen i Stockholms län
Att: Jakob Sahlén
stockholm@lansstyrelsen.se
Ert dnr: 4012-23971-2012



Ärendenummer
TRV 2012/51832

Ert ärendenummer

[Möjligt ärendenummer]

Dokumentdatum

2012-12-10

Sidor

1(2)

Länsstyrelsen i Stockholms län

Kopla till:

Diariet

Södertälje kommun

Fördjupad översiktsplan för Järna tätort med omgivning

Trafikverket har mottagit rubricerade plan för granskning och vill härmed framföra följande synpunkter.

Ärendet

Förslaget till fördjupad översiktsplan för Järna tätort med omnejd syftar till att visa hur en utveckling av Järna kan ske på ett hållbart sätt. Planen föreslår att nya bostäder kommer till genom en förtätning av tätorten. Områden ska sammankopplas med gång- och cykelvägar och landskapet och kulturvärden ska värnas.

Bebyggelse- och trafikplanering

Planen trycker på vikten av att nya bostäder och verksamheter kommer till inom ett gång- eller cykelavstånd från Järna station för att skapa ett hållbart samhälle. En förtätning runt stationsområdet möjliggör att en stor del av vardagsresorna kan göras utan bil. Trafikverket anser att en sådan inriktning är mycket positiv.

Vägar

Förbifart Järna nämns i planen och är illustrerad som ett nytt huvudstråk för biltrafik på kartan på sidan 40. Att vägen läggs in som reservat i planen ger handlingsutrymme inför framtida satsningar och är en vägledning för medborgarna av kommunens intentioner. Men precis som planen anger så finns inte förbifart Järna med i nu gällande infrastrukturplaner.

En förstudie har dock tagits fram för väg 57 mellan Gnesta och E4. Den har tittat på förbättringsåtgärder för framkomlighet och trafiksäkerhet för samtliga trafikslag samt tätortsåtgärder i bl a Järna. I tätortsåtgärderna ingår bl a att förbättra situationen för oskyddade trafikanter.

Väg E4 är ett riksintresse och väg 57 ett utpekad stråk för farligt gods. Väg 57 är också av mellankommunalt intresse. Kommunen planerar idag för att förtäta och bygga nya flerbostadshus och verksamheter längs väg 57 och väg E4. Det bör av planen framgå vad riksintresset/det mellankommunala intresset innebär för markanvändningen, byggnadsfritt avstånd et c, intill vägarna.

Järnväg

En beslutad korridor finns för Ostlänken för sträckan förbi Järna. I infrastrukturpropositionen för kommande infrastrukturplan angavs att utredningen av

Trafikverket
172 90 Sundbyberg
Besöksadress: Solna strandväg 98

Texttelefon: 0243-750 90
Telefon: 0771 - 921 921
trafikverket@trafikverket.se
www.trafikverket.se

Johanna Levin
Samhälle Region Stockholm
Direkt: 010-123 13 37
johanna.levin@trafikverket.se

Ostlänken ska återupptas. Inget uppdrag att börja utreda finns dock förrän infrastrukturplanen för 2014-2025 är beslutad.

Gång och cykel

Inom projekt SATSA II pekar man ut regionala cykelstråk. Man tar även fram en handlingsplan samt kartor för de regionala cykelstråken. Södertälje kommun är en part i det arbetet och har där haft möjlighet att framföra sin syn på vilka stråk som bör vara regionala cykelstråk.

Det är mycket positivt att planen anger en satsning på cykelparkeringar vid busshållplatser samt infartsparkeringar för cykel vid Järna station.

Buller och risker

Trafikverket anser att de riktvärden som finns för trafikbuller och som anges i regeringens proposition 1996/97:53 ska följas vid planering av ny bebyggelse. Vägverket skrev i sitt yttrande på samrådsversionen att planen bör illustrera var det finns buller- och luftföreningsproblem från vägnätet. Trafikverket vill åter trycka på vikten av detta och även inkludera järnvägsnätet. Mål, ställningstaganden och åtgärder för att komma till rätta med dessa störningar bör redovisas. Det bör tydligt framgå att riktvärdena för buller innebär restriktioner för markanvändningen i närheten av bullerkällorna. Kommunen har planeringsansvaret för nya bostadsområden och därmed det primära ansvaret för att ljudnivåerna blir acceptabla, även i de fall bostäder byggs nära befintliga vägar och järnvägar. Det är alltid ekonomiskt mer fördelaktigt att förebygga ett problem än att rätta till det i efterhand.

Skyltning mot motorvägen

Eventuell annonsering av verksamheterna, vilka ska exponeras mot motorvägen, kräver vanligtvis en prövning i varje enskilt fall.

För Trafikverket



Johanna Levin

Samhällsplanerare

Trafikverket
172 90 Sundbyberg
Besöksadress: Solna strandväg 98

Texttelefon: 0243-750 90
Telefon: 0771 - 921 921
trafikverket@trafikverket.se
www.trafikverket.se

Johanna Levin
Samhälle Region Stockholm
Direkt: 010-123 13 37
johanna.levin@trafikverket.se

SAMHÄLLSBYGGNADSKONTORET

