Strategisk utveckling

Handläggare
Jens Plambeck
08-686 1651
jens.plambeck@sll.se

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2019-01-18

Trafiknämnden
2019-02-19, punkt 14

Ärende
TN 2015-1048

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Genomförandebeslut avseende ny stationspaviljong vid Södertälje C

Ärendebeskrivning

Ärendet avser förslag till genomförandebeslut för slutprojektering och uppförande av en ny stationspaviljong med spärrlinje vid bytespunkt Södertälje C.

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande Planeringsstudie 2019-01-18 samt nedanstående underlag

- Rapport Ny stationspaviljong vid bytespunkten Södertälje C.

Bilagor:

- Bilaga 1: Arkitektur
- Bilaga 2: Mark & torg

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta

att godkänna Rapport Planeringsstudie Ny Stationspaviljong vid bytespunkten Södertälje C

att inom ramen för 2019 års investeringsbudget med inriktningsnivåer för planåren 2020-2028 fatta genomförandebeslut för ny stationspaviljong för pendeltågs- och busstrafik i bytespunkten Södertälje C till en investeringsutgift om 51 miljoner kronor

att genomförandet av ovanstående beslut villkoras av att avtal för markåtkomst kan tecknas i enlighet med vad som beskrivs i detta

tjänsteutlåtande, samt att uppdra åt förvaltningschefen att verkställa detta beslut.

Förslag och motivering

Sammanfattning

Södertälje C saknar idag en sammanhållen och tillgänglig resenärsmiljö i direkt anslutning till pendeltåg och buss, liksom även en sluten spärrlinje. Bristerna har identifierats och dokumenterats i tidigare skeden i inriktningsbeslut som avser Bytespunkt Södertälje C 2016-09-19, TN2015-1048-2.
I planeringsstudien som utgör underlag för detta tjänsteutlåtande beskrivs hur de identifierade bristerna föreslås åtgärdas genom att en ny stationspaviljong uppförs i direkt anslutning till plattformarna längs med Lovisinsgatans bussangöring. I dag utspridda funktioner föreslås samlas och kompletteras i en attraktiv och tillgänglig resenärsmiljö i form av den föreslagna nya stations-paviljongen. En förutsättning för att detta ska kunna genomföras är att ett avtal om markåtkomst tecknas. Att Region Stockholm genom AB SL får en tillräcklig rådighet över det markutrymme som behövs är ett absolut krav för genomförandet av projektet.

Bakgrund

De två äldre före detta stationshusen har uppförts i anslutning till dåvarande lägen för plattformar och spår. Då spåravsluten kortats av flera gånger har stationshusen förlorat sin funktion och används idag för andra ändamål. De ägs av Jernhusen respektive en privat fastighetsägare. SL är idag hyresgäst hos Jernhusen. På 60 kvm samsas biljettförsäljning, personallokal samt en minimal väntyta med sittbänk. En alldeles för liten resenärsmiljö som dessutom är placerad för långt från såväl pendeltåg som buss. Andra funktioner är spridda över området eller saknas helt.

Diskussioner mellan inblandade parter; trafikförvaltningen, kommunen, Trafikverket och Jernhusen, har pågått länge. Parterna har olika uppdrag och därmed olika infallsvinklar och önskemål, vilket har varit svårt att ena i ett gemensamt projekt. Då Södertälje är en ändstation framkom vid gemensamma diskussioner att Trafikverket inte avsåg att investera i en ny stationsbyggnad som överensstämde med trafikförvaltningens krav. Istället förespeglades att detta låg inom Jernhusens uppdrag som spårnära fastighetsutvecklare. Kollektivtrafikens funktioner skulle då ha ingått som en del i ett större kommersiellt projekt, som krävde planändring vilket tar tid. Med vetskapen om

att miljön är kulturhistoriskt värdefull och hänsyn ska tas till detta, såg trafikförvaltningen stora risker i ett alltför stort projekt på platsen, såväl vad gäller tidsaspekten och de investeringsmedel som skulle krävas.
För att komma snabbare framåt har trafikförvaltningen valt att driva de frågeställningar som är direkt knutna till bytespunktens funktioner för kollektivtrafiken och genom detta skapa möjlighet att samla dessa i direkt anslutning till resenärernas byte mellan pendeltåg och buss. Förslaget håller sig inom Trafikverkets järnvägsfastighet, och går att uppföra i enlighet med gällande plan, vilket sparar såväl investeringsmedel som tid.

Arbetet har genomförts med kompetenser för arkitektur, landskapsarkitektur och mark, VVS, konstruktion och kalkyl. Föreliggande kalkylerbara handlingar ligger nära att motsvara bygglovshandlingar och systemhandlingar. De senare färdigställs då bygglovshandläggning och avstämning med trafikoperatörer jämkats samman. På så sätt uppnås en effektivare total tidsplan och omprojektering och merkostnader kan undvikas.

Överväganden och motivering
Trafikförvaltningen har utarbetat ett förslag som svarar mot de brister som identifierats och de behov som framställts. Bytespunkten uppgraderas med tillgänglighetsåtgärder som överbryggar höjdskillnaden mellan stationstorget och den befintliga bussterminalgatan. De föreslagna åtgärderna möter resenärerna på ett jämlikt och tillgängligt sätt. Buss och tågresenärer får en gemensam väntsal och besökstoalett. Inre och yttre väntsalar erbjuder klimatskydd och god kontakt med pendeltåg respektive bussar.

Spärrlinje och avgränsning mot spår och plattformar är lösta så att eventuella förändringar avseende inpasseringssystem i framtiden möjliggörs utan att byggnaden förhindrar detta. Spärrlinjen uppfyller kraven för ankommande och avresande. Utflödet av resenärer som ofta kommer samtidigt har fått en utökad kapacitet via vändkors.

Personalen får nya moderna arbetslokaler. Därtill byggs trygghetsrum och städrum för station och tåg. Stationen är även depåstation för ”övernattande” tåg. Tåg städas och ses till under natten inför nästa dags utfärd. Trafikverket och trafikutövaren har god åtkomst till sin anläggning för städning, tillsyn och underhåll.

Den nya byggnaden ligger nära plattformarna och ger personalen god uppsikt över stationsmiljön. Avstånd för säkerhet och vibrationer är uppfyllda. Byggnaden lämnar vyn mot spåren fri liksom fritt för gångstråket mellan stadshus, teater och skolor vid Nyköpingsvägen och Södertälje stadscentrum. Kontakten mellan stadspark, bussterminalgata och torg har respekterats.

Det markområde som behöver ianspråktas ligger inom Trafikverkets järnvägsfastighet, som är planlagd för järnvägsändamål. Det innebär att en ny detaljplan inte behöver göras för att bygglov ska kunna beviljas så att projektet ska kunna genomföras, däremot behöver avtal tecknas för markåtkomsten. Markåtkomst behöver säkerställas för överskådlig framtid så länge som kollektivtrafik kan tänkas bedrivas från Södertälje C, dock som kortast så att det ger en tillräcklig tidsperiod för avskrivning av investeringar. Att ett sådant avtal tecknas är en förutsättning för att projektet ska kunna genomföras.

Övergripande tidsplan för det fortsatta arbetet.

Februari 2019:
Överlämning till genomförandeskedet. Södertälje kommun kontaktas för ömsesidig dagslägesrapport och en gemensam plan för det fortsatta arbetet görs. Arbetet med markupplåtelseavtalet intensifieras.
Mars 2019-november 2019:
Bygglovsansökan lämnas in i mars, entreprenadhandlingar för upphandling upprättas. Entreprenadstart senhösten 2019.
Januari 2020 - December 2020:
Stationspaviljongen byggs och överlämnas till förvaltning i december 2020

Ekonomiska konsekvenser
Detta beslut omfattar ett genomförandebeslut om 51 miljoner kronor. Den beslutade utrednings- och planeringsfasen uppgår till 4 mkr och den totala investeringsutgiften till om 55 miljoner kr. Utgifterna omfattar genomförd utredning samt nybyggnation av stationshus, spärrkiosk och spärrlinje, biljettautomater, toalett, personallokaler och väntsal för buss och tågresenärer. Bilagd rapport har genomförts under 2017-2018 och utgör underlag för detta genomförandebeslut.

Objektet finns upptagen i av landstingsfullmäktige beslutad budget för 2019 med planår 2020-2028 (LS 2017-1455) till en prognostiserad totalutgift om 59 mkr enligt fördelningen nedan varav medfinansiering för objektet erhålls via

länsplan 2018-2029 till ett reserverat belopp om 27 mkr fördelat på 2021 till 2022. Medfinansieringen utgör 50 % av redovisat investeringsbelopp.

Södertälje C	Utfall	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**Totalt**
Budget	3,5	20	25	10,5		59
Länsplan				10	17	27

SLs verksamhet är redan etablerad i hyreslokaler en bit bort från spåren och avtal finns som flyttas över till de nya lokalerna nära tågplattformar och bussar. Den nya stationsbyggnaden kommer att ägas och förvaltas av SL.

Driftkostnaderna för stationsbyggnaden efter viss justering till de nya förutsättningarna förväntas uppgå till drygt 4 mkr årligen.
I driftskostnaderna ingår personalkostnader, teknisk drift och tillsyn, mediaförbrukning, underhåll och städning av spärrkiosk och spärrlinje, hiss, personallokaler och väderskyddade väntytor och väntsal för buss och tågresenärer.

Riskbedömning
Utreds och åtgärdas:

- Järnvägsområde som överbyggts på 1990-talet därför är markförhållandena okända.
- Förekomst av magnetfält.
- Vibrationsminimering för säkerställande av god arbetsmiljö.

Bygglov:

- Trafikförvaltningen ska söka bygglov och utfallet av detta ligger inte inom trafikförvaltningens rådighet. Kommunens referensgrupp har medverkat och hållits informerad under hela projektet. I samband med att bygglovshandlingar tas fram kommer trafikutövarna för tåg och buss höras om eventuella ytterligare anpassningar av lokalerna.

Markupplåtelse:

- Upplåtelse av erforderligt markområde kan ta tid. Kommunen förhandlar med Trafikverket om att köpa torgytan.
- Intressekonflikt avseende torgets nivåer och utformning i förhållande till plattformar och funktionen som ett torg i staden.

Konsekvenser för miljön
Inga kända miljökonsekvenser annat än att det sannolikt förkommer ett behov av marksanering.

Sociala konsekvenser
Målet är att skapa en väl fungerande överblickbar och trygg bytespunkt i anslutning till stadspark och torg med en ny samutnyttjad stationsbyggnad för resenärer med buss och pendeltåg. Platsens betydelse och uppdrag för resandet stärks då den erbjuder klimatskydd dygnet runt. Byggnaden förväntas bidra med sin gestaltning och till funktionella mervärden för resandet som också respekterar platsens historiska berättelse och betydelse.

Caroline Ottosson
Förvaltningschef

Jens Plambeck
Chef Strategisk utveckling

NY STATIONSPAVILJONG SÖDERTÄLJE C

2018.11.16

marge

Trafikförvaltningen
STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING

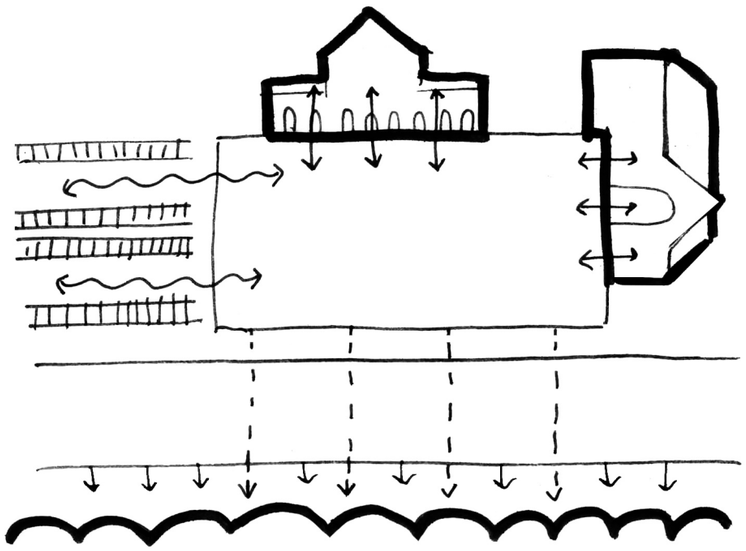
STADSKOPPLINGAR, SÖDERTÄLJE C



KULTURHISTORISKA VÄRDEN

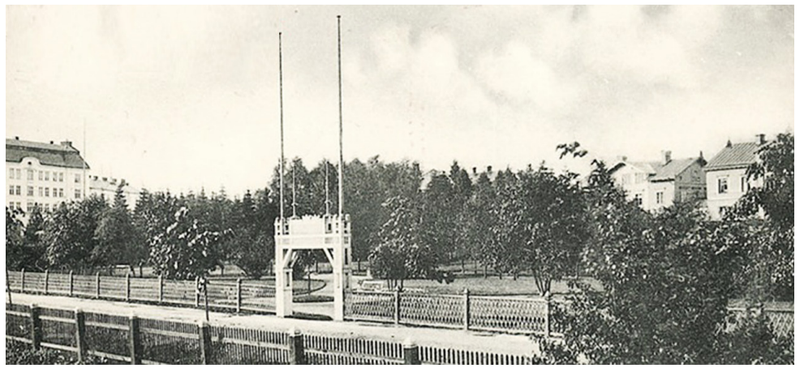


Plattformstak ”Törebodatak” (1928)





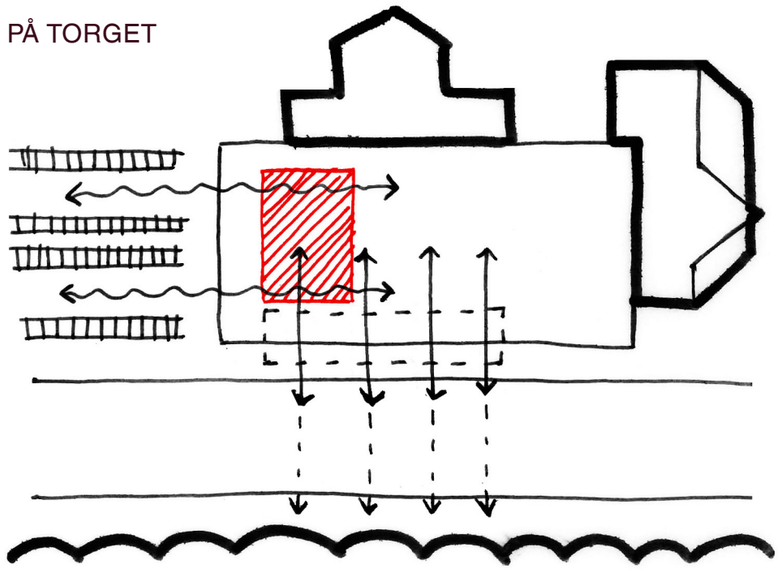
Stationstorget med Gamla Järnvägsstationen (1869)
& Södertälje Central (1918)



Stadsparken (1910, delar är äldre än så)

UTGÅNGSPUNKTER FÖR NY STATIONPAVILJONG

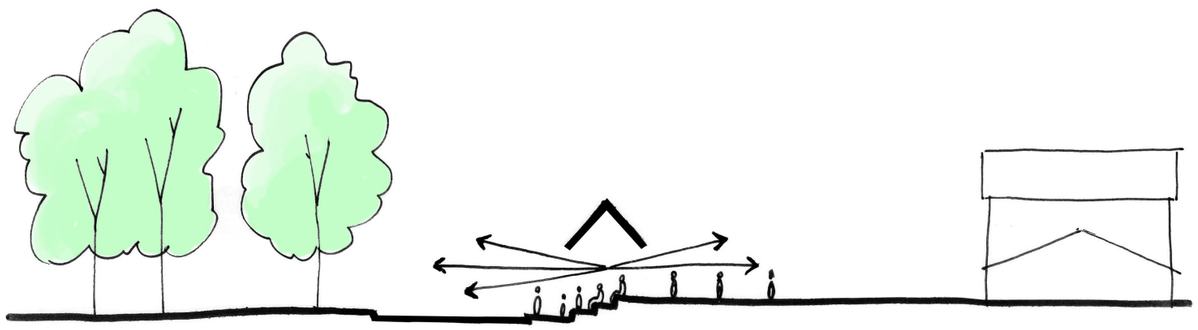
PLACERING PÅ TORGET



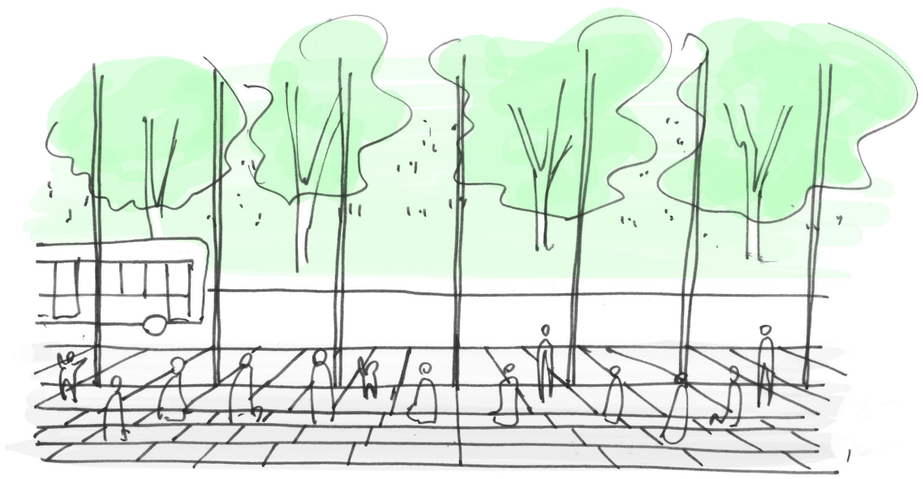
Motiv med vy mot & från spåren bevaras

En transparent byggnad som formaliserar övergången mellan torg och bussgata

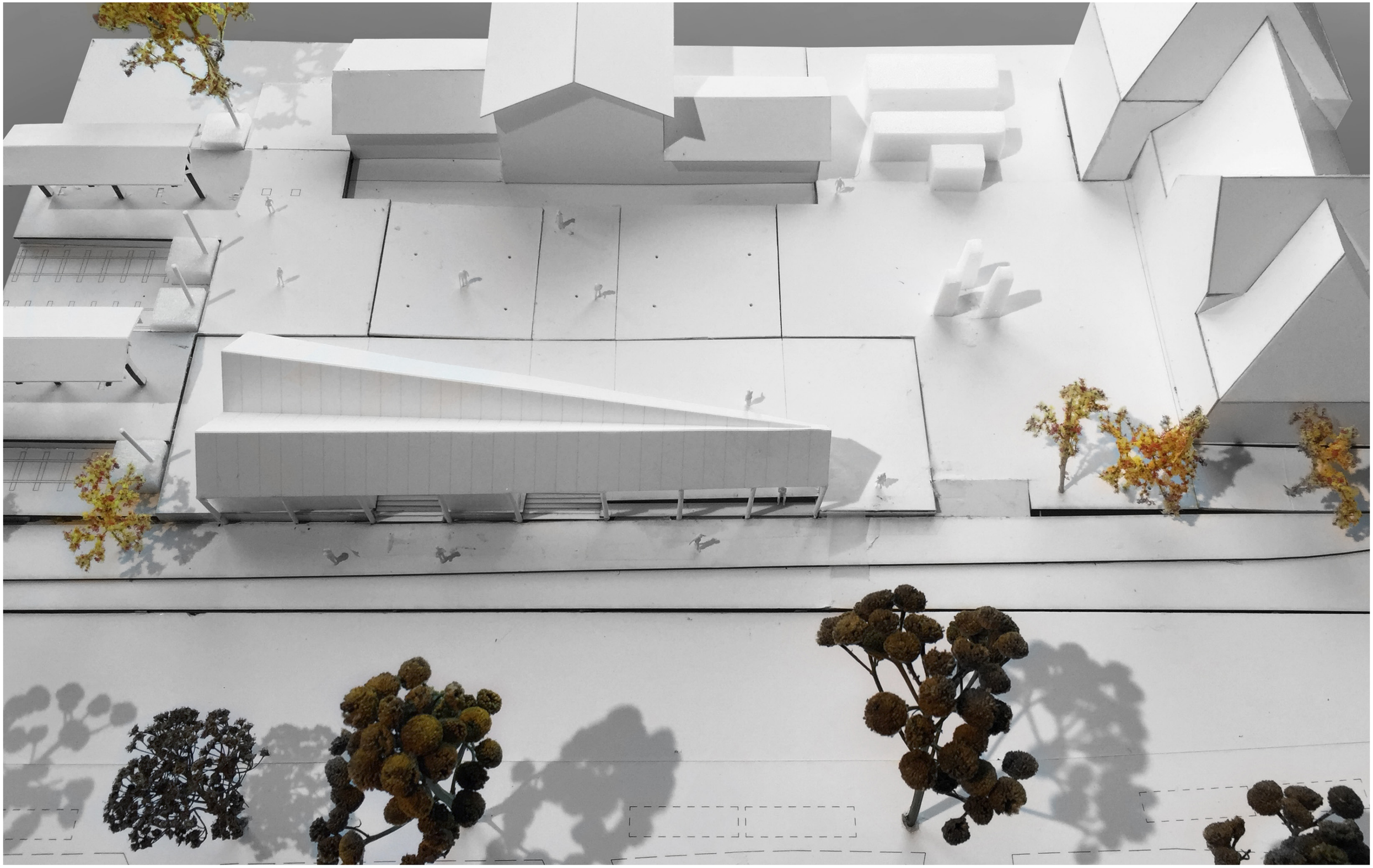
STADSPARK, BUSSGATA & TORG



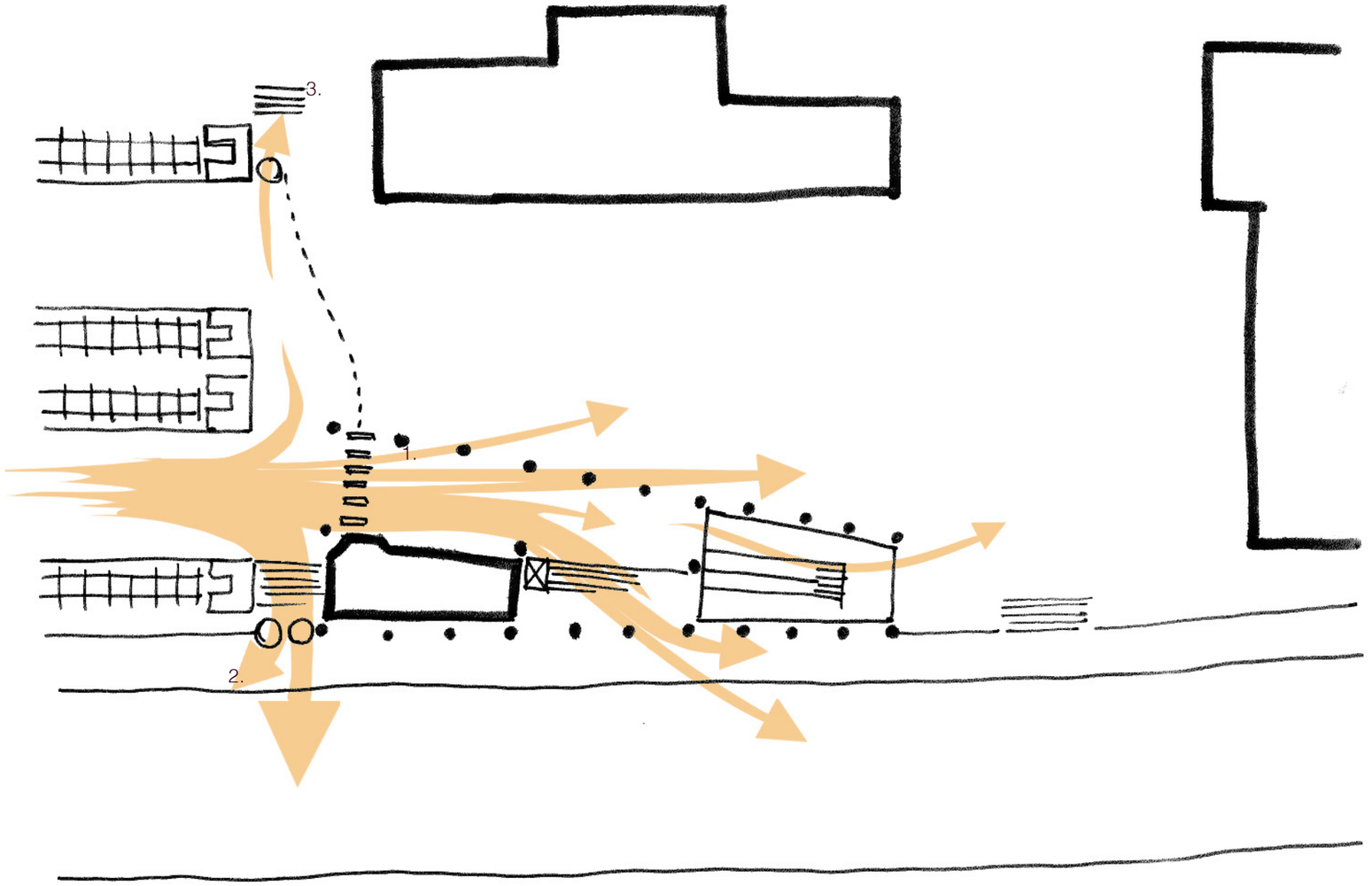
Den nya paviljongen vänder sig mot både torg och bussgata / stadspark



Väntsalen med tribun som blickar ut över stadsparken



SPÄRRLINJE & FLÖDEN RESENÄRER





Spärrar, Kentaur

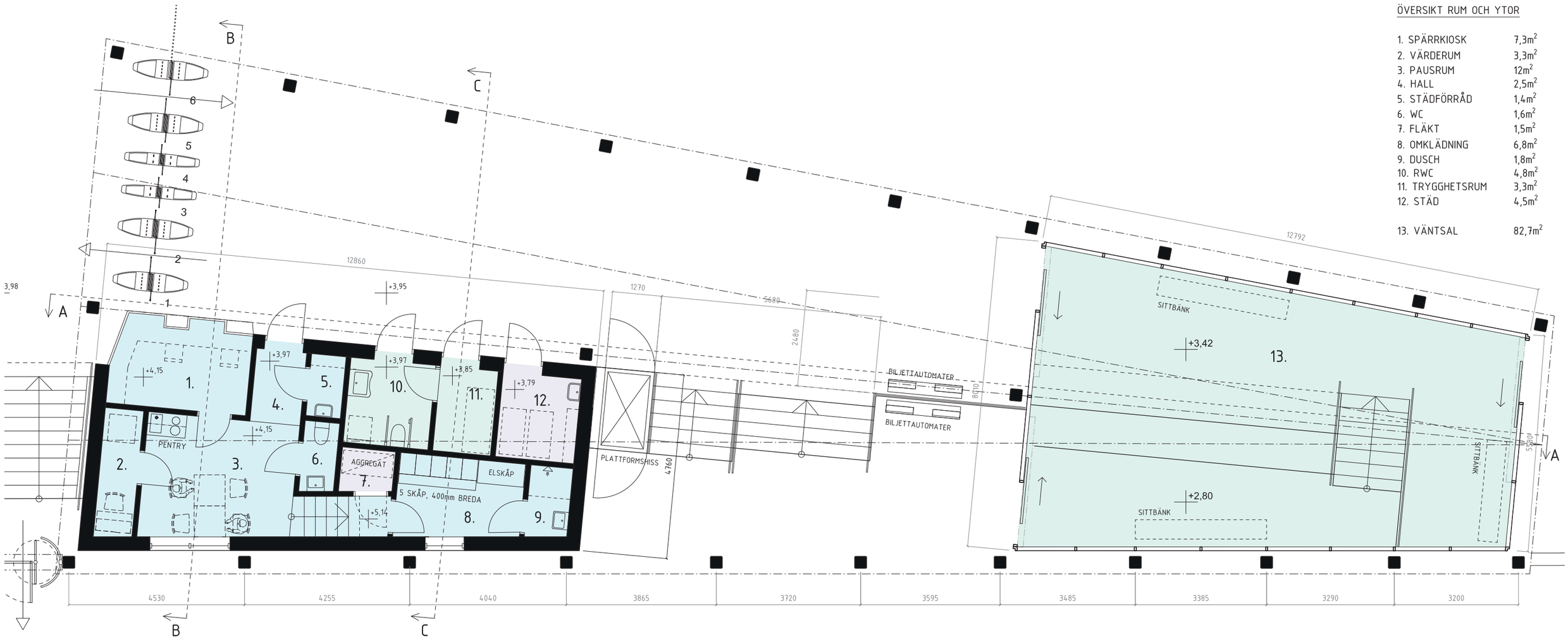


Spärrar, Gunnebo

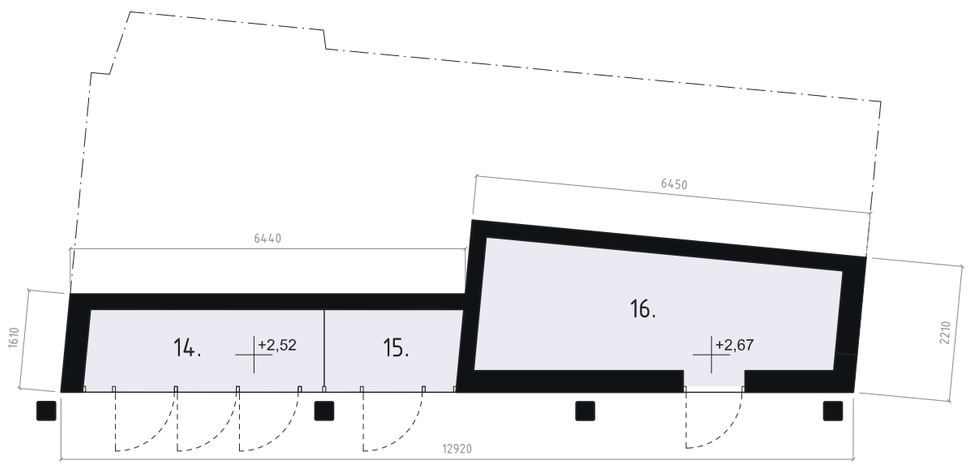
Stora flöden från perrong 1 och 2 när pendeltåg anländer. Vändkors och en ny trappa avlastar avstigande flöden vid byte tåg/buss.

1. Spärrlinje, 6 spärrar
2. Avlastning byta bussar
3. Smitväg mot öst

PLANLÖSNING



ENTRÉPLAN



SOUTERRÄNGPLAN

ÖVERSIKT RUM OCH YTOR

1. SPÄRRKIOSK	7,3m²
2. VÄRDERUM	3,3m²
3. PAUSRUM	12m²
4. HALL	2,5m²
5. STÄDFÖRRÅD	1,4m²
6. WC	1,6m²
7. FLÄKT	1,5m²
8. OMKLÄDNING	6,8m²
9. DUSCH	1,8m²
10. RWC	4,8m²
11. TRYGGHETSRUM	3,3m²
12. STÄD	4,5m²
13. VÄNTSAL	82,7m²
14. SOPOR (OUPPVÄRMT)	4,8m²
15. KYLA (OUPPVÄRMT)	2,7m²
16. UC, ELCENTRAL, FLÄKT	11m²

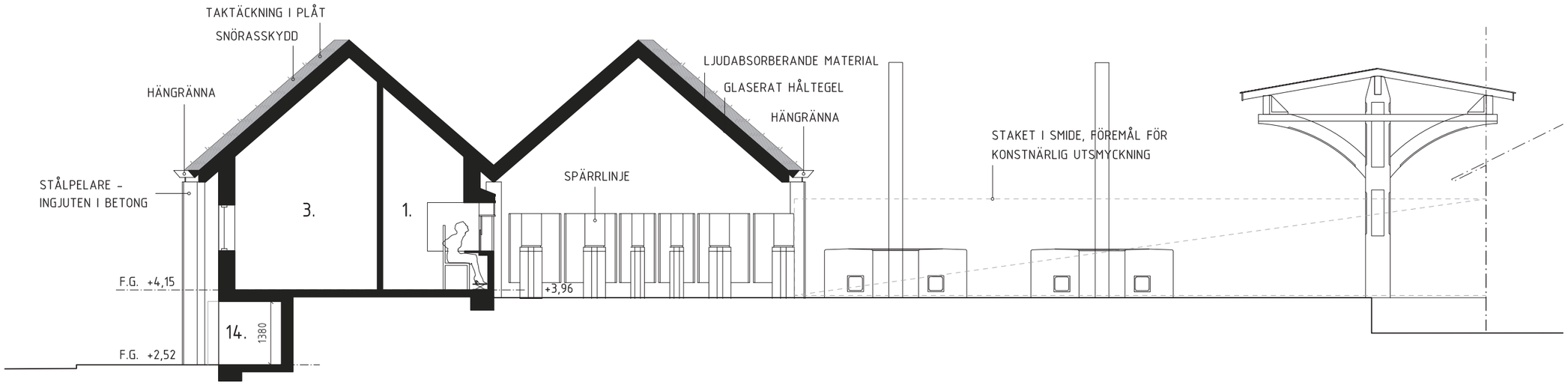
0 1 2 3 4m

SKALA 1:100 (A3)

N

Marge

TVÄRSEKTIONER



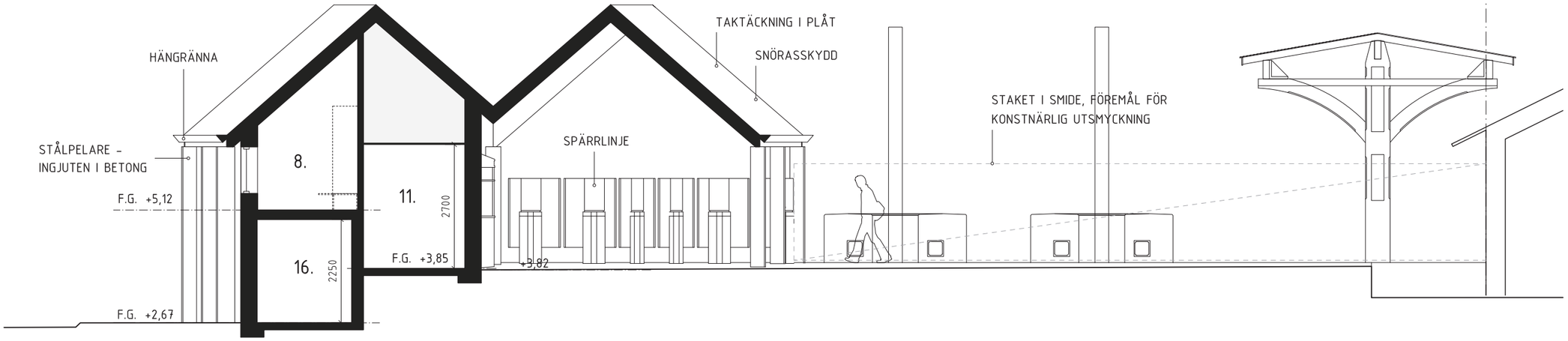
ÖVERSIKT RUM

1. SPÄRRKIOSK
3. PAUSRUM
8. OMKLÄDNING
11. TRYGGHETSRUM

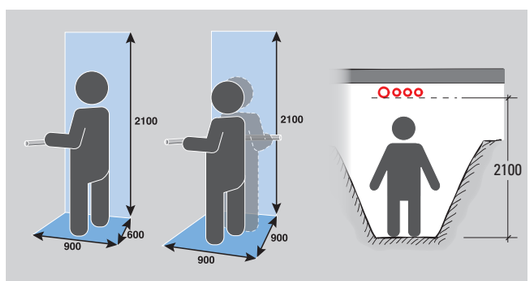
13. VÄNTSAL

14. SOPOR (OUPPVÄRMT)
16. UC, ELCENTRAL, FLÄKT

SEKTION B-B



SEKTION C-C



Arbetsutrymmets golvyta ska vara minst 0,6 x 0,9 m.

Vid arbete i båda riktningar 0,9 x 0,9 m.

Teknikutrymmen på gatunivå är utformade för att medge 2,1m fri höjd och tillräckliga golvytor för att kunna utföra driftarbeten.

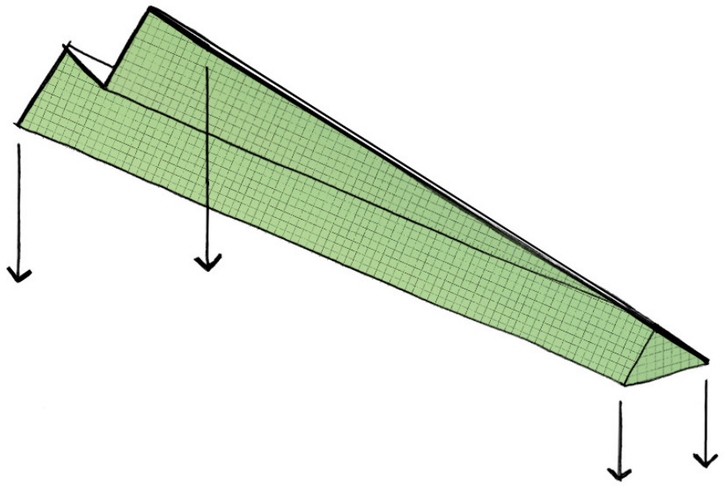
Rätt arbetsmiljö för VVS-montörer och driftpersonal
Utgiven av VVS Företagen & SBUF

0 1 2 3 4m

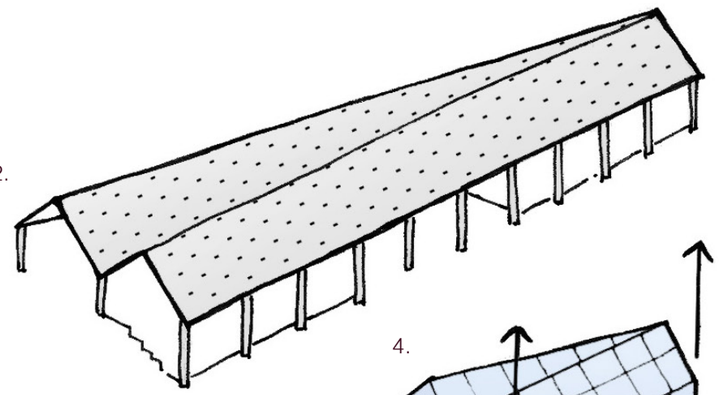
SKALA 1:100 (A3)

GESTALTNING, TAK MED TVÅ LÅDOR

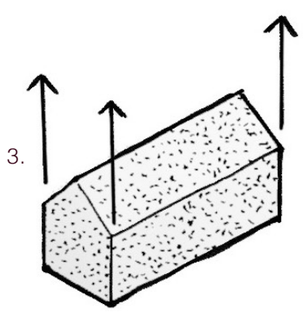
1.



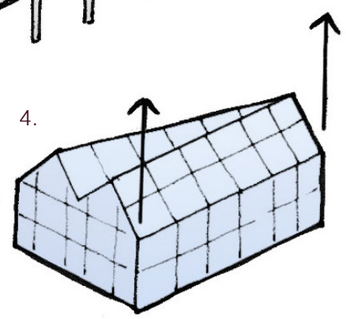
2.



3.



4.





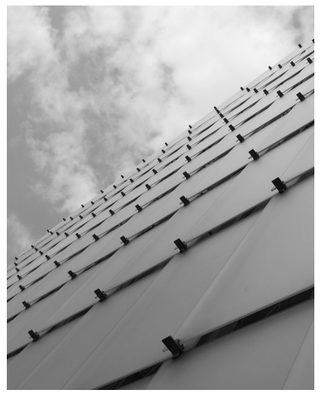




1. Insida tak: taktilt, mustigt, grönt, klinker/tegel, glasyr, möjligt föremål för konstnärlig utsmyckning

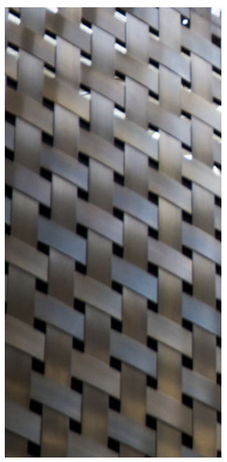






2. Utsida tak: himmel, reflekterande, rent, tak vilar på pelare, snörasskydd mönster, metall, integrerad takavvattning



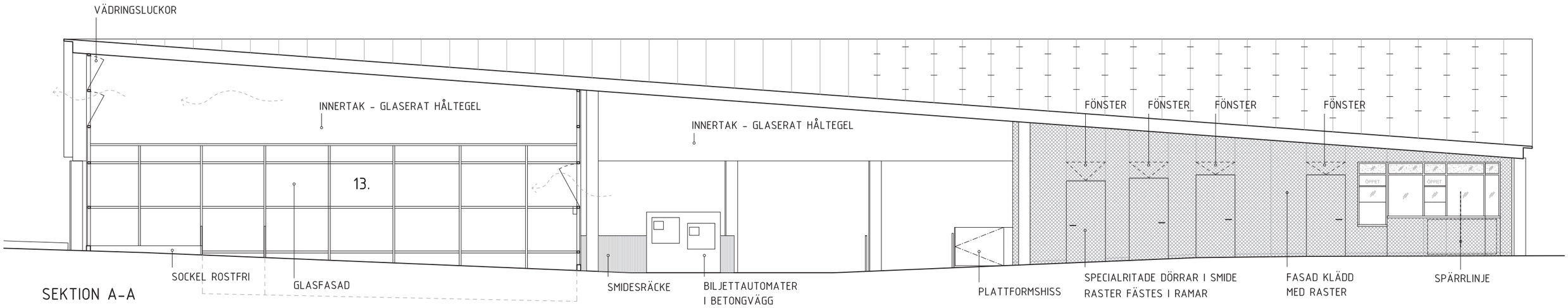


3. Spärrkiosk: lätt, reflekterande, perforerad, mönster



4. Vänstsal: glas, öppningsbar

MATERIALPALLET, LÄNGDSEKTION



SEKTION A-A





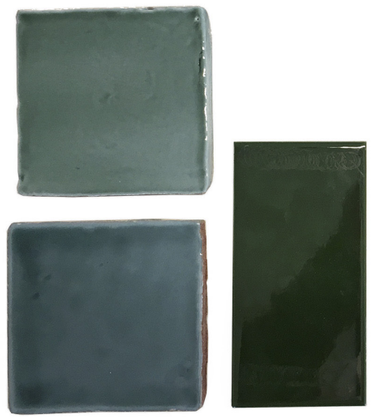
Väntsal: Glaspartier och rostfritt stål

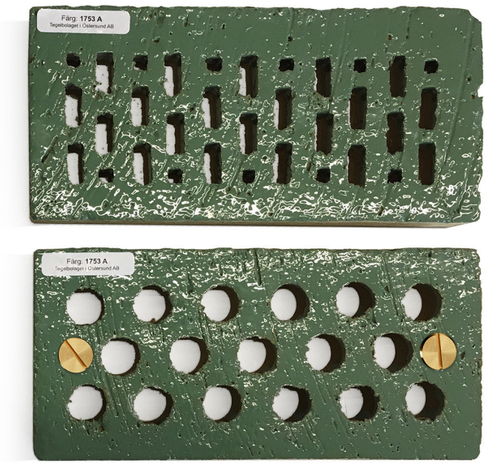


Taktäckning, aluminium

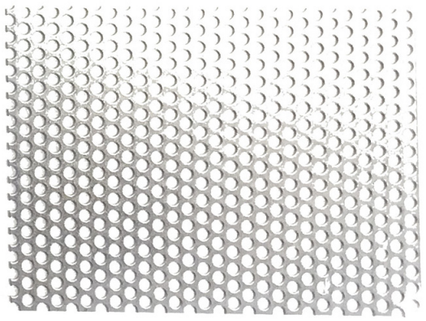


Pelare: Betong (ljus)





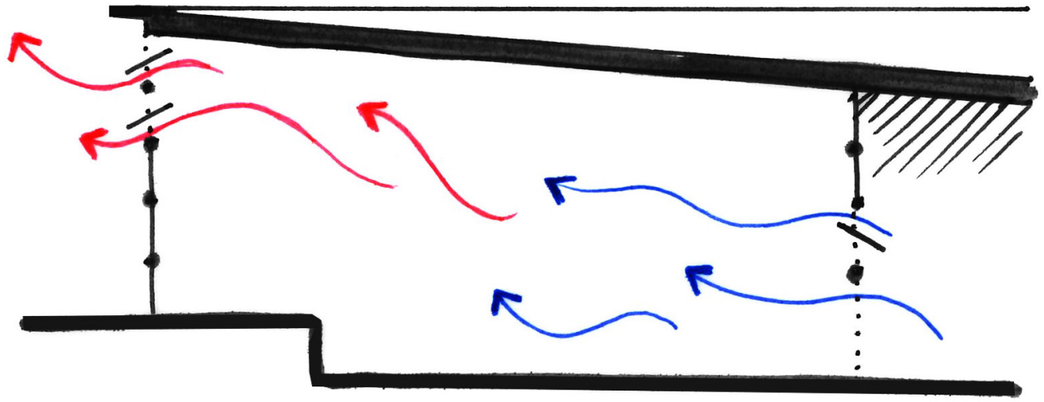
Insida tak: glsserat akustiskt tegel eller klinker



Spärrkiosk: perforerad plåt

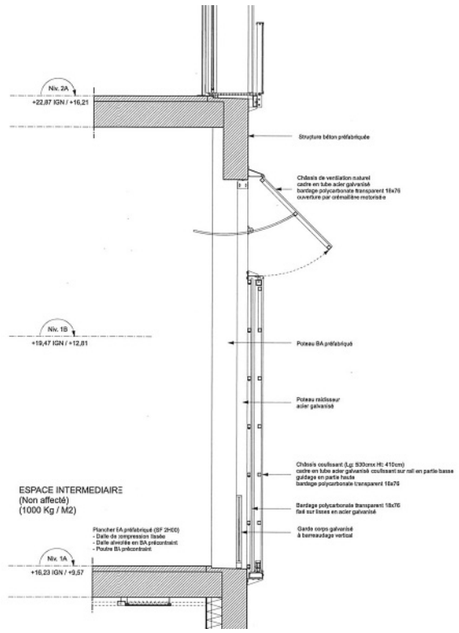
Mange

KLIMAT VÄNTSAL, PASSIV VENTILATION



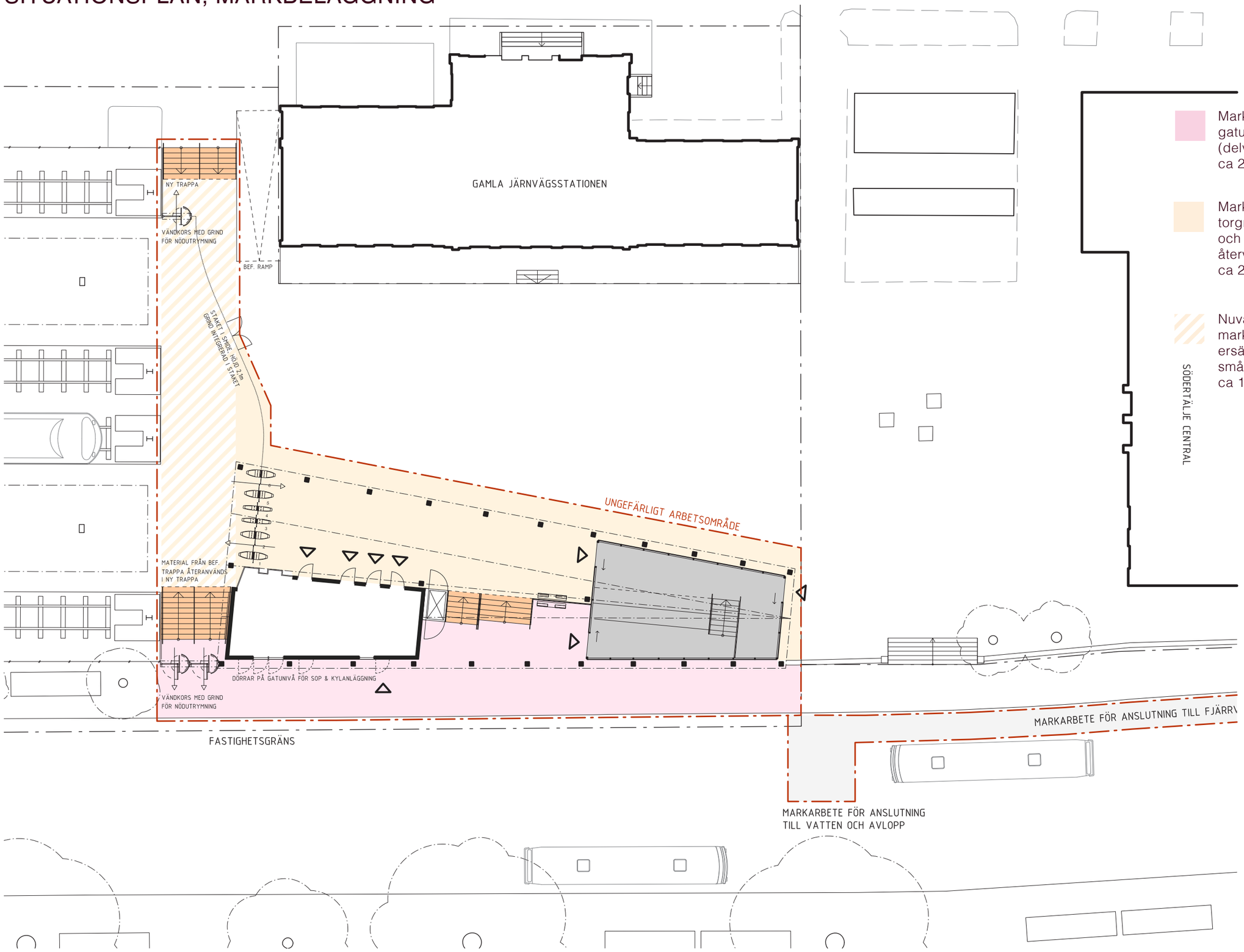
- Varierande temperatur, min 12° C vintertid
- Självdrag enl. skorstensprincip
- Glasfasad något indraget från takfot







SITUATIONSPLAN, MARKBELÄGGNING



Markbeläggning på gatunivå, betongplattor (delvis återvunna)
ca 200m2

Markbeläggning på torgnivå, munksten och smågatsten (delvis återvunna)
ca 225m2

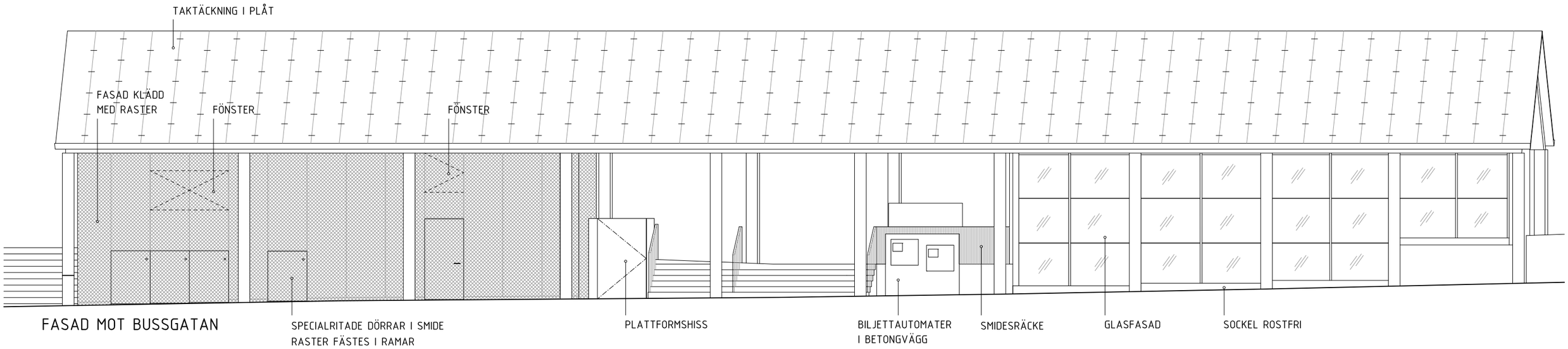
Nuvarande markbeläggning (asfalt) ersätts med munksten och smågatsten
ca 140m2

0 5 10m

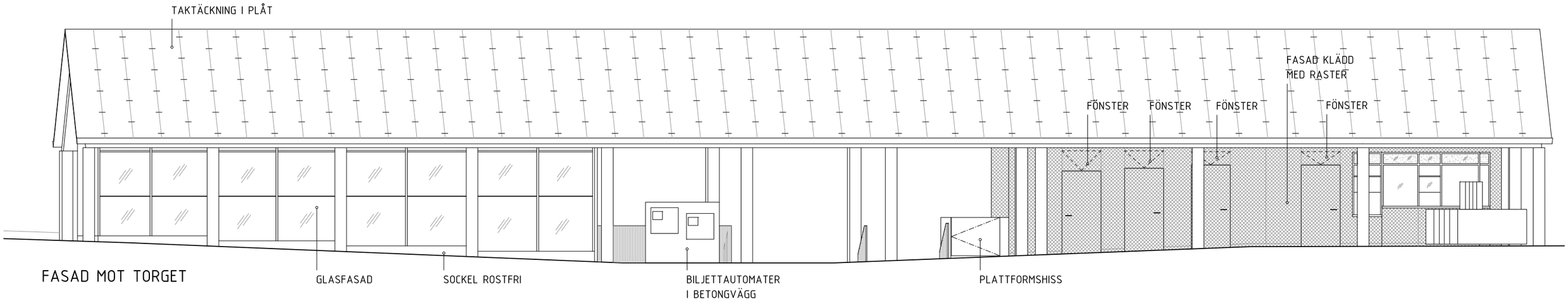
SKALA 1:250 (A3)

N

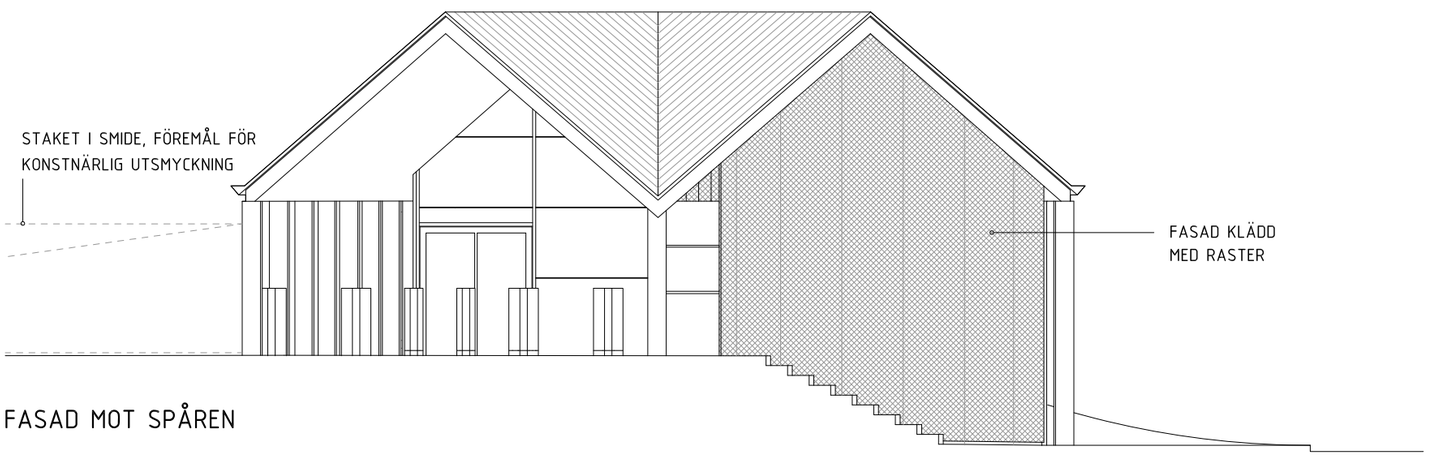
FASADER



FASAD MOT BUSSGATAN



FASAD MOT TORGET



FASAD MOT SPÅREN

0 1 2 3 4m

SKALA 1:100 (A3)

Mange





Södertälje C / Järnvägsplatsen

Programskiss

LAND Arkitektur I AO/CE/DH I 2018-10-12

Projektnummer: 201815

LAND

ANALYS

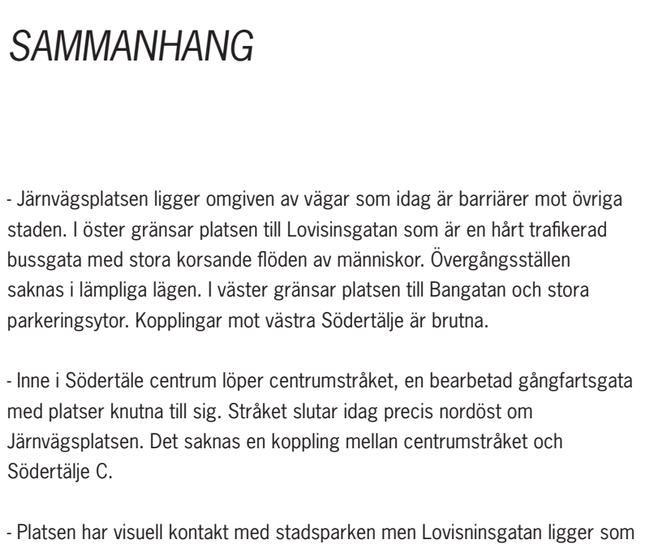
SAMMANHANG

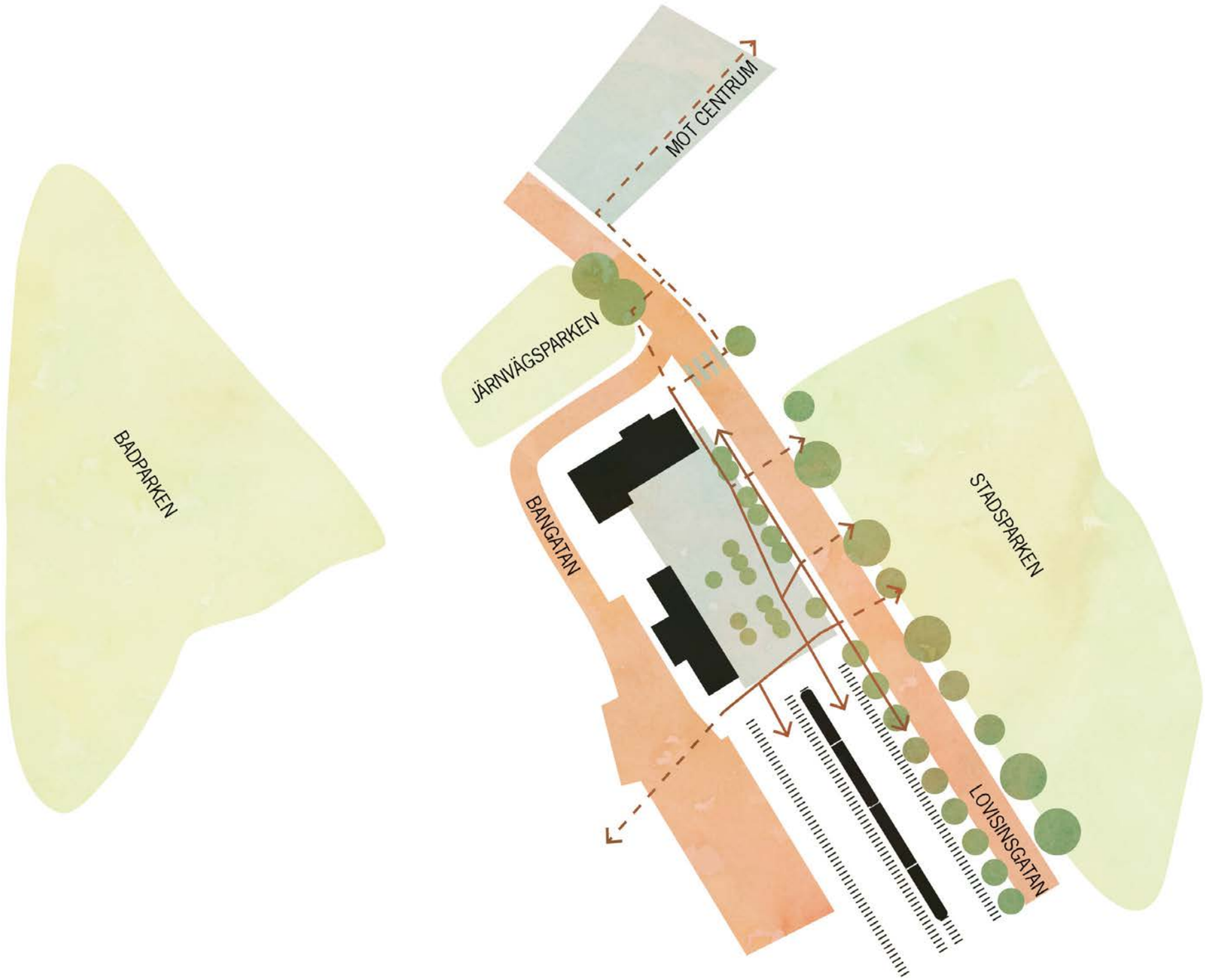
- Järnvägsplatsen ligger omgiven av vägar som idag är barriärer mot övriga staden. I öster gränsar platsen till Lovisinsgatan som är en hårt trafikerad bussgata med stora korsande flöden av människor. Övergångsställen saknas i lämpliga lägen. I väster gränsar platsen till Bangatan och stora parkeringsytor. Kopplingar mot västra Södertälje är brutna.

- Inne i Södertäle centrum löper centrumstråket, en bearbetad gångfartsgata med platser knutna till sig. Stråket slutar idag precis nordöst om Järnvägsplatsen. Det saknas en koppling mellan centrumstråket och Södertälje C.

- Platsen har visuell kontakt med stadsparken men Lovisninsgatan ligger som en barriär däremellan.

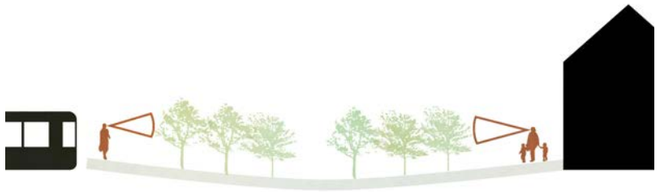
- Norr och väster om platsen löper parksambandet Badparken, Järnvägsparken och Stadsparken. Idag saknas det koppling till och mellan parkerna.



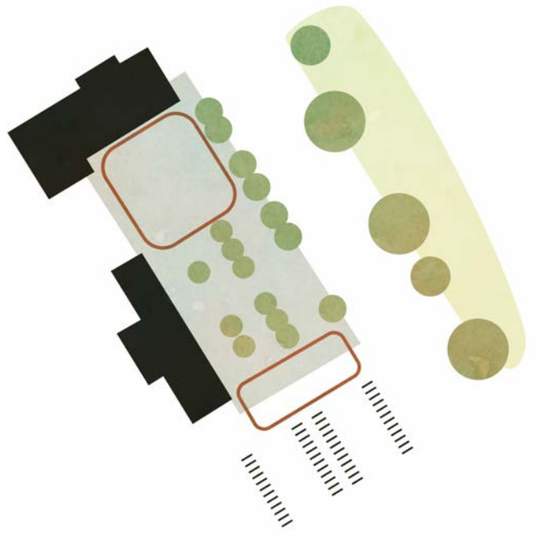


ANALYS PLATSEN

PLATSEN

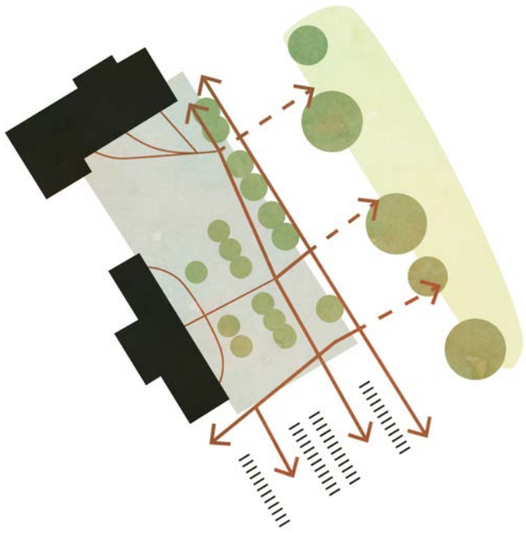


RUMSLIGHET



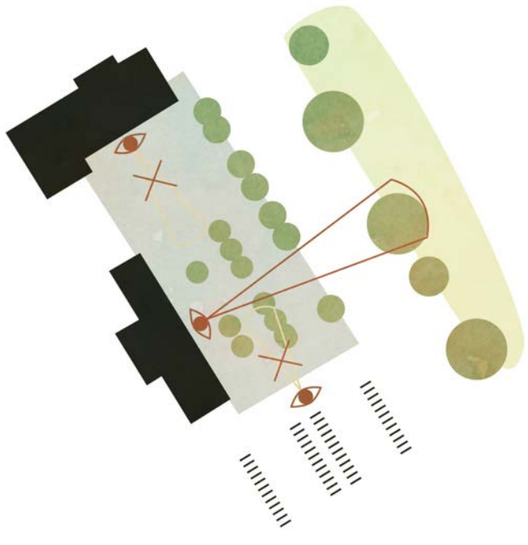
- Platsen har idag två mindre rum. Ett rum söder om det norra stationshuset och ett rum precis vid spårområdet. Rummen saknar kontakt med varandra. Rummen upplevs för små i förhållande till antalet människor som rör sig över platsen. Platsen känns trång.

RÖRELSER



- Många människor korsar platsen varje dag. Över platsen rör människor sig framförallt när de ska till eller kommer från; centrum, tåget, bussarna eller västra Södertälje. Dessa målpunkters placering gör att rörelsen över platsen framförallt sker på ytorna i väster och söder. Rörelsen begränsas ytterliggare av trädens placering och muren längs Lovisinsgatan.

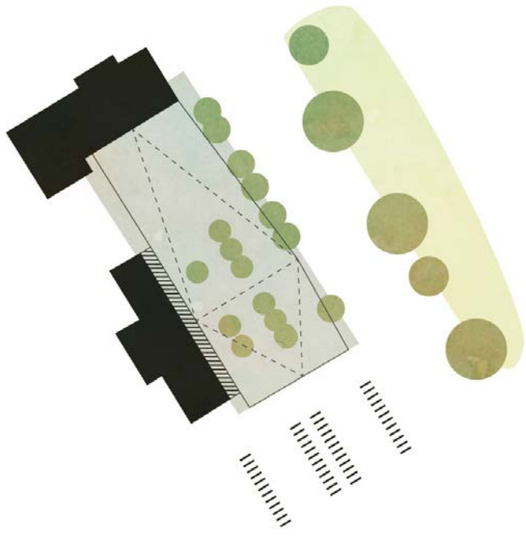
VYER



- Det är svårt att orientera sig på platsen. Låga trädkronor blockerar vyer tvärs över platsen. Det är svårt att förstå vart olika målpunkter i staden ligger, platsen ger ingen information om hur resenärer tar sig vidare ut i staden.

- Platsens utformning riktar sig idag mot stadsparken. Det västra stationshuset är idag visuellt kopplat till stadsparken.

HÖJDSÄTTNING



- Platsen ramas in av byggnader, spårområde och anslutande gator som alla ligger på olika nivåer. Idag är platsen gestaltad så att de flesta nivåer möts genom att torget har fått en mängd olika lutningar i olika riktningar. Det västra stationshuset ligger trots detta några trappsteg ned. De sluttande ytorna skapar en orolighet på platsen, den upplevs vobblig.

- Detta är extra tydligt i murar och trappor mot Lovisinsgatan som hoppar mellan olika nivåer.





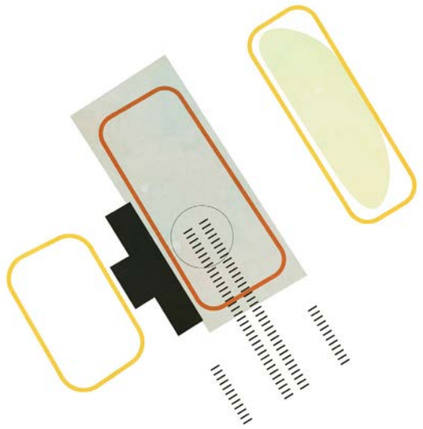




ANALYS

FRAMSIDA/BAKSIDA

1869



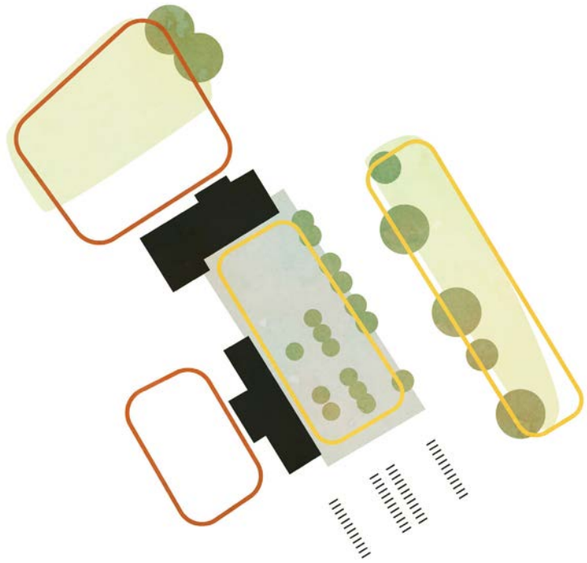
- 1869 byggdes det västra stationshuset. Byggnaden vände sig åt väster. På östra sidan fanns perrong och vändskiva för tågen. Öster om spårområdet fanns en mindre park.

1918



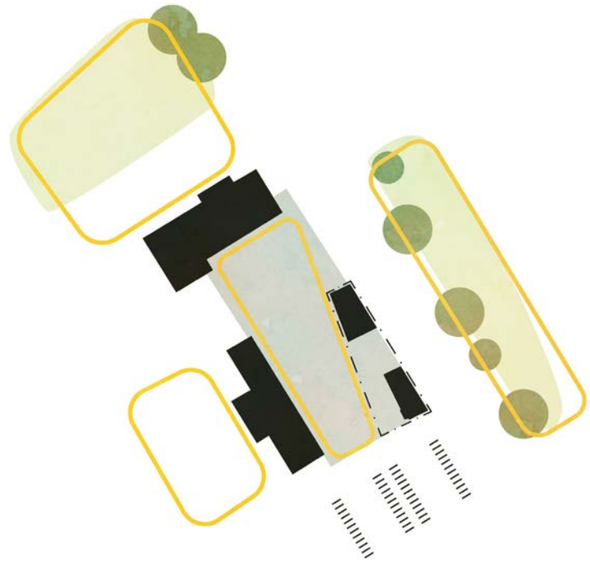
1918 byggs ett nytt stationshus norr om spåren för att ersätta det gamla. Framför det nya stationshuset anläggs Järnvägsparken. Järnvägsparken kopplade stationen in till staden. På baksidan fanns perrong och vändskiva för tågen. När människor ankom med tåget kunde de blicka ut över Stadsparken som invigdes 1910.

1992



- 1992 byggs spårområdet om och spåren flyttas längre söderut. Stationshusen bildar en en ny plats, baksidan blir framsida. Stationshusens innnehåll och funktioner har bytts ut och dess huvudentréer har flyttat till motsatt sida av byggnaden. Platsen framför det äldsta stationshuset har gjorts om till en stor parkeringsplats. Framför det nyare stationshuset har övergångsställen och kopplingen till Järnvägsparken och resten av staden brutits.

2018



- Behovet av en stationsbyggnad uppstår igen, en ny paviljong placeras på platsen. Ett helhetsgrepp tas om platsen och dess kopplingar till övriga staden. Baksidor blir framsidor och platsen kopplas åter till resten av staden.

IDÉ

STRÅKET

- Järnvägsplatsen binds samman med resten av staden. Genom platsen skär stadsstråket, Järnvägsplatsen länkas till stråket. Ytterliggare utbyggnad av stråket åt väster kan ske i framtida projekt.

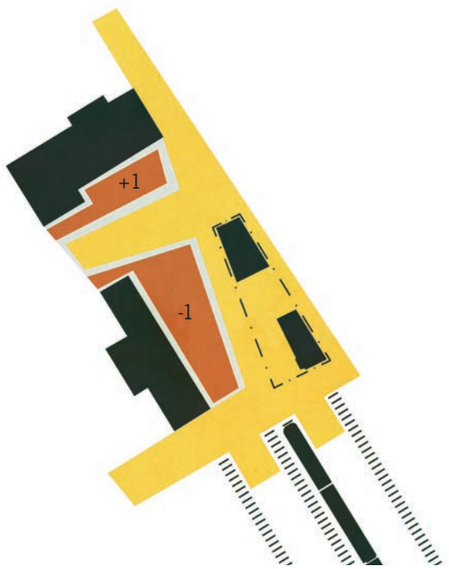
- Järnvägsplatsen blir en naturlig mötesplats längs stadsstråket, här korsas många rörelser.

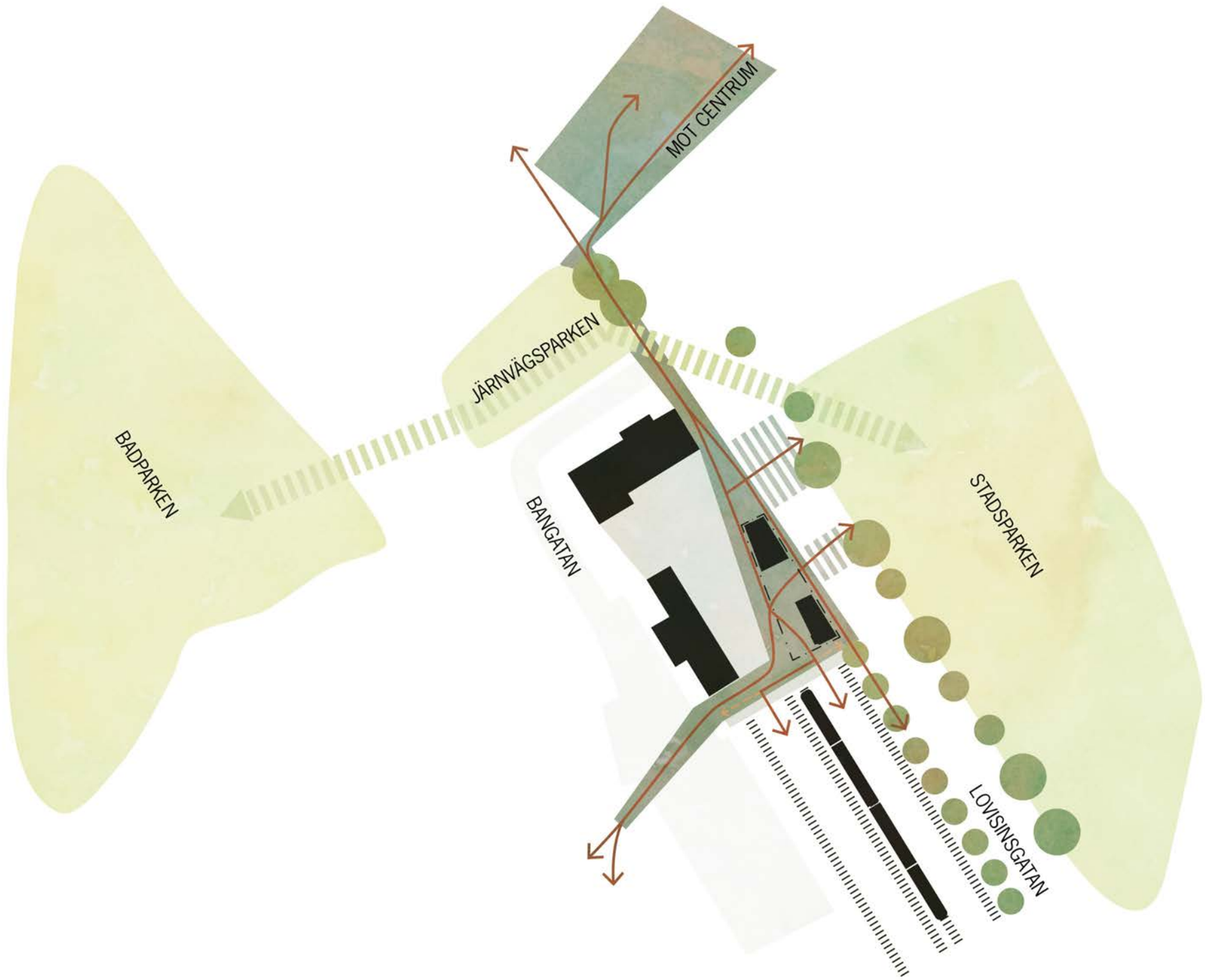
- Stråkdragningen förbättrar kopplingen till parksambandet Badparken - Järnvägsparken - Stadsparken

- Naturliga rörelsemönster för kollektivtrafiksresenärer över Lovisinsgatan utvecklas.

PLATSEN

- Järnvägsplatsens befintliga byggnader och spårområdet ligger på tre olika nivåer. Det nya stationshuset lägger sig på samma nivå som spårområdet, mittemmellan byggnadernas nivåer. Platsen får tre nivåer, en per byggnad. De två äldre byggnaderna får landa på var sin plats. Däremellan löper den nya platsen, den binder samman kopplingarna mot övriga staden och skapar ett naturligt flöde över platsen.



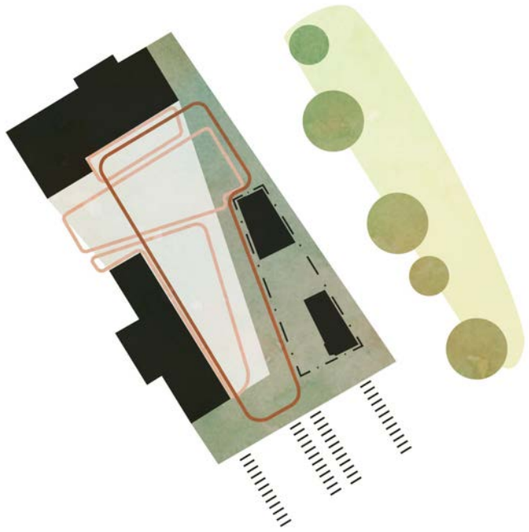


FÖRSLAGET

DIAGRAM

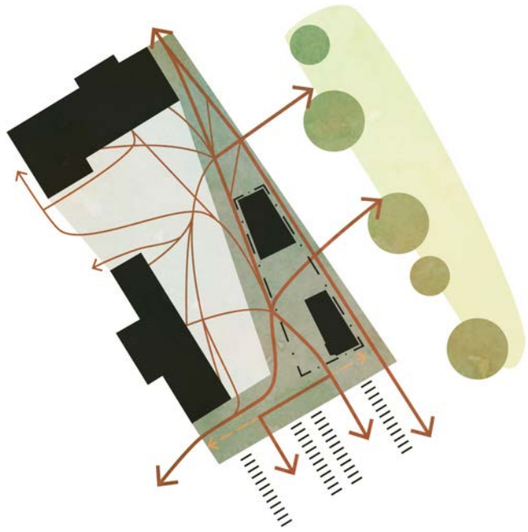
Förslaget tar utgångspunkt i att förtydliga orienteringen och rörelseflöden över Järnvägsplatsen. Genom utformningen adderas Järnvägsplatsen till det stråk som kopplar mot centrum och stadshuset. Effektiva rörelsestråk öppnar upp för stora flöden och kombineras med en variation av lugnare viloplatser och informella sittmöjligheter. De vackra befintliga byggnaderna blir kvalitativa blickfång och ramar in platsen med den nya paviljongen som nytt objekt i kompositionen kring Järnvägsplatsen.

RUMSLIGHET



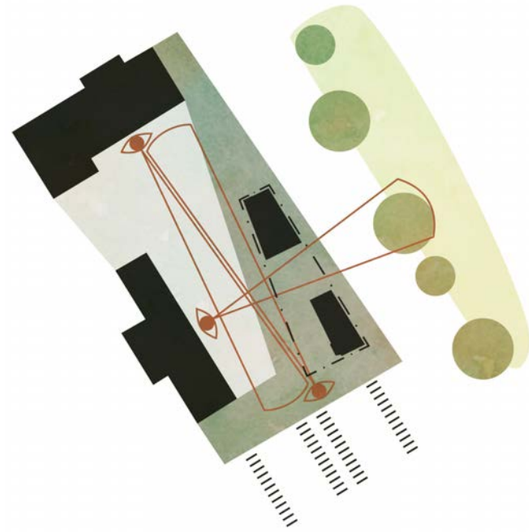
- I förslaget upplevs Järnvägsplatsen som ett större sammanhållet rum. I rummet finns mindre rumsligheter att vistas i.

RÖRELSER



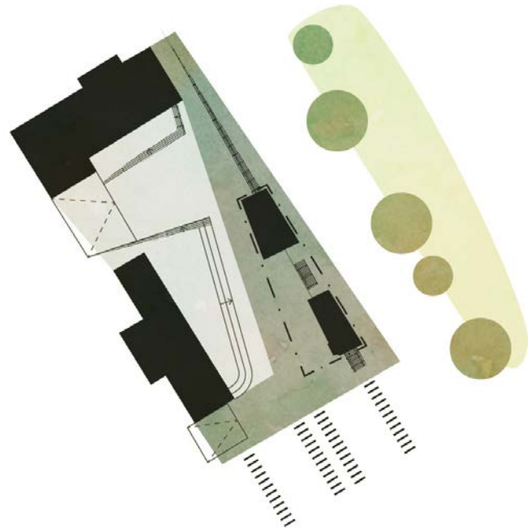
- Det öppna rummet och nivåhanteringen gör det möjligt att röra sig mer fritt över platsen. Den huvudsakliga rörelseriktningen tydliggörs i gestaltningen. Från stråket är det lätt att strömma ut över platsen eller röra sig ut till resten av staden.

VYER



- De viktiga vyerna mot spårområdet och byggnaderna plockas fram. Vyn mot stadsparken förstärks.

HÖJDSÄTTNING



- I förslaget får alla byggnader landa på var sin plats. Mellan platserna rör du dig smidigt över sittvänliga trappor och gradängsteg. Spårområdet binds samman med Lovisinsgatans norra del däremellan kan du röra dig i samma nivå. I öster ersätts gamla murar och trappor med en enda lång trappa som gör att du enkelt kan röra dig mellan den lägre Lovisinsgatan och Järnvägsplatsen. Mot Bangatan hanteras höjdskillnaden av ramper, härifrån kan du röra dig tillgängligt in på de olika nivåerna.

FÖRSLAGET

REFERENSBILDER

Platsens utformning och materialitet inspireras av stadsrummen i centrala Södertälje. Markytorna består av naturstenshällar och smågatstensytor. Granittrappor och gradänger kopplar mellan de olika nivåerna. Ett vårdträd planteras på den lägsta nivån. En låg vattenutsmyckning placeras i centralperspektivet mellan det norra stationshuset och spårområdet















FÖRSLAGET

SITUTATIONSPLAN

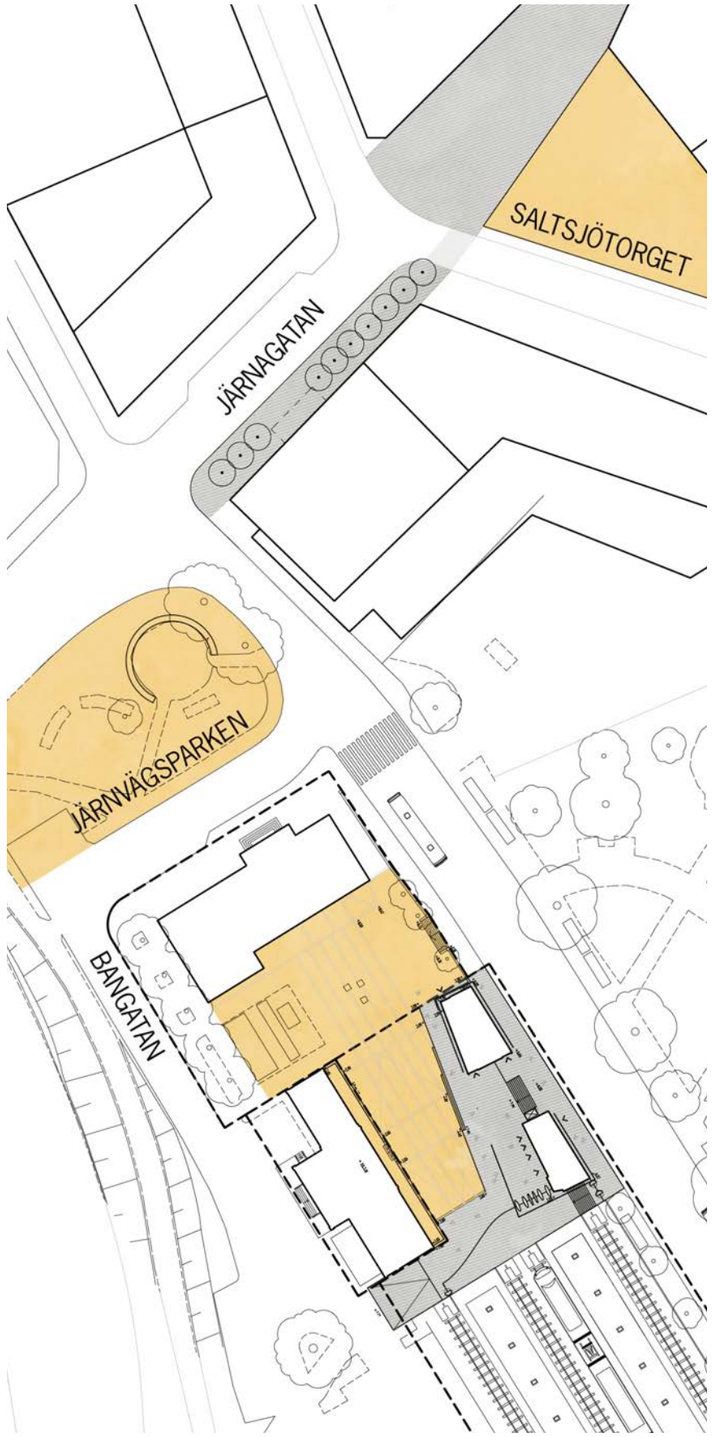
Förslaget delas in i två etapper.

Etapp 1 byggs i samband med den nya stationspaviljongen. Förslaget möter platsens befintliga nivåer men möjliggör samtidigt för en framtida ombyggnad av hela Järnvägsplatsen.

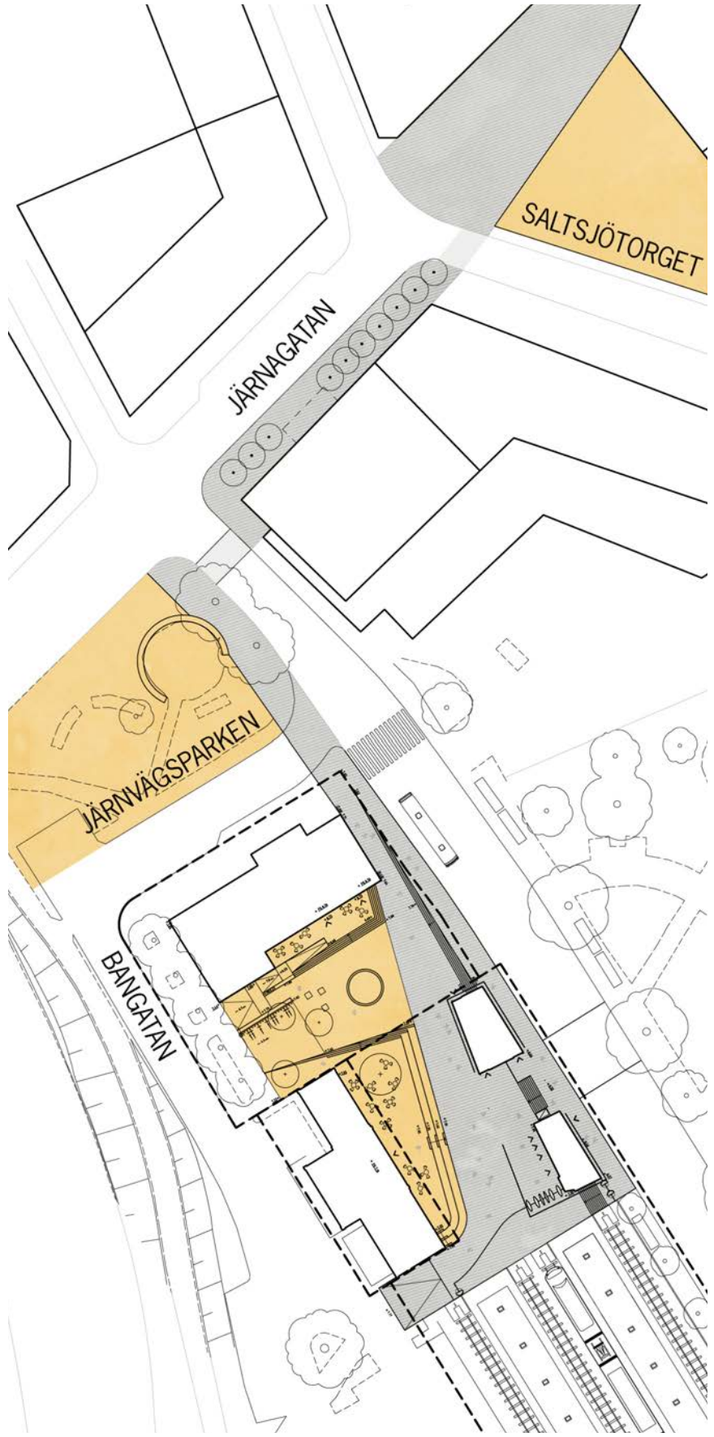
Etapp 2 tar ett helhetsgrepp om platsen och knyter den till omgivningarna. Etapp 2 kräver en samverkan mellan olika aktörer. Etapp 1 behöver inte byggas om när Etapp 2 byggs.

Planerna visar hur platsen kopplar till centrala Södertälje.





ETAPP 1



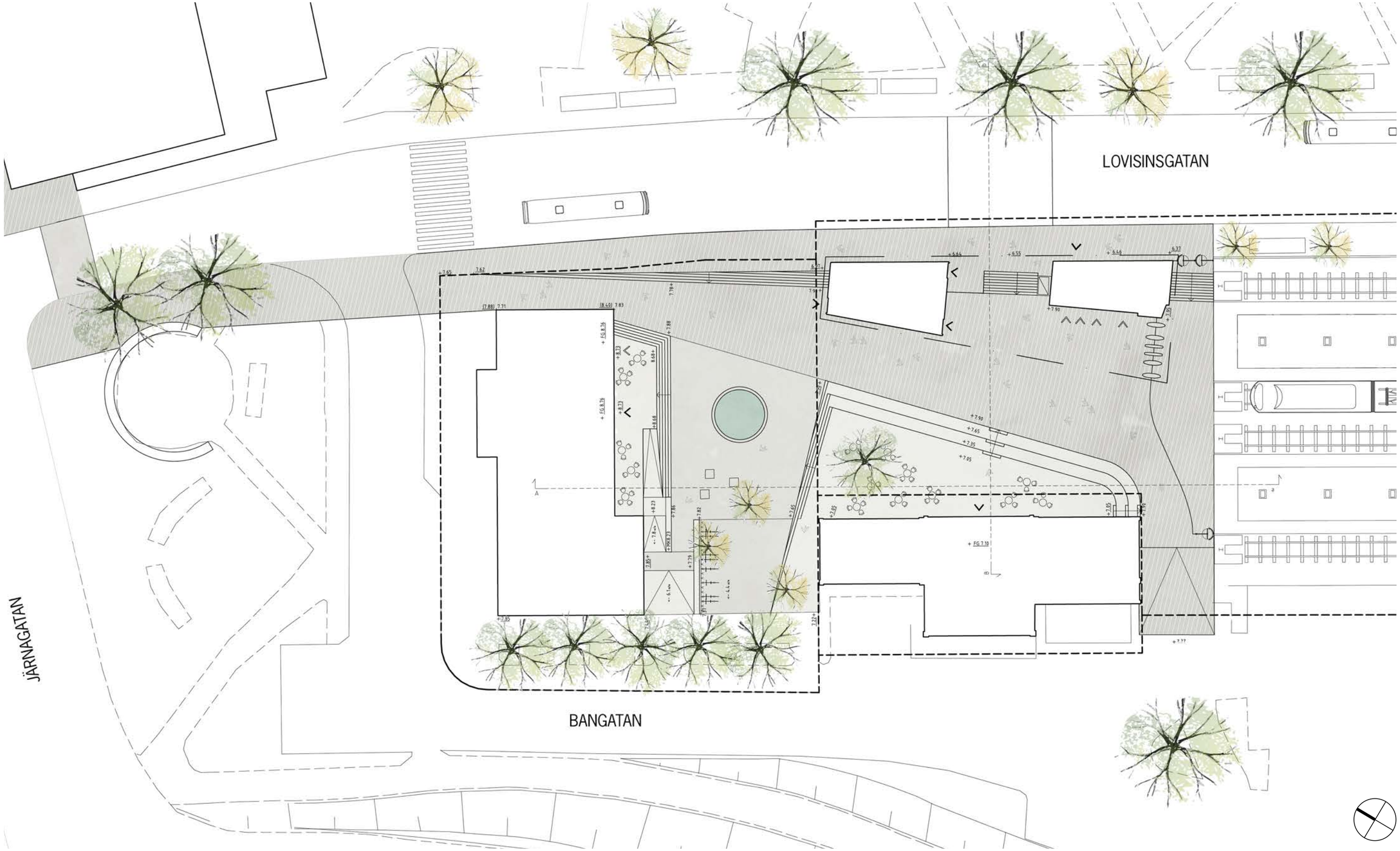
ETAPP 2

ILLUSTRATIONSPLAN 1:1000 0 20 40 60 80 100 m

LAND

FÖRSLAGET

ETAPP 2

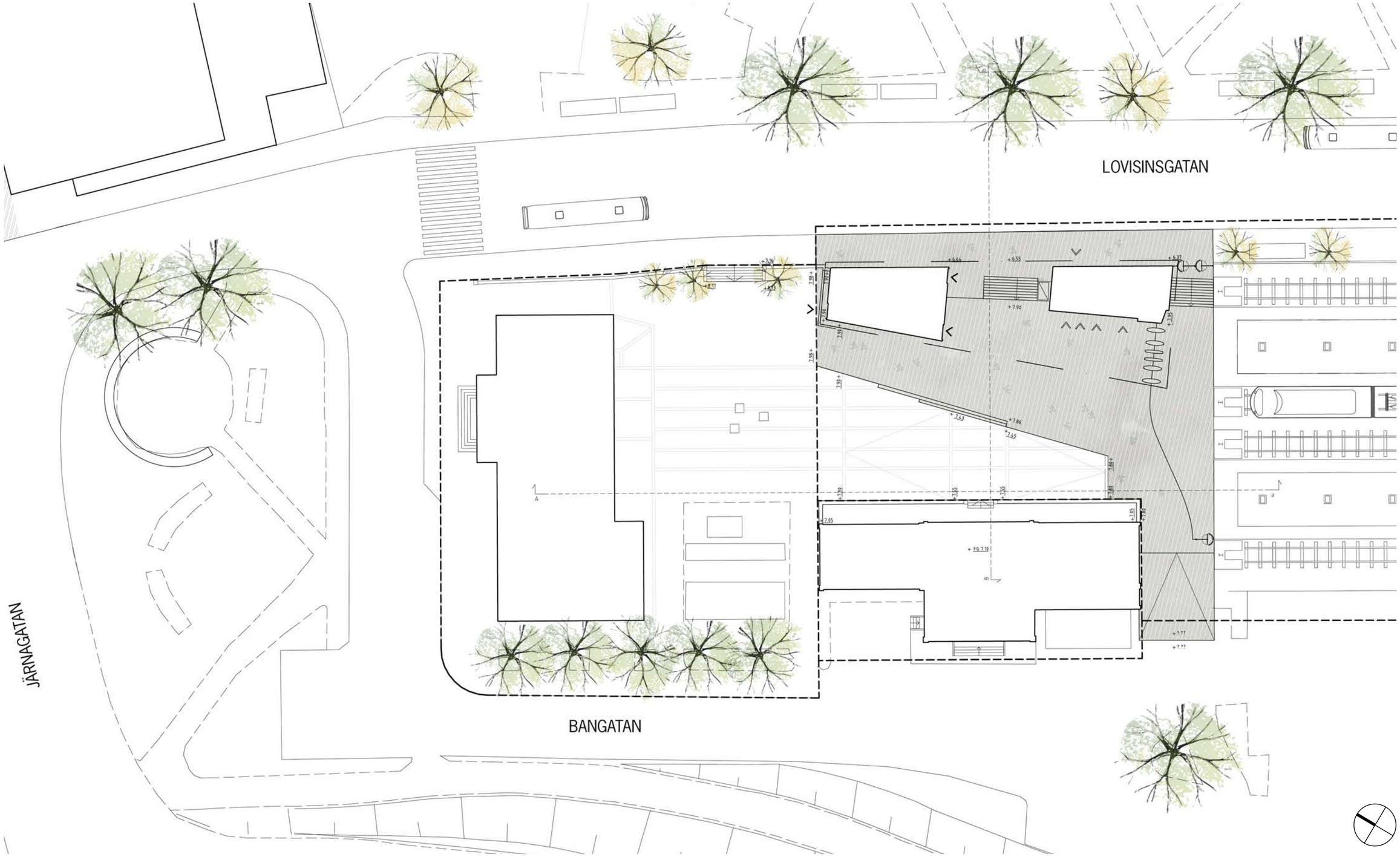


ILLUSTRATIONSPLAN 1:400

0 10 20 30 40 m

FÖRSLAGET

ETAPP 1a

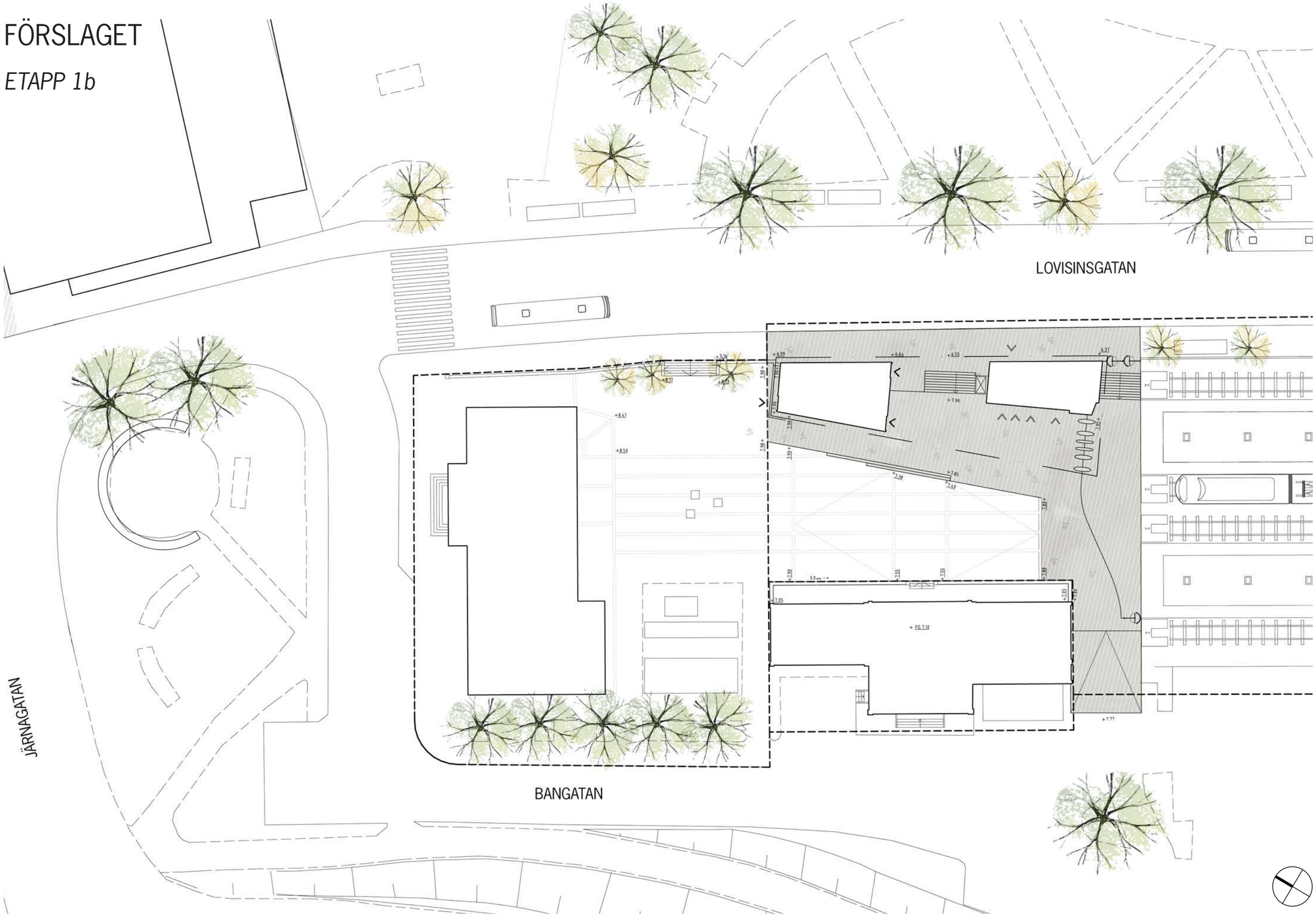


ILLUSTRATIONSPLAN 1:400

0 10 20 30 40 m

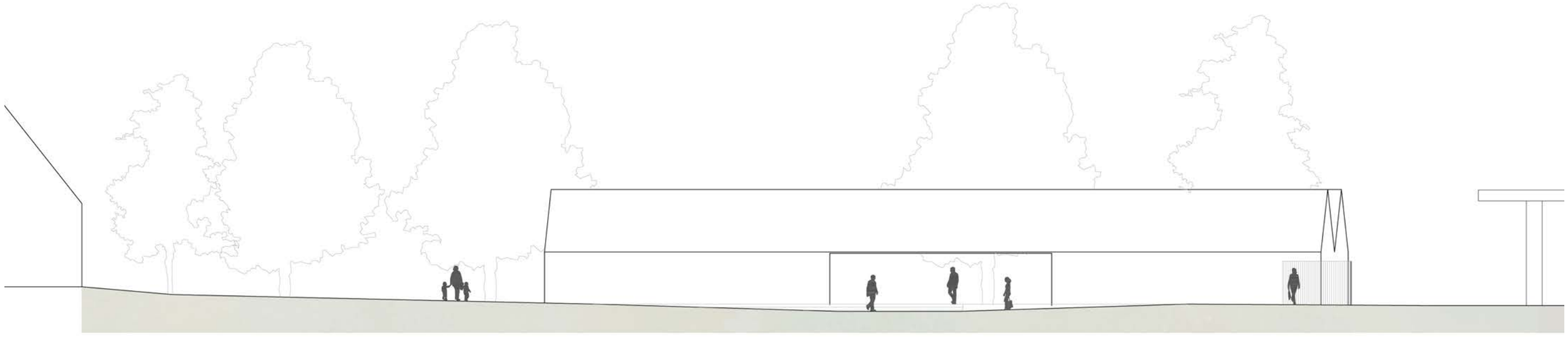
FÖRSLAGET

ETAPP 1b

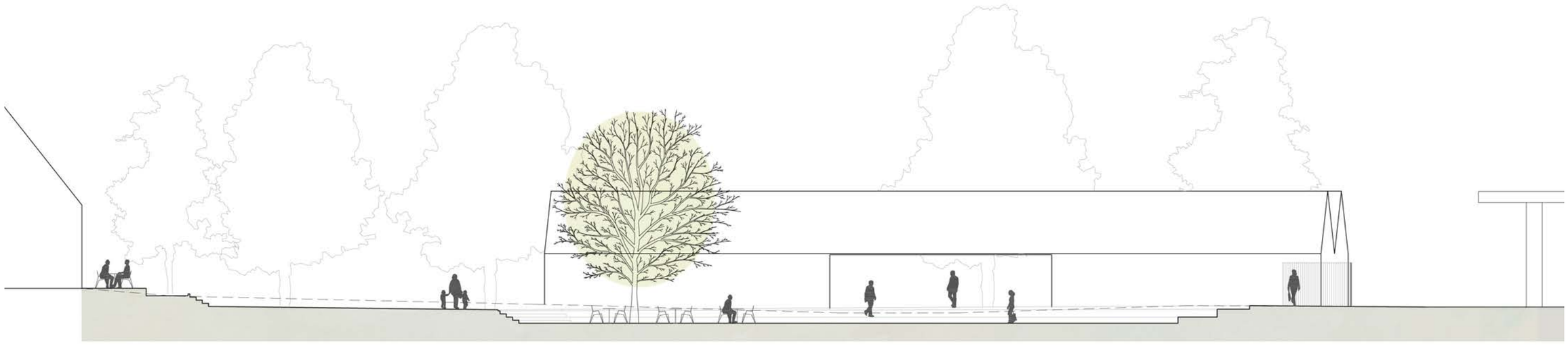


ILLUSTRATIONSPLAN 1:400

0 10 20 30 40 m



Längdsektion Aa - Etapp 1a



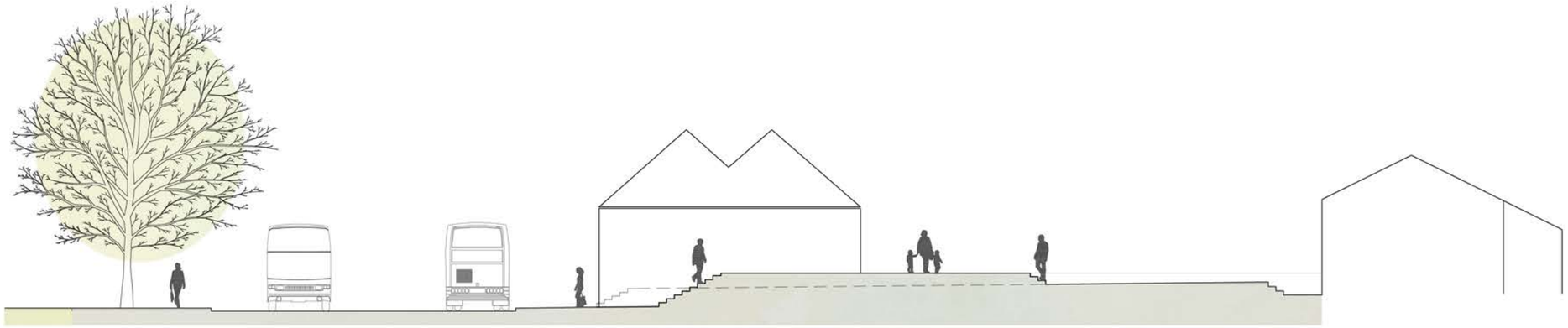
Längdsektion Aa - Etapp 2

SEKTION

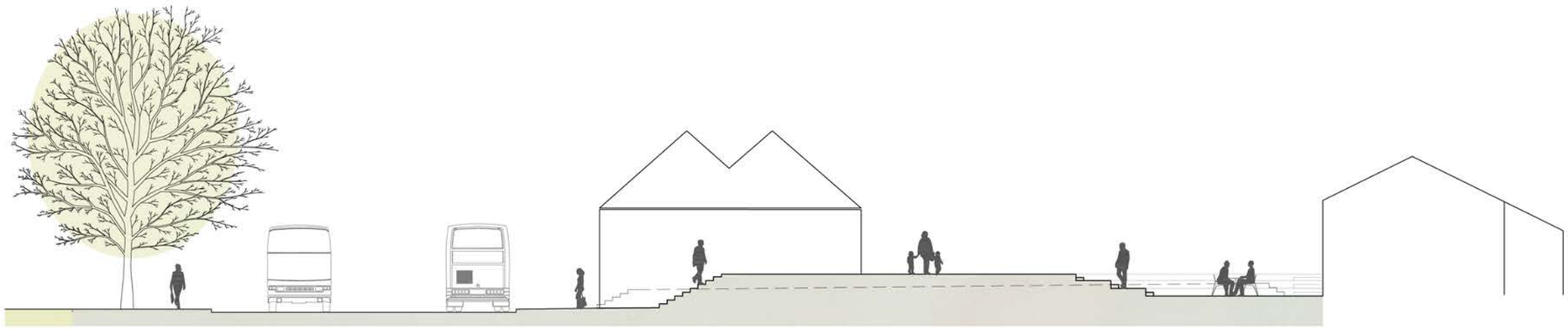
1:200

0 10 20 m

LAND



Tvärsektion Bb - Etapp 1a



Tvärsektion Bb - Etapp 2

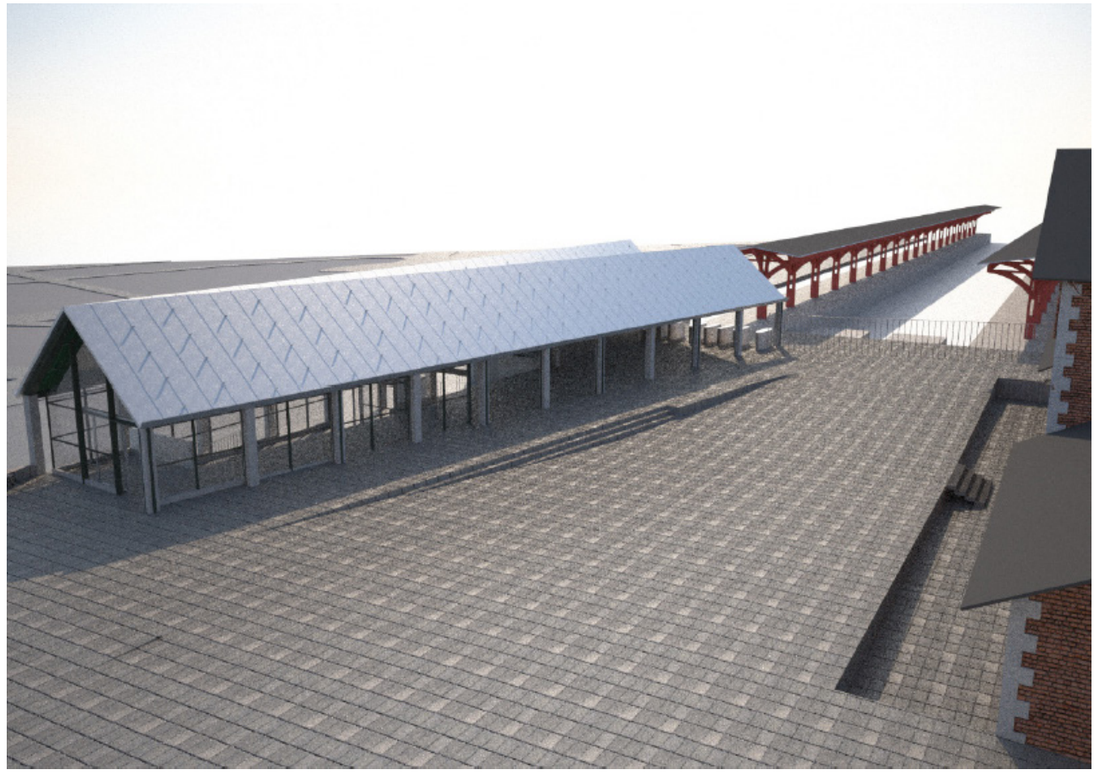
SEKTION

1:200

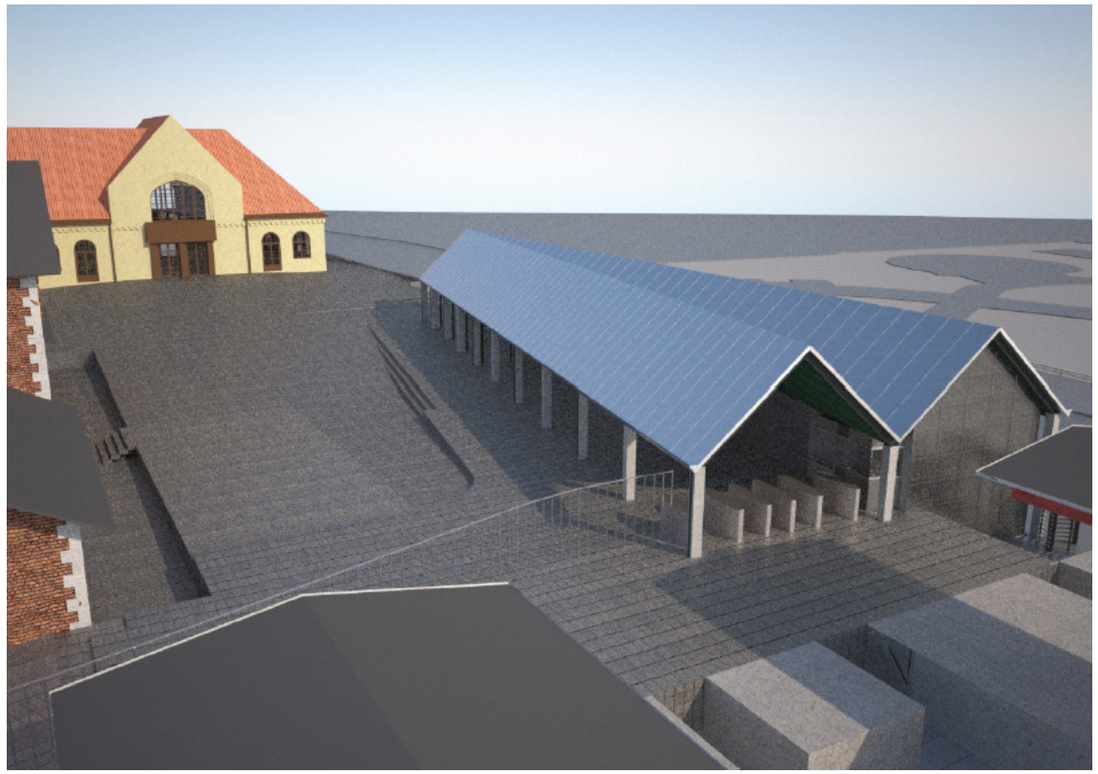
0 10 20 m

FÖRSLAGET

ETAPP 1







Trafikförvaltningen
STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING

Strategisk utveckling
Fastighetsutveckling

RAPPORT
2019-01-09
Version TF LG

Ärende/Dok. id.
TN 2015-1048

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Handläggare
Ylva Larsson
+46(0) 8 6863066
ylva.m.larsson@sll.se

Rapport
Planeringsstudie Ny Stationspaviljong vid bytespunkten Södertälje C.



Föreslagen Ny Stationspaviljong - Illustration Marge arkitekter AB

Strategisk utveckling
Fastighetsutveckling

RAPPORT
2019-01-09
Version TF LG

Ärende/Dok. id.
TN 2015-1048

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Förord

En stationsmiljö är så mycket mer än sin funktion. Den är tröskeln på väg till arbetet eller hem. Den representerar sin plats och adress, får gärna vara vacker och samtidigt funktionell. Den är tekniskt avancerad och vilar på det sociala kontrakt som bygger på tillit och trygghet.

Denna rapport redovisar *Planeringsskedet* relaterat till *Inriktningsbeslut som avser Bytespunkt Södertälje C* 2016-09-19 om att påbörja planeringsskedet. TN2015-1048-2. Uppdraget beskrivs så här: *”Planeringsskedet för en ny stationsbyggnad, tillgänglighetsåtgärder mellan befintlig bussterminal och den nya stationsbyggnaden samt smärre justeringar och tillägg till befintlig bussterminal.”*

Rapporten behandlar behovet av en samlad lösning för bytespunkten buss/pendeltåg Södertälje C. Arbetet har pågått från mars 2017 – oktober 2018. Planeringsskedet ingick i en större idéburen visionär plansamverkan mellan platsens aktörer Södertälje kommun, Jernhusen AB och SLL Trafikförvaltningen. Till detta kom upptakten av arbetet med en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) om busstrafikförsörjningen i Södertälje.

I planeringsskedet har fokus legat på att avhjälpa de i det ovan nämnda utredningsskedet identifierade bristerna i kundmiljön.

Arbetet har genomförts i transparent samverkan både internt och externt. Genom parallella uppdrag till tre arkitektföretag har deras inbördes olika förslag som svarar på samma programfrågor för ytor och funktioner kunnat diskuteras och vägas mot varandra och de identifierade bristerna. Det samordnade arbetet med kompetenser inom teknik, funktion, ekonomi, konst, arkitektur och miljö har bidragit till att foga samman olika krav och behov och till att kvaliteten i projektet kunnat utvecklas.

Utifrån detta föreslås en modern, attraktiv och tillgänglig bytespunkt med ett nytt väl gestaltat stationshus med spärrlinje och en väderskyddad resenärsmiljö. Biljettförsäljning och personalutrymmen som idag är utspridda i närområdet samlas här. Till detta hör flera tillgängliga stråk förstärkta med hiss som överbryggar höjdskillnaden mellan stationstorget och den befintliga bussterminalgatan.

Innehållsförteckning:

1. Läsanvisning 4
2. Sammanfattning 5
3. Bakgrund och förutsättningar 7
3.1. Historik 7
3.2. Brister 8
3.3. Väsentliga händelser under planeringsskedet 9
3.4. Resenärerna 11
3.5. Markförhållanden 12
3.6. Tillgång till erforderligt markområde och ägarförhållanden. 15
4. Åtgärder utifrån utredningsrapporten 17
4.1. Projektförutsättningar 17
4.2. Planeringsprocessen 17
5. Förslag till genomförande förordat alternativ 20
5.1. Förordat alternativ 20
5.2. Omfattning och avgränsning 22
5.3. Studie avseende möjlig utformning av stationsplan 23
6. Ekonomi 25
6.1. Budget för genomförande 25
6.2. Driftkostnader 25
7. Analys och bedömningar – slutsatser 26
7.1. Utfall av planeringsarbetet 26
7.2. Samverkan internt och externt 26
7.3. Tid 26
7.4. Extern Kommunikation 27
7.5. Risker att bevaka 27
8. Fortsatt arbete 28
9. Källförteckning 29
10. Medverkande 30

Strategisk utveckling
Fastighetsutveckling

RAPPORT
2019-01-09
Version TF LG

Ärende/Dok. id.
TN 2015-1048

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

1. Läsanvisning

Rapporten för planeringsskedet svarar mot uppdraget som gavs i och med tjänsteutlåtandet med utredningsrapport.
Bytespunkt Södertälje C 2016-09-19, TN2015-1048-2

FÖRSTUDIE →	UTREDNING →	**PLANERING** →	GENOMFÖRANDE
2010	2016	2018	2019-2020
SL 2010-13356	TN 2015-1048		

Föreliggande rapport – planeringsstudien – ska läsas som ett underlag för beslut på vägen till genomförandet.

Utöver rapporten finns en projektdokumentation tillgänglig med ritningar och bilder i A3-format. Därtill finns handlingar tillgängliga för kalkyl och vvs.

2. Sammanfattning

Södertälje C är en bytespunkt med en 150-årig historia. I utredningsfasen har en rad brister identifierats, och dessa har legat till grund för arbetet i planeringsfasen. Dessa brister är:

- Tillgängligheten i bytespunkten; Alla resenärer ska kunna röra sig fritt i bytet mellan pendeltåg och buss. Det finns behov för resenärer med funktionsnedsättningar att på ett enkelt sätt kunna ta sig mellan trafikslagen, detta är svårt i nuläget på grund av höjdskillnaden mellan torget och bussterminalgatan.
- Pendeltågets plattformar saknar vänthall och heltäckande tak.
- Lokalerna som hyrs i det norra stationshuset är för små för att utnyttjas som väntyta och de ligger för långt från spåren.
- Södertälje C upplevs som en otrygg plats att vistas på under kvällar och nätter.
- Orienterbarheten är dålig och skyltning samt terminalkartor behöver samlas och orienteras.
- Pendeltågstationen i Södertälje C saknar sluten spärrlinje. Detta medför ett kontinuerligt intäktsbortfall och som princip ska alla entréer till kollektivtrafiken ha en sluten spärrlinje.

I samverkan med de i projektet medverkande parterna Södertälje Kommun, Trafikverket, Jernhusen AB och SLL Trafikförvaltning har åtgärder vidtagits för att ta fram förslag som avhjälper dessa brister. Möjligheten att ta sig till och från plattformarna på ett tillgängligt sätt har lösts samtidigt som ett för staden centralt gångstråk passerar här. För trafikförvaltningen är det av central betydelse att ett stationshus med sluten spärrlinje anordnas i bytespunkten för att säkra giltiga färdbevis för de som reser med pendeltåget.

Genom parallella uppdrag till tre arkitektföretag har deras inbördes olika förslag som svar på samma programfrågor för ytor och funktioner kunnat diskuteras och vägas mot varandra och de identifierade bristerna.

I bakgrund och förutsättningar redovisas analyser av resandeströmmar, och ägandeförhållanden. I ett särskilt avsnitt redogörs översiktligt för projektets förväntade ekonomiska utfall liksom förväntad ekonomi för framtida drift.

Som ett resultat av arbetet föreligger ett projekterat och kalkylerat förslag till vilket arkitekt, landskapsarkitekt, konstruktör, VVS och kalkylkonsulter har bidragit. Södertälje kommuns styrgruppför projektet har tagit del av

handlingarna och har helt nyligen utsett två bygglovshandläggare som varit närvarande vid den senaste presentationen.

Södertälje kommun har arbetat parallellt och har under senhösten levererat ett förslag på den angränsande stadsutvecklingen avsett att presenteras för kommunens ledning.

En åtgärdsvalsstudie (ÅVS) planeras för bussterminalgatan vid Lovisinsgatan och bussförsörjningen i stadens centrala delar. Trafikförvaltningen kommer att medverka här.

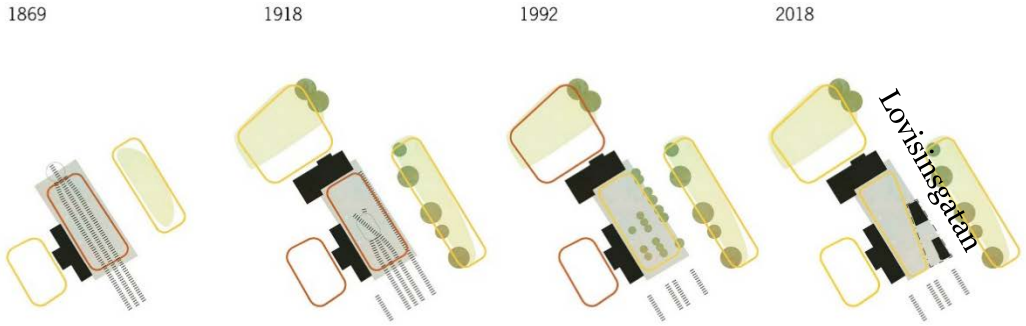
I rapportens avslutande delar görs bedömningar av arbetsgången och en genomgång av risker som behöver bevakas framöver. Som viktigt framhålls att det är angeläget att söka bygglov snarast möjligt för att inte komma för nära sommaruppehållet .

Avslutningsvis sammanfattas stegen i det fortsatta arbetet.

3. Bakgrund och förutsättningar

3.1 Historik

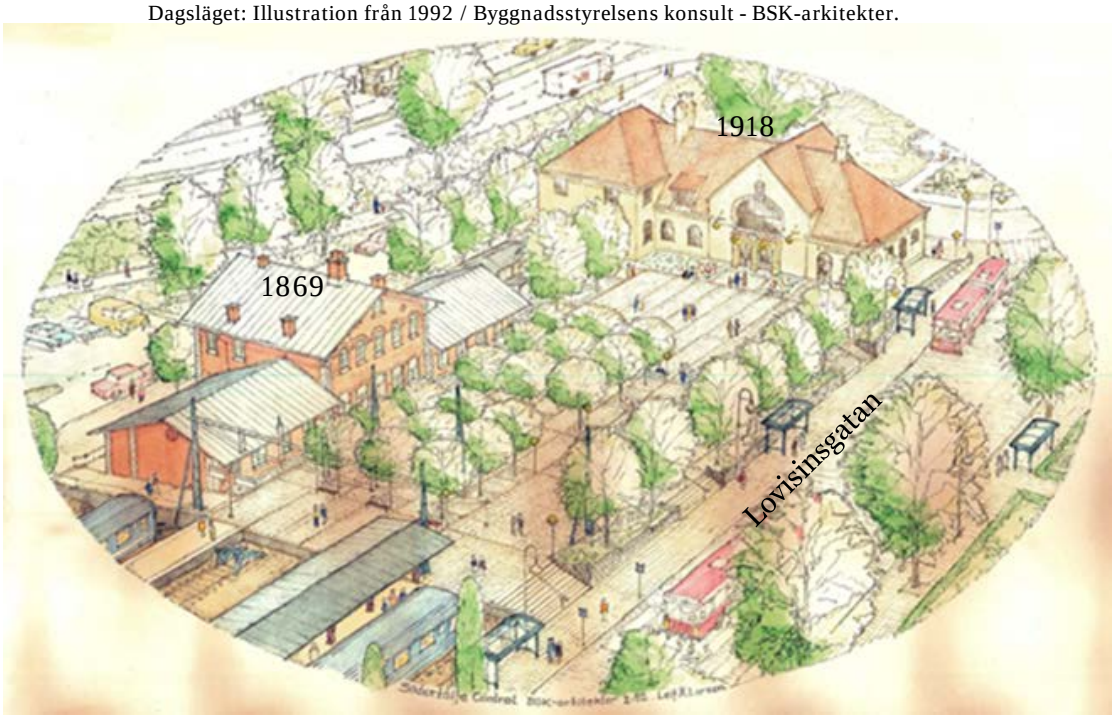
Södertälje C är en ändstation och en bytespunkt för omstigning mellan pendeltåg och buss i centrala Södertälje. Stationen anlades på 1860-talet och stationsbyggnaden från 1918 inrymmer biljetthantering. Bussterminalgatan på den angränsande Lovisingatan är anlagd på 1990-talet.



Stationsmiljöns bebyggelseutveckling 1860-2020 illustr. Land arkitektur
De svarta ytorna är stationshus och den grå ytan visar torget. De grå strecken är järnvägsspår.

Arbetet med Södertälje C har pågått sedan 2003 och turerna har varit många. Redan då stationen anlades på 1860-talet var det långdragna utredningar och förhandlingar. Detta är en plats som bjuder motstånd och som engagerar. Etthundra år efter den senaste stationsbyggnaden föreslås en ny stationspaviljong återigen placerad nära spåren.

Dagsläget: Illustration från 1992 / Byggnadsstyrelsens konsult - BSK-arkitekter.



3.2 Brister

Dagens brister i bytespunktens funktioner framgår av den i inledningen nämnda utredningsrapporten och kan sammanfattas som följer:

- Pendeltågstationen i Södertälje C saknar sluten spärrlinje
- Tillgängligheten i bytespunkten; Det finns behov för resenärer med packning, barnvagnar eller funktionsnedsättningar att på ett enkelt sätt kunna ta sig mellan trafikslagen, detta är svårt i nuläget på grund av höjdskillnaden mellan torget och bussterminalgatan.
- Pendeltågets plattformar saknar vänthall och heltäckande tak.
- Lokalerna som hyrs i det norra stationshuset för SLs biljetthantering är för små för att utnyttjas som väntyta och de ligger för långt från spåren.
- Södertälje C upplevs som en otrygg plats att vistas vid under kvällar och nätter.
- Orienterbarheten är dålig och skyltning och terminalkartor behöver samlas och ges en god överblickbarhet.
- Verksamheterna för biljetthantering, personallokaler, toaletter, förråd, städ mm är idag utspridda i olika hyreslokaler i angränsande byggnader. Trygghetsrum för omhändertagande av ordningsstörande personer saknas helt.

3.3 Väsentliga händelser under planeringsskedet

Trafikverket (TRV) har i augusti 2018 färdigställt nya plattformar med bredare och högre standard i samband med dubbelspårsutbyggnaden mellan Södertälje C och Södertälje hamn. Trafikförvaltningen (TF) har inrett dem i enlighet med TF:s krav. Bangården och plattformarna har kortats av med 5 meter vilket motsvarar den yta som TRV behöver för säkerhet och underhåll av spåravslut och stoppbockar med pyloner. Det framkommer samtidigt att TRV vill kunna komma åt stoppbockarna för underhåll. De vill därför inte ha en tvärställd stationsbyggnad vid spåravslutet.



Stationstorget med de nya plattformarna i bakgrunden. foton: Matz Fredriksson



Plattformar och spårbädd är ombyggda med nya skärmtak, stoppbockar och en högre plattform.

För att möjliggöra en samordnad uppgradering ingick Trafikverket, Södertälje kommun, Jernhusen AB och Trafikförvaltningen under 2015 ett samverkansprojekt för att enas om en gemensam utformning av stationsområdet i Södertälje C och samordna nödvändiga investeringar.

Stationsbyggnaden var inledningsvis ett centralt delmoment i Södertäljes planer för stadsutveckling. Det ledde till att trafikförvaltningens planeringsskede blev inflätat i en större idéburen visionär plansamverkan. Södertälje kommun, Jernhusen AB och SLL Trafikförvaltningen och statliga Trafikverket medverkade alla i visionsarbetet. Bytespunktens stationsbyggnad utgjorde en tillsynes mindre del men hade ett högt intressefokus. Härtill kom upptakten av arbetet med en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) om busstrafikförsörjningen i Södertälje.

Då arbetssättet och tidsplanen för tillkomsten av en ny stationsbyggnad skiljde sig från de övrigas arbete med den visionsdrivna stadsutvecklingen som saknade tidshorisont hämmades trafikförvaltningens möjligheter att inom en överskådlig tid uppfylla uppdraget från Trafiknämnden att uppföra en tillgänglig och en för resenärer och personal ändamålsenlig stationsbyggnad, en bytespunkt med intäktsäkrad spärrlinje.

Då den gällande detaljplanen för stationsmiljön medgav stationsändamål tog trafikförvaltningen initiativet till att arbetet med stationspaviljongen skulle ske skilt från, men samtidigt nära och parallellt med det visionära planarbetet för de näraliggande miljöerna vid stationsområdet. Härmed kunde trafikförvaltningen inleda arbetet inom kommunens gällande plan med siktet ställt på att få fram handlingar i enlighet med planeringsuppdraget som Trafiknämnden formulerat.

Idag föreligger ett projekterat och kalkylerat förslag och en projektbudget. Arkitekt, landskapsarkitekt, konstruktör, VVS och kalkylkonsulter har medverkat.

Södertälje kommuns styrgrupp har tagit del av handlingarna och har helt nyligen utsett två bygglovshandläggare som varit närvarande vid SLL:s Trafikförvaltnings senaste presentation av projektet.

Södertälje kommun har under senhösten 2018 levererat ett förslag på den angränsande stadsutvecklingen avsett att presenteras för kommunens ledning.

Kommunen planerar att inleda en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) för arbetet med bussterminalgatan och bussförsörjningen i stadens centrala delar.

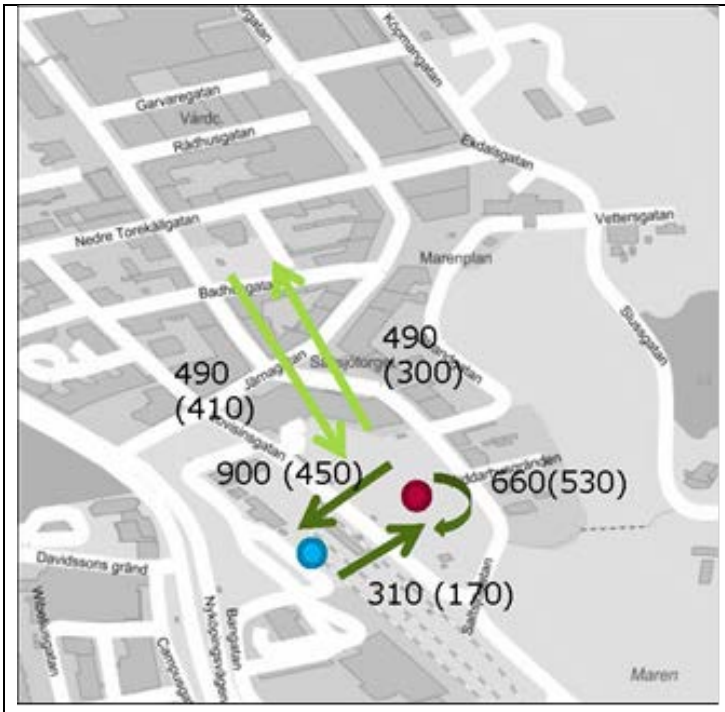
Transparens och öppen dialog mellan parterna har bidragit till en god samverkan som innebär en bra grund för genomförandet.

När utrednings- och planeringsskedet är avslutat lämnas en begäran till Trafiknämnden om att få genomföra projektet. Tågordningen är sådan att SLL/Trafiknämnden fattar beslut om genomförande och först därefter söker TF bygglov hos Södertälje kommun. Det innebär att det första politiska beslutet bygger på regional solidaritet och fördelningspolitik och det andra på lokalt politiskt inflytande. Det senare beslutet är dominant då det relaterar till det kommunala planmonopolet, lokalt medborgainflytande och till plan- och bygglagen (PBL) och miljökonsekvensbeskrivning (MKB) mm.

3.4 Resenärerna

Antalet resenärer förutsätts öka och en dimensionerande uppskattning har gjorts. I utformningen av projektet har det också tagits hänsyn till att det vid större tillställningar och evenemang i Södertälje anländer ett stort antal resenärer till stationen samtidigt.

Resultat för år **2030**: En mycket stor ökning av byten mellan buss och pendeltåg förväntas. Även fler resor till stationens närområde. Siffra inom (..) motsvarar dagens flöde.



Notera att:
Köpmangatan i centrum har få resande på morgon och förmiddag.

De flesta resorna kan här med stor sannolikhet relateras till ärenderesor på väg hem från tex arbetet.

Ljusgröna pilar på kartan.

Den röda punkten ligger på stationstorget.

Orange=2030	Påstigande – fm max	Påstigande - dygn	Avstigande – fm max	Avstigande - dygn
Södertälje C - pendeltåg	600 **800**	6 300 ökar från buss	300 **450**	6 600
Södertälje C – buss	1 000	11 300	2 000	10 100
Köpmangatan	200	5 100	300	4 300

Svart text = uppmätt flöde idag. Orange text = förväntat flöde år 2030.

3.5 Markförhållanden

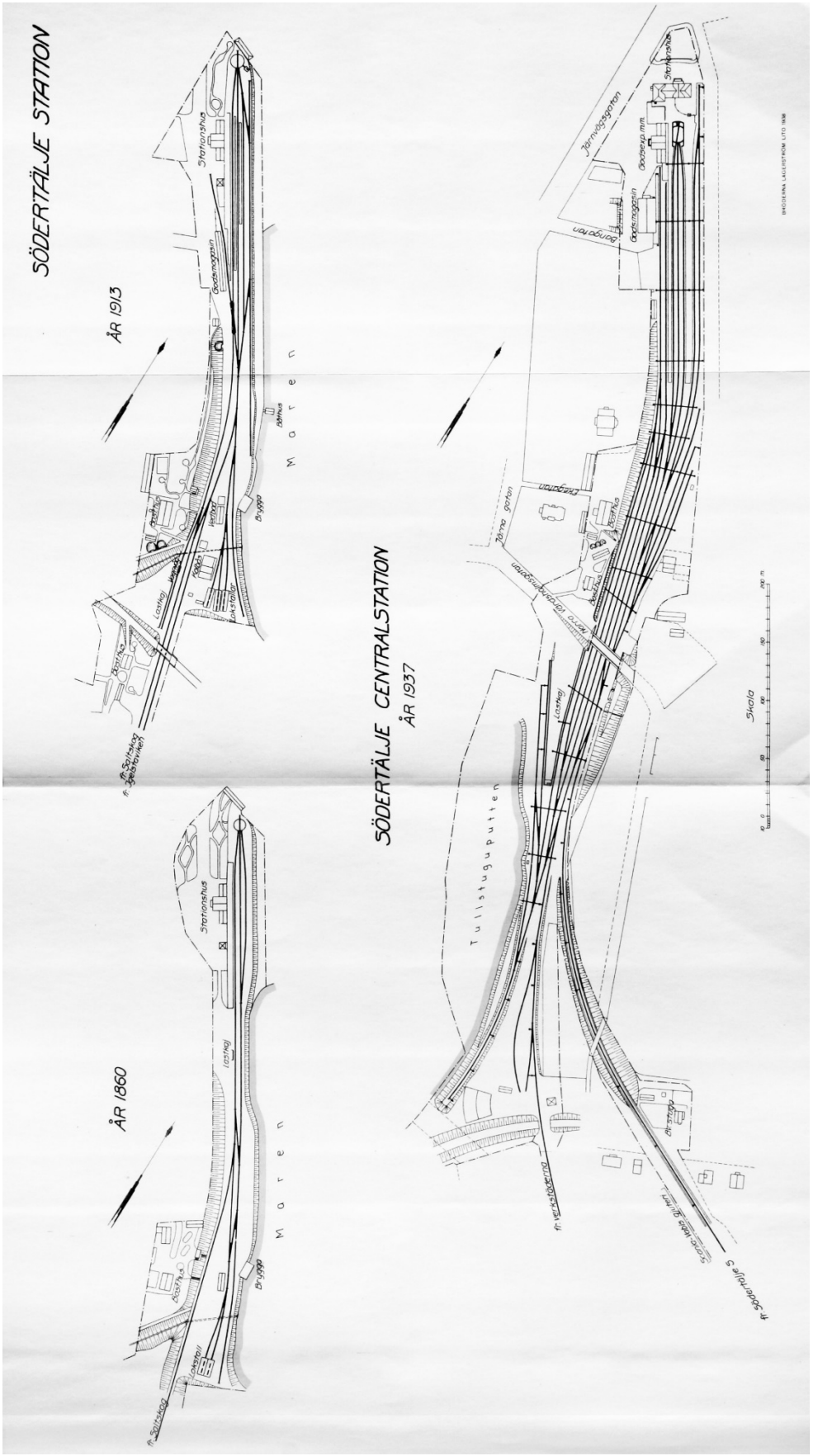
Med stor sannolikhet är platsen förorenad då det funnits spårbäddar på flera ställen. Södertälje kommun har tagit borrprover på torget men resultatet är inte utvärderat och kan därför i detta skedet inte utgöra ett underlag för bedömning för marksanering.

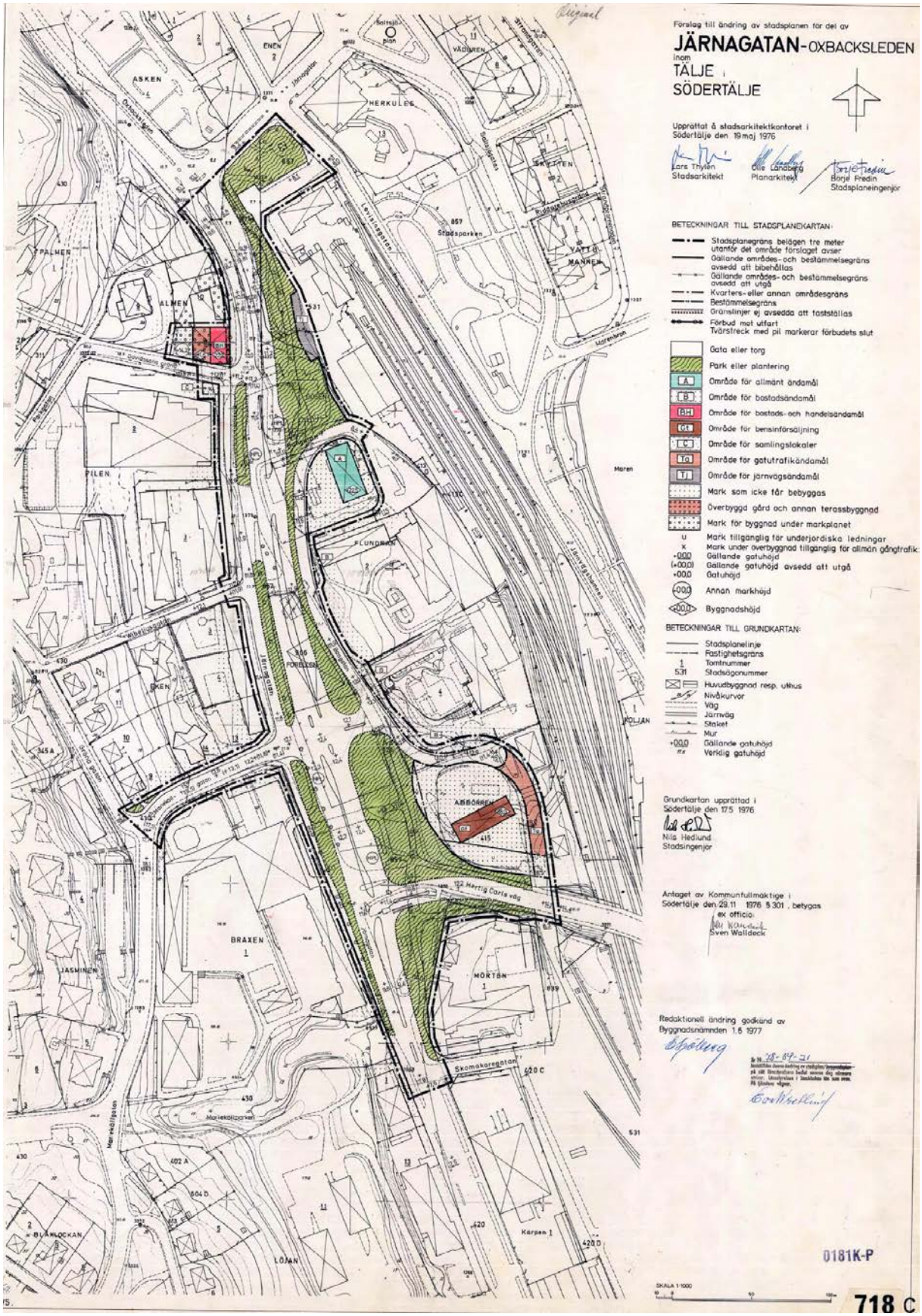


Södertälje centrum - Stationsområdet 11/10 1918; Stationshuset från 1860 till höger.
Källa: Mdtec Södertälje C

Bilden som är tagen 1918 från det då nyinvigda stationshuset. visar hur det såg ut innan dagens torg anlades på 1990-talet. Observera vändskivan med den djupa teknikgropen (där träden står idag).
Spåret till vänster i bild går längs den aktuella järnvägsfastighetens kant och längs dagens bussterminalgata, Lovisinsgatan. Detta spår ligger under den dvs under den föreslagna stationspaviljongen.

Fotografiet ovan och spårritningen samt stadsplanen från 1976 på följande sidor ger stöd för kommande markundersökningar då den visar spårbäddarnas lägen inför en eventuell kommande marksanering.


SÖDERTÄLJE STATION
ÅR 1913
Stationshus
Godsmagasin
Bostad
Lokstall
Vattentorn
Brygga
Magasin
Smedja
Ångbåtsbrygga
M a r e n
ÅR 1860
Stationshus
Lokstall
Bostad
Brygga
M a r e n
SÖDERTÄLJE CENTRALSTATION
ÅR 1937
Järnvägsgatan
Stationshus
Godsmagasin
Bostad
Lokstall
Tullstugan
Tullstugaputten
Skola
Södertäljevägen
Södertälje S


Förslag till ändring av stadsplanen för del av
JÄRNAGATAN - OXBACKSLEDEN
inom
TÄLJE i
SÖDERTÄLJE
Upprättat å stadsarkitektkontoret i Södertälje den 19 maj 1976
Lars Thylén
Stadsarkitekt
Olle Landberg
Planarkitekt
Börje Fredin
Stadsplaneingenjör
BETECKNINGAR TILL STADSPLANEKARTAN:
Stadsplanegräns belägen tre meter utanför det område förslaget avser
Gällande områdes- och bestämmelsegräns avsedd att bibehållas
Gällande områdes- och bestämmelsegräns avsedd att utgå
Kvarters- eller annan områdesgräns
Bestämmelsegräns
Gränslinjer ej avsedda att fastställas
Förbud mot utfart
Tvärstreck med pil markerar förbudets slut
Gata eller torg
Park eller plantering
A Område för allmänt ändamål
B Område för bostadsändamål
BH Område för bostads- och handelsändamål
Bt Område för bensinförsäljning
C Område för samlingslokaler
Tg Område för gatutrafikändamål
TJ Område för järnvägsändamål
Mark som icke får bebyggas
Överbyggd gård och annan terassbyggnad
Mark för byggnad under markplanet
u Mark tillgänglig för underjordiska ledningar
x Mark under överbyggnad tillgänglig för allmän gångtrafik
+0,0 Gällande gatuhöjd
(+0,0) Gällande gatuhöjd avsedd att utgå
+0,0 Gatuhöjd
+0,0 Annan markhöjd
+0,0 Byggnadshöjd
BETECKNINGAR TILL GRUNDKARTAN:
Stadsplanelinje
Fastighetsgräns
1 Tomtnummer
5:31 Stadsdelsnummer
Huvudbyggnad resp. uthus
Nivåkurvor
Väg
Järnväg
Staket
Mur
+0,0 Gällande gatuhöjd
Verklig gatuhöjd
Grundkartan upprättad i Södertälje den 17:5 1976
Nils Hedlund
Stadsingenjör
Antaget av Kommunfullmäktige i Södertälje den 29.11 1976 § 301, betygas
ex officio
Sven Walldeck
Redaktionell ändring godkänd av Byggnadsnämnden 1.6 1977
0181K-P
718 C

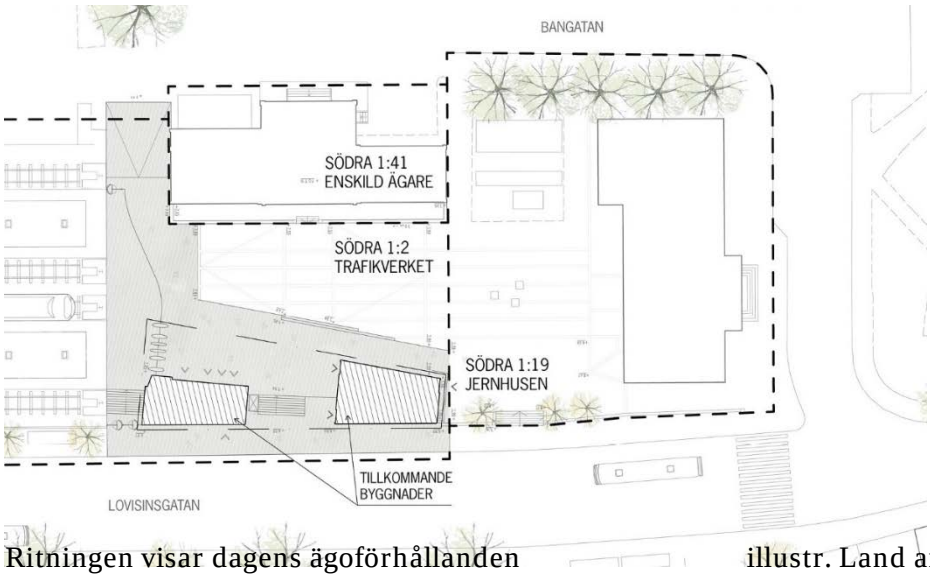
3.6 Tillgång till erforderligt markområde och ägarförhållanden.

För att stationspaviljongen ska kunna uppföras behöver SLL genom AB SL få tillräcklig rådighet över erforderligt markområde, som redovisas gråmarkerat på bilden nedan. Rådigheten bör vara obegränsad i tid för att vara säkerställd så länge kollektivtrafik kommer att bedrivas från platsen, dock minst ge tillräckligt avskrivningstid för den investering som planeras. Trafikförvaltningen bedömer att två alternativ uppfyller dessa krav: en avstyckning från TRVs järnvägsfastighet alternativt en upplåtelse genom servitut. Servitutslösningen bedöms vara den enklaste lösningen. Diskussioner pågår mellan inblandade parter och att avtal om detta tecknas är en förutsättning för att en stationspaviljong ska kunna uppföras.

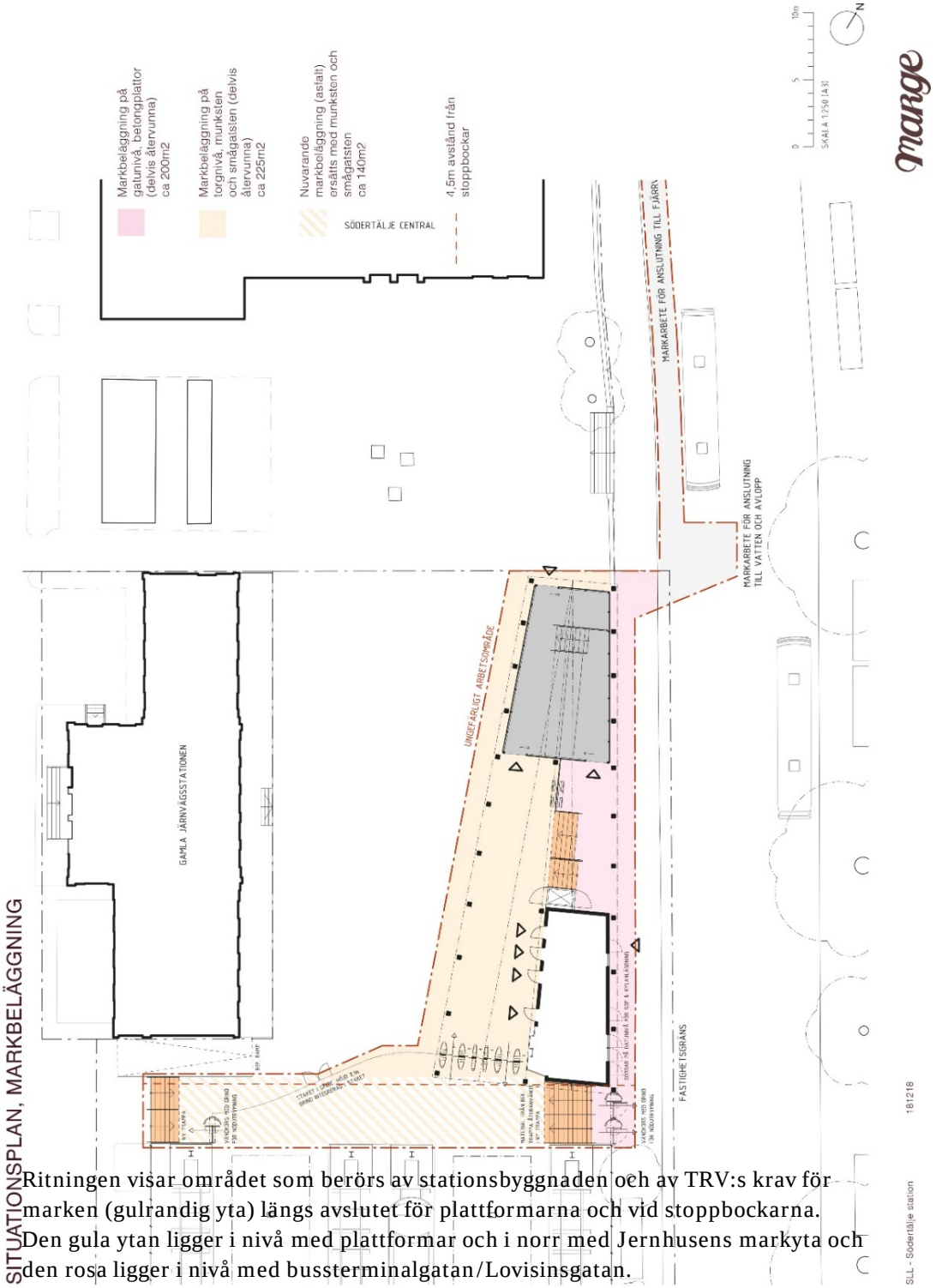
Markägaren TRV har ansvar för underhåll av stoppbockarna och önskar därför rådighet över marken intill. Frågan om vem som ska stå för marksaneringen utreds. Kommunen ser samtidigt över sina möjligheter att köpa torgytan av TRV.

Ritningarna som följer visar byggnadens influensområde och nivåbearbetning av marken där den grå ytan ligger i samma nivå som plattformarna. Ytan ligger även i nivå med torgytan norr om paviljongen. På så sätt uppnås goda förutsättningar för resenärerna och för tillgänglighet utan lutande ytor.

I huvudavtalet för stationen och dess anläggningar som tecknades år 1992 sägs följande om ägandeförhållandet.



Ritningen visar dagens ägoförhållanden illustr. Land arkitektur



Ritningen visar området som berörs av stationsbyggnaden och av TRV:s krav för marken (gulrandig yta) längs avslutet för plattformarna och vid stoppbockarna. Den gula ytan ligger i nivå med plattformar och i norr med Jernhusens markyta och den rosa ligger i nivå med bussterminalgatan/Lovisinsgatan.

4. Åtgärder utifrån utredningsrapporten

4.1 Projektförutsättningar

- Hålla oss inom järnvägsfastigheten för att projektet ska kunna genomföras inom gällande plan och inte kräva ny detaljplan.
- Hänsyn till den historiskt värdefulla miljön.
- Platsen starka roll i stadsutvecklingen som sammanbindande gångstråk mellan centrum och stadshus, teater och skola.
- Råda bot på bristande trygghet och tillgänglighet. Lokaler för personalen ger god överblick över spärrar, tåg, bussar och resenärer.
- Utveckla bytespunkten genom att stärka sambanden mellan pendeltåg och buss.
- Klimatskyddade belysta resenärsytor både inne och ute.
- Spärrlinje och avgränsning av platsen mot spårområdet.
- Samla ihop utspridda inhyrda lokalfunktioner så långt det är möjligt. Ett lokalprogram togs fram där behovet av funktioner och ytor redovisades.
- Av säkerhetsskäl vill inte TRV ha en tvärställd stationsbyggnad vid spåravslutet.
- Depåstation för övernattande tåg som då ses till och städas.

4.2 Planeringsprocessen

Projektets omfattning för stationspaviljongen är väl avgränsat och tiden för brukstagande är satt till sista kvartalet 2020 vilket ger en överskådlig tidsrymd för projektprocess och budget. Den tilltänkta projektledaren för genomförande följer redan arbetet.

Uppdraget att medverka i en parallell programidéskiss avseende en ny Stationspaviljong lystets ut via TF:s upphandlingsplattform. Flera arkitektkontor visade intresse. Tre välrenommerade kontor utsågs att mot en fast ersättning på 300 tkr utföra uppgiften. Ett lokalprogram hade tagits fram avseende rumsfunktioner, rumssamband och ytor. Stor hänsyn skulle tas till den historiska miljön och tillgänglighet liksom överblickbarhet.

Förslagen som kom in var genomgående av hög kvalitet och deras bidrag till möjliga lösningar var av stor betydelse. De tre förslagen utvärderades utifrån de givna förutsättningarna och målen i uppdraget. Flera workshops hölls inom TF för att utse det förslag som skulle gå vidare i processen fram till här föreliggande förslag för genomförande. Projektledaren för genomförandet var med redan här för att hållas informerad. Södertälje kommun medverkade då arkitektkontoren visade sina respektive förslag och bidrog sedan med skriftliga reflektioner och kommentarer.



1. Marge förslag sett från centrum



2. Almas förslag sett från Lovisjnsgatan



3.Ecentials förslag sett från norra fd stationshuset.

Förslag nr 1 utsågs för det fortsatta arbetet med att utveckla ett underlag för genomförande. TF visade kommunens projektgrupp vilket förslag som valts ut och arkitekterna presenterade sitt förslag och sig själva på plats i Södertälje kommunhus. Kommunen informerade därefter på sin hemsida och media gjorde ett par artiklar.

TF:s grupp utökades med fler interna experter för att få en bred medverkan och förankring inom förvaltningen. Utöver arkitektkontoret tillkom projekterande konsulter för konstruktion, vvs, markgestaltning och kalkyl. De handlades upp via ZeroChaos och ett konsultteam kom på plats. Efter projekteringsperioden där TF:s sakkunniga medverkat redovisade konsulterna sina handlingar för TF:s samlade grupp den 25 september 2018. Förslaget fick klartecken att föras fram som förslag på genomförande.

Funktionskrav, förvaltningsbarhet och investerings- liksom drift och förvaltningsekonomi har analyserats och stämts av mot tidigare objekt och avtal. Projektet är kalkylerat av extern kalkylkonsult. Då projektet planeras vara färdigbyggt fjärde kvartalet 2020 är det tidsmässigt komprimerat och sammanhållet. En succesiv analys för 2030 respektive 2050 är inte aktuella annat än möjligen ur ett förvaltningsperspektiv.

Trafikverket har medverkat via kunskapen om sitt nu avslutade plattformsprojekt. Anslutning till befintligt torg har gjorts provisoriskt. Försörjningsrör för el och IT till den planerade stationspaviljongen har ordnats i anslutning till deras projekt.

Trafikförvaltningen träffade Södertälje kommun igen i november 2018. Arkitekt och landskapsarkitekt redovisade de handlingar som nu fanns framme. Här ingår även en utlovad studie av den nya stationspaviljongens inverkan på det befintliga stationstorget som nu av kommunen kallas stråk/stationsplan.

Handlingarna är nu, enligt kommunens handläggare, i nivå med bygglovsansökan och kan med några tillägg är det systemhandlingar. Avsikten att vänta med avslutet av systemhandlingarna till efter bygglovet är att förgävesprojektering kan undvikas d.v.s. att undvika att göra jobbet två gånger om bygglovsansökan leder till att förändringar behöver göras.

Trafikförvaltningen och TF:s arkitekt och landskapsarkitekt träffade Södertälje kommun och Jernhusen AB den 14 december 2018 för att förankra förslaget och för att lyfta frågan om den yttre miljöns samlade utformning. Södertälje kommunen var sammankallande och äger nu initiativet avseende torgets utformning.

5. Förslag till genomförande förordat alternativ

5.1 Förordat alternativ

Den föreslagna stationspaviljongen ligger längs med bussterminalgatan och länkar samman pendeltåg och bussar. Ytan för byggnaden är 390 kvm varav lokaler inomhus motsvarar 152 kvm (bta 172 kvm). Berört markområde är 570 kvm. Tillgängligheten har stått i fokus och nivåskillnaderna tas om hand med en generös trappa och hiss under tak. Förslaget erbjuder klimatskyddade resenärsmiljöer dygnet runt och en modern arbetsmiljö för personal. Spårområde och plattformar syns bra och föreslås avgränsas med ett vackert konstnärligt gestaltat staket och en spärrlinje så att det går att säkerställa att färdbevis används s.k. intäktsäkrad spärrlinje. Med ankommande tåg stiger resenärerna av samtidigt och förslaget erbjuder en utpassering med större kapacitet än kraven.



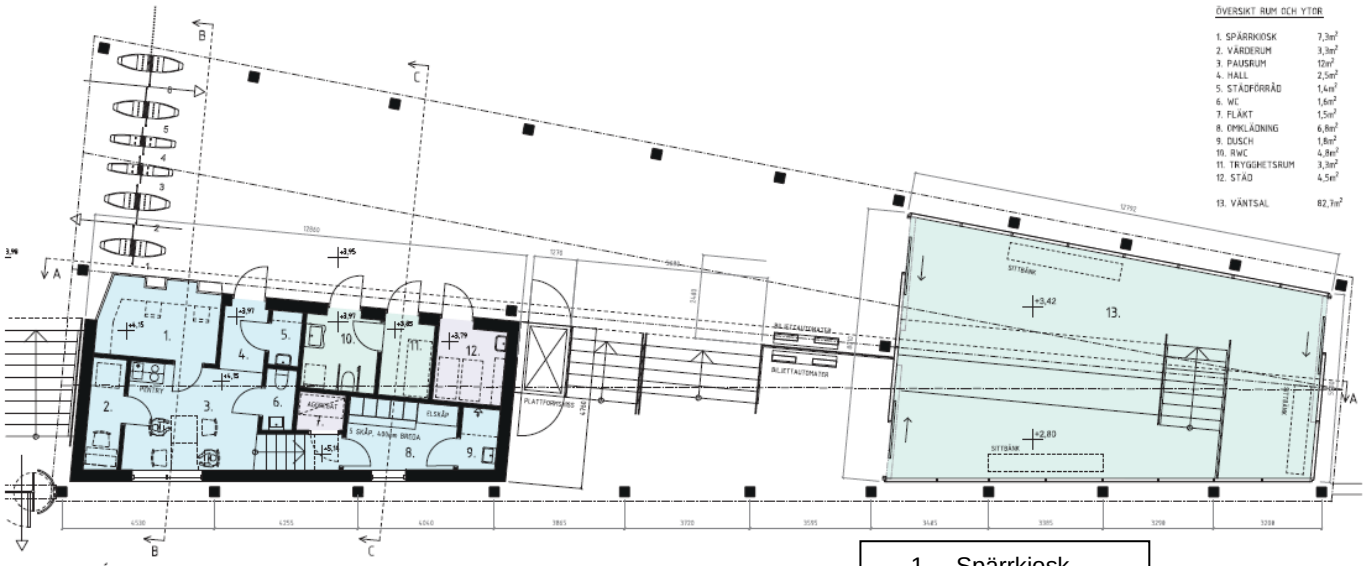
Ovan: Vy mot norr och Södertälje centrum. Nedan: Vy från plattformarna

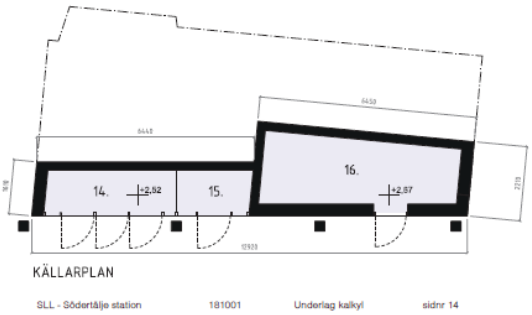


Illustrationer: Marge arkitekter



Mot öster och Lovisinsgatan och stadsparken. Nedan Stationspaviljongen planlösning. Illustr Marge





1. Spärrkiosk
2. Värderum
3. Pausrum
4. Hall
5. Städförråd
6. Wc
7. Fläkt
8. Omklädning
9. Dusch
10. Rwc
11. Trygghetsrum
12. Städ
13. Väntsal

14. SOPOR (OUPPVÄRMT) 4,8m²
15. KYLA (OUPPVÄRMT) 2,7m²
16. UC, ELCENTRAL, FLÄKT 11m²

SKALA 1:100 (A3)

SLL - Södertälje station 181001 Underlag kalkyl sidnr 14

marge

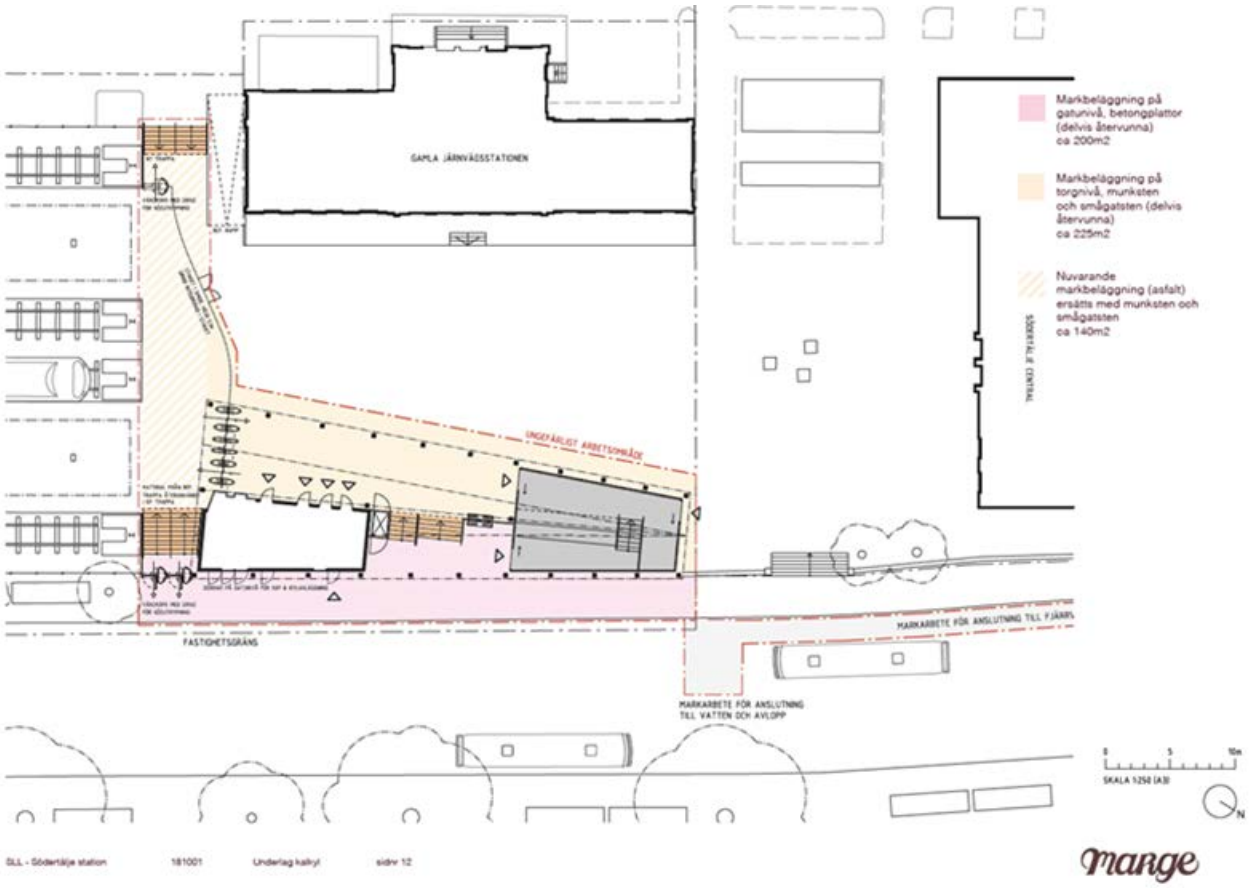
5.2 Omfattning och avgränsning

Projektets omfattning avgränsas till att motsvara stationspaviljongens utbredning med angränsande angöring för resenärer från bussterminalgatan och perrongerna. Trafikförvaltningen har i samband med möten med kommunen och TRV utlovat att studier av stationspaviljongens inverkan på det angränsande torget och har visat skisserna för TRV och Södertälje kommun.

TRV önskar behålla rådighet motsvarande 4,5 meter av ytan närmast stoppbockarna. Detta motsvarar den sträcka som de dragit tillbaka plattformarna vid spåravslutet. Se den gula skrafferade ytan.

Trafikoperatören för pendeltågen har möjlighet att nyttja de nya lokalerna i Stationspaviljongen.

Under arbetets gång har Södertälje C lyfts fram som depåstation där pendeltåg står över natten för att städas inför nästa dags utfärd. Framförallt spåret i bildens nedre del kommer att användas men teoretiskt kan alla spåren komma att användas för depåfunktion. Lokaler för utrustning för tågstädning har därför ordnats.



5.3 Studie avseende möjlig utformning av Stationsplan Södertälje C

Stationstorget är en plats och ett stråk i staden. Den om nämns nu som Stationsplan Södertälje C. Södertälje kommun vill utveckla den som en länk i ett stråk som knyter samman Södertälje stads centrum med stadshus och teater och skola längs Nyköpingsvägen väster (till vänster i bild) om stationsmiljön

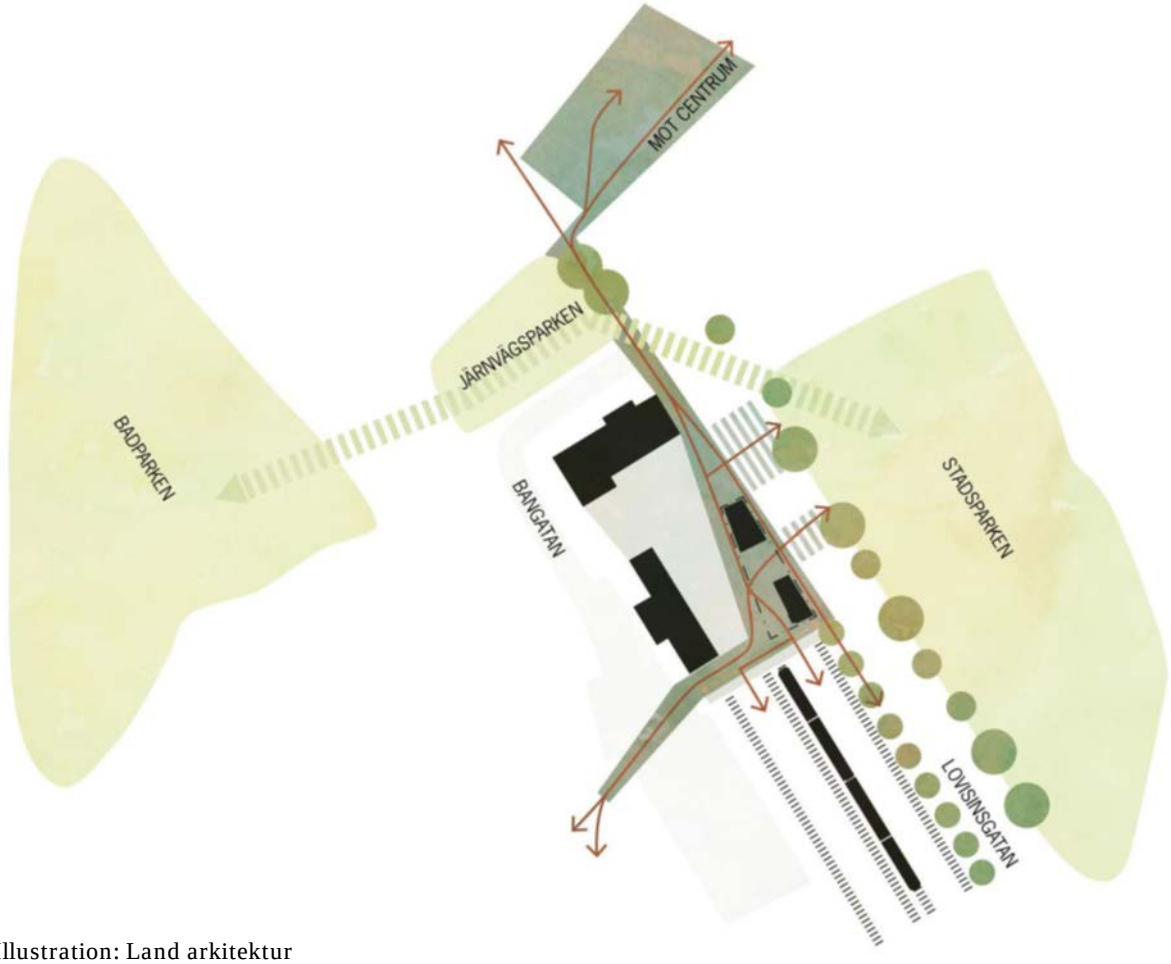
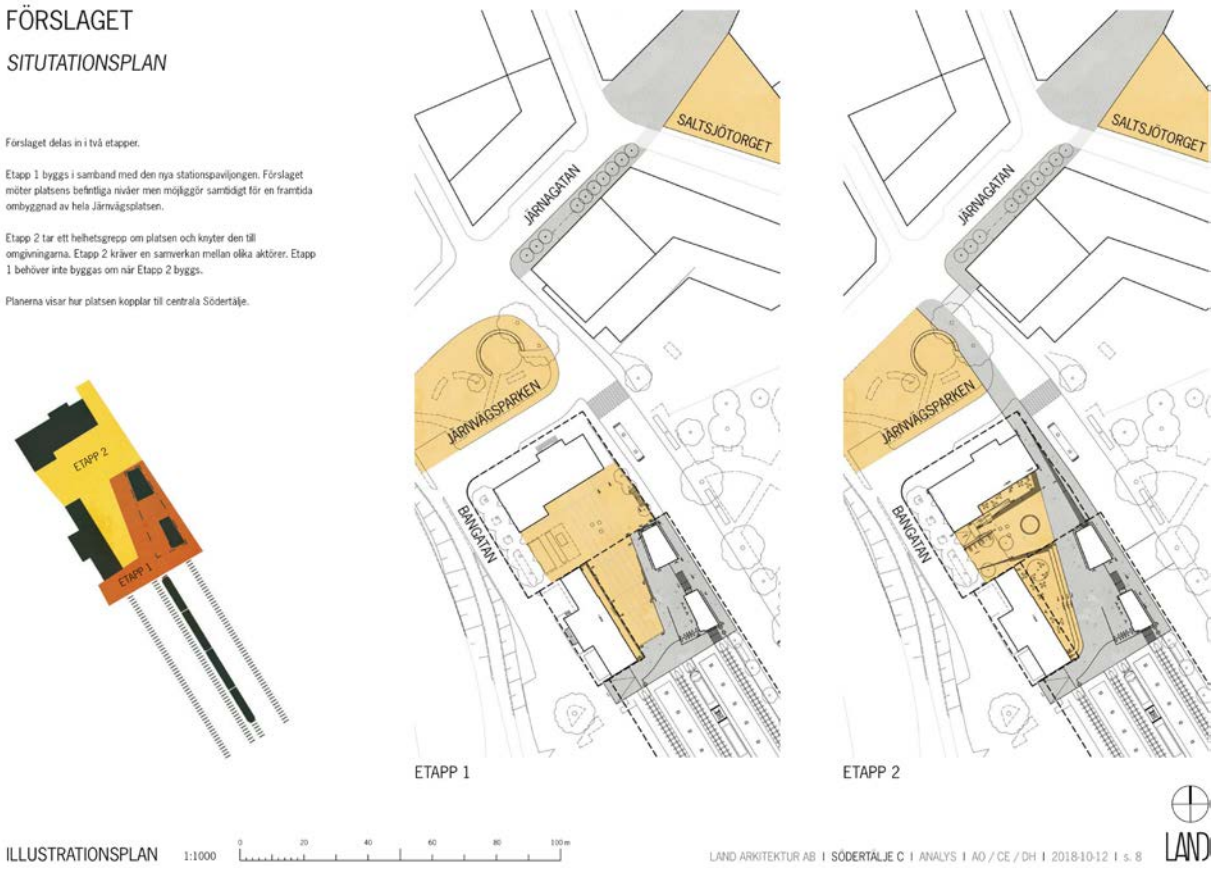


Illustration: Land arkitektur

Förslaget för markytan visar på möjligheterna för den nya byggnadens möte med de befintliga äldre f.d. stationsbyggnaderna liksom med stationens plattformar och bussterminalgatan. Miljön ska framöver som helhet utvecklas och ges en gestaltning utom stationspaviljongens föreliggande projektbudget.

Trafikförvaltningen ansvarar i förslaget för resenärsmiljöerna på den grå & röda ytorna i de vänstra bilderna. Till detta hör stationspaviljongen och mötet med plattformarna.



Den högra bilden visar en möjlig gestaltning av Stationstorget. Torget planeras att bearbetas i samverkan med Södertälje kommun, Jernhusen AB och statliga Trafikverket. Härtill kommer ägaren av det äldsta f.d. stationshuset som liksom Jernhusen AB är rågranne. Trafikförvaltningens engagemang och åtaganden ligger i och intill stationspaviljongen.

6. Ekonomi

6.1 Budget för genomförande:
Den beräknade totala investeringsutgiften uppgår till 55 mkr och omfattar utredningen som ingår i denna rapport samt nybyggnation av stationshus, spärrkiosk och spärrlinje, biljettautomater, toalett, personallokaler och väntsal för buss och tågresenärer. Bytespunkten uppgraderas med tillgänglighets-åtgärder som överbryggar höjdskillnaden mellan stationstorget och den befintliga bussterminalgatan.

Objektet finns upptagen i av Landstingsfullmäktige beslutad budget för 2019 med planår 2020-2028 (LS 2017-1455) till en totalutgift om 59 mkr enligt fördelning nedan. Medfinansiering för objektet erhålls via länsplan 2018-2029 till ett belopp om 27 mkr fördelat på 2021 till 2022.

Södertälje C	Utfall	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**Totalt**
Budget	3,5	20	25	10,5		59
Länsplan				10	17	27

6.2 Driftkostnader
SL hyr idag lokaler för biljettexpedition och personalutrymmen. Den nya stationsbyggnaden kommer att ägas och förvaltas av SL. Driftkostnaderna för stationsbyggnaden förväntas uppgå till cirka 4 mkr årligen.

I driftskostnaderna ingår personalkostnader, teknisk drift och tillsyn, mediaförbrukning, underhåll och städning av spärrkiosk och spärrlinje, hiss, personallokaler och väntytor och väntsal för buss och tågresenärer.

Då avtalen (MTR och UH2014) redovisar bruttosummor för drift och förvaltning är det inte möjligt att i nuläget exakt identifiera kostnaderna för en specifik station då den utgör en införhandlad och oidentifierad delmängd i avtalet. Södertälje C kommer att hanteras som ett tillägg i de befintliga avtalen.

Kostnaderna har identifierats genom intervjuer med nyckelpersoner inom trafikförvaltningen som på erfarenhetsbasis tagit fram siffror. Därtill har en kalkyl för byggnationen tagits fram av en extern konsult.

7. Analys och bedömningar – slutsatser

7.1 Utfall av planeringsarbetet
Uppdraget som det formulerats i beslutet från TN inför planeringsskedet är nu fullföljt och ett förslag föreligger.

I förslaget har den nya byggnaden fått en ändamålsenlig gestaltning för de funktioner som ska möta de behov som en arbetsmiljö och en resenärsmiljö behöver. Den ska också komplettera platsens befintliga kvalitéer med respekt. Arkitektur och konst utgör en viktig del av detta.

7.2 Samverkan internt och externt
Projektet är komplicerat då flera aktörer är inblandade. Trafikförvaltningen har därför varit angelägen om att hålla en transparent löpande dialog och avstämning både internt och externt vilket har underlättat arbetet.

Stort fokus har legat på öppenhet i dialogen med kommunen och Trafikverket. Södertälje kommun och Trafikverket uttrycker sig positivt om förslaget. Det är angeläget att transparensen och den öppna dialogen upprätthålls vid genomförandet

7.3 Tid
Planeringsskedet har tagit tid i att samordna förankring och beslutsprocesser i de parallella organisationsstrukturerna där tre politiska miljöer med varsin budget och tidslinjer där tjänstepersonerna ska finna en gemensam väg fram. Tid för dialog var här en avgörande faktor för att minimera eventuella konflikter och för att uppnå samsyn och förankring. Samma personer har denna gång medverkat genom hela processen vilket varit gynnsamt och är angeläget att upprätthålla i genomförandefasen.

Verksamhetsåret är inte linjärt då ärenden fördröjs när de t.ex. sammanfaller med årets stora helger eller med sommaruppehållet, som idag ligger utspritt maj-september, och som här med valen till kommun, landsting och riksdag.

Det är därför angeläget att söka bygglov snarast möjligt för att inte komma för nära sommaruppehållet.

7.4 Extern kommunikation

Trafikförvaltningen kopplar vanligtvis inte in någon kommunikatör för det tidiga skedet. Södertälje kommun har därför varit plattform för information om projektet, vilket också väckt medias intresse.

7.5 Risker att bevaka

- Markförhållanden och förekomst av markföroreningar. Torget ligger till viss del ovanpå gamla spårbäddar. Södertälje kommun har gjort en utredning där borrprov tagits. Den bör kompletteras med en mer noggrann analys.
- Upplåtelse av erforderligt markområde kan ta tid.
- Intressekonflikt avseende torgets framtida nivåer och utformning.
- Förekomst av magnetfält utreds.
- Vibrationer och buller. Trafikförvaltningen har bett TRV att lägga in en deformationszon mellan perrongavslut och befintligt torg och byggnader. TRV har dock inte gjort någon mätning i projektet eftersom de renoverar befintlig anläggning.
  Trafikförvaltningens uppskattar att buller inte kommer att påverka arbetsmiljön i den nya stationspaviljongen på ett normstridigt sätt. Tågen som ankommer ändstationen passerar inte byggnaden och stannar några meter bort.
- En ovisshet finns kopplat till att bygglov ska sökas och utfallet av detta ligger inte inom SLL TF:s rådighet. Bygglovsansökningar handläggs av Södertälje kommun. För att skapa förförståelse och underlätta inläsning har kommunen kunnat följa TFs arbete på nära håll.

8. Fortsatt arbete

Beslut i TN 19 februari 2019	• I väntan på justering av protokoll samlar vi ihop projektet Fas 10 och Fas 20. Förberedelser pågår redan nu med avsikten att få en sömlös övergång. målsättningen är att planeringsskedets handläggare följer med i genomförandet avseende bygglovsansökan, arkitektur och konst. • Handläggare för investeringsprojektet är bokad. • Arbetet med att skriva fram ett avtal med Södertälje kommun och Trafikverket fortsätter. Avtalet reglerar bl.a. ansvarsfördelning och kommande upplåtelseform för markområdet. • Södertälje kommun kontaktas för ömsesidig dagslägesrapport och en gemensam plan för det fortsatta arbetet görs.
Överlämning till genomförandeskede februari 2019	• Projekterat material (A,VVS, och kalkyl) som med vissa mindre modifieringar tex måttsättning används direkt för bygglovsansökan. Riskanalys avseende närhet till spåravslut har gjorts via RiskTech. • Markundersökning överlämnas. • Marken samprojekteras med fastighetsägaren (TRV alt Södertälje Kommun)
Genomförande mars 2019-november 2020	• Bygglovsansökan lämnas in i februari/mars. Handläggning minst 10 veckor (PBL-krav) kanske 16 veckor (lokala behov). • Systemhandlingar - om läget är stabilt så tas dessa fram i väntan på bygglov. Mycket finns redan framtaget. • Kalkylavstämning. • Förfrågningsunderlag (FFU) – om systemhandling är långt gången kan den stämplas om till FFU. • Överenskommelse om markåtkomst tecknas. • Entreprenadstart – senhösten 2019. • Ansökan om medel (27Mkr) i Länsplan lämnas in till TRV. Handläggningstid 2 mån.
Överlämning till förvaltning Q4 2020	• Planerad överlämning till i brukstagande och efterföljande förvaltning bör kunna ske under kvartal 4 2020 om allt går som planerat.

9. Källförteckning

9.1 Skriftliga källor

- Förstudie Utveckling av stationsområden i Södertälje SL 2010-13356
- Utredning Södertälje TN 2015-1048; 2016-09-15
- Järnvägshistoriska rapporter från SLs arkiv .
- Gällande stadsplan regleringsplan 20 nov 1908 referensnummer 0181K-P
- Orienterande stadsplan som visar spårområde från 19 maj 1976
- Södertälje kommuns utredningar och stadsvisioner

9.2 *Kunskap förmedlad av personer*

- Trafikförvaltningens sakkunniga specialister.
- Trafikförvaltningens projektledare för ombyggnaden av plattformarna.
- Platsen Södertälje C – fältstudier
- Tjänstepersoner på Södertälje kommun

11. Medverkande

Trafikförvaltningen		Södertälje kommun
SU sponsor – avdelningschef Jens Plambeck SU FU - Sektionschef Eva Leijon SU FU – Projektledare Ylva Larsson SU FU – Fastighetsstrateg Helene Riddarström SU Analys –Erik Almlöf SU Analys – länsplan Sesselia Arnadottir SU Verksamhetsstyrning ekonomi & risk: Linda Granberg SU HU - tillgänglighet Melker Larsson SU HU - buller Gustav Grundfelt SU FU – sakkunnig bussterminaler. Oskar Bergström SU Samhällsplanering - Isa Haeggman ÅVS framtida busslösning.	TA Järnväg: Erik Dahl, TA FA: Gino Spagnolatti TA FA Hiss: Björn Andersson TA TIU Spärrar: Daniel Holst TA TIU uppställning tåg: Daniel Brinck TA TIU stoppbockar: Adel pour Faegh TA AF biljettautomat: Lars-Olof Ahlström TA AF Buss: Mats Sjölund Kommunikation & press: två personer IP - Trafikverkets projekt: Rima Thor är TF:s projektledare IP – Stationspaviljong: Projektledn Rima Thor Konsult: Riskanalys Mathias Lööf , RiskTec Projektledn. AB ZeroChaos: upphandling Konsultuppdrag för Arkitekt, VVS, K, Landskap, Kalkyl	Samhällsbyggnadsstrateg: Mats Johannesson Sofi Cyréus Exploatering/Sbk Ingegerd Ask Stadsantikvarie: Emma Tibblin Projektledare stab och strategi: Johan Filipsson --- Trafikverket TRV (konsult): Catarina Ramfeldt Hagman Förkortningar: SU: Strategisk utveckling, FU: Fastighetsutveckling, TIU: Trafik och infrastrukturutveckling TA: Trafikavdelningen, FA: Fastighet, AF: Affärsutveckling IP: Investeringsprojekt program, projekt, upphandling, projektstöd och administration f.d. PU: Projekt & Upphandling

Strategisk utveckling
Fastighetsutveckling

RAPPORT
2019-01-09
Version TF LG

Ärende/Dok. id.
TN 2015-1048

Infosäk. klass
K1 (Öppen)