

2009-11-15

## YTTRANDE

Till  
Samhällsbyggnadskontoret – Plan  
Södertälje kommun  
151 89 Södertälje  
E-post: [stadskarnan@sodertalje.se](mailto:stadskarnan@sodertalje.se)

### **Södertälje stadskärna 2009-2029 – Program för en hållbar stadsutveckling. (Dnr 2009-00023-214)**

Naturskyddsföreningen i Södertälje ber härmed att få lämna synpunkter på rubricerade samrådsförslag.

## **0. Sammanfattning**

Naturskyddsföreningen i Södertälje välkomnar en plan för den långsiktiga utvecklingen av bebyggelsen i centrala Södertälje. Vi menar dock att den egentligen inte borde tas fram isolerat utan i samband med den kommande översiktsplanen. I det följande ger vi ändå våra synpunkter på det framlagda förslaget.

Vi anser att staden kan utvecklas med bibehållande av det som är bra med Södertälje, inte minst närheten till vatten och natur och med full tillgänglighet till denna för allmänheten. Därför vill vi värna dessa kvaliteter och inte, som förslaget i många stycken ger uttryck för, genom bebyggelse begränsa denna tillgänglighet.

Vi ifrågasätter programförslagets storvulna mål, bland dem att Södertälje ska bli ”Sveriges Internationella Huvudstad” och ”en av länets tre främsta tillväxtkommuner”. Det övergripande målet är enligt vår mening hållbar utveckling. Detta innebär att byggnaders lokalisering i första hand ska utgå från vad som är klimatsmart och inte från vad som är ”attraktivt” dvs lönsamt, sett ur byggherrarnas synvinkel; något som vi tror att förslagets mångfaldiga användning av ordet ”attraktivt” ytterst avser.

Vad gäller de konkreta förslagen menar vi generellt sett att det inte alls är givet att modern bebyggelse ska utgöras av tätt stående höga byggnader och är mycket tveksamma till om Södertälje ska satsa på sådant. Vi tar dock här inte specifik ställning till detta, inte heller till de delar i förslaget som berör områden som vi uppfattar har begränsad påverkan på miljö, natur, stränder och allmänhetens tillgänglighet till dessa. Vårt yttrande berör därför främst följande områden, om vilka i korthet följande kan sägas.

För området kring Inre Maren och slussen avstyrker vi bestämt bostadsbebyggelse och varje annan bebyggelse söder om Sorbonska huset. Denna del av centrala Södertälje tillhör det allra finaste vi har vad gäller såväl kultur och natur. Bebyggelse här kommer också att ha en stark negativ påverkan på hur Slussholmens naturmiljö upplevs. Vi avstyrker vidare byggnader nära inpå Orionkullen.

Hela området Lotsudden, Slussholmen, Vänortsparken och Orionkullen inklusive slussen måste göras så attraktivt som möjligt för allmänheten. Därmed kräver vi att det ska vara bilfritt och inte medge genomfartstrafik med bil från den östra sidan. I och med detta kan den nuvarande bron behållas, för cykel- och gångtrafik och för räddningsfordon. Då onödiggör också den föreslagna vägen på slussens östra sida. De möjligheter till parkering som kan behövas kan åstadkommas i anslutning till Tältetområdets utbyggnad, varför en parkeringsanläggning i Kusens Backe undviks. På så sätt åstadkoms en direkt anslutning mellan skogen i Kusens Backe och vattnet, med en ytterligt attraktiv strandpromenad.

Yttre Marens strand anser vi inte ska bebyggas, utom möjligen något i dess södra del. Istället ska området mellan järnväg och strand befrias från bilvägar och anslutas till stadsparken, som på det sättet får en naturlig anknytning till Saltsjön. Att blockera detta synnerligen attraktiva område för all framtid genom bebyggelse är något vi på det bestämdaste motsätter oss. Gästhamnen kan därmed ligga kvar. Den är trivselskapande och hindrar inte allmänheten. Därtill undviks den föreslagna lokaliseringen till Lotsudden, vilken skulle förvandla Yttre Marens idag fria vattenspegel till något som mer liknar en båtklubbs hamnanläggning.

Många städer har parker i eller nära dess centrala delar. Men det finns oss veterligt ingen stad i Södertäljes storlek som har en skog, en *riktig* skog, som är så centralt lokaliserad. Denna Södertäljes unika attraktivitet måste bevaras! Därför motsätter vi oss varje intrång i Kusens Backe. Varje ny anordning förtar lite av skogskänslan och är ett litet steg på väg mot park. Låt skogen förbli en skog! Vad gäller argumenten för mera folk och ”trygghet” så vill vi påpeka att skogen redan idag är synnerligen välbesökt och det finns ingen anledning att ”anpassa” den. Vi tror att tryggheten här idag är lika stor som i vilken annan skog som helst. En mer parklik struktur tillför ingenting. Bebyggelse längs Grödingevägen samt förskolor motsätter vi oss bestämt. Förutom den markyta de tar i anspråk så minskar deras anblick avsevärt ”skogskänslan” i ett mycket större område. Därtill ökar risken för ytterligare bebyggelse i framtiden. Ett arbete bör också av denna anledning inledas på att få hela området klassat som naturreservat.

Beträffande trafikfrågorna måste inriktningen vara en utveckling som utgår från kollektiva färdmedel, cykel och fotgängare, inte från bilen! En plötslig omställning till ett helt bilfritt centrum är förstås inte möjlig. Men den långsiktighet som planförslaget trots allt ger uttryck för innebär utmärkta möjligheter till en gradvis omställning. Konkret är detta ett bra argument för att åtminstone ta bort genomfarten över slussen. I stället bör man tillse att de som ändå önskar ta bilen nära centrum antingen ges möjlighet att parkera i anslutning till Tältet-området eller, efter överfart via klaffbron eller Saltsjöbron, på någon parkeringsplats som finns på den västra sidan, tillgängliga för alla.

## 1. Inledning

Naturskyddsföreningen i Södertälje välkomnar från sina utgångspunkter en plan för den långsiktiga utvecklingen av bebyggelsen i centrala Södertälje.

Planerad utveckling ger människor och natur en chans att inte ständigt leva i osäkerhet om vad som ska hända i närmiljön. Särskilt viktigt är det att planera för bevarande av gröna oaser och biologisk mångfald även i stadskärnan och dess närhet. Sådana kvaliteter kräver lång tid för att utvecklas men kan mycket snabbt förstöras.

Riksdagen har beslutat att Sverige till nästa generation (år 2020) ska ha löst de stora miljöproblemen. Ett av de 16 nationella miljö kvalitetsmål som beskriver hur miljön då ska se ut är God bebyggd miljö. Av dess delmål vill vi i synnerhet framhålla följande som relevanta vad gäller centrala Södertälje:

\* Det kulturella, historiska och arkitektoniska arvet i form av byggnader och bebyggelsemiljöer samt platser och landskap med särskilda värden värnas och utvecklas.

\* Natur- och grönområden med närhet till bebyggelse och med god tillgänglighet värnas så att behovet av lek, rekreation, lokal odling samt ett hälsosamt lokalklimat kan tillgodoses.

\* Transporter och transportanläggningar lokaliseras och utformas så att skadliga intrång i stads- eller kulturmiljön begränsas och så att de inte utgör hälso- och säkerhetsrisker eller i övrigt är störande för miljön.

\* Miljöanpassade kollektivtrafiksystem av god kvalitet finns tillgängliga och förutsättningarna för säker gång- och cykeltrafik är goda.

Dessa delmål utgör också en viktig grund för våra bedömningar av det föreliggande programförslaget.

## 2. Generella synpunkter

Även om vi som nämnts välkomnar en plan för centrala Södertälje finner vi det något märkligt att planera detta mindre område isolerat från helheten, dvs hela Södertälje tätort. Just detta påpekar också Landstingets regionplanekontor, som menar att ett förslag för ett avsevärt större område bör tas fram.

En ny översiktsplan är ju också på gång och beräknas klar tidigast 2012. Därtill är ett förslag till Grönplan för tätorten under arbete och den borde ha ställts ut samtidigt med planen för Stadskärnan.

### 2.1 Planens motiv

Vi ifrågasätter de övergripande motiven för planeringen. Vi syftar då bland annat på storvulna mål som till exempel "Sveriges Internationella Huvudstad"; ett mål som givetvis inte är nödvändigt att ställa upp. Inte heller kan vi se något värde i målet att "senast 2020 ska Södertälje årligen rankas som en av länets tre främsta tillväxtkommuner". Tillväxt i sig är inte någon garanti för att det blir en bra stad och ständig tillväxt är i princip oförenlig med en hållbar utveckling. Däremot är förändring och utveckling naturliga processer, som bör stödjas av långsiktiga och demokratiskt förankrade planer. Extra viktigt är det med en förutseende planering inför det paradigmskifte, som innebär ett samhälle, som inte längre kan bygga på obegränsad tillgång på olja.

Naturskyddsföreningen ifrågasätter också det mycket accentuerade målet att konkurrera och har svårt att se de påstådda hoten. Så här anges i förslaget: "Södertälje ... måste ta krafttag för att möta den allt hårdare konkurrensen från omvärlden". Och så påstås att "Förändringen av stadskärnan blir ... närmast en överlevnadsfråga"; och att "det handlar om hur vi ska 'rädda' Södertälje". Detta är en hotbild, som vi inte känner igen.

Likaså ifrågasätter vi att en folkökning nämns som "positiv" på följande sätt: "Med en fortsatt positiv utveckling på motsvarande nivå dvs som idag skulle Södertäljes befolkning nå 100 000 invånare omkring 2025-2030". Det finns studier som visar lämpliga storlekar på städer. Även om det inte finns en generell "optimal storlek" tycks det stå klart att en stad där människor trivs och som har tillräckligt underlag för varor och tjänster, kollektiva kommunikationer m m behöver vara i storleksordningen minst ca 50 000 invånare snarare än minst 100 000. En naturlig folkökning till följd av goda levnadsbetingelser bör enligt Naturskyddsföreningen vara målet för en långsiktig utveckling.

Programmet nämner "attraktiv" på ett mycket stort antal ställen. Men för vem ska vår stad vara attraktiv? Vi anser att det självklart är Södertäljes invånare som ska stå i främsta rummet. Av programmet kan man dra slutsatsen att "attraktiv" i huvudsak innebär att planeringen av tillkommande

bebyggelse i huvudsak ska anpassas till vad som kan tänkas attrahera nya invånare. Dessa bör gärna vara "höglönade" och sådana som i och med "ett attraktivt boende" kan tänka sig att flytta till Södertälje trots att de därmed måste arbetspendla till annan ort ("pendlingsvilliga"). Nyckelbegrepp

som ”attraktivt boende, gärna nära naturen” etc. kan låta bestickande – ända tills man inser att programmets förslag i många fall innebär att det som är till de boendes fördel i många fall är till övriga invånarens nackdel. Här åsyftas i synnerhet strandnära områden och idag attraktiva grönområden.

Och när man granskar förslaget ytterligare kan man dessutom lätt få intrycket att det egentligen inte är de boende som programmet mår om – utan att det är ett knäfall för de byggbolag/byggherrar som i princip kräver attraktiva lokaliseringar för att över huvud taget viljabygga. Det är ju heller ingen hemlighet att de stora byggherrar som medverkat i framtagningen av förslaget har haft ett stort inflytande på resultatet.

## 2.2 Centrum och satelliter

Som framgår senare i detta yttrande avstyrker vi helt eller delvis byggande i vissa av de områden som föreslås. Det är ju något vi inte ensamma om bland remissinstanserna, vilket har föranlett stadsbyggnadsnämndens ordförande Staffan Norberg att i de diskussioner som förevarit framlägga påståenden i stil med att ”alternativet till att bygga i centrum och att förtäta är att satsa på nya ’satelliter’ ”. Vi håller inte med. Det finns mycket stora möjligheter att ”förtäta” i anslutning till redan befintliga ”satelliter” som Hovsjö, Fornhöjden, Geneta, Ronna ... - och i samband med sådan förtätning/tillbyggnad göra dessa mer ”attraktiva”. Här kan t ex relateras till den ombyggnad av ”satelliten” Saltskog som skedde för några tiotal år sedan och som gav ett lyckat resultat. Varför riskera att försämra det bästa Södertälje har istället för att förbättra där det finns behov?

I förslagets sammanfattning påstås att ”Den föreslagna bebyggelsen gör små intrång i de områden som har stora lokala rekreativsvärden”. Detta är ett osant påstående. I själva verket gör åtminstone två förslag stort intrång, nämligen dels bebyggelsen vid Yttre Maren, som tar i anspråk en hel strand som har ett mycket attraktivt läge vad gäller just attraktion för allmänheten, dels bebyggelsen i Kusens Backe, vilken lika uppenbart innebär ett stort intrång i en av Södertäljes unika tillgångar.

## 3. Synpunkter i detalj

Vi ger i det följande synpunkter på sådana delar i förslaget som i mer eller mindre hög grad påverkar natur, miljö och allmänhetens tillgång till natur och närhet till vatten.

Sådana delar är i första hand området kring Inre Maren (inkl Vänortsparken, Slussholmen och Lotsudden), Yttre Maren och Kusens Backe. Vart och ett av dessa berörs nedan.

Naturskyddsföreningen har inte anledning att taspecifik ställning till byggnadernas utformning, höjd etc. Vi vill dock här framföra engenerell synpunkt på att det inte alls är givet att modern bebyggelse ska vara tätt stående höga byggnader. Sådan bebyggelse innebär visserligen att mindre markytor tas i anspråk – men innebär samtidigt högre belastning på närmiljön och i viss mån även övrig miljö.

Vi är mycket tveksamma till att Södertälje satsar på den sortens höga exploatering. Förvisso är centrumkärnan ”för liten” - men det gäller att expandera den på rätt sätt! Utveckla centrala grönområden och viktiga kulturmärken istället för t ex den ”aktivitetspark” som föreslås för Slussholmen. Utveckling av grönområden innebär att naturen mer eller mindre själv ska bestämma utformningen. Att göra närmiljön mer attraktiv för fjärilar, fåglar, humlor, insekter och annat är ovärderligt för staden med de ekosystemtjänster de utför.

### 3.1 Området kring Inre Maren och slussen - Vänortsparken, Blindtarmen, Slussholmen, Lotsudden, Orionkullen, kanaldelen kring slussen

Vi avstyrker bestämt bostadsbebyggelse och varje annan bebyggelse söder om Sorbonska huset. Denna del av centrala Södertälje tillhör det allra finaste vi har vad gäller såväl kultur och natur. Här

finns några av stadens kulturarv, som Sorbonska huset och Hebbevillan. Här finns Vänortsparken, tillkommen i syfte att stärka den vänortsverksamhet där Södertälje kommun är något av pionjär. Här finns en bit natur, med grönytor i direkt anslutning till Blindtarmen. Förslag om att ta detta område i anspråk för att tillfredsställa behov av, attraktiva lägen för bostadshus kan bara betraktas som tanklöst.

Det finns också andra skäl till att avstyrka den föreslagna bebyggelsen. Ett sådant är att det kan vara av stort värde att ha detta område tillgängligt för tillfälliga verksamheter med kulturanknytning. Ett annat är att den tänkta bebyggelsens omedelbara närhet till Slussholmens norra del skulle ha en avsevärd negativ inverkan på den naturupplevelse som kan möjliggöras där.

Vi avstyrker också byggnader så nära inpå Orionkullen som det föreslås. Låt detta bli ett kulturområde, och ett område som framhävs istället för att mer eller mindre helt döljas av byggnader. Att bygga på Orionkullens södra sluttning anser vi förkastligt då det förtar den möjliga anknytningen till Hebbevillan, Vänortsparken och Slussholmen. Vi avser här den park och strand mot kanalen, som vi föreslår ska vara utan bilväg.

### ***Ingen bilväg över slussen***

Samrådsförslaget innebär ju fortsatt biltrafik över slussen och kanalen. För att ändå frigöra en stor del av Slussholmen flyttas vägen över till slussens och kanalens östra del och en ny bro byggs strax norr om slussen. Vid en första anblick kan detta tyckas som en bra lösning. Men frågan är om det ens behövs en bilväg där! Ett av incitamenten bakom Saltsjöbrons tillkomst var att den inte bara skulle öka kapaciteten för trafik mellan östra och västra sidan av Södertälje utan också hade potential att ersätta förbindelsen över slussen. Men sedan den nya bron tillkomst för några år sedan har dessa tankar legat i träda.

Vi anser att det inte behövs någon genomfartstrafik för allmänheten denna väg! Vi är säkra på att kommunikationen mellan väst och öst kommer att fungera helt tillfredsställande ändå. Det är här intressant att tänka tillbaka på tiden för rivningen av Marenbron. Då fanns en stor oro för att kommunikationerna skulle bryta samman. Men så skedde inte – och då fanns inte ens Saltsjöbron.

I och med en gradvis omvandling av stadskärnan finns äntligen chansen att i ordnade former också skapa en bilfri Slussholmen! Förutom givetvis de fördelar det innebär för hela miljön där och kring Vänortsparken så innebär detta en lägre kostnad eftersom någon ny bro inte behöver byggas. Den nuvarande bron kan vara kvar som den är. Förutom givetvis gång- och cykeltrafik ska enbart räddnings- och utryckningsfordon vara tillåtna där och på hela Slussholmen och Lotsudden. De gångvägar som finns där ska också möjliggöra transporter med sådana fordon.

Denna frihet från genomfart med bil har givetvis konsekvenser för de föreslagna vägarna och parkeringsanläggningarna på slussens östra sida. Vi har kommit fram till att vi även avstyrker dessa. För att ändå möjliggöra för dem som kommer med bil från östra sidan att enkelt ta sig in till centrum kan vi tänka oss anläggandet av en parkeringsanläggning i anslutning till den föreslagna bebyggelsen i Tältets nordvästra del. En samplanering här skulle förutom miljömässiga fördelar kunna innebära kostnadsbesparingar jämfört med förslaget.

Vi återkommer till denna fråga i avsnitten om Kusens Backe och Trafikstruktur och parkering.

### **3.2 Yttre Maren (utom Vårdsholmsområdet), Spårområdet, Lotsudden**

Vi motsätter oss bebyggelse på området och stranden mellan järnvägen och vattnet, från stadsparken i norr till Vårdsholmen i söder. Detta är ett av de potentiellt sett finaste områdena i centrala Södertälje som allmänheten idag har tillgång till. Att området idag inte utnyttjas särskilt mycket är ett dåligt argument för att det för alltid ska blockeras. Inse istället områdets fantastiska potential att utvecklas till en verklig attraktion för Södertälje!

Om området inte bebyggs så onödiggörs nämligen vägen – Saltsjögatan - genom området. Detta kommer att göra att stadsparken direkt ansluts till vattnet vid Yttre Maren – vilket har sagts vara en ursprunglig intention. Hela området mellan järnväg och vattnet kan också bli en mycket attraktiv pendang till Lotsudden. Det är mycket lätt att föreställa sig detta område som en park. Bilfri. Med järnväg på ena sidan – som inte alls är störande på det sätt som en bilväg är – och vatten på den andra. Vilket ställe! Vilken attraktion!

Möjligen kan vi tänka oss bebyggelse i en mindre del av den södra delen av området, ungefär där tullhuset låg, dock med beaktande av en väl tilltagen fri strand och med tillfart söderifrån.

Det har sagts att järnvägen är ett mer eller mindre fult inslag i stadsbilden och därför bör döljas. Som området ser ut idag kan det delvis stämma. Men med en utrustning av järnvägsområdet och dess omgivningar – som ju är en del av planerna för Stadskärnan - kan järnvägen och tågen komma att utgöra ett karaktärsskapande inslag. Det kan faktiskt vara en kvalitet att de som kommer med järnväg får tillgång till utsikt över vattnet och kanalen – en del av Södertäljes ursprungliga stadsstruktur. Att detta därtill kan ge incitament till att åka kollektivt istället för med bil är en extra bonus.

### ***Gästhamnen kvar innebär fri vattenspegel***

Ovanstående har också den fördelen att gästhamnen kan vara kvar på den befintliga platsen – vilket i sin tur säkrar en stor samlad vattenspegel, något som inte blir fallet med den föreslagna lokaliseringen av gästhamnen till Lotsudden. Den föreslagna nya gästhamnen med dess många bryggor, inkl kallbadhus, kommer att innebära att i princip hela Yttre Maren kommer att framstå som en båtklubbshamn. En sådan anläggning är i sig inte fel, men vi anser inte att en så central del av Saltsjön ska domineras av detta ändamål.

En viktig aspekt i sammanhanget är att bryggorna under mer än halva året (oktober-april) kommer att vara tomma – något som då kommer att inge en känsla av övergivenhet och tomhet och därmed gå på tvärs mot intentionerna i programförslaget, som ju är att skapa liv och rörelse. Det föreslagna kallbadhuset – som vi är positiva till – är ju inte alls beroende av gästhamnen och kan med fördel läggas i direkt anslutning till Lotsudden, på dess västra del; även detta för att inte ta ”vattenspegel” i anspråk.

Som en följd av att en väg genom området blir obehövlig så onödiggörs också den föreslagna flyttningen av Saltsjöгатans södra del med en ny tunnel under Vårdsholmsbron. Just denna del är ju allmänt sett ett mycket dåligt förslag, oberoende av resterande förslag. Denna nya vägsträckning tar ju verkligen värdefull mark i anspråk; mark som med fördel kan nyttjas för ytterligare bostadsbebyggelse, dvs utöver den som antyds för framtiden utefter Hertig Carls väg vidare mot Södertälje Hamn, och park. Det innebär ett tillskott som i viss mån ”kompenserar” för den ”uteslutna” bebyggelsen utefter Yttre Maren.

### **3.3 Kusens Backe (inkl Grödingevägen m fl omgivande vägar)**

Vi vill inledningsvis klargöra att vi motsätter oss varje typ av intrång i Kusens Backe. Vi accepterar ingen ny bebyggelse, ingen förskola, ingen organiserad ”utveckling av friluftaktiviteter”, inga

lekplatser, inga träningsredskap, ingen raststuga, ingen bastu, ingen linbana, ingen väg och ingen parkeringsanläggning nere vid slussen, inga nya ”tydliga entréer”, inga fler upplysta gångvägar. Varje ny anordning förtar lite av skogskänslan och är ett litet steg på väg mot park. Låt skogen förbli en skog!

Programförslagets behandling av området är en gåta. Man skriver inledningsvis att ”Kusens Backe är skogen mitt i staden” och fortsätter med en närmast lyrisk beskrivning av dess tallskog, utsikten över staden och sjöfarten och så vidare. Sedan, utan vidare argument, föreslås att ”Kusens Backe ska utvecklas som stadskärnans naturpark för friluftsliv, rekreation och motion” – precis som om den inte

redan är det och används på det sättet. Envar som besöker skogen kan se hur den nyttjas av skol- och dagisklasser, motionärer, hundägare, fågelskådare och grupper som gör utflykter samt av sådana som helt enkelt har skogen som rekreatjonsområde.

Var finns argumenten för att Kusens Backe inte är bra som skog? I diskussionen har vi hört från personer som står bakom programförslaget argument som att 1) den används för lite och att man vill få fler att utnyttja den och att den därför måste bli mer tillgänglig och 2) den måste bli ”tryggare” ty det finns personer som inte vågar besöka skogen, speciellt inte nattetid i mörker. Därför ”behövs” nämnda anordningar.

### ***Kusens Backe är trygg idag***

Vad gäller dessa argument vill vi först omigen framhålla att Kusens Backe faktiskt är synnerligen flitigt använd. Man kan i princip att påstå att den med ännu fler personer riskerar att inte längre upplevas som ”skog”. En skog är de facto inte fylld med folk; i en skog upplever man åtminstone någon form av ensamhet – och därmed stillhet. Det är ju det som är så karakteristiskt för skog – inte att där är mycket träd!

Trygghet då? Det är enkelt att bemöta. Det finns inget som säger att mycket folk, mer belysning, mer anordningar etc ger större trygghet. Södertäljes gågata på natten känns inte särskilt trygg, än mindre parkerna. Det finns de facto inga konkreta belegg för att det är farligare att vistas i skog än i till exempel städer och parker. De personer som påstås vilja besöka Kusens Backe men är rädda tror vi inte heller besöker andra skogar. Vad gäller nattetida besök så undrar vi hur många som är ute i en ”vanlig” skog nattetid i mörker? Så om det ska vara en skog – så *ska* det vara en skog och inte något som mer liknar eller är på väg att utvecklas till park eller ”aktivitetsområde”.

### ***Även lite bebyggelse gör stort intrång***

Programförslaget föreslår bostadsbebyggelse längs Grödingevägen. Det argument som framförts av förslagsställarna i diskussionen är att detta är ett led i att göra Södertäljes centrala delar ”mer stadlik” – och så säger man att dessa byggnader bara kommer att ta en väldigt liten del av skogen i anspråk. Men då glömmer man den visuella effekt som de föreslagna tre- till femvåningshusen kommer att ha. De kommer nämligen att förta skogskänslan ett par hundra meter in i skogen. Därtill kommer ett sådant ”naggande” i kanten ofelbart att följas av fler – inte i närtid men på sikt. Det finns hur många exempel som helst från andra städer att så sker. Därför är det viktigt att inte medge ett enda intrång!

Kravet på frihet från intrång gäller givetvis också den/de förskolor som föreslås. Här har också i debatten framförts att de ju inte kommer att ta så stor plats. Här gäller samma argument från oss som ovan. Förutom att de faktiskt tar plats i sig och kan leda till senare, nya intrång så innebär även förskolor att skogen i dess närhet inte kommer att upplevas som ”riktig” skog. Visst är det bra för barnen – men det finns givetvis andra platser som är lika bra! Det kommer t ex inte att vara några problem att finna bra plats för inte bara en utan flera förskolor i anslutning till bebyggelsen vid Tältet.

Vi har ovan i samband med Inre Maren och slussen anfört skäl för en bilfri Slussholmen och att Södertälje kan klara sig utan en genomfart för bilar över slussen. Vi kommer senare att påvisa hur det parkeringsbehov som trots allt kan förefinnas på den östra sidan om slussen, för dem som till fots önskar besöka stadskärnan, kan lösas utan att Kusens Backe tas i anspråk för en parkeringsanläggning. Därmed onödiggörs givetvis även den i programförslaget föreslagna vägen längs slussens östra strand dit. Som en synnerligen positiv bieffekt av detta kommer strandpromenaden även utefter slussen att ha anslutning till såväl vatten som skog vilket för en stadskärna torde vara något unikt!

Just epitetet ”unikt” är något som kan sägas generellt om Kusens Backe. Många städer har parker i eller nära sina centrala delar. Men det finns oss veterligt ingen stad i Södertäljes storlek som har en skog, en *riktig* skog, som är så centralt lokaliserad! Det är därmed något unikt, något som verkligen utgör en attraktion för vår stad – och därmed något som väl passar in i programförslaget syfte!

För att minska risken för framtida intrång föreslår vi att ett arbete på att få hela området klassat som naturreservat snarast ska igångsättas.

### 3.4 Kanalslätten utefter Västra kanalgatan

Södertäljes viktigaste signum är kanalen och kontakten med vattnet. Detta måste värnas. I detta perspektiv anser vi att de föreslagna byggnaderna på slätten utmed Västra kanalgatan är för stora. Generellt sett dominerar de också stadsbilden på ett olyckligt sätt. En eventuell bebyggelse här måste anpassas betydligt bättre till den övriga staden och med stor hänsyn till att de tar en för allmänheten så värdefull mark - i synnerhet visuellt - och i någon mån också natur, i anspråk.

### 3.5 Den lilla parken och parkeringsplatsen vid Kulturskolan

Vi ställer oss tveksamma till att detta område tas i anspråk för bebyggelse. Det finns så lite grönt i denna del av staden. Det går säkert att med gott resultat uppnå samma antal bostäder genom att istället förtäta befintliga, omgivande, bostadskvarter, givetvis med beaktande av att de tillförsäkras välplanerade gårdar, om än små. Ytterligare tillskott kan förslagsvis utgöras av påbyggnad av "kolosserna" vid Storgatan (Luna, Kringlan med flera).

## 4. Trafikstruktur och parkering

Mot bakgrund av nödvändigheten av att i så hög grad som möjligt begränsa den pågående globala uppvärmningen, till stor del orsakad av växthusgaser från biltrafiken, är det fundamentalt med en stadsplanering som baseras på en framtida trafik- och transportstruktur som inte förutsätter bilen som det viktigaste transportmedlet. Att tro att ett framtida samhälle "utan olja" kommer att fungera ungefär som idag är bara önskedrömmar (eller i alla fall drömmar ...). Visst kan elbilar komma att gradvis överta en del av de privata transporter, men dessa fordon kommer inte att ha samma storlek eller resurser (fart mm) som dagens, inte heller finnas i samma antal och därtill komma att användas mindre. Detta har givetvis stor betydelse för stadskärnans utformning.

Vi anförde inledningsvis att vi ansåg det märkligt att planera Södertäljes centrala delar isolerat från helheten, dvs hela Södertälje tätort. Behovet av – och bristen på - en sådan helhetssyn framstår som allra tydligast just när det gäller trafikfrågorna. Planförslaget visar tydligt att dessa frågor inte har funnits i förgrunden utan tvärtom har tillkommit mer eller mindre i efterhand, i stort sett efter det att byggnader och bostäder har fått sin tänkta placering.

I sammanhanget vill vi påminna om att Södertälje kommun skrev på Naturskyddsföreningens kampanj Klimatuppropet hösten 2008 och därmed visade sitt stöd för regeringen Reinfeldts tal om att driva en tuffare klimatpolitik. Utvecklingen av stadskärnan ger nu en möjlighet att faktiskt göra verklighet av orden! Det innebär en utveckling som uttalat utgår från kollektiva färdmedel, cykel och fotgängare, inte från bilen.

Vi inser naturligtvis att en plötslig omställning inte är möjlig. Men den långsiktighet som planförslaget trots allt ger uttryck för innebär faktiskt utmärkta möjligheter till en gradvis omställning! Å andra sidan ger steg "åt fel håll" konsekvenser som är svåra att rätta till när det senare visar sig nödvändigt.

Det skulle givetvis leda alltför långt att arbeta ut och här ge förslag om hur en framtida trafikstruktur för Södertälje kan se ut. Vi nöjer oss därför att i stort sett bara kommentera just bilfrågorna, eftersom de har en så central roll i programförslaget – i synnerhet vad gäller frågan om parkeringsplatser.

Vi inser att det är svårt att åstadkomma ett helt bilfritt centrum. Men med programförslagets utgångspunkt, som vi med gillande uppfattar som i hög grad inriktat mot bilfrihet, kan en hel del åstadkommas. Detta gäller i synnerhet om det kombineras med det förslag vi angett ovan beträffande



att inte ha någon genomfart över slussen/kanalen från den östra sidan. Det sistnämnda kommer, naturligtvis förutsatt attraktiva kollektivförbindelser och cykel/gångvägar, att ge incitament för dem som kommer från det östra närområdet till att helt undvika bilen.

I den mån bil ändå behövs för förbindelser över kanalen så anser vi att de två huvudlederna till centrum från den östra sidan är helt tillfyllest. De bör då kombineras med väl tilltagna parkeringsytor på den västra sidan, som t ex parkeringen vid Tom Tits, parkeringar vid Vårdsholmen med omnejd, vid järnvägsspåret, inom anslutande del av Scaniaområdet som är outnyttjad, etc. Därtill finns, som vi föreslagit ovan, möjligheter att anordna parkeringsplatser i anslutning till Tältet-området. Detta ska naturligtvis samplaneras med byggandet av bostadshus där. Det går därtill att tänka sig parkeringsgarage i utkanterna av ett expanderad stadskärna – om det mot vår förmodan trots allt kommer att visa sig nödvändigt i framtiden.

Att vi ovan i stort sett bara kommenterat frågan om trafikstruktur med biltrafik och parkeringar beror på bilens centrala roll i programförslaget och länge än. Vi vill dock betona det vi tidigare anförts, nämligen att planeringen av den framtida staden oundgängligen måste utgå från en framtida trafik- och transportstruktur som inte förutsätter bilen som det viktigaste transportmedlet. Stadens vidare utveckling måste baseras på kollektiva färdmedel, cykel och fotgängare!

Vår kontaktperson i detta ärende är Lars Klasén, tel 08-55019570, 073-5638001, mail [lars.klasen@telia.com](mailto:lars.klasen@telia.com)

Södertälje den 15 november 2009

Naturskyddsföreningen i Södertälje

Kristoffer Renberg  
v. ordförande  
070-0440880, [kristoffer.renberg@naturskyddsforeningen.se](mailto:kristoffer.renberg@naturskyddsforeningen.se)