

2010-01-15

YTTRANDE

Till
Samhällsbyggnadskontoret – Plan
Södertälje kommun
151 89 Södertälje
E-post: sbk.plan@sodertalje.se

Förslag till fördjupad översiktsplan för Järna tätort med omgivning. (Dnr 2009-00040)

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

0. Sammanfattning

Den viktigaste grunden för planförslaget utgörs av principen om att bygga inifrån och ut. Det är också en princip som vi instämmer i. Därför förvånas vi över och motsätter oss förslaget att fortsätta nya utbyggnadsområden som utgår från Kallforsområdet istället från tätorten, liksom förslagen om utvidgade bybildningar på landsbygden. Vi instämmer i stort sett i planprogrammets övriga förslag, som att stärka centrum, förtätning, värna landsbygden, etc.

Därmed kan våra synpunkter sammanfattas enligt följande.

Vi avstyrker byggande i områdena Svålsättershöjden och områdena öster därom. Detta baseras främst på vår acceptans av principen ”inifrån och ut”, men till en del också på områdenas popularitet och de stora förändringar för naturmiljö och ekologiska samband som en utbyggnad skulle innebära.

Vi tvekar vad gäller Östra Ljungbacken och föreslår fortsatt handläggning och diskussion om detta innan beslut. Visserligen uppfyller en utbyggnad här principen ”inifrån och ut” men det är samtidigt ett väldigt populärt rekreationsområde. Även här riskeras naturmiljön.

Vi förordar ett stopp för fortsatt utbyggnad av Kallforsområdet. Det innebär att den pågående planeringen av Norra Kallfors bör avbrytas. Ingen kan förneka att utbyggnaden av Kallfors skett utan en egentlig grund i en långsiktig plan för Järna. Resultatet är olyckligt, och att ytterligare utvidga området förvärrar bara situationen. Det innebär de facto att det som nu trots allt kan betraktas som externt belägna bostadsområden kommer att formeras till en egen stadsdel, en enklav – vilket ju är något som strider mot hela planförslagets utgångspunkt.

Vi motsätter oss anläggandet av bilvägar mellan Kallfors och centrala tätorten, detta som en logisk följd av ovanstående.

Vi avstyrker programmets förslag om bybildningar nord-, syd- och väst om tätorten. Vi motiverar detta med planförslagets egen beskrivning av det problematiska med bosättning på landsbygden ur ”hållbarhetssynpunkt” samt att det strider mot principen ”inifrån och ut”. Detta hindrar inte en omprövning på lång sikt, då en omställning till ett mindre resurskrävande levnadssätt kan förmodas ha fått fotfäste.

En utbyggnad av Södertuna ska prioriteras och tidigareläggas. Tillsammans med den föreslagna förtätningen kan därmed behovet av bostäder i Järna de närmaste 15 åren tillfredsställas. Detta kan åstadkommas genom en löpande anpassning till hur planerna för ostlänken fortskrider. Området tillfredsställer principen ”inifrån och ut”, det är inte särskilt mycket använt för rekreatiönsändamål och det påverkar inte naturen i lika hög grad som områdena mellan centrala tätorten och Kallfors.

Vi instämmer i stort sett i planprogrammets övriga förslag, som att stärka centrum, förtätning, värna landsbygden, etc.

1. Inledning

Vi vill inleda med att säga att vi upplever samrådshandlingarna inkl miljökonsekvensbeskrivningen som mycket gedigna arbeten. De utgör därmed bra underlag för bedömningar om Järnas utveckling framgent.

Vi instämmer i visionen ”Järna 2025”, liksom i de övergripande utvecklingsstrategierna ”Naturnära och hållbar”, ”Tät och småskalig”, ”En helhet med variation och mångfald”, ”Stark identitet” och ”Tillgänglig för alla – socialt hållbart”.

Vi instämmer också i den bärande principen och centrala utgångspunkten för förslagen, nämligen ”Bygg Järna inifrån och ut”.

Däremot har vi invändningar mot uttolkningarna av denna princip i två viktiga avseenden. Det rör dels förslagen om att bygga samman Kallfors med resten av tätorten, vilket inte alls överensstämmer med principen, dels förslagen om utvidgade bybildningarna på landsbygden. Därför yrkar vi också på avslag vad gäller förslagen i dessa avseenden. Våra synpunkter och motiveringar framgår nedan.

2. Synpunkter i detalj och motiveringar

Våra synpunkter och motiveringar redovisas här med utgångspunkt i samrådsförslagets disposition.

2.1 Centrala tätorten (s 20-24)

Vi instämmer i princip med den förtätning med mera som här föreslås för centrala stråk inkl Rönnvägen, Turingevägen, Löwens väg, Industrigatan, Del av Södra Järnvägsgatan, Åsgatan, Hagagatan, Västra delen av Mölnbovägen och Storgatan

2.2 Förtätning i övriga delar av tätorten (s 25)

Vi instämmer i förslagen rörande de nämnda punkt 1-5.

2.3 ”Utbyggnadsriktning”: Angående förslagen om sammanlänkning av Kallfors med centrala tätorten. Synpunkter beträffande Östra Ljungbacken, Svålsättershöjden och området öster därom (s 26-29). Förslag angående Södertuna

Inledning-sammanfattning

Vi avstyrker byggande i områdena Svålsättershöjden och områdena öster därom. Vi tvekar vad gäller Östra Ljungbacken och föreslår fortsatt handläggning och diskussion om detta innan beslut. Vi

förordar starkt ett stopp för fortsatt utbyggnad av Kallforsområdet. Den pågående planeringen av Norra Kallfors bör stoppas. Inga bilvägar ska anläggas mellan Kallfors och centrala tätorten. Istället ska utbyggnad av Södertuna prioriteras och tidigareläggas.

Motiveringar

Den viktigaste grunden för planförslaget utgörs av principen om att bygga inifrån och ut. Därför förvånas vi över det inkonsekventa förslaget att fortsätta nya utbyggnadsområden som utgår från Kallforsområdet istället från tätorten (s 27). Det överensstämmer ju inte alls med denna princip; en princip som vi vill betona att vi ställer upp på.

Vi har i vårt yttrande över Norra Kallfors inkl uppsamlingsväg (2009-09-07 avseende P06018, P06019) anfört att fortsatt arbete med detta område bör anstå tills den fördjupade översiktsplanen är klar. Vi anförde bl a följande: ”Den främsta invändningen mot förslaget är dess totala brist på insikt om kommunikationernas betydelse för såväl miljö och klimat som för invånarnas välbefinnande och bekvämlighet. Förslaget innebär en enklav, fysiskt avskild inte bara från Järnas centrala del utan även från andra bostadsområden. I stort sett alla förvärvsarbetande kommer att behöva förflytta sig längre sträckor till sina arbetsplatser i Järna, centrala Södertälje och Stockholm. Med den planering som uppvisas i programsamrådet, innebär detta privat bilåkande.”

Vi anser det lika felaktigt nu med förslaget om utbyggnadsområdet Svålsättershöjden, liksom det utpekade området öster därom. Att ytterligare utvidga Kallforsområdet förvärrar ju bara situationen, och innebär de facto att det som nu trots allt kan betraktas som externt belägna bostadsområden kommer att formeras till en egen stadsdel, en enklav – vilket ju är något som strider mot hela planförslagets utgångspunkt! Ingen kan förneka att utbyggnaden av Kallfors skett utan en egentlig grund i en långsiktig plan för Järna. T ex är vissa av de nu bebyggda områdena inte ens nämnda som utbyggnadsområden i Södertälje kommuns översiktsplaner.

Att ytterligare bygga ut och därmed ”förstärka” Kallforsområdet förvärrar alltså problemet. Detsamma gäller planförslagets idé om en väg från Kallforsområdet till tätorten, vilket man uppenbarligen anser skulle vara en ”lösning” som råder bot på problemet. Vi anser en sådan mycket dålig. Det kan enbart betraktas som en nödlösning som på inget sätt råder bot på den grundläggande problematiken, dvs den utbyggnad som redan skett (och föreslås ske) i Kallforsområdet. Förutom själva sammanknytningen med tätorten i sig har som argument för vägen anförts smidigare möjligheter för brandkår och andra utryckningsfordon, föräldrar med barnhämtning/lämning och kollektivtrafik. Vad gäller utryckningsfordon går det med det argumentet att anföra att det ska ordnas direktvägar till varenda område som nu nås via ”omväg”. Det är givetvis orimligt att tänka sig, och är alltså ett mycket svagt argument. Vad gäller barnhämtning/lämning så innebär en väg bara ännu större frestelse att ta bilen istället för att cykla eller gå. Faktum är att en del av de berörda föräldrarna åker till/från sina arbeten med pendeltåg eller buss, varför det givetvis är ännu större skäl att inte ”gynna” biltrafik. Annars ställs ju också krav på ytterligare parkeringsplatser i anslutning till stationen; något som givetvis bör undvikas.

Förutom ovan nämnda skäl finns också en annan aspekt. Det är att en bilväg skulle göra ett mycket stort intrång i det skogsområde som är ett allmänt omvittnat mycket välbesökt och omtyckt område för stora delar av Järnas invånare. Inte minst har det en stor betydelse för de som bor i lägenheter och därmed inte har tillgång till egen trädgård/utevistelse. Här kan i synnerhet nämnas Norrtunaområdet, ett område med lägenhetsbyggnader, vilket är beläget i direkt anslutning till denna skog.

Som ovan nämnts säger vi nej till utbyggnad av Svålsättershöjden och området öster därom. Skogens betydelse och värde enligt ovan är här tillsammans med vikten av att inte ytterligare stärka Kallforsområdet våra skäl till detta.

Planförslaget utpekar också Östra Ljungbacken som ett utbyggnadsområde. Detta kan på samma sätt som ovan ifrågasättas, med utgångspunkt från skogens, ”Järnaskogens”, betydelse och popularitet. Dock anser vi att en utbyggnad här möjligen kan motiveras, dels eftersom den uppfyller principen om

”inifrån och ut”, dels eftersom skogen utan en utbyggnad av Svålsättershöjden och området öster därom (eller för den delen annat annat intrång!) kan anses ha en sådan storlek att den är ”tillräcklig” ändå. Viktigt är också att skogen även framgent utan denna utbyggnad kommer att ha anslutning till skogen öster därom. Östra Ljungbacken är ur den synpunkten oproblematiske. Men ändå tvekar vi något och föreslår fortsatt handläggning och diskussion innan beslut.

Beträffande hela området mellan Kallfors och centrala tätorten finns fö ett antal tveksamheter vad gäller naturmiljön. I MKB (s 14) uttrycks det bl a så här: ”... stora förändringar för naturmiljön och de ekologiska sambanden Föreslagna etableringar kan komma att försvaga vattensamband och skogliga värden i Logsjöområdet samt i de skogliga värden som finns längs Kallforsbäcken. Det finns därför en risk att potentiella problem kan uppkomma vid en för hög exploateringsgrad. Detta gäller främst i området mellan Svålsättershöjden och Östra Ljungbacken, där känsliga, skogliga våtmarker finns.” Vidare (s 16): ”Den väg som planeras från Järna tätort upp mot Myrstugan/Kallfors anläggs rakt över våtmarksområdet, vilket får en kraftig barriäreffekt för vattenbundna arter.” Detta är givetvis värt att beakta som ytterligare argument mot utbyggnad i framför allt Svålsätter och området öster därom.

2.4 Södertuna

Planförslaget utpekar Södertuna som en framtida tänkbar plats för utbyggnad. Det gäller dels verksamheter, typ industrier mm, detta utefter motorvägen, dels bostäder, mellan detta område och tätorten. Båda dessa förslag till utbyggnadsområden anser vi som utmärkta. Däremot anser vi att man ska tidigarelägga utbyggnaden av bostäder här, inte minst mot bakgrund av det vi ovan anfört om att Svålsättershöjden och området öster därom ska utgå. Vi är medvetna om att så länge ostlänkens exakta dragning inte är beslutad så kan inte heller bostädernas exakta lokalisering beslutas. Men det går mycket väl att efter en inledande preliminär planering igångsätta byggande i områdets västra del, dvs den som ligger närmast tätorten. I och med detta uppfylls också principen om ”inifrån-ut”.

2.5 Landsbygd (s 31-36)

Planförslaget beskriver på ett bra sätt det problematiska med bosättning på landsbygden ur ”hållbarhetssynpunkt”. Därför har vi svårt att förstå att det ändå föreslås ett antal bybildningar nordväst, väster och sydväst om tätorten, bl a vid Risbro, Mora, Billsta och Bankesta. Vi anser inte att det överensstämmer med de utmärkta utgångspunkterna för planen. Vi ifrågasätter också programmets formulering om att ”ny bebyggelse ska bidra till områdets lantliga karaktär”. Är det över huvud taget möjligt? Möjligen har skribenten avsett ”ny bebyggelse ska anpassas till områdets lantliga karaktär”. Ty självklart är det omöjligt att undvika en den lantliga karaktären riskeras, må vara i liten utsträckning.

Vi avstyrker programmets förslag om ny bebyggelse inom nämnda områden. Skälen är de ovan nämnda, dock i första hand ”hållbarhet”. Bosättningen kommer oundvikligen att leda till avsevärd bilanvändning. Vi instämmer i att 3 km är ett acceptabelt gång- och cykelavstånd. Problemet är att bilen i praktiken i stor utsträckning används för betydligt kortare resor än så. Man kan nog på sikt, kanske om 20-30 år, anta att en omställning till ett mindre resurskrävande levnadssätt har fått en viss acceptans. Inget hindrar givetvis att man vid det laget omprövar inställningen och kanske då medger bebyggelse enligt förslaget eller på annat sätt, enligt vad man då finner lämpligt.

Tillskottet av bostäder skulle enligt förslaget vara 40-50 st. Det är ett begränsat antal som relativt enkelt kan kompenseras på andra håll, bl a i ovan föreslagna Södertuna.

2.6 Värnade områden (s 37-38)

Vi har inga invändningar.

2.7 Saltå (s 39)

Vi har inga invändningar.

2.8 Arbete och näringsliv (s 41-42)

Vi har inga egentliga synpunkter kring detta, utom givetvis att de föreslagna förskolorna i Kallforsområdet inte ska komma till stånd, som konsekvens av vårt ovan nämnda ställningstagande vad gäller Kallforsområdet och de föreslagna nya områdena. Vad gäller speciellt Kallfors förskola har vi i ett tidigare yttrande (2009-04-20 avseende P 05005) avstyrkt dennas placering inom strandskyddat område. Med vårt förslag om en tidigareläggning av bostadsbyggande i Södertuna kommer givetvis behov av förskola att uppkomma där.

2.9 Service (s 43)

Vi har inga invändningar betr detta utom i de avseenden som logiskt följer av våra tidigare ovan nämnda ställningstaganden.

2.10 Kulturmiljö (s 44-46)

Grönstruktur (s 47-49)

2.11 Trafik (s 51)

Vi accepterar inte anläggande av bilväg mellan Kallforsområdet och centrala tätorten. Skälen för detta har anförts ovan. Förutom det stora intrång i naturen som vägen innebär så kommer en sådan väg att fresta till bilåkning istället för gång eller cykel från de externa områdena till centrum. Förutom att den trafik som genereras och som är negativ i sig så kommer det att ställa ökade krav på centrala parkeringar mm. Den anförda busslinjen skulle visserligen kunna få en genare väg till centrum, men enligt vad som erfarits från SL så kommer knappast en busslinje ö h t till stånd inom överskådlig tid. För övrigt måste busslinjen ändå trafikera områdena närmare Tvetavägen, varför man knappast kan räkna med någon avsevärt kortare restid för flertalet resande med den nya vägen; i alla fall inte så att det motiverar en väg med allt vad det innebär i övrigt.

Även här kan det vara motiverat att relatera till MKB (s 26): ”Jämfört med nollalternativet innebär planförslaget fler invånare och en större trafikalstring. Trafikalstringen ökar också till följd av att bostadsexpansionen främst planeras i en perifer del av kommunen. Detta innebär sammantaget att utsläppen till luft av växthusgaser blir något mer omfattande med planförslaget. Om utbyggnaden av bostäder och arbetsplatser sker i nära anslutning till varandra, liksom till befintliga bostadsområden, innebär ökat underlag till att utöka och förbättra befintlig service och kollektivtrafik kan detta på sikt innebära förutsättningar för att reducera bilresandet. Om kollektivtrafiken till/från Järna inte förbättras bedöms dock att utsläppen till luft bli mer omfattande och konsekvenserna på klimatet större.”

2.12 Teknisk försörjning (s 55)

Planförslaget ger ett intryck av att energiförsörjningen redan idag sker på ett klimatomänsligt relativt tillfredsställande sätt. Enligt vad vi erfarit produceras t ex en stor del av den energi som används för uppvärmning redan idag på bra sätt, bl a med biogas från Tvetå och eldningsavfall. Mot

detta talar den beskrivning som ges i MKB, s 26: ”För att få en minskad resursförbrukning utöver trafiken, krävs effektivare energianvändning och färre hus med direktverkande el eller liknande”. Vi har inte möjlighet att avgöra hur det egentligen är, men inget hindrar givetvis att elproduktion från lokala vindkraftverk mm samt lokal värmeförsörjning med solfångaren på landsbygden kan uppmuntras. Möjligheterna på landsbygden för detta måste anses som stora. Vad gäller enskilda avlopp anser vi att krav ska ställas på kretsloppslösningar. Möjligen kan en sådan lösning också prövas i större skala inom något nybyggnadsområde.

2.13 Kommentar vad gäller Ytterjärna-Nibble

Områdena söder om tätorten berörs inte mycket i planförslagets beskrivning. Vi vill ändå uppmärksamma det pågående planärendet ”Del av Ytterjärna-Nibble i Järna kommunal”, som i första hand avser anläggandet av ett hotell med konferenscenter. Markerna närmast Säby gård, värdefull jordbruksmark och landskapsbild ska inte störas. Därtill ska strandskyddet hävdas. Vi har därför i vårt yttrande den 2009-05-18 anfört att lokaliseringen bör ske enligt förslag 1 C, dvs väster om skogskullen bakom Ormen Långe. Förutom att det inte påverkar kulturmiljön och bara i liten grad inskränker naturvärden så minimerar transporter mm och därmed ger så liten negativ klimatpåverkan som möjligt.

Vår kontaktperson i detta ärende är Lars Klasén, tel 08-55019570, 073-5638001, mail lars.klasen@telia.com

Södertälje den 15 januari 2010

Naturskyddsföreningen i Södertälje

Kristoffer Renberg
v. ordförande
070-0440880, kristoffer.renberg@naturskyddsforeningen.se