

YTTRANDE

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

Samråd om detaljplaneprogram för Grävsta, Hölö-Mörkö kommun del i Södertälje (Dnr: P 2009-00002-214, P09001)

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

Sammanfattning

Vi förvånas över detta programförslag som inte alls sätter klimat- och miljöfrågan i fokus. Ingen motivering annat än ett uppdrag från Hölö-Mörkö kommunalnämnd anges som bakgrund till förlagningen av den nya bebyggelsen, som med dagens dåliga allmänna kommunikationer till Södertälje och Stockholm kommer att innebära ett stort bilberoende. Detta visas inte minst av tvåbilsinnehavet bland befintliga hushåll i Lida. Detta är inte tillfyllest. ***Enligt vår mening ska bättre allmänna kommunikationer säkras innan programmet genomförs.*** Idealet är en pendeltågsförbindelse, annars en avsevärt utökad busstrafik. Därtill måste centrumfrågan avgöras innan detaljplaner för Grävsta etc antas. Stationsområdet kan strategiskt vara att föredra, i synnerhet om pendeltågstrafik etableras, men frågan är hur det ska lösas utrymmesmässigt.

Gång- och cykelvägar ska ovillkorligen utredas och byggas samtidigt med bilvägarna. Sådana vägar är inte bara till gagn för trafiksäkerheten, i synnerhet vad gäller att undvika gång- och cykeltrafik på Lambonäsvägen, utan också för miljön allmänt sett eftersom det stimulerar till annat än bilanvändning för att t ex ta sig till centrala Hölö och allmänna kommunikationer.

Programhandlingarnas angivelse om krav på att inte tillåta uppvärmning med direktverkande el är inte tillräckligt eftersom det öppnar för ”renodlad” vattenburen el. Uppvärmning med el ska ske via användning av värmepump, gärna i kombination med lokal solvärme.

Vi ifrågasätter att programförslaget så lättvindigt avfärdar behovet av en miljöbedömning. Här finns frågor om viltstråk, påverkan på biotoper, buller, påverkan på Lillsjön mm som utgör ***skäl till en MKB.*** Vi har funnit att vilt uppehåller sig framför allt i skogsområdena mellan Västra Lida och Hammarstugan, möjligen också ett sk viltstråk. Detta i kombination med att det ur befintliga boendes synpunkt är fel att decimera skogsområdet gör att ***vi avstyrker bebyggelse i södra delen av Västra Lida.*** Området söder om Lida, ner mot och söder om Hammarstugan, är mycket naturskönt. Detta i kombination med viltfrågan gör att ***vi även avstyrker bebyggelse i Hammarstugan Östra.*** Vi godtar i övrigt föreslagen bebyggelse inom programförslagets östra del, dock naturligtvis med ovan nämnda förbehåll. Vad gäller Björnäng-Långvallen, Hammarstugan så instämmer vi i det avgivna förslaget.

Synpunkter i detalj och motiveringar

Allmänt

Det är numera en självklarhet att klimat- och miljöhänsyn står i främsta rummet vid samhällsplanering. Därför förvånas vi över detta programförslag, som föreslår ny egnahemsbebyggelse som helt klart kommer att innebära ett stort bilberoende. Det framgår inte minst av den befintliga bebyggelsen i Lida-området, där vi funnit att flertalet hushåll innehar två bilar. Allt talar för att samma sak kommer att gälla i de nya områdena. Vi förväntar oss givetvis att krav kommer att ställas på att ny bebyggelse så långt möjligt utformas klimatneutralt. Tyvärr kommer vinsterna av detta delvis förloras med ett sådant bilberoende. Enligt vår mening ska därför allmänna kommunikationer som minimerar bilberoendet säkras innan det föreslagna programmet genomförs. Sådana kommunikationer kommer också att innebära fördelen att befintliga boendes (t ex i Lida-området) bilberoende kommer att minska – och därmed även deras klimatpåverkan.

Brister i programhandlingarna och den aktuella planprocessen

Vi vill inledningsvis påpeka att detaljprogrammet inte bara är alltför knapphändigt i flera avseenden (t ex är kartunderlaget långt ifrån tillräckligt; t ex finns varken topografiska angivelser eller vägnamn) utan också är bristfälligt. Vi saknar framför allt en redogörelse om bakgrunden till förslaget om att förlägga nya bostäder just till Hölö och givetvis varför just till de utpekade områdena. Som enda orsak till planen anges ett uppdrag från Hölö-Mörkö kommunalnämnd. Översiktplan 2004 ger inte tillräckligt stöd för förslaget. Detta är inte tillräckligt för en ordentlig bedömning i dessa avseenden.

Vi vill också påpeka att benämningen ”Detaljplanprogram för Grävsta” är missvisande eftersom det geografiska området Grävsta, i alla fall enligt den fysiska vägskytningen, bara utgör en del av programområdet. Rubriken har de facto lett till missförstånd hos en del av de berörda, som uppfattat att programmet rör fastigheterna Grävsta 2:22 m fl (dvs det område som anges på bild nederst t v på sid 8 i programhandlingarna). Det är ett område som de flesta, vad vi uppfattat, anser godtagbart att bebygga och därför inte brytt sig vidare. När vi uppmärksammat närboende på att programmet omfattar så mycket mer har vi till och med mötts av nästintill chockartade reaktioner.

För övrigt anser vi inte att det är godtagbart att samrådet förläggs till semestertider. Detta i kombination med just den ovan nämnda felaktiga benämningen har helt klart inneburit att alla berörda i praktiken inte blivit involverade.

Frågan om nytt centrum

Frågan om centrum behandlas i programförslaget närmast som om den vore avgjord. Vi kan ställa upp på att stationsområdet strategiskt vore att föredra, i synnerhet om pendeltågstrafik etableras – vilket väl kan förutses för framtiden. Vi ställer oss dock frågande till hur det utrymmesmässigt ska lösas. Det gäller ju inte bara byggnader, lokaler etc utan också plats för kommunikationer (bussar, bilar, cykelparkeringar etc). Det anges i programmet att centrumfrågan måste avgöras innan detaljplaner för Grävsta etc antas. Vi anser att inget vidare arbete ska ske innan centrumfrågan är löst – och, som anges nedan – innan de allmänna kommunikationerna har utretts och beslut om förläggning har skett.

MKB efterlyses

Programförslaget anger att genomförandet inte bedöms medföra betydande miljöpåverkan och att därför ingen miljöbedömning behöver upprättas. Vi ifrågasätter ett så lättvindigt avfärdande av frågan. Vi har t ex funnit att vilt uppehåller sig framför allt i skogsområdena mellan Västra Lida och

Hammarstugan. Faktum är att där synes vara ett skilt viltstråk. Är det så? Vad betyder ny bebyggelse där, vilket föreslås? Är det verkligen säkert att inga biotoper påverkas avsevärt? Etc. Och vad innebär de nya vägarna och den ökade trafiken som det innebär, inte minst vad gäller buller? Hur kan närbelägna Lillsjön komma att påverkas? Etc.

Östra delen

Kommunikationer

Som ovan angetts kommer ett genomförande av förslaget utan en rejäl förstärkning av de allmänna kommunikationerna utan tvekan att innebära att flertalet hushåll kommer att anse sig beroende inte bara av en utan i allmänhet av två bilar. Att detta är klimatmässigt förkastligt är självklart. Det kommer också att onödigtvis öka belastningen på anslutningsvägarna till motorvägen, framför allt Centralvägen. Detta accentueras av de nybyggen som föreslås för Norrvrå (program för Norrvrå, Hölö-Mörkö kommun del i Södertälje, Dnr 2009-00048-214). Redan i planerna för detta diskuterades ju den ökade belastningen på just Centralvägen och om det möjligen kunde vara relevant med en annan förbindelse än denna väg.

Det förnämsta alternativet för ordentliga kommunikationer med bl a Södertälje och Stockholm vore naturligtvis en pendeltågsförbindelse. Den framtida Ostlänken kommer att avlasta den nuvarande stambanan genom Hölö. Vi anser att man redan idag bör förbereda för en sådan pendeltågsförbindelse. Förutom den kommunikationsmässiga (och klimatmässiga ...) fördelen innebär det att ett nytt centrum kan planeras på ett framtidssäkert sätt. Fram till dess måste den nuvarande skamligt gleša busstrafiken förstärkas avsevärt. Det gäller såväl vardagar som helger.

Vad avser vägar anser vi att det behandlas alltför lättvindigt i programhandlingarna. Text berörs inte trafiken på Lambonäsvägen. Enligt vad vi funnit är denna ingen lämplig förbindelse för gående och cykeltrafik till/från centrum, bl a pga att den är smal och merendels trafikeras med höga hastigheter. Därför är det fel att avfärda frågan om gång- och cykeltrafik med att "det är låg trafikintensitet" och att "nya gc-vägar kommer att utredas ...".

Vi anser att gång- och cykelvägar ovillkorligen ska utredas och byggas samtidigt med bilvägarna. Sådana vägar gynnar också miljön allmänt sett eftersom det stimulerar till annat än bilanvändning för att ta sig till centrala Hölö, med förbindelse till Södertälje m fl, till skolor, idrottshall och andra allmänna inträttningar, m m.

Visuell miljö, landskap

I synnerhet området söder om Lida, ner mot och söder om Hammarstugan, är mycket naturskönt. Vi ser inte att här tagits tillräcklig hänsyn till naturvärdena. Detta i kombination med viltfrågan (se nedan) talar emot att bebyggelse i Hammarstugan Östra (1:10 på bilden på sid 9 i programhandlingarna).

Vilt mm

Som ovan angetts har vi funnit att vilt uppehåller sig framför allt i skogsområdena mellan Västra Lida och Hammarstugan och att det där synes finnas ett skilt viltstråk. Vi är tveksamma om det södra området i Västra Lida, angivet som "5:4 7" (bilden sid 9) över huvud taget ska vara föremål för bebyggelse innan detta har utretts, liksom om där finns andra naturhänsyn som bör tas. Därtill anser vi att det finns ytterligare ett skäl att inte bebygga detta område. Det är att det är fel ur de boendes synpunkt att decimera området mellan de redan bebyggda områdena (Borrstigen etc) och

Hammarstugan. Som det är nu utgör området verkligen en skog, men med mer bebyggelse ("5:4 7") kan det knappast anses som en sådan.

Värme

Programhandlingarnas angivelse om att bebyggelsen inte bör värmas upp med direktverkande el är enligt vår mening inte alls tillräckligt eftersom det öppnar för uppvärmning med "renodlad" vattenburen el. Vi anser att det är OK att nyttja el för uppvärmning, men då enbart via användning av värmepump, gärna i kombination med lokal solvärme. Kanske är det också möjligt att förlägga en mindre vindkraftsnurra, ägt av samfälligheten, till någon av de befintliga bergshöjderna i omgivningarna? Den skulle kunna producera en del, må vara mindre, av den el som behövs.

Kommentarer kring de olika områdena

Vi anser att det är godtagbart att bebygga Grävsta 2:22 m fl fastigheter (enligt bild n t v sid 8), liksom Larsmo (bild n t h sid 8), norra delen av Västra Lida, dvs området mellan Blockstigen, Pallstigen och Lambonäsvägen (mitten av bild n t v sid 9) samt slutligen Västra Lida II, dvs området mellan nuvarande Lida och järnvägen (mitten på bild n t h på sid 9).

Vi avstyrker bebyggelse vid södra delen av Västra Lida, benämnd "5:4 7", dvs området söder om Hammarstigen/Borrstigen (nederst på bild n t v sid 9) samt Hammarstuga Östra (1:10 enligt bild n t h sid 9). Skälen för detta anförs ovan.

Björnäng-Långvallen, Hammarstugan

Vi instämmer i det avgivna förslaget.

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

Södertälje den 3 augusti 2010

Naturskyddsföreningen i Södertälje

Jessica Eklund
ordförande

073-5835034, jessica.eklund@naturskyddsforeningen.se