

2011-12-02

## YTTRANDE

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

## Remissvar beträffande förslag till översiktsplan 2012 för Södertälje kommun

Naturskyddsföreningen i Södertälje ber härmed att få lämna följande synpunkter på rubricerat förslag.

### *Generella synpunkter*

Vi uppfattar "Förslaget till ny översiktsplan 2012 för Södertälje kommun" som ett gediget arbete. Utgångspunkten är konkret och bra beskriven. De strategier och riktlinjer som redovisas har baserats på en, vad vi anser, relativt korrekt omvärldsbeskrivning, inklusive trender, och – framför allt – ett hållbarhetsresonemang. Här finns ett såväl globalt som lokalt perspektiv, vilket är bra.

Det är intressant att konstatera att förslaget därmed i hög grad överensstämmer med den policy för hållbar stadsutveckling, beskriven i tio generella principer, som Naturskyddsföreningen i Stockholms län arbetar efter vad gäller översiktsplanering. (Se bilaga 1, sist i detta dokument).

Detta innebär att vi både ser positivt på och instämmer i mycket av det som förslaget redovisar.

### *Synpunkter i detalj*

## Kommentarer till Strategisk planering

### **"Process och deltagande"**

Förslaget till översiktsplan beskriver inledningsvis bakgrunden till uppdraget och hur det är formulerat. Eftersom vi den 15/5 2011 har avlämnat yttranden avseende "Klimatstrategi och energiplan för Södertälje kommun 2011-2016" samt den 25/11 2011 "Miljöprogram för Södertälje kommun 2012-2016" och för bara ett år sedan studerat kommunens förslag till "Grönplan" \*) så kan vi inte underlåta att tillåta oss viss kritik mot samordningen mellan dessa och översiktsplanen såväl som med andra dokument, planer och målbilder. Exempel på de senare är "Utvecklingsprogram 2020 för Södertälje kommun" och inte minst kommunens övergripande styrdokument "Mål och Budget". Därtill finns förstås den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen samt regionala miljömål att ta hänsyn till.

Det är förstås inte enkelt, och vi riktar ingen stark kritik mot förslaget till översiktsplan i detta avseende (vilket vi däremot gör vad gäller det nämnda Miljöprogrammet inklusive Klimatstrategi och energiplan). Tvärtom vill vi här ge en eloge till förslaget till översiktsplan eftersom det faktiskt baseras på en mer fullödig helhetssyn och i mycket omfattar resonemang och ställningstaganden som borde medtagits i Miljöprogrammet eller där innefattats som hänvisningar.

Angående relationen till andra dokument och planer så är vi mycket undrande till den i förslaget nämnda utredningen om att bebygga Brandalsund. Vi har inte funnit att denna idé över huvud taget finns föreslagen eller beskriven i någon av de ovan nämnda dokumenten och planerna. Vi konstaterar också att förslaget till översiktsplan inte föreslår någon exploatering av Brandalsund i form av bostäder, vilket är helt logiskt mot bakgrund av i synnerhet de utgångspunkter, som avser att minimera klimatpåverkan. Detta finns ju också konkretiserat bland riktlinjerna för bostäder, där det anges att “nya bostäder ska tillkomma främst genom förtätning av Södertälje stad och tätorterna på landsbygden”.

Man kan för övrigt konstatera att just ett förslag om ny bebyggelse i Brandalsund även strider direkt mot en annan av översiktsplaneförslagets riktlinjer, nämligen att “större bebyggelseområden utanför tätorterna” ... “ska lokaliseras vid kollektivtrafikstråk och med tillgänglighet till offentlig och kommersiell service”.

Även om förslaget till översiktsplan alltså inte föreslår att Brandalsund ska bebyggas med bostäder, utan bara informerar om att dessa planer finns, så vill vi här ändå klargöra att Naturskyddsföreningen tar bestämt avstånd från såväl bostäder i Brandalsund som etablering av andra nya tätorter i Södertälje kommun. De må sedan kallas byar, bebyggelsesamlingar eller annat. Vi är helt eniga med förslaget till översiktsplan om att istället så långt det är rimligt lösa behovet av nya bostäder via förtätning i Södertälje stad och befintliga tätorter.

### **“Förutsättningar och utgångspunkter”**

Med hänvisning till Naturskyddsföreningens nämnda policy vad gäller hållbar stadsutveckling är vi i stort sett positiva till översiktsplaneförslagets utgångspunkter. Det gäller i synnerhet det som sägs om att “Alla strategier och riktlinjer är baserade på ett hållbarhetsresonemang och en helhetssyn på kommunens utveckling”, liksom fortsättningen “Att utnyttja dessa tillgångar väl och hushålla med resurser för att inte äventyra kommande generationers möjligheter, är översiktsplanens viktigaste uppgift.”

Det är intressant att ta del av förslagets beskrivning av bebyggelsestrukturens förändring med tiden – och konstatera det trenderbrott som det nu liggande förslaget innebär. På ett mer övergripande plan vad gäller samhällsplanering ser vi dock gärna mer långtgående förslag och åtgärder för en fysisk närhet mellan bostäder, arbetsplatser och verksamheter. Här innefattas sådana saker som närodling. Vi tror inte att det ligger en framtid i att vi allt mer förlitar oss på långväga och omfattande transporter av människor och varor. Därför instämmer vi helt i skrivningarna under översiktsplaneförslagets första övergripande strategi för hållbarhet (sid 14).

När därför förslagen om bättre kollektiva kommunikationer kommer på tal så kan vi förstås uppfatta det som positivt eftersom det kan minska förlitandet på bilen. Samtidigt stimulerar ju bättre kollektivtrafik till allt längre resor, i synnerhet arbetsresor, vilket i sig gynnar människornas möjligheterna till arbete såväl som företagens möjligheter till arbetskraft. Men mot allt detta talar, generellt sett, att alla sådana resor trots allt innebär en (onödig) energianvändning såväl som åtgång på tid, som skulle kunnat användas bättre.

Att "Världen globaliseras", som en rubrik lyder (s 9), är förstås ett faktum. Men vi ifrågasätter påståendet om att det är "en säker trend att människor värderar det som ett urbant liv kan erbjuda". Vi skulle vilja påstå att det också kan vara ett tvång, orsakad av det besvärliga liv som det innebär att bo kvar i en alltmer avfolkad landsbygd, med en avsaknad av det mesta av samhällservice inom rimliga avstånd. Vår erfarenhet säger att det här i Södertälje, och i synnerhet i Järna och de andra tätorterna utanför centralorten, finns väldigt många som vill bo så lantligt som möjligt.

När klimatförändringarna berörs görs ett intressant konstaterande, nämligen "Svårigheten att kombinera ett hållbart samhälle med kraven på ökad tillväxt är aktuell på både global och lokal nivå". Vi vill här säga att vi i grunden är negativa till dessa krav, men så länge "tillväxt" betraktas som oundviklig så gäller ju att försöka hantera den så bra som det rimligtvis är möjligt.

Vi upplever att förslaget till översiktsplan har en sådan ambition. Detta är också i linje med såväl Naturskyddsföreningens policy för hållbar stadsutveckling (Se bilaga 1, sist i detta dokument) som dess klimatpolicy (Se <http://www.naturskyddsforeningen.se/upload/Foreningsdokument/Policies/dok-klimatpolicy.pdf>). Här ett utdrag ur den senare:

Naturskyddsföreningens klimatpolicy syftar till att påverka klimatpolitiken på global, europeisk och nationell nivå. Den viktigaste utmaningen i dag är att visa den fattiga världen att det i praktiken går att förena en hög välfärd med låga utsläpp av växthusgaser. Och även om välfärd och ekonomisk tillväxt inte är samma sak så visar utsläppsminskningarna i bland annat Sverige att de insatta åtgärderna inte har haft någon tydlig negativ påverkan på tillväxten, snarare tvärtom. Enligt Naturskyddsföreningens synsätt är ekonomisk tillväxt inte ett mål i sig utan snarare en indikator på den ekonomiska aktiviteten och tillväxt kan följa av såväl försämringar som förbättringar inom det sociala och miljömässiga området.

När det konstateras att "Befolkningen blir allt äldre" påstås också att "Kostnaderna för pensioner, sjukvård och omsorg kommer att öka drastiskt om kvaliteten ska upprätthållas när en allt större andel av befolkningen blir äldre". Vi tycker att påståendet kan ifrågasättas. För det första går utvecklingen mot att hälsoläget generellt sett är allt bättre längre upp i åldrarna – och att vi därför inte kommer att behöva vård under längre tid, räknat i kalendertid, än vad den nutida äldre generationen kräver. För det andra tar detta påstående inte hänsyn till eventuella politiska beslut vad gäller arbetets tidsmässiga förläggning – vilket i sig kommer att förskjuta tidpunkten för vad som idag betraktas som "äldre".

När RUFSS relateras så nämns åtaganden för att "öka regionens attraktivitet". Syftet är att attrahera fler att flytta hit, för fler företag etc. Vi är inte emot attraktivitet i sig, t ex gröna kilar och fritt tillgängliga stränder som nämns, däremot till det nämnda syftet, som i förlängningen riskerar att bidra till landsbygdens tilltagande utarmning.

När Hölö nämns så konstateras att pendeltåget inte stannar här. Därefter sägs att detta inte lär bli aktuellt att diskutera på allvar "förrän Ostlänken kommit till utförande". Vi menar att det är fel att betrakta detta som ett axiom. Tvärtom är detta något som vi anser ska bli föremål för politiska beslut och åtgärder på såväl lokal som regional nivå. En sådan utveckling kan också påskyndas genom att i möjligaste mån styra en del av den förväntade ökningen av Södertäljes befolkning till Hölö, vilket förbättrar underlaget för pendeln – och därmed för politiska beslut i sådan riktning.

### **"Knäckfrågor"**

Vi instämmer i princip i allt som här anförs. Vi uppskattar speciellt förslaget om att återskapa tätortsnära mark till odling som ett led i högre grad av självförsörjning (punkt 5).

I enlighet med vad vi skrivit ovan betr regionförstoringen, här nämnd under punkt 6, vill vi dock påpeka att det faktiskt inte är en naturlag att “resandet kommer med all sannolikhet att fortsätta öka”. Vi anser att en ohämmad tillväxt är fel och att mål ska bestämmas för hur stor den får bli och att olika styrmedel ska sättas in för att upprätthålla målet.

### **“Fyra övergripande strategier för hållbarhet”**

De strategier som nämns i kapitlet uppfattar vi som fundamentala och vi instämmer i huvudsak i det som där sägs. Här vill vi nämna några “nyckelmeningar” samt ge några kommentarer.

#### ***Fysisk struktur***

Vad gäller “att länka ihop stadsdelar som idag är fysiskt segregerade och separerade och skapa en blandning av olika funktioner i tätorterna” vill vi tillägga följande: Detta är önskvärt inte bara för att, som det anges, öka den sociala sammanhållningen och öka tillgängligheten och stärka ett levande stadsliv, utan enligt vår mening också för att stimulera tillkomsten av arbetsplatser som kan ge närboende möjlighet att slippa långa pendlingsavstånd – och därmed minska belastningen på miljön, orsakad av resor.

Vad gäller att knyta de s k miljonprogramsområdena till stadskärnan (och till varandra?) så återkommer vi, men vill redan här säga att vi ser positivt på de förslag som ges, t ex beträffande den “triangel” som föreslås i stadens sydvästra del (Tveta-Hovsjö-Pershagen).

#### ***Utveckla och förstärk Södertälje stad***

När det talas om stadskvaliteter nämns bl a “spårbunden kollektivtrafik”. Vi anser det fel att här ange just “spårbunden” eftersom det indikerar att sådan ska prioriteras framför t ex bussar – vilket kan innebära en sådan satsning inte alls blir av p g a de stora investeringar som krävs. Bussar kan vara lika attraktiva därför att de är flexibla för olika trafikbehov. Vad gäller ren miljöpåverkan kan kollektivtrafiken mycket väl drivas med fossilfria drivmedel och - vad gäller åtminstone mindre bussar - med el.

En passus som vi mer än gärna instämmer i och därför vill relatera speciellt är följande: “Det finns (också) stora miljömässiga och samhällsekonomiska fördelar med att förtäta staden istället för att bygga på idag oexploaterade områden utan kollektivförsörjning och övrig infrastruktur. ... Därigenom kan trycket att exploatera i grönstrukturen minska och möjligheten att skydda större rekreations- och naturområden öka”.

Vi ställer oss lite tveksamma till att nödvändigtvis utveckla kanalområdet “med bebyggelse och offentliga rum för att öka tillgängligheten till en av stadens viktigaste kvaliteter”. Om med “offentliga rum” avses icke exploaterad/bebyggd miljö så instämmer vi. Vi menar att stränder även i centralt belägna lägen har sitt största attraktionsvärde som fria stränder, inte som bebyggda; något som egentligen är självklart eftersom bebyggelse ofta utestänger allmänheten. Bebyggelse inom rimlig närhet till stränderna anser vi däremot är av godo; det rör sig ju ändå om en stad.

#### ***Utveckla attraktiva tyngdpunkter i kommundelarna***

Vi instämmer i princip i det som sägs här. Speciellt viktigt här är att “orter som bedöms ha bra förutsättningar att utvecklas till självklara centra ... är Järna, Hölö, Mölnbo samt Ekeby-Tuna-Sandviken”, vilket vi är oreserverat positiva till.

### ***Utbyggnad utan att äventyra kvaliteter för framtida generationer***

Vi är – som vi redan påpekat - också positiva till den (nya) inriktningen för utbyggnad i kommunen som förslaget anger, nämligen “ett skifte från att öppna nya områden för bebyggelse till att utbyggnad sker genom förtätning av redan bebyggda områden och i anslutning till befintlig bebyggelse”. Detta överensstämmer för övrigt med Naturskyddsföreningen i Stockholms läns policy för hållbar stadsutveckling (se Bilaga 1, sist i detta dokument).

För att fortsätta på den “positiva” linjen måste vi också upprepa vårt gillande av att “mark utanför tätorterna och befintliga kollektivtrafikstråk bör lämnas obebyggda till förmån för ambitionen att bygga i anslutning till befintlig bebyggelse och förtätning av tätorterna”. Tyvärr brister det i dagsläget vad gäller ny aktuella detaljplansförslag, varför vi hoppas på att översiktsplaneförslagets riktlinjer beslutas och får ett snabbt genomslag så att fortsättningen blir bättre.

## **Kommentarer till Riktlinjer**

### ***“Bo i Södertälje” - Riktlinjer bostäder***

De riktlinjer som här anges anser vi som centrala för hela förslaget till översiktsplan. Vi instämmer i samtliga dessa, dock med ett mindre undantag. Det gäller punkten om fjärrvärme (“Möjligheten att ansluta bebyggelse till fjärrvärme ska beaktas vid lokalisering av nya områden”), som vi anser ska kompletteras med meningen: “Mot bakgrund av att ny bebyggelse i enlighet med riktlinjerna i Miljöprogrammet 2012-2016 ska vara så nära-nollenergihus kommer dock sådan anslutning bara i undantagsfall vara rimlig”. Därtill skulle vi vilja tydliggöra stycket där integration nämns med det som anges i den inledande texten, nämligen att “För att minska segregationen bör vi arbeta med att komplettera områden med ett ensidigt bostadsutbud med den typen av bostäder och upplåtelseformer som saknas eller är underrepresenterade”.

### ***“Näringsliv och utbildning” - Riktlinjer näringsliv och utbildning***

Här instämmer vi i alla punkter. Vi vill dock komplettera den första punkten, om lägen för arbetsplatslokalisering, med att sådana även är acceptabla i “stadsnära landsbygds lägen”; något som förslaget angett på annan plats.

I synnerhet vill vi betona punkten om att stimulera kultursektorn, eftersom detta bara berörs undantagsvis i övrigt i förslaget.

### ***“Landsbygd” - Riktlinjer landsbygd***

Vi instämmer i huvudsak i de angivna riktlinjerna. I synnerhet de två första punkterna anser vi viktiga, ja rentav fundamentala. Även punkt 7, om restriktioner vad gäller brukningsvärd jordbruksmark, anser vi mycket viktig. Vi anser dock att kraven ska skärpas i några fall enligt nedan.

Den första punktens första mening vill vi ska omformuleras så att den lyder “Ny bebyggelse utanför Södertälje stad *ska* (förslaget anger “bör i första hand”) lokaliseras till tyngdpunkterna ...” och den andra meningen till att “Dessa tätorter *ska* (förslaget anger “bör”) växa genom att områden i direkt anslutning till tätorterna bebyggs innan alternativa områden utanför tas i anspråk”.

Den tredje punkten anser vi ska kompletteras så att “Enstaka byggnader ... *ska* (förslaget anger “bör”) tillåtas endast om de inte påverkar natur, vatten- och kulturvärden negativt *eller ger avsevärd klimatpåverkan*”.

Vi ställer oss därtill något tvekande till att ge en sådan större byggrätt i områden som anges i punkt 5.

### **“Hållbart transportsystem och resande” - Riktlinjer hållbart transportsystem och resande**

Vi instämmer med de angivna riktlinjerna, dock med följande kommentarer.

För det första tycker vi att punkt 7 ska lyda “Det *ska* (förslaget anger “bör”) finnas cykelparkering vid tågstationer och busshållplatser med många resande”. (Eller Varför inte vid *alla* sådana platser?).

För det andra så ifrågasätter vi den sista punkten om att “Viktiga kollektivtrafikstråk bör på sikt utvecklas till spårbundna system”. Vi menar att vi idag inte säkert kan fastslå att just spårbundna system kommer att vara bäst. Därför ska det inte heller anges på detta sätt.

Vi vill också komplettera punkterna med några saker som berörs i de texter som föregår riktlinjerna. För det första gäller det - som vi framförde i vårt yttrande över förslaget till Miljöprogram - att komma till rätta med Södertäljes kanske allra största hinder mot hållbar miljö, som är invånarnas förkärlek för bilåkning. Åtgärdsförslag som bättre kollektivtrafik och nya cykelvägar i all ära - här måste också poängteras det som är lika fundamentalt för att komma till rätta med problemet, nämligen förändrade attityder.

För det andra måste turtätheten på Gnesta-pendeln öka. Idag kan varken Järna, Mölnbo eller Gnesta kommunikationsmässigt sägas tillhöra Stockholmsregionen.

För det tredje anser vi att pendeltåg till Hölö ska ordnas utan dröjsmål.

Bland texterna finns följande mening: “Att försöka minska biltrafikens ständiga ökning är en av de stora utmaningarna i strävan mot ett långsiktigt hållbart samhälle”. Vi anser att den inledande delen av meningen ska omformuleras till “Att försöka minska biltrafiken är ... “. Det är ju inte bara ökningstakten som måste minska utan biltrafiken måste minska även absolut sett, åtminstone så länge som fossilbränslet inte ersatts med fossilfri drift, t ex baserad på el.

I övrigt förvånas vi över att det i de långsiktiga investeringsplanerna för Södertälje ingår en ny bro över Södertälje kanal. Mot bakgrund av nödvändigheten av att minska biltrafiken tycks dessa planer mycket märkliga och vi anser att förslaget bör ifrågasätta dem.

Slutligen beträffande avsnittet om transporter anser vi det som en brist att det framtida kollektivtrafiknätet inom Södertälje inte innefattar Viksberg och dess omgivning (s 39). Här råder redan brist på bra kollektiva förbindelser samtidigt som området planeras få ett flertal nya områden med egnahemsbostäder.

### **“Kultur-, natur- och vattenmiljö” - Riktlinjer kultur-, natur- och vattenmiljö**

Vi instämmer i stort i de angivna riktlinjerna. Följande kan dock anföras.

Beträffande punkt 3 så anges att i tätorterna bör “tillgängligheten till naturen i tätorternas närhet öka”. Eftersom det redan angetts att det är naturen som ska bevaras så är vi negativa till detta tillägg. Orsaken är att “tillgänglighet” i dessa sammanhang oftast innebär klartecken för viss exploatering, eller åtminstone intrång, nämligen i form av gångvägar, belysning, parkeringar, rekreationslokaler etc, vilka ofta påverkar naturen i sig negativt.

Beträffande punkt 4 anser vi att tysta områden inte bör utan *ska* bevaras.

I punkt 9 anges att "Ny bebyggelse, vägar, master, större kraftledningar mm bör således undvikas i de nämnda (d v s de fyra större relativt opåverkade) områdena." Vi vill här ha en skärpning så att sådana intrång inte alls ska få göras. Vi vill i anslutning till detta påpeka att vi kraftfullt stödjer den i texten angivna ambitionen med lågstrålande zoner med bl a endast fasta kablar och inte trådlös utrustning. Dessa zoner ska också anges i översiktsplanen.

Beträffande skrivningen om de ekologiskt känsliga områdena vill vi ha en förstärkt lydelse, där det anges att dessa särskilt känsliga områden *ska* skyddas mot åtgärder som kan skada dem.

Punkten om strandskydd är synnerligen viktig och vi instämmer till fullo i vad som där anges.

### **"Klimatanpassning" - Riktlinjer klimatanpassning**

Vi instämmer i riktlinjerna.

En kommentar till avsnittet som sådant är att de uppgifter om klimatförändringarna som ges delvis avviker från dem som anges i förslaget till Miljöprogram. Inledningsvis nämnde vi bristen på samordning beträffande olika handlingar och dokument som rör kommunens utveckling. Detta är ett exempel på detta.

### **"Tekniska försörjningssystem" - Riktlinjer tekniska försörjningssystem**

Vi instämmer i princip i de angivna punkterna med ett viktigt undantag: Punkten om fjärrvärme tar vi avstånd från.

Vi anser att det är fel att ange att "Fjärrvärmenätet ska byggas ut i takt med ny bebyggelse". Orsaken är att de kommande kraven på nya bostadshus, som anger att de ska byggas som nära-nollenergihus. Detta innebär att det utöver hushållsel och den värme som genereras vid denna användning normalt inte ska behövas något tillskott av värme. Det lilla tillskott, som trots allt kan behövas motiveras inte en anslutning till fjärrvärme, eftersom detta inte är resurseffektivt i relation till lokal uppvärmning medelst ved, pellets etc eller via lokal värmepump, baserad på eldrift. Denna el bör givetvis produceras fossilfritt, t ex via investeringar i vindkraft istället för i kostsam fjärrvärmeanslutning.

Visst behövs fjärrvärme fortfarande för att förse dagens bostadsbestånd med värme men den kan i princip betraktas som en förlegad teknik vad gäller framtida bostadsuppvärmning. Ett exempel på aktuella framsynta satsningar är den stadsdel som byggs i Norra Djurgårdsstaden, som kommer att bestå av s k passivhus och som till och med förväntas producera energi - som tack vare s k smarta elnät kan matas ut på det allmänna elnätet.

### **"Hållbarhetsbedömning"**

Här hänvisar vi till de synpunkter vi gett tidigare under avsnittet "Fyra övergripande strategier för hållbarhet".

## Kommentarer till utbyggnadsförslag

### Södertälje stad

Våra synpunkter på stadskärnan har vi utvecklat i vårt yttrande om Södertälje stadskärna 2009-2029, daterad 2009-11-15. Vad gäller Södertälje centralort i övrigt kan vi endast ge översiktliga synpunkter eftersom flertalet av förslagen är nya för oss och vi därför ännu inte anser oss tillräckligt insatta i dem.

Dock synes de riktlinjer som anges i stort sett bra. De invändningar vi har på det här stadiet har vi anfört ovan under **“Fyra övergripande strategier för hållbarhet” – Utveckla och förstärk Södertälje stad**, varför vi hänvisar dit.

### Utbyggnadsförslag kommundelarna

Som framgått ovan är vi i princip genomgående positiva till riktlinjerna, vilka är baserade på hållbar utveckling. Det finns dock ett viktigt undantag. Det gäller den sista punkten under “Riktlinjer kommundelarna”, som lyder “Fördjupning av översiktsplanen alternativt program ska utarbetas för Brandalsund”.

Vi är starkt negativa till att över huvud taget överväga bostäder i Brandalsund. Förutom att det är ett naturskönt område, viktigt för friluftslivet inte minst på grund av sin närhet till centralorten, så innebär en satsning på detta motsvarande mindre tillskott av invånare till de befintliga tätorterna. Här kan speciellt nämnas Hölö, som med några hundra ytterligare invånare skulle kunna få pendeltågsförbindelse.

### Järna

Vad gäller Järna så har vi uttryckt våra synpunkter i vårt remissvar beträffande Fördjupad översiktsplan för Järna (2010-01-15), där vi inledningsvis anför följande:

“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 för 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.”

Här har vi inte ändrat uppfattning. Vi tar alltså avstånd från punkten “Skapa en sammanhängande ort – Låt nya utbyggnadsområden komma till norr om Rönnvägen, i syfte att bygga samman Kallfors med resten av tätorten”. Motiveringen om att “skapa en sammanhängande ort” ser vi för övrigt som ett försök att i efterhand ge sanktion för de olyckliga besluten om att bygga Kallfors.

### Hölö

De enda kommentarer vi har beträffande Hölö berör det vi tidigare anfört, nämligen att Hölö måste få pendeltågsförbindelse. Realiseringen av en sådan underlättas med ett ökat antal invånare.

### Vårdinge-Mölnbo

Vi har inga speciella kommentarer till detta avsnitt utom att åter uttrycka det vi anför på annan plats om vikten av större turtäthet på pendeln. Vi antar att det utgör en del av det som avses med förslaget



skrivning om att "det är viktigt att förutsättningarna för att åka kollektivt förbättras för att minska bilberoendet", vilket vi naturligtvis instämmer i.

## Enhörna

Vi har inte tagit ställning till den fördjupade översiktsplanen för Ytterenhörna. Därför kan vi inte bedöma det som här föreslås, utom vad gäller bristen på bra kollektiva förbindelser som vi är väl medvetna om. Vi anser att dessa bör förbättras avsevärt, i synnerhet vad gäller förbindelsen Sandviken-Enhörna-Södertälje centrum.

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

Södertälje den 2 december 2011

Naturskyddsföreningen i Södertälje

Pehr Lind  
V. ordförande  
070-6441256  
[pehr.lind@abc.se](mailto:pehr.lind@abc.se)

## BILAGA 1

### Naturskyddsföreningen i Stockholms läns policy för hållbar stadsutveckling

Grundprinciperna är:

1. Värna goda livsmiljöer för människor, djur och växter.
2. Använd de gröna och de blå värdena som centrala värden i ett attraktivt stadsbyggande.
3. Bygg vidare på befintlig struktur – undvik nya stora exploateringar på naturmark och grön icke exploaterad mark (jungfrulig mark) samt vattenområden (sjö- och vattenområden och bilda naturreservat.
4. Skapa närhet – inte avstånd och transportbehov.
5. Bevara vild natur och sammanhängande grönområden och skapa nya gröna områden.
6. Miljötänkande ska genomsyra alla led vid nybebyggelse och omfatta alla aktörer som deltar.
7. Gynna gång, cykel, kollektivtrafik och utveckla smarta trängselavgifter.
8. Blanda arbete, bostad, utbildning, handel och service, men lokalisera verksamheter med många besökare till centrala lägen.
9. Tillfredsställ barns behov med plats för lek och rörelse. Trafikmiljön ska göra det möjligt för barn att själva förflytta sig utan att bli skjutsade med bil.
10. Undvik att skapa ny gles bebyggelse som ökar transportbehovet och minskar närnaturens användbarhet och skönhetsvärden.