

## YTTRANDE

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

### **Utställning av förslag till ny översiktsplan för Södertälje kommun (Dnr 2010-00838-212)**

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

#### **Sammanfattande synpunkter**

Inledningsvis och återkommande i texten anges riktlinjerna vara baserade på ett hållbarhetsresonemang och en helhetssyn på kommunens utveckling. Det är givetvis något Naturskyddsföreningen anser vara positivt och närmast självklart.

Dock anser vi att förslaget uppvisar flera viktiga brister vad gäller genomförandet. En sådan brist rör utvecklingen av trafikmiljön, där det trots prioriteringen av gång-, cykel- och kollektivtrafik före bilismen – något vi helhjärtat instämmer i - föreslås eller beskrivs satsningar på nya trafikleder. Dessa satsningar strider uppenbart mot de beskrivna ambitionerna och bör därför bara i särskilda fall komma till stånd. Annars motverkar de istället för stärker behovet av att minska bilismen. Detta uppmärksammas också i MKBn, som påpekar att nya leder ökar trafikmängden totalt sett.

Vi är också kritiska mot den vikt som läggs på byggande av bostäder i sk attraktiva lägen, med vilka ofta avses strandnära byggande, även om det inte klart anges. Sådant byggande motverkar inte bara allmänhetens fria tillgång till stränder utan står helt klart i konflikt med hållbarhetsmålen i så motto att det i dessa avseenden går på tvärs mot förslagets idé om att inte äventyra kommande generationers möjligheter. MKBn uttrycker också sin skepsis mot de öppningar för exploatering som förslaget till översiktsplan ger i dessa avseenden. Vårt bestämda krav är att det i den kommande översiktsplanen klart ska anges att strandskyddet ska värnas, i princip till vilket pris som helst.

En tredje viktig kritik mot förslaget är att det inte tar klart avstånd från kommunens planer på att bebygga Brandalsund med bostäder. Dessa planer strider ju helt mot de utgångspunkter och riktlinjer som förslaget ger uttryck för. Detta är också något som remissinstanserna, bland

dem Länsstyrelsen, i princip samstämmt har angett. Därför ska dessa planer inte ens nämnas, alternativt redovisas tillsammans med ett klart avståndstagande. Det räcker inte med att, som det gjorts på ett samrådsmöte, muntligt nämna att kommunen i princip har skrinlagt dessa planer.

Vad gäller utbyggnad utanför tyngdpunkterna har planen undergått en så kallad nyansering jämfört med tidigare samrådsförslag. Detta har dock medfört en otydlighet i vad som ska gälla, vilket ger uppenbara risker för tolkningar som direkt strider mot såväl hållbarhetsresonemanget som helhetssynen vad gäller kommunens utveckling. Därtill kan otydligheten leda till framtida strider om vad som egentligen gäller, med åtföljande fördröjningar och fördyrande av detaljplaners genomförande. Av dessa båda skäl kräver vi en återgång till tidigare samrådsförslags mer stringenta skrivelser.

Ett konkret exempel är planerna på ny bebyggelse i Söräng på Mörkö, vilket helt klart strider mot förslaget egentliga utgångspunkter och därför inte bör fullföljas. Vi misstänker att dessa planer ändå, i ljuset av de ”nyanserade” skrivelserna, kan komma att bli föremål för diskussioner. Vi menar att planerna på Söräng lika klart som Brandalsundsplanerna ska skrinläggas.

Förslaget saknar vidare en precisering av krav på ny bebyggelse vad gäller hållbart byggande. ”Högt ställda miljökrav” måste gälla såväl krav på energinåla hus, t ex isolering och låg energikonsumtion, som deras energiförsörjning. Det är t ex inte tillräckligt tydligt definierat hur lokal energiproduktion kontra t ex fjärrvärme bör korreleras till varandra. Här saknas en framtidssyn, som innefattar hur utvecklingen av förnybara energikällor, i synnerhet solceller, kan komma att radikalt förändra sättet att energiförsörja byggnader. Detta kan medföra positiva konsekvenser förutom för energiförsörjning i sig också för den tekniska infrastrukturen genom att kostsam fjärrvärmeanslutning inte behövs.

En generell synpunkt på förslaget är dels att de kartor som ingår inte tillräckligt klart refereras till i texten, varför deras betydelse riskerar att underskattas, dels att flera av dem brister i tydlighet. Användningen av färger är såväl förvirrande som svårtolkad, med ibland ofullständiga och alltför knapphändiga teckenförklaringar.

I förordet beskrivs Södertälje, med all rätt, som en spännande kommun med unika kvaliteter. Ändå saknas här en viktig komponent, nämligen Södertäljes roll som sjöfartsstad. Må vara att den inte har den rollen i det allmänna medvetandet, men det är de facto så att det är en av de främsta städerna i Sverige vad gäller såväl tonnage som passerar som godshantering. Södertälje har därtill med sitt läge mycket bra förutsättningar för att utveckla denna roll.

## **Synpunkter i detalj**

### ***Del 1***

#### **1.1 Process och deltagande**

Vi konstaterar att behandlingen av inkomna yttranden från det första samrådet har skett på ett seriöst sätt. Att flera av Naturskyddsföreningens synpunkter beaktats i planeringen är vi givetvis nöjda med.

## 1.2 Omvärldsrelationer

Vi är i stort sett nöjda med skrivningarna. Dock ifrågasätter vi den slutsats som dras av att allt fler människor söker sig till städerna, nämligen att det skulle bero på ”att människor i allt högre grad värderar det som ett urbant liv kan erbjuda”. Det är en del av sanningen, men urbaniseringen beror till en del också på att inflyttningen för många kan vara en nödvändighet i takt med landsbygdens utarmning, med bland annat allt färre arbetstillfällen, sämre varuutbud och samhällsservice m m.

När det talas om regionala åtaganden nämns ur RUFSS 2010 bland annat att ”Utveckla tillgängligheten till stränderna”. Enligt vår tolkning innebär detta att värna stränderna från exploatering och låta dem även framgent vara tillgängliga för allmänheten. Här brister förslaget till översiktsplan eftersom detta åtagande är väldigt nedtonat. Istället talas det om behovet av attraktiva lägen för bostäder. Förslaget klargör ingenstans vad detta innebär konkret, vilket innebär en klar risk för att byggande, med hänvisning till översiktsplanen, kan komma att ske just på stränder. Därför vill vi att begreppet ”attraktiv” definieras och att denna definition gör undantag för strandnära byggande. Med strandnära avser vi här sådana lägen som kräver dispens från det befintliga strandskyddet. I klartext: byggande på sådana stränder ska aldrig föreslås, naturligtvis med undantag för särskilt samhällsviktiga ändamål.

När det nämns att Södertälje skrivit på Borgmästaravtalet, som innebär ett åtagande om att minska koldioxidutsläppen med 20 procent till år 2020 jämfört med 1990 så berättas att ”Södertälje har redan minskat motsvarande utsläpp med ca 50 procent”. Vi vill att det här läggs till en förklarande mening om att det till en mycket stor del beror på omställningen av Igelstaverket till huvudsakligen biomassadrift. Är man inte så insatt i Södertäljes affärer kan man annars uppfatta detta som att Södertälje har lyckats osedvanligt väl med t ex begränsningar av bilismen, energibesparingar i byggnader eller annat.

Slutligen i detta avsnitt nämns Södertäljes åtaganden som medlem i Sveriges ekokommuner. Ett hållbarhetskriterium är att ”Vi ska ha en effektiv och rättvis resursfördelning så att människor kan tillgodose sina behov”. Innebörden i detta kriterium är högst oklar i och med att skrivningen är synnerligen luddig, orealistisk och att därtill dess delar strider mot varandra. Vad avses t ex med ”effektiv resursfördelning”? Vad betyder ”rättvis”? Att den hur som helst är orealistisk är givet. Och slutligen: vad avses med ”tillgodose sina behov”. Är det att de med stora ekonomiska resurser kan tillåts konsumera det de anser sig ha behov av, t ex i form av energi, vilket givetvis skiljer sig radikalt från en lågavlönads behov, uttryckt i reella möjligheter? De inledande tre hållbarhetskriterierna är bra, men detta fjärde hållbarhetskriterium bör beskrivas så att man förstår vad det innebär – om det över huvud taget kan passa in i Södertäljes riktlinjer för hållbarhet.

## 1.3 Förutsättningar och utmaningar

Beträffande dagens kollektivtrafik anges (s 17) att pendeltåget genom Järna och Mölnbo ”ger en relativt god tillgänglighet med kollektivtrafik till Södertälje stad”. Det stämmer inte ens vad gäller Järna. Pendeltåg ja, men den låga turtätheten dagtid vardagar gör att tillgängligheten helt klart måste beskrivas som undermålig. Att Järna nås bara en gång i timmen och Mölnbo bara varannan timme innebär att dessa tätorter inte är en kommunikationsmässigt integrerad del av Storstockholm.

Det anges vidare att pendeltåget passerar Hölö. Det är såklart fel; Hölö passeras av tåg, men inte pendeltåg.

## *Del 2*

### **2.1 Målbild för samhällsbyggande i Södertälje kommun**

Vi är positiva till förslaget inriktning på att minska segregationen genom att komplettera områden med ensidigt bostadsutbud med de typer av bostäder och upplåtelseformer som saknas eller är underrepresenterade (s 21).

När det gäller stadskvaliteterna i staden så håller vi med om de tankar som nämns (s 21). Här vill vi i synnerhet peka på frågan om tillgång till stränderna, där förslaget skriver att till dessa kvaliteter hör att ”stärka stadens grönstruktur i form av ... ökad tillgänglighet till vattnet i Södertälje kanal”. Denna mening vill vi komplettera med ”och intilliggande fjärdar”, för att det inte ska råda någon tvekan om att det gäller stadens alla stränder. Samma sak gäller skrivningen ”Särskilt viktigt är att stärka stadens närhet till vatten bl.a. genom att förstärka och utveckla stråk på bägge sidor om Södertälje kanal”, som vi alltså vill ska kompletteras med ”och intilliggande fjärdar”.

Vi är skeptiska till användningen av ordet ”behov” i samband med att tillgången till bostäder behandlas. Ett exempel är (s 22) meningen ”Kommunen ska verka för att alla invånare ska kunna erbjudas en bostad som motsvarar de behov man har, genom tillgång till ett varierat utbud av bostäder på marknaden”. Vi menar att det inte är behoven, uttryckt t ex i efterfrågan, eller önskemål, med grund i privatpersoners ekonomi, ska vara det primärt styrande. I stället ska mål som är relaterade till översiktsplanens utgångspunkt i hållbarhet vara styrande, i rimlig kombination med förslaget åtgärder för att minska segregationen.

Vi har tidigare anfört vår positiva inställning till att prioritera gång-, cykel- och kollektivtrafik före bilismen. Förutom konkreta åtgärder i form av anläggandet av cykelbanor, utveckling av kollektivtrafiken etc så behövs också en allmän attitydförändring. Vi finner inte att det uttrycks klart någonstans i förslaget, även om vi uppfattar att det är detta som avses med skrivningen (s 22) om att ”kommunen ska också bedriva kommunikativt arbete med syfte att få fler att välja att gå, cykla och åka kollektiv”. Det är bra – men vi vill att detta ska uttryckas mer direkt och med ordval som innefattar förändring av just attityder.

Det nämns att Telge campus idag har ca 800 studenter, men att ”Målsättningen är att i ett första steg öka antalet till 3000”. Vår kommentar är att detta mål kan uppfattas som orealistiskt. Därför bör skrivningen kompletteras med en redovisning av hur detta är tänkt att ske.

Vad gäller utvecklingen av landsbygden anser vi att förslaget inte är tillräckligt långtgående för att motverka byggande utanför tyngdpunkterna. Det står (s 22, 23) att ”Ambitionen är också att erbjuda fler att bo på landsbygden men att utbyggnad ska ske på ett sätt som inte försvagar landsbygdens karaktär och kvaliteter”. Denna utgångspunkt är enligt vår mening felaktig. För att uppfylla förslaget lovvärda utgångspunkter om hållbar utveckling ska sådan utbyggnad bara ske när synnerliga skäl finns. De skrivningar som följer om ”att det är den småskaliga utbyggnaden i byformationer som bäst bevarar landsbygdens kvaliteter och funktion. Småskalig utbyggnad med en blandning av bostäder och verksamheter är generellt ett positivt bidrag till Södertäljes landsbygd” är av samma skäl felaktiga eftersom de öppnar för lokalisering av bostäder som inte alls överensstämmer med de övergripande målen om hållbarhet.

Förslagets ”Ny bebyggelse ska inte lokaliseras på öppen åkermark” låter ju bestickande. Dock täcker den inte in sådan åkermark med potential för odling som har lämnats i träda och blivit bevuxen, inte heller övrig mark som har god odlingspotential. Vi menar att skrivningar som också beaktar sådan mark bör övervägas.

Vi instämmer i merparten av det som står under rubriken ”Hållbar bebyggelse- och infrastruktur” (s 23), med formuleringar som ”... den långsiktiga hållbarheten står i fokus”, ”Det är viktigt att den fysiska förändringen sammantaget bidrar till en hållbar utveckling” och (jämfört med ÖP 2004) ”ett skifte från att öppna nya områden för bebyggelse till att utbyggnad sker genom förtätning och komplettering av redan bebyggda områden och i anslutning till befintlig bebyggelse”.

Dock kräver vi att formuleringen ”Behovet av mark för fler bostäder ska tillgodoses i första hand i lägen med god tillgänglighet till kollektivtrafik och utan att äventyra natur- och kulturvärden” ska omformuleras så att ”i första hand” utesluts. ”I första hand” ger ju en definitiv öppning för att också bebygga mark utan god tillgång till kollektivtrafik och som kanske äventyrar natur- och kulturvärden.

## **2.2 Implementering av översiktsplanen**

Vi anser skrivningarna här är tillfyllest, med undantag av det som nämns under rubriken ”En öppen planprocess med meningsfull dialog”. Det vi reagerar på anknyter till vad vi anfört ovan. Här står ”Ambitionen i översiktsplanen är att nya bostäder och arbetsplatser ska tillkomma främst genom förtätning i staden och i anslutning till tyngdpunkterna i landsbygden”. Vi kräver att ordet ”främst” utgår. Möjligen kan ett tillägg istället göras med ”utom i synnerliga skäl”.

En liten otydlighet har insmugit sig när fördjupad översiktsplan för Järna nämns (s 25). Här saknas ett ”dels”.

## ***Del 3***

### **3.1 Utveckling av staden**

Vi har inte mycket att tillägga utöver det vi framfört under samrådet kring Program för stadskärnan 2009-2017.

Kartan på s 28 borde dock förändras så att den dels ordentligt anger vad som är verksamheter, dels justeras vad gäller dess färgangivelser. Det är mycket svårt att uppfatta skillnader mellan t ex olika grader av småhusbebyggelse. Än värre blir det vid återgivande i svartvitt. Därför bör de olika områdena förutom färg rastreras så att även sådan återgivning fungerar.

Odling i staden (sid 32) är intressant och bra – men det borde också redovisas närmare hur sådan kan realiseras. De praktiska svårigheterna är betydande. Riktlinje 3.1.15 om att i ett tidigt skede planera för odling är nog en viktig förutsättning.

Vad gäller riktlinjerna har vi synpunkter på 3.1.8, där det står att ”Området kring kanalen bör utvecklas med byggnation och offentliga gröna rum med respekt för kanalrummet”. En sådan skrivning leder helt klart till tolkningsfrågor och den bör därför förses med en precisering. Eftersom området utöver kanalen även omfattar delar av fjärdarna i söder och norr vill vi för

det första att den relaterade meningen utvidgas så att den inleds med ”Området kring kanalen och fjärdarna bör utvecklas med ...” och för det andra upprepa vår ståndpunkt att byggnation inte ska planeras på idag strandskyddat område. I övrigt ska ny bebyggelse förläggas så att ingen del av stränderna blockeras för allmänheten. Fri passage ska råda överallt, och avståndet från strand till byggnader ska inte understiga det som är rimligt för att området inte ska upplevas som privat. Det torde innebära minst 50 meter. Ämnet berörs även i 3.1.10 i och med omnämmandet av sammanhängande strandpromenader, men krav enligt ovan förtjänar att nämnas även här. Alternativt kan dessa två riktlinjer fogas samman till en.

Även planillustrationerna på s 34 och 35 måste förändras vad gäller färger och möjlighet till läsbarhet även i svartvitt återgivande.

Planen på s 35 visar tydligt en brist som vi påpekat i andra sammanhang (bl a detaljplan för Norra Viksberg). En integrering av Viksberg vad gäller framför allt bättre kollektivtrafik men även annan infrastruktur krävs. Det sker ju en gradvis utveckling och utbyggnad av detta område, men det tycks ändå falla åt sidan vad gäller stadens strategiska planer. Viksberg kanske ska övervägas som ytterligare en tyngdpunkt?

Figuren på s 35 saknar därtill en angivelse av vad den stora gröna pilen betyder. Vi känner ju till att den avser indikationer för framtida utbyggnadsområden, men det ska naturligtvis klart framgå. Vad gäller just detta har vi fö utvecklat synpunkter i samband med samrådet kring Almnäs (Dnr 2010-01384-214, vårt datum 2012-09-30). Där anför vi följande, vilket vi härmed upprepar och vidhåller: ”Vad gäller bostäder så motsätter vi oss bestämt att områden för sådana lokaliseras mellan Måsnaren och Svealandsbanan. En sådan exploatering kommer att förstöra eller åtminstone avsevärt eliminera ett av de finaste och mest frekventerade friluftsområdena i Södertälje. Därtill kommer den aktuella ”gröna kilen” att decimeras på ett icke godtagbart sätt, liksom det upphävande av det utvidgade strandskyddet som föreslås. Det är även av hållbarhetsskäl förkastligt med bostäder här på grund av de dåliga möjligheterna till kollektivtrafikförsörjning, och därmed ett stort bilberoende.”

### **3.2 Utveckling av landsbygden**

Vad gäller bostäder på landsbygden företer förslaget till översiktplan en stark motsägelse mellan de angivna riktlinjerna om hållbar utveckling och den planering som anges ska gälla. Under rubriken ”Viktiga hänsyn ...” står bland annat att ”Vid planering av såväl enstaka bostäder som sammanhållna bebyggelse ska bedömningen utgå från ett helhetsperspektiv, där platsens specifika förutsättningar ska vara vägledande”. Vår invändning är den acceptans som här anges vad gäller enstaka bostäder. Sådant byggande ska, med undantag för synnerliga samhällsintressen, anser vi inte alls förekomma. Hur förslagets skrivning mot bakgrund av de övergripande riktlinjerna kan vara annorlunda har vi svårt att förstå.

Vår syn på byggande på åkermark har vi berört ovan, d v s vi anser att byggande får ske på vare sig öppen sådan eller potentiell odlingsmark.

Vad gäller ”Intressekonflikter” anser vi att det inte alls ”måste” vara så att en ”stark efterfrågan på bostäder på landsbygden” ska tillgodoses. Eftersom denna efterfrågan är en realitet redan idag är det ingen tvekan om att en sådan skrivning innebär framtida klartecken för en allt intensivare utbyggnad på landsbygden, med ett tryck på nya bostäder även utanför de utpekade tyngdpunkterna. Vi menar att en bestämd styrning ska ske mot att utvidga staden och dess tyngdpunkter enligt principen inifrån och ut. Allt annat strider mot själva grundvalen för en översiktsplan som utgår från en hållbar framtid.

Under samma avsnitt behandlas det faktum att en hållbar utveckling kräver ett minskat bilberoende. Vi vill betona här att den sista meningens konstaterande att en småskalig utbyggnad ”inte (har) förutsättningar att få en god kollektivtrafikförsörjning” de facto innebär att sådan utbyggnad inte heller ska tillåtas komma till stånd. Därför vill vi att skrivningen förstärks på ett sådant sätt att detta också tydligt uttrycks.

Vi instämmer till fullo i skrivningen att ”Kommunen anser att det är viktigt att värna om Södertäljes karaktär med en tätort i varje kommunal del”, och därmed inriktningen på de fyra tätorterna som tyngdpunkter. Precis som konstateras så är det bara på det sättet som vi kan få dessa orter att fortsätta vara, alternativt bli, attraktiva, med förutsättningar för att skapa en långsiktigt hållbar och livskraftig landsbygd. Ett konkret exempel på vikten av en förstärkning av tätort istället för en utspridd bebyggelse är Hölö, som med kanske 400 bostäder kan bli aktuell för en pendeltågsstation – vilket ytterligare skulle stärka denna ort.

Att som i förslaget relatera till RUFSS 2010, tycker vi är bra för att påtala att strategin mot spridd bebyggelse inte bara är en lokal företeelse utan en mer eller mindre allmänt vedertagen princip för samhällsutveckling.

Under rubriken ”Bebyggelse utanför tyngdpunkterna” föreslås (andra stycket) principer för utbyggnad på landsbygden som ”småskalig utbyggnad i byformationer”. Detta motsätter vi oss absolut eftersom det strider mot grunden för översiktsplanen, d v s att utgå från hållbarhetstanken. Det strider därtill mot de principer som anges i nyss nämnda RUFSS 2010. Vi har mycket svårt att förstå att denna skrivning över huvud taget har kommit till stånd. Innebörden i de två meningarna ”För småskalig utbyggnad ställs inte krav på god tillgänglighet med kollektivtrafik men ett helhetsperspektiv är nödvändigt. Detta för att säkerställa att balansen mellan den småskaliga utbyggnaden och utbyggnad i anslutning till tyngdpunkterna är sådan att det skapas möjligheter att utveckla och förstärka viktiga funktioner och kvaliteter i tyngdpunkterna” menar vi innebär att tolkningar kommer att leda till antingen brott mot hållbarhetstanken eller uppsplitande, och onödiga konflikter om tolkningar. Vår slutsats är att detta stycke helt ska tas bort.

Även det tredje stycket vänder vi oss emot eftersom det öppnar för byggande utanför eller i omedelbar anslutning till tyngdpunkterna. Vi kan inte se att finns någon anledning till att låta nya tyngdpunkter komma till stånd. Även detta strider ju mot ovan nämnda principer. Därtill frånhänder det ju de befintliga tyngdpunkterna en del av de bostäder och därmed den utveckling som annars skulle komma dem till del. Ovan nämndes exemplet Hölö, med chans till pendeltågsstation om där byggs fler bostäder. Vår slutsats är att även detta tredje stycke ska utgå ur förslaget. Södertälje ska, enligt vår mening, inte ha några nya tyngdpunkter inom överskådlig tid. Utveckla istället de som finns!

Vad gäller ”mellanskalig” utbyggnad har vi svårt att ta ställning, men vill bara kort uttrycka vår tveksamhet även till sådan, utom i vissa fall som då ska godkännas enbart efter mycket ordentligt övervägande. Närhet till kollektivtrafik anser vi är en självklarhet och utan en sådan ska mellanskalig utbyggnad över huvud taget inte ske.

Vår syn på åkermark har vi angett ovan. Vad gäller de fall när intressen står mot varandra på sätt som anges (s 41) ansluter vi oss till alternativet med att ”en samlad bedömning av varje tyngdpunkts utvidgningspotential” ska göras. Viktigt är att översiktsplanen ger ordentlig vägledning! Detta saknas i förslaget, varför en sådan vägledning alltså bör tillfogas.

Figuren på s 42 är mycket svår att tillgodogöra sig vad gäller färgindelningen. Denna bör alltså förbättras – och även denna figur bör också göras ”läsbar” också i svartvit version.

Vad gäller Järna kommun del så har vi redogjort för vår syn i våra yttranden på den fördjupade översiktsplanen. Vi omfattar där principen om att bygga ”inifrån och ut” – och har också i vårt senaste samrådsyttrande angett att förslaget om en utbyggnad med bostäder på Svålsättershöjden inte överensstämmer med denna princip, varför vi också motsätter oss den.

Som anförts ovan anser vi att alla omnämnanden av planer på byggande vid Brandalsund ska utgå, d v s även här.

### ***Järna kommun del***

Vi har i vårt yttrande över den fördjupade översiktsplanen för Järna angett att vi accepterar Södertuna och Saltå kvarn som utvecklingsområden för verksamheter. Vi konstaterar samtidigt att förslaget till översiktsplan över huvud taget inte nämner Ytterjärna! En klar brist, som måste åtgärdas.

Vi är något tveksamma till det som nämns om ”Bybildningar med lantlig karaktär ... inom gång- och cykelavstånd till stationen”. Ett sådant avstånd är väl maximalt 3 km – och då är frågan om sådana bybildningar verkligen är rimliga jämfört med att utvidga själva tätorten. Alternativt kan man ju anse det som en utvidgning (d v s de nya byarna växer ihop med befintlig bebyggelse).

### ***Hölö-Mörkö kommun del***

Bland planerna nämns Söräng på Mörkö. Detta motsätter vi oss med bestämdhet. Nya bostäder här står i direkt motsättning till hela utgångspunkten och riktlinjerna för översiktsplanen, varför vi förutsätter att dessa planer läggs ner. Vi utgår alltså från att utbyggnad i Söräng över huvud taget inte ska nämnas i översiktsplanen. Förutom Sörängs stora avstånd till närmaste tyngdpunkt så är förutsättningarna för god kollektivtrafik så dåliga att den busstrafik som kommer att finnas inte kommer att avhålla de boende från att mer eller mindre uteslutande förlita sig på bilen för att ta sig någonstans. Att Mörkö är ett riksintresse och att det här dessutom ska tas särskild hänsyn till natur och rekreation, med skydd för landskapsbilden, är inte minst viktigt. Istället för Söräng bör motsvarande bostadsbyggande komma till stånd i anslutning till tätorten Hölö. En tidigareläggning av de planer som finns där skulle helt klart gynna denna tyngdpunkt, bl a med ett snabbare realiserande av pendeltågsstation.

### ***Enhörna kommun del***

Vi är i stort sett positiva till planerna som finns för Enhörna. Beträffande skrivningarna i förslaget till översiktsplan motsätter vi oss ny enstaka bebyggelse utanför tyngdpunkterna Ekeby, Tuna och Sandviken, liksom att ny bebyggelse tillåts genom avstyckning.

### ***Riktlinjer för Utveckling av landsbygden***

Våra synpunkter, inkl motiveringar, vad gäller vissa av de föreslagna riktlinjerna återfinns ovan. Det gäller riktlinjerna 3.2.1, 3.2.2, 3.2.4, 3.2.5 och 3.2.8. Även våra synpunkter i andra avseenden återfinns ovan, t ex vad avser prioriteringar mellan gång, cykel, kollektivtrafik och bil (vilka vi instämmer i).



Slutligen beträffande del 3 så vill vi påpeka problemen med färgåtergivning i och tolkning av figurerna på s 50-55. Betydelsen ska framgå tydligare – och de ska kunna redovisas även i svartvitt med möjligheter till fullödig tolkning. I enlighet med vad vi anfört i texten om Hölö-Mörkö så vill vi att Söräng givetvis också tas bort från kartan. Samma sak gäller Svallsättershöjden i Järna. Och varför inte komplettera Hölö-figuren med att i teckenförklaringen istället för ”Busstation” skriva ”Buss/pendeltågsstation”. En sådan finns trots allt i planerna.

## **Del 4**

### **4.1 Bostäder**

När begreppet ”attraktiv” nämns under denna rubrik så är det i samband med ”boende”, och vid uppräkningsav ”nyckelord” för attraktivt boende så nämns inte bostädernas läge specifikt. Beskrivningen skiljer sig därmed mot vad som anförs på andra ställen i förslaget till översiktsplan, där det i flera fall talas om behovet av byggande av bostäder i attraktiva lägen. Vi uppfattar att det ändå är sådana lägen som i många fall eftersträvas. Eftersom stränder tillhör de allra mest attraktiva lägena vill vi här upprepa vårt krav på att det i den kommande översiktsplanen klart ska anges att strandskyddet ska värnas, i princip till vilket pris som helst. Skälen för detta återfinns ovan.

Här nämns också (s 58) att ”huvudfrågan är att matcha utbudet av bostäder och boendeformer med efterfrågan”. Vi vill upprepa vad vi anfört tidigare, d v s att vi menar att det inte är behoven, uttryckt t ex i efterfrågan, eller önskemål, med grund i privatpersoners ekonomi, som ska vara det primärt styrande. I stället är det mål som är relaterade till översiktsplanens utgångspunkt i hållbarhet som ska vara styrande, i rimlig kombination med förslagets åtgärder för att minska segregationen. Vi har också berört frågan vad gäller landsbygden, där vi inte anser att det givetvis måste vara så att en stark efterfrågan på bostäder på landsbygden måste tillgodoses.

Vi tycker att det är bra att förslaget påpekar att arbetet med bostäder inte bara ska fokusera på nya bostäder utan även på hur vi utvecklar och förstärker våra befintliga bostadsområden. Häre ingår givetvis de s k miljonprogramområden som finns i kommunen. Vad bristande underhåll och utveckling av sådana områden kan leda till finns det skrämmande exempel på i t ex Kista och Tensta. Det visar på vikten av att sätta ett sådant arbete högt på dagordningen.

Åtgärder och insatser vad gäller energi nämns men är alldeles för styvmoderligt behandlade i förslaget. Det står visserligen att det vid renovering finns en stor energibesparingspotential att beakta i miljonprogrammets områden, och ofta även i nyare bostäder. Vi menar att det ska anges konkreta krav och siffror på hur stor energiförbrukning som ska tillåtas efter renovering.

Sådana krav ska även ställas vad gäller nya bostäder. Det räcker inte att, som i riktlinjen 4.1.9 – det enda ställe där detta berörs – bara skriva att ”högt ställda miljökrav ska gälla”, vilka ”omfattar såväl materialval som energiförbrukning ...”. Vad gäller småhus föreslår vi krav som är i enlighet med vad som anges för passivhus, d v s 15 kWh/kvm,år. Vad gäller i övrigt kan diskuteras – men det ska enligt vår mening kvantifieras.

Slutligen beträffande bostadsförsörjning instämmer vi i att avtal med exploatör ska tecknas redan i samband med exploatering (det är väl det som avses i den korta meningen under ”Verktyg?”).

## 4.2 Näringsliv, handel och utbildning

Vi instämmer i att Södertäljes externhandel ska koncentreras till Vasa och Moraberg. Dock undrar vi över att inget nämns om Weda-området, som ju i dag rymmer en hel del handelsverksamhet.

Vad gäller att Vasa och Moraberg bör vara lättillgängliga så känns det överflödigt att ens nämna bilen. Den tillgängligheten kommer affärsidkarna själva att ombesörja. Det som behövs är krav på lättillgänglighet för gående och kollektivtrafik. Vad gäller cykel så är dessa platser redan tillräckligt lättillgängliga – det som saknas är cykelparkeringar. Medan antalet bilplatser kan räknas i hundratal så finns det inte cykelställ för ens tio cyklar. De står i och för sig för det mesta tomma, men bara existensen av ett avsevärt större antal kan stimulera cykling – till dessa områden såväl som till i princip alla andra. Det gäller att visa vilka ambitioner Södertälje har!

Förslaget om att kultursektorn ska stimuleras är bra – men vi vill att detta mål ska få en mer framträdande plats i översiktsplanen. Punkten 4.2.5 måste utvecklas och framför allt konkretiseras så att det som står om att ”kultursektorn ska stimuleras” inte bara blir tomma ord. Vi reagerar också på att det enda syfte med stimulans av kultursektorn som anges är att Södertälje ska bli mer attraktivt! Ett sådant synsätt är närmast pinsamt. Kultur har ju en långt större roll i samhället, generellt såväl som i synnerhet i Södertälje; t ex som ett medel att stimulera integration mellan samhällsgrupper.

## 4.3 Hållbart transportsystem och resande

I förslaget påpekas på ett antal ställen vikten av att prioritera gång, cykel och kollektivtrafik före bilen. Det är bra. Men alla dessa ord rimmar synnerligen illa mot vad som i själva verket föreslås, nämligen satsningar på nya trafikleder. Förslaget skriver att det inte räcker med satsningar på cykel och kollektivtrafik ”utan det krävs även nya trafikleder som kan fördela om trafiken”. Sådana nya trafikleder innebär ju en ren acceptans för bilen – oavsett om syftet att minska luft- och bullerproblem är gott. Dessa problem ska naturligtvis lösas genom totalt sett minskad biltrafik! Annars är ju allt tal om att minska bilismen bara tomma ord – och innebär att man inte ens tror på att satsningarna på att t ex ”minimera behovet av att använda bilen” genom att lokalisera bebyggelse ”nära befintliga eller planerade kollektivtrafikstråk”.

För övrigt innebär ett uppfyllande av regeringens mål om en fossiloberoende fordonsflotta att åtminstone en del av fordonsdriften kommer att baseras på el – och därmed minskade luftföroreningar.

Förslaget nämner ”flera projekt som identifierats som behov för att öka vägkapaciteten” (s 75). De flesta av dessa är inriktade på att underlätta i huvudsak privatbilism – trots att en minskning av denna inte bara är ett mycket enklare sätt att underlätta för nyttotrafiken utan också väsentligt mycket mindre resurskrävande. De resurser som frigörs kan därmed satsas på gång, cykel och kollektivtrafik – vilket också är i full enlighet med planförslagets prioritering av dessa framför bilism!

Utgångspunkten för förslaget till översiktsplan är hållbarhet. Nya trafikleder står i direkt motsättning till detta. Vår slutsats är därför att inga nya sådana ska planeras, utöver sådana som måste tillkomma för nyttoändamål t ex i anslutning till logistikcentret vid Almnäs eller

för de nya bostäder som planeras i anslutning till Södertälje stadskärna. De som därmed inte bör komma till stånd av dem som nämns är därmed Sagoleden, väg 57 förbifart Järna och väg 57 förbifart Mölnbo.

Vad gäller hållbart resande på landsbygden instämmer vi i vad som sägs under den rubriken, dock med den ändringen att ordet ”bör” byts till ”ska” så att aktuell mening kommer att lyda ”För att minimera behovet av att använda bilen *ska* ny bebyggelse lokaliseras nära befintliga eller planerade kollektivtrafikstråk”.

Önskemålet om pendeltågsstation i Hölö har nämnts tidigare. Från den synpunkten är det väsentligt med lokalisering av nya bostäder till denna tyngdpunkt istället att medge att de sprids på landsbygden. Vad gäller kommunikationer med tåg till Järna så kan väl det av kommunen förespråkade regionalstågsstoppet i Järna vara bra, men det vi menar verkligen gynnar Järna är bättre turtäthet på pendeln.

Så undrar vi om det verkligen är riktigt att Södertörnsleden ligger med i den beslutade investeringsplanen för transportinfrastruktur 2010-2012. Efter att Naturskyddsföreningen i Stockholms län hösten 2011 överklagat planerna har Trafikverket nyligen hos regeringen begärt att få göra om planeringen av leden., vilket Naturskyddsföreningens Huddinge-krets välkomnar.

Vi tycker att de tankar som nämns om enklare möjligheter att åka med både SL och regionaltåg på samma biljett och för en samordnad taxa är bra. Men det vi verkligen skulle vilja se är en enhetstaxa, oberoende av kollektivt färdmedel, inom hela länet.

#### **4.4 Tekniska försörjningssystem**

Vad gäller dricksvattenförsörjningen hävdas i förslaget att Södertäljes dricksvattenproduktion måste öka på sikt. Vi vill här föreslå att innan sådana kostnadskrävande åtgärder dras igång så bör åtgärder för att minska konsumtionen genomföras. Sådana åtgärder kan innefatta allt från informationskampanjer till ett höjt pris på vatten.

Mot bakgrund av de hot mot klimatet som den globala uppvärmningen innebär, där människans utsläpp av växthusgaser synes vara en stor orsak, tillhör energiförsörjningen den allra viktigaste frågan vad gäller långsiktig hållbarhet. Därför måste detta område få en betydligt större tyngd i den kommande översiktsplanen än förslagets närmast rudimentära behandling.

Vi har redan berört byggande, där vi inledningsvis anförde att förslaget saknar ett helhetligt resonemang kring krav på ny bebyggelse vad gäller hållbart byggande. Vi avser såväl krav på energisnåla hus, t ex isolering och låg energikonsumtion, som deras energiförsörjning, där det inte tillräckligt tydligt definieras hur lokal energiproduktion kontra t ex fjärrvärme bör korreleras till varandra. Vad gäller miljonprogrammets områden liksom andra ska det anges konkreta krav och siffror på hur stor energiförbrukning som ska tillåtas efter renovering. Som vi anført tidigare (se 4.1 Bostäder) ska sådana krav även ställas vad gäller nya bostäder. Det räcker alltså inte att bara skriva att ”högt ställda miljökrav ska gälla” vilka ”omfattar såväl materialval som energiförbrukning”. Och vad gäller småhus föreslår vi alltså krav i enlighet med vad som anges för passivhus.

Vi påpekade tidigare också att förslaget saknar en framtidssyn, som innefattar hur utvecklingen av förnybara energikällor, i synnerhet solceller, kan komma att radikalt förändra

sättet att energiförsörja byggnader. Denna utveckling får sannolikt positiva konsekvenser förutom för energiförsörjningen i sig också för den tekniska infrastrukturen, där en del kostsamma satsningar på infrastruktur baserad på centraliserad värme- och elproduktion kan undvikas.

Vad gäller solceller nämner förslaget att anläggningar för sådana kan placeras på landsbygden. Men varför glömma den potential som finns i form av takytor på ett stort antal av kommunens byggnader, på land och i stad! Solcellsteknikens utveckling med starkt fallande priser gör att även små anläggningar och enstaka solcellspaneler kommer att bli lönsamma – och inte minst viktigt: varje tillskott, stort eller litet, av energi är gynnsamt.

Förslaget nämner att energisparande bör inriktas på den kalla årstiden. Vi förstår resonemanget, sett ur Södertäljes synpunkt. Men generellt sett är varje sparad enhet energi – just en sparad enhet! Därför är vi tveksamma till den redovisade formuleringen, som – om den ska vara kvar - åtminstone bör kompletteras med en förklaring.

Vi vill också peka på en än mer tveksam skrivning i förslaget. Det rör meningen ”Energibesparing bör inte ske genom att energi med bra miljöprestanda växlas över till ökad användning av energi med sämre miljöprestanda”. En sådan formulering tolkar vi som riktad direkt mot användning av värmepumpar, drivna med el. Formuleringen kan låta bestickande, mot bakgrund av att el är en högvärdig energikälla, men det innebär inte att el för värmepumpsanvändning saklöst ska förkastas – vilket faktiskt meningen uttrycker. Därför ska denna mening tas bort, alternativt modifieras.

I stället ska givetvis ett helhetsresonemang tillämpas; något som också kommer till uttryck i det som förslaget visar i den nästföljande meningen: ”Resurseffektivitet, miljö- och koldioxidbelastning bör användas som måttstock”. Den meningen uttrycker något helt annat än den ovan refererade, och är något vi helhjärtat instämmer i.

Här kan möjligen tilläggas de besparingar beträffande eventuella infrastrukturella investeringar (i t ex fjärrvärme) som just en decentraliserad energiförsörjning kan ge; må vara att el också kan kräva sådana insatser. Men med allt mer energisnåla hus så minskar samtidigt behoven generellt, varför sådana i de flesta fall inte kan antas behövas.

Mot bakgrund av ovanstående resonemang vill vi att riktlinjen 4.4.10 tas bort eller revideras. Fjärrvärme, baserad på fossilfritt bränsle är bra, men det kräver stora investeringar i infrastruktur och motverkar användning av andra sätt för uppvärmning som, sett just mot den ovan refererade meningen om strävan mot ”resurseffektivitet, miljö- och koldioxidbelastning” mycket väl kan vara att föredra. Okritisk användning av fjärrvärme kan i viss mån också motverka energibesparande åtgärder.

#### **4.6 Natur och rekreation**

Vi anser de föreslagna skrivningarna i stort sett bra. Vi har dock några kommentarer. Den första rör skrivningen om ”bristande tillgänglighet, otydliga entréer och dåliga kommunikationer” till närliggande naturområden (s 92). Vi anser inte att tillgängligheten i sig behöver betyda anläggandet av vägvisare, gångvägar, entréer, etc. Så länge ett naturområde inte är avstängt med tomter, stängsel eller andra reella hinder så är det ju bara att träda in där! Faktiskt är det så att alltför mycket anpassningar kan förminska upplevelsen av natur. Vi anser inte heller att tillgängligheten till de naturområden vi har är särskilt dåliga, i alla fall inte vad avser kollektiva förbindelser och cykel. Däremot kan det på vissa ställen vara befogat med

parkeringsplatser. Att däremot upplysa om naturområdenas existens, och hur de nås, i broschyrer, på webben etc är naturligtvis bra.

Vår andra kommentar rör riktlinjen 4.6.6, som bl a behandlar Mörkö. Vi instämmer till fullo om vad där sägs om att hålla samman de stora samlade natur- och rekreationsvärdena och tillse att de inte fragmenteras, liksom att exploatering och verksamheter som påverkar områdenas värde och funktion bör undvikas. Men vi vill påminna om att de föreslagna nya bostäderna i Söräng står i direkt motsättning till dessa riktlinjer.

Den tredje kommentaren rör riktlinje 4.6.7, som behandlar vikten av att ta hänsyn till friluftshintressen vid skötsel av kommunägda skogar. Nu är det ju så att bara en mindre del av kommunens skogar är kommunägda. Därför bör de allra största ansträngningarna göras för att också övriga markägare ska förmås att ta lika stora sådana hänsyn.

#### 4.7 Vatten

Inledningsvis är vi något undrande till de vaga skrivningarna vad gäller sammanhållna och idag orörda markområden inom riksintressena vad gäller deras ianspråktagande för ny bebyggelse (s 101). Vi vill för det första att ordet ”bör” ska ersättas med ”ska” i meningen ”Sammanhållna och idag orörda markområden bör inte tas i anspråk för bebyggelse” så att den istället lyder ”Sammanhållna och idag orörda markområden *ska* inte tas i anspråk för bebyggelse”. För det andra vill vi att den därpå följande meningen omformuleras så att betydelsen av dess första del blir att ny bebyggelse uteslutande ska få tillkomma som komplement till befintlig bebyggelse. Vad gäller kust- och skärgårdsområden samt Mälarens samlade natur- och kulturvärden menar vi att det inte räcker med att säga att dessa ska ”värnas” (vilket är självklart och faktiskt inte säger särskilt mycket). Det ska också anges att inom dessa områden ska inga dispenser från strandskyddet ens övervägas, med undantag för när det behövs för synnerliga samhällsintressen.

Vad gäller strandskydd i övrigt så anges det att prövningar av åtgärder inom strandskyddat område ska göras mot bakgrund av lagens syften. Något annat är ju givetvis inte heller att tänka på. Vi menar att all detalj- och annan planering ska ske så att förslag om byggande och annan exploatering på strandskyddade stränder inte ens kommer på tal, med undantag för sådana fall när stora samhällsintressen står på spel. Det innebär i sin tur att prövningar ytterst sällan kommer att behövas. Så värnas – anser vi - på bästa sätt det som inledningsvis nämns under rubriken ”Strandskydd” (s 101) vad gäller såväl allmänhetens och friluftslivets intressen som goda livsvillkor för djur- och växtliv.

Vi har anfört det tidigare men vill här upprepa att vi generellt sett är kritiska mot den vikt som läggs på byggande av bostäder i sk attraktiva lägen, med vilka i princip genomgående avses strandnära byggande, även om det inte klart anges. Sådant byggande motverkar inte bara allmänhetens fria tillgång till stränder. Det står också i konflikt med hållbarhetsmålen genom att gå på tvärs mot förslaget om att inte äventyra kommande generationers möjligheter. MKBn uttrycker också sin skepsis mot de öppningar för exploatering som förslaget till översiktsplan ger i dessa avseenden. Vårt bestämda krav är att det i den kommande översiktsplanen klart ska anges att strandskyddet ska värnas, i princip till vilket pris som helst.

Förslaget nämner att lämpliga lägen för marinor/småbåtshamnar och annan båtverksamhet bör utredas (s 101) för att stärka Södertäljes profil som en friluftskommun både till lands och till sjöss. Vi ser positivt på detta, men vill samtidigt påpeka att det inte räcker med lämpliga lägen för hamnar. De villkor som båtklubbarna verkar under måste vara sådana att de inte motverkar

dessa uttalade syften, d v s att stärka Södertäljes profil. Vi syftar här på de arrendeavgifter som tillämpas, vilka måste vara satta i relation till kommunens ”nytta” generellt sett och inte till vad marken kan tänkas skulle vara värd vid en eventuell försäljning. Faktum är ju att kommunen tack vare båtklubbarna slipper skötsel och underhåll av en hel del mark, d v s en reell besparing. Detta bör gynnas, inte bestraffas.

Slutligen vill vi påpeka att Stavbofjärdens Vattenråd inte existerar. Det fanns en arbetsgrupp, men arbetet resulterade aldrig i mer än ett antal möten, det senaste för tre år sedan, i maj 2010 i och med dess första årsmöte. Dock skedde inget formellt bildande av vattenrådet, och sedan dess har inget möte anordnats eller annan verksamhet bedrivits i rådets namn.

#### **4.8 Risker, hälsa och säkerhet**

Naturskyddsföreningen noterar med bävan att en av utgångspunkterna för planen är att årsmedeltemperaturen vid slutet av seklet antas ha stigit med ca 4-6 grader. Det klimat som därmed är ett faktum kommer att vara mycket annorlunda än dagens och innebära radikalt annorlunda livsbetingelser på jordklotet liksom för Södertälje. Det övergripande målet för Sveriges miljöpolitik – att nästa generation ska få ta över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta – kan då knappast sägas vara uppfyllt! Riktlinje 4.8.1 om att de förväntade effekterna ska beaktas kan mot denna bakgrund kännas alltför defensiva. Naturligtvis måste det hot, som klimatförändringarna innebär, genomsyra all samhälllig planering. Detta är självfallet också bakgrunden till vår restriktiva inställning till fortsatta insatser för bilismen m m.

Ett område som väckt diskussion är frågan om elöverkänslighet. Åsikterna om skadliga effekter av elektromagnetisk strålning går vitt isär, också inom Naturskyddsföreningen. Försiktighetsprincipen borde dock gälla även här, d v s planeringen bör på alla rimliga sätt ta hänsyn till eventuella risker med elektromagnetisk strålning. Riktlinje 4.8.16 bör anser vi kompletteras med en skrivning om att möjligheten till strålningsfria zoner bör utredas.

#### **4.9 Riksintressen**

Riktlinjerna för riksintressen är mycket kortfattade och känns vid jämförelse lite styvmoderligt behandlade. Kartan på sid 126 visar tydligt riksintressen för naturvård och friluftsliv. Det kunde vara intressant att se motsvarande grafiska redovisning av t ex riksintressen för kulturmiljön.

### ***Del 5***

#### **5.1 Konsekvenser och effekter**

Förutom i skrivningen i planens kap 5 har tänkbara konsekvenser redovisats i den separata miljökonsekvensbeskrivningen, MKB. Denna innehåller inga alarmerande slutsatser om planens miljökonsekvenser. Vi vill med all kraft instämma i MKB:s påpekande ”Det är viktigt att riktlinjerna i översiktsplanen ges tyngd och prioriteras så att planens intentioner och inriktning mot ett mer hållbart samhälle infrias.”

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

Södertälje den 25 april 2013

Naturskyddsföreningen i Södertälje-Nykvarn

Anders Lerner  
Ordförande  
076-6480874  
[anders.lerner@naturskyddsforeningen.se](mailto:anders.lerner@naturskyddsforeningen.se)