

YTTRANDE

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

Förslag till program för Området kring Östertälje station i Södertälje (Dnr 2014-01067-214)

Naturskyddsföreningen i Södertälje-Nykvarn ber härmed att få avge följande synpunkter på rubricerade programförslag.

Inledning

Genomgången och synpunkterna nedan följer den ordning och de benämningar som anges i programförslaget. Vi inleder med ”Strategi för bebyggelseutveckling – Bostäder och Verksamheter”, med utgångspunkt i dess översiktskarta benämnd Bebyggelseutveckling på sidan 28 med beskrivningar på sidorna 29-30. Därefter följer synpunkter på avsnitten ”Utveckling av idrott, rekreation m fl”, ”Utveckling av naturmiljön” och ”Utveckling av kommunikationer”. I samtliga fall förekommer vissa hänvisningar som relaterar sig till de olika avsnitten.

Vi behandlar inte frågor om arkeologi/fornlämningar, kulturmiljö, natur, störningar, risker etc utan här förutsätts att vederbörlig hänsyn till sådant görs i förekommande fall. Vi får anledning att återkomma till sådant i senare samrådsskeden.

Den strategi som ligger bakom att etablera s k ”tyngdpunkter” må vara principiellt riktig. Men vad gäller genomförandet på en mer detaljerad nivå menar vi att en anpassning ska ske till de förhållanden som gäller för tyngdpunkten ifråga. När man talar om Östertälje som stadsdelscentrum måste man ta i beaktande Östertäljes särart, nämligen att det här finns en pendeltågsstation som inte bara innebär ett extra stort behov av lokala kommunikationer utan också ett stort behov av parkeringsplatser för pendlare, något som kommunens andra tyngdpunkter inte har. Därför är det inte självklart att utöver den infartsparkering för tågpendlare som är en nödvändighet också förlägga service och handel hit. Förutom att sådant kräver plats i sig så behövs då ännu fler parkeringsplatser på detta begränsade område. Kanske är det bäst att låta stationens funktion vara – just en station! Och förlägga eventuell service och handel på annan lämplig plats inom stadsdelen.

Avslutningsvis för vi en diskussion beträffande Fördjupat program för stationsområdet vad gäller den strategi som ligger bakom att etablera s k ”tyngdpunkter”. Kanske bör en anpassning här ske till Östertäljes särart, nämligen att det här finns en pendeltågsstation som inte bara innebär ett extra stort behov av lokala kommunikationer utan också ett stort behov av parkeringsplatser för pendlare, något som kommunens andra tyngdpunkter inte har? Att förlägga också service och handel hit kommer att göra det än ”stökigare” och kräva ännu mer parkeringsplatser. Området är trots allt begränsat. Kanske bör stationen få fortsätta vara just en station och inte en handelsplats?

Strategi för bebyggelseutveckling. Bostäder och Verksamheter

Område 1 (och A södra delen). Viksängen söder om järnvägen - ny bostadsbebyggelse med flerfamiljshus.

Vi instämmer i att området är utmärkt för flerfamiljshus. I detta innefattar vi även området mot järnvägen så långt det är möjligt med kravet på säkerhetsavstånd (30 m). Orsaken är att områdets fördelaktiga läge för bostäder bör utnyttjas så långt möjligt. Vi menar att den avskärmning med kontor/centrumverksamheter som föreslås varken är realistisk eller nödvändig. Med modern byggteknik kommer ljudstörningarna från järnvägen att nedbringas till helt acceptabla nivåer. Vi vill påpeka att det på samma sida utmed järnvägen mot Östertälje station finns bebyggelse med mindre än 10 meter från järnvägen, varav ett flerfamiljshus. De boende här upplever inte järnvägen som särskilt störande – trots att ett flertal av dessa hus bara är försedda med tvåglasfönster. Vi har medlemmar boende här och de kan intyga detta. En orsak är förstås att tågen här framförs med avsevärt reducerad hastighet jämfört med andra, mindre kurviga, sträckor på andra delar av banan med längre avstånd mellan stationerna. Jämfört med vägtrafik över 50 km/tim vill vi påstå att den typ av järnväg som vi här har att göra med, dvs nästan enbart pendeltågstrafik med moderna, tystgående vagnar är väsentligt mindre störande. Vägtrafik innebär ett mer eller mindre konstant, i tid och styrka oförutsebart, buller medan tåg åstadkommer ett förutsebart ljud och de passerar under kort tid - däremellan är det tyst.

Område(n) 2. Bostäder i omedelbar närhet till stadsdelscentrum.

Vi instämmer i vad programförslaget anger, dvs läget motiverar hög exploatering med bostäder. Vad gäller ev. farhågor för tågbuller så vill vi tona ner dem – med de motiveringar som redovisas ovan under Område 1.

Område 3. Stor gräsyta.

Gräsytan (som inte alls är särskilt stor) har enligt programförslaget ”impedimentkaraktär”. Det kan vi inte hålla med om. Det är ju helt enkelt en gräsyta – slänt. Utmed vägen löper en flitigt använd gång- och cykelväg, fr a frekventerad av skolbarn. Områdets NO del avgränsas av en förskolas område, och denna del används vintertid för lek som kana och källkåkning. Här löper också en ”spontan” stig, typ genväg. Beträffande bostäder så menar vi att det därför faktiskt inte kan rymmas så många; men ändå några sådana, företrädesvis flerfamiljshus i några våningar. Huruvida det bör vara studentbostäder/smälägenheter eller ej tycker vi inte hör till planeringen på detta stadium (detta påpekat eftersom det nämns i programförslaget).

Område 4. Stråk med oanvänd gräsyta.

Vi instämmer i vad programförslaget anger, dvs läget motiverar hög exploatering med bostäder.

Område 5. Bostäder längs befintlig gata.

Vi instämmer i vad programförslaget anger, dvs bostäder anpassade till den närbelägna järnvägen. Här vill vi återknyta till vad vi ovan under Område 1 anförde betr farhågorna för ljudstörningar från tågen. I korthet menar vi alltså att de farhågor som framförts i ett tidigare detaljplaneförslag för så mycket buller att området inte bör bebyggas med bostäder är ogrundade. Faktum är att störningarna här, i synnerhet om de förläggs på säkerhetsavståndet 30 m från järnvägen, inte är större än vad de är för de bostäder i Igelstaområdet som är belägna bara 10 meter från järnvägen. Därtill löper spåren i den SV delen (fram till gångbron över spåren) i en sänka, som ytterligare minskar ljudet. En vall med motsvarande nytta kan enligt vår mening enkelt anläggas även på den resterande sträckan öster om gångbron.

Område 6. Bostäder längs Fornhöjdsvägen/Glasbergavägen och vid Kummelvägen.

Principiellt instämmer vi i vad programförslaget anger om detta, men menar att det på sid 28 angivna området bör decimeras enligt följande. För det första anser vi att området norr om Kummelvägen och ett hundratal meter NO därom inte ska bebyggas. Det måste finnas en ”lucka; en frizon, utåt för de befintliga bostädernas boendes skull. För det andra anser vi att byggande utmed Glasbergavägen (den markerade delen Fornhöjdsvägen-Alpvägen) inte bör bebyggas i sin nedre del. Detta för att undvika ett alltför ”kompakt” gaturum som samstämmer dåligt med den på andra sidan Glasbergavägen befintliga radhusbebyggelsen.

Område 7 och D. Glasbergaområdets utvidgning norrut mot E4/E20.

Vi anser att det är en god idé att exploatera detta område, förutsatt att det blir blandade boendeformer. Den utmed E4/E20 löpande delen är givetvis gravt bullerstörd, men förutom den låglänta delen ”i mitten” så innebär den bergiga topografin att bullret snabbt dämpas med avståndet mot vägen, som här är delvis nedsprängd. Med en lämplig utformning kan bostäder absolut förläggas här förutsatt att deras utformning och avstånd från vägen anpassas till topografin m a p på just buller. Möjligen är det lämpligt att i vissa delar närmast vägen istället för bostäder ha verksamheter typ lager, kontor och handel.

Område 8 (och A norra delen). Viksängen mellan E4/E20 och järnvägen– verksamheter.

Detta trafikutsatta område anser vi i likhet med vad som anges i programförslaget lämpar sig för verksamheter av olika slag (kontor, handel, lager, industri...).

Område 9. Området mellan järnvägen och Grödingevägen.

Vi insämmer i att det här kan rymmas verksamheter av olika slag som ”motvikt” mot de bostäder som finns på andra sidan Grödingevägen. Dock anser vi inte att detta för den skull med nödvändighet måste vara något som ”stöder utvecklingen av ett stadsdelscentrum” (som det beskrivs i programförslaget) utan kan vara motiverat ändå.

Område 10. Stationsområdet med parkeringar.

Som vi anfört inledningsvis, och återkommer till, anser vi det viktigt att diskutera om det verkligen är framsynt att, förutom infartsparkering, här också förlägga verksamheter, bostäder med mera, alla med plats i sig som behov av parkeringsplatser. Det är brist på plats för pendlare (det föreslås ju till och med parkeringsplatser ända bort mot Igelstaverket, 500 meter bort), och att då ytterligare öka behovet av sådana känns inte självklart. För övrigt kan det nämnda området närmare Igelstaverket säkert få en betydligt nyttigare användning än som parkeringsplats (till exempel den samlande park som programförslaget anger för båtklubbens område).

Område 11. Området mellan järnvägen och Gärtunavägen.

Vi menar att detta område är felaktigt beskrivet i programförslaget. För den obevandrade kan det möjligen uppfattas som något ”öde”, men i själva verket är det ett område som i sin västra del (från gångbron över järnvägen och ner mot Igelsta) gradvis – vad gäller området mellan gång/cykelvägen och Gärtunavägen - är på gång att utvecklas till ett mer grönskande parti i och med att de där anlagda träden växer till sig (och f ö anser vi att de med fördel bör bli fler!) och är frekvent använt av framför allt skolbarn till och från Vittraskolan samt förskolan där samt anställda vid AstraZeneca på deras färd till/från Östertälje station. Vad gäller delen mellan gång/cykelvägen och järnvägen föreslås vi att den kommer till användning för anlagda odlingar i stil med de som förekommer hos Ekoodlarna i Telje på området öster om nämnda gångbro.

Vad gäller delen öster om gångbron anser vi för det första att odling i stil med de befintliga kan fortsätta på det område som i dag används av Ekoodlarna i Telje. Beträffande den resterande, idag oanvända (impedimentlika) delen ytterligare österut ända fram till väg 225 bör utredas i vilken mån det är möjligt att använda även dessa för odlingar av något slag. I så fall vore det en lämpligare användning än sådana verksamheter som programförslaget anger.

Område 12 (norra delen). Området norr om befintlig bebyggelse i Fornhöjden.

Vi motsätter oss starkt att detta område exploateras. Det är ett fint, högt liggande hällmarksområde med blandad ”skog”, huvudsakligen tall. Må vara att det störs av den intilliggande E4/E20, vilken dock löper långt nedanför området vilket gör att ljudstörningarna ingalunda är av den omfattningen att det inte går att vistas där, fränsett bergssidan ner mot motorvägen. Tvärtom används det av boende från de intilliggande flerbostadshusen för rekreation. Det är viktigt att värna området eftersom det redan idag är en slags oas för de närboende vars funktion inte går att ersätta med området söder därom (dvs söder om gångstigen) som är alltför brant att visas på och dessutom mycket bullerstört. När föreslagen bebyggelse tillkommer på område 8 blir behovet av att värna så mycket det går här än viktigare.

Vår inställning baseras också på det faktum att planbeskrivningen för Detaljplan för Östertälje 1:29, del av Södra Moraberg – Utställning (Dnr 2009-00049-214) (alltså det nu exploaterade området norr om det nu aktuella området, som upprättades d 3 maj 2010) klart och tydligt utpekar naturmarken på de nu aktuella området som en skyddszon. Vi citerar: ”Mot de större vägarna och i synnerhet mot bostäderna i söder kommer den bevarade naturmarken att bilda en skyddszon”. Det här var också något vi starkt betonade i våra remissyttranden över program- och planförslagen:

”Verksamheterna på den föreslagna tomten (Anm: Östertälje 1:29) kommer att decimera det skydd mot trafikbuller som skogs- och bergspartiet mellan väg 225 och Fornhöjden utgör. Den kvarstående delen (Anm: det nu aktuella området) kan anses som det som minimalt kan accepteras för att utgöra ett tillräckligt skydd mot framför allt bullerstörningar samt för att även framgent kunna fungera som ett lättillgängligt område för korta promenader, hundrastning och liknande. Därför får tomten inte tillåtas ta ett större område i anspråk än vad som anges i text och på flygfoto i Samhällsbyggnadskontorets underlag för programsamråd (2009-06-01). Vi vill speciellt påpeka vikten av att den resterande delen av skogs- och bergspartiet bibehålls intakt. Det är inte acceptabelt med några som helst intrång på området utanför själva tomten, varken i samband med anläggningsarbeten och byggnation eller därefter.”

Vårt krav är därför som inledningsvis angavs att detta område ska bevaras som ett naturområde.

Område 12 (södra delen). Området norr om befintlig bebyggelse i Fornhöjden.

Vår första reflektion beträffande ianspråkstagande av (även) detta område för t ex verksamheter är att det kan vara bekymmersamt att ytterligare minska områdena för rekreation på naturmark. Vi har själva dålig kännedom om dagens användning för rekreation, vilken absolut bör utredas innan beslut om användningen. Vår andra reflektion är att – om ianspråkstagande kan motiveras – området hellre borde användas för bostäder. Det är ju ett utmärkt läge m a p närhet till såväl ”knutpunktscentrum” med station mm. I mån av behov därav skulle ju en del verksamheter ändå rymmas mellan detta område och motorvägen – vilket verkligen är olämpligt för bostäder.

Område(n) 13. Utredningsområden för förskolor.

Vi har inget att anföra.

Utveckling av idrott, rekreation m fl

Även här följer vi programförslagets områdesindelning.

Område 1. Igelstavikens norra och östra strand.

Vi motsätter oss med bestämdhet att båtklubben ska motas bort från detta område. Södertälje är en sjöfartsstad med historiska anor även vad gäller fritidsbåtliv. Båtliv är helt enkelt levande kulturhistoria och det är därför att ta bort en del av Södertäljes själ att tillintetgöra en av få verksamheter som fortfarande tydligt visar vad båtliv egentligen består av, utöver den de facto mindre del som består av att vara ute på sjön några helger och veckor om året (som inte heller syns för gemene man, utom de som själva står för utövandet).

Programförslaget uppger att båtklubbens uppläggningsplats utgör ett hinder; ett avbrott; en svag punkt i strandpromenaden från centrum och söderut mot Hall. Det stämmer inte idag, och än mindre i morgon om bara några enkla åtgärder företas. Området är inte privat, det är inte avstängt på något sätt, och det uppfattas inte heller som privat. Bevis för detta är att området flitigt överkorsas av promenerande, hundrastare, motionärer, sörmlandsledsvandrare, cyklister etc som alla hellre tar denna väg än runt området. I synnerhet delen utmed stranden frekventeras. (Vilket de facto innebär att den utmed Viksängsvägen nyligen anlagda gång/cykelvägen är i stort sett oanvänd).

Vi menar att området med fördel kan göras ännu mer inbjudande genom två åtgärder. För det första att båtarna vid vinteruppläggningsen förläggs med 5-10 meters avstånd från strandlinjen, dvs ger ordentlig plats för en strandpromenad. Så görs på många andra ställen. Ett bra exempel finns i Hägersten, där båtklubbar av ungefär samma storlek som den aktuella, med sina bryggor i Mälaren lägger upp båtarna

på land intill men så pass långt bort att de lämnar plats för en bred strandpromenad. Denna strandpromenad är de facto är en av de absolut mest frekventerade i Stockholmstrakten, vilket visar potentialen i denna enkla lösning (som därtill bara är aktuell vintertid). Möjligen kan ett mycket lågt staket (typ 3 dm) vintertid betona att stranden är helt publik. För det andra kan ju båtägarnas bilar, som inte alls kräver särskilt stor plats jämfört med båtarna när de är upplagda, parkeras upp mot Viksängsvägen.

Efter samtal med medlemmar i båtklubben förstår vi att man inte har något som helst att anföra mot att området ännu tydligare än idag visar att visar det är ett publikt område, helt fritt att beträda.

Område 2. Parken vid Igelsta gård.

Vi instämmer i programförslagets skrivning.

Område 3. Södra delen av "Igelsta Strandtomten".

Vi menar att detta område med sin närhet till strand och vatten (och de facto en strandpromenad) borde kunna användas för något mer utomhusbetonat än en innehall! Varför inte den park som föreslogs för båtklubbområdet! Här skulle programområdets "samlande park" med fördel kunna förläggas; med en ännu bättre lokalisering än vid båtklubben eftersom strandtillgängligheten inte bryts av bryggor. Samtidigt öppnar ju båtklubbområdet, enligt förslaget ovan, upp för promenader, motion etc utmed denna attraktiva strand. Dubbel nytta, således, med denna lösning! Eventuell hall för idrott bör förstås förläggas närmare IP för att på ett bra sätt åstadkomma det föreslagna "sport- och idrottsklustret".

Område 4. Området mellan järnvägsspåren och Gärtunavägen.

Vi har berört detta område ovan i avsnittet om *Bostäder och Verksamheter*, "Område 11. Området mellan järnvägen och Gärtunavägen.

Vi upprepar att detta område är felaktigt beskrivet i programförslaget. Det är inte alls "öde" utan i själva verket ett område som i sin SV del (från gångbron över järnvägen och ner mot Igelsta) gradvis – vad gäller området mellan gång/cykelvägen och Gärtunavägen - är på gång att utvecklas till ett mer grönskande parti i och med att de där anlagda träden växer till sig (och f ö anser vi att de med fördel bör bli fler!) och är frekvent använt av framför allt skolbarn till och från Vittraskolan samt förskolan där samt anställda vid AstraZeneca på deras färd till/från Östertälje station. Vad gäller delen mellan gång/cykelvägen och järnvägen föreslår vi att den kommer till användning för anlagda odlingar efter mönster av de eko-odlingar som sker på området NO om gångbron (och som vi förutsätter kan fortsätta). I vilken mån liknande användning kan ske på den resterande, idag oanvända (impedimentlika) delen ytterligare NO ända fram till väg 225 bör utredas.

Område 5. Parkområdet i Fornhöjden.

Vi har inget att anföra.

Område 6. Marken kring dagvattendammarna vid Glasberga.

Vi har inget att anföra.

Område 7. Utredningsområde för ridhus/ridskola.

Förslaget om att här anlägga ett ridhus/en ridskola förvånar oss, och vi motsätter oss detta. Det finns flera skäl för detta. För det första finns det redan en ridskola i närheten, nämligen den som drivs av Gärtuna Stall & Fritidscenter. Programförslaget anför att "kommunen ska satsa på idrott efterfrågad av flickor". Och det är just den inriktningen som Gärtuna Stall & Fritidscenter har! Varför då konkurrera med en redan befintlig och bevisligen väl fungerande verksamhet! För övrigt anser vi inte det utrett att det verkligen finns ett stort och uttalat behov från avnämnehåll för ytterligare en hästanläggning av detta slag.

För övrigt har vi invändningar mot lokaliseringen i sig. Hästverksamhet sker ingalunda enbart inomhus. Utomhusridning, på stängslade områden såväl som på stigar, i skog och mark utgör i dagens värld en stor, viktig och mycket stimulerande del av hästskole- och ridverksamhet. Ur denna synpunkt är lokaliseringen mycket olämplig eftersom det inte bara är långt till lämpliga skogsområden och fält –

och vägen dit (dvs söderut) är blockerad av järnväg och vägar. Frågan är hur en lösning på det skulle se ut. Det bör också påpekas att hästarna mellan passen måste ha någonstans att vistas utomhus. Sådana områden finns runt (och används av) Gärtuna Stalls hästar. Vid den nya föreslagna platsen finns inget sådant.

I sammanhanget bör påpekas att det skyttecentrum som föreslås vid Hall/Gärtuna kommer att helt eliminera möjligheterna för såväl Gärtuna Stall & Fritidscenters hästverksamhet som den nya föreslagna ridskolans. Naturskyddsföreningen motsätter sig i och för sig ett sådant skyttecenter eftersom det kommer att ta stora områden i anspråk; områden som idag förutom att användas för just hästverksamhet och ridning även har mångsidig användning i form av vandring (Sörmlandsleden går här), motion, hundrastning, svampplockning mm. Ett skyttecenter kommer också att bryta det gröna samband (A) som anges i kommunens östra del (angivet under ”Utveckling av naturmiljön”). Vi hoppas därför givetvis att det inte kommer till stånd.

Men medan vi motsätter oss ett nytt ridhus/ridskola förlagt till område 8 så vill vi föreslå en annan, bättre motiverad användning, nämligen för bostäder! Behovet av bostäder är ju stort och det är svårt att finna lämpliga områden. Detta område är på cykelavstånd från stationen, och förutsatt sådan kollektivtrafikförsörjning som nämns i programförslaget (dvs förlängning av busslinjen till Glasberga) så är ju kommunikationerna lösta. Den invändning som kanske någon anför i form av tågbuller menar vi inte är något hinder. För det första passerar tågen intermittent, kortvarigt och förutsebart vilket ger störningar som inte alls går att jämföra med sådana från vägtrafik. För det andra, förutsatt flerfamiljshus, försedda med effektiva treglasfönster (motsv), i den första linjen mot järnvägen kommer (även) övrig bebyggelse och bostäder att knappast ens notera tågens passage. Det säger vi mot bakgrund av andra järnvägsnäroboendes (pendeltåg) erfarenheter.

Utveckling av naturmiljön

Även här följer vi programförslagets områdesindelning.

A. Regional grön kil.

Vi instämmer i att denna regionala gröna kil beaktas och om möjligt förstärks. Som vi berört ovan får därmed inte det skyttecentrum som är på tal etableras eftersom ett sådant effektivt kommer att bryta av detta gröna samband, i synnerhet vad gäller dess nytta för rekreativa ändamål.

B. Grönstråk som bevaras.

Vi instämmer i programförslaget i samtliga punkter.

C. Grönstrukturen längs kanalen

Som ovan anförts anser vi att det är fel att eliminera båtklubbens verksamhet på land. Vi menar att den mycket väl går att förena med önskemålen om en attraktiv strandpromenad – som mycket väl (och med fördel) kan utformas ”grön”.

I övrigt instämmer vi i programförslagets skrivningar.

D. Öst-västlig koppling.

Vår sypunkter betr sträckan längs Gärtunavägen redogörs för ovan. Även i övrigt instämmer vi i att kopplingen är viktig.

Utveckling av kommunikationer

Gång och cykel

Inledningsvis vill vi säga att även om det finns en cykelplan för Södertälje så känns såväl den som de nya förslag om satsningar på cykling som läggs fram med jämna mellanrum ganska ”ad hoc” och

tillkomna utan egentlig helhetssyn – och ofta som sätt att vinna politiska poänger. Det finns många exempel på satsningar som gjort utan att det finns egentliga behov; somliga av dem rentav märkliga; samtidigt som inget alls görs på andra håll där cyklister verkligen upplever problem. Vi efterlyser en erfarenhetsbaserad planering snarare än dagens ”teoretiska”. Med en sådan kan effektiv och säker cykelmiljö i kommunen åstadkommas utan att det kräver mer resurser än idag.

Med detta sagt följer här våra synpunkter vad gäller sådant som är nämnt i programförslaget.

1. Längs stranden

Vi instämmer i programförslaget. Se också våra synpunkter ovan vad gäller båtclubbens område.

2. Viksängen utmed järnvägen

Vi menar att denna del fungerar väl redan idag. Den ”blandtrafik” som nämns förekommer ju bara på en mycket kort sträcka vid bensinmacken och ställer inte till några bekymmer.

3. Koppling mellan kanal och station

Vi ser ingen anledning att lägga ner resurser på ett separat ”stråk” här. Det fungerar utmärkt som det är. Här är – och kommer att fortsätta att vara – väldigt liten trafik som inte ställer till det minsta problem för gående och cyklister.

4. Längs järnvägen vid stationsområdet; ny gång-/cykelbro.

Det förefaller vara en mycket påkostad lösning som vi anser tveksam och onödig. Den nya bebyggelsen vid Igelsta innebär många barn och unga med behov av säker väg till skolan. Att de skulle ta den rejäla omväg det innebär att ta sig till och gå/cykla på denna väg på – för dem – andra sidan stationen känns orealistiskt. Bättre då att anlägga en ny gång/cykelbro på södra sidan om järnvägen (dvs ”deras” sida). Det blir närmare för dem, samtidigt som det inte alls förlänger vägen för pendel-/bussresenärer från stationen. Denna kan ju också flytta över gång/cykelvägen hit för en del av de barn och unga som idag måste passera över Nynäsvägen för att komma till/gå från sin skola, vilket de då skulle slippa. Vad gäller norr ifrån kommande barn och unga m fl så har ju de, liksom idag, en fullgod gång/cykelväg längs Nynäsvägens norra sida. Slutsatsen är att en ny gång/cykelbro norr om järnvägen, enligt förslaget, är onödig. En bro över Nynäsvägen söder om järnvägen är i så fall en bättre idé.

5. Koppling kanalen – Nynäsvägen

Denna är självklar, och utgör en del i byggandet av bostäder på Igelstaområdet.

6. Genom Igelsta Gårdparken.

Den nuvarande gång-/cykelvägen utmed radhusen på Egilsvägen tillfredsställer behoven och ingen ny föreslagen dragning behövs.

7. Stråk längs Vretensvägen

Den nuvarande lösningen tillfredsställer behoven. Bättre lägga resurserna där reella nya behov finns.

8. Kinandervägen/Alpvägen

Den nuvarande lösningen tillfredsställer behoven. Bättre lägga resurserna där reella nya behov finns.

9. Centralvägen-Solvägen-Höglandsvägen

Den nuvarande lösningen tillfredsställer behoven. Bättre lägga resurserna där reella nya behov finns.

10. Stråk mot Salem.

Ett sådant stråk är länge efterlängtat och applåderas!

11. Kinandervägen/Alpvägen - Safiren

Den nuvarande lösningen tillfredsställer behoven. Vi håller inte med om att här skulle vara mer otryggt än på andra ställen. Bättre lägga resurserna där reella nya behov finns.

12. Koppling Fornhöjden och Sagovägen

Denna koppling är mycket viktig eftersom den innebär en väldigt stor genväg, som dessutom är säker. Om man någonstans ska tala om otrygghet så är väl just den trånga tunnelpassagen något otrygg, men inte mer än att förbättring enkelt kan ske. Allmänt sett skulle en viss upprustning av hela sträckan inte vara ur vägen.

13. Södra Glasberga

Denna sträckning känns som en given satsning, eftersom den för många ger en väsentligt bättre och genare väg än dagens från/till stationen mm från Glasberga.

Busstrafik

Även här följer vi programförslagets områdesindelning.

14-19.

Vi instämmer i stort sett i programförslaget.

20. Busstrafik mot Hall

Vi motsätter oss med bestämdhet idén om den föreslagna sträckningen genom skogsområdet. Förslaget känns helt enkelt mycket märkligt. En sådan sträckning innebär att en del av skogsområdets karaktär som just skog försvinner. Det kommer därmed att ha en negativ påverkan på motionsspåret eftersom det dels kommer att överkorsas två gånger av en mer anlagd väg, regelbundet trafikerad av stora fordon/bussar, än dagens lilla grusväg med i princip ingen trafik alls, dels att upplevelsen av ”orörd” skog visuellt/upplevelsemässig kommer att delvis förloras. Här finns inte heller något behov av buss.

Att låta bussen istället ta vägen ner mot Igelsta och den befintliga vägen utmed vattnet måste ju vara mycket bättre eftersom den då kan tillfredsställa ett reellt behov med resande från korsningen Gärtunavägen-Korpuddsvägen/Nynäsvägen – som är inom gångavstånd från pendelstationen. För övrigt är det som på kartan ser ut som en genväg knappast det eftersom trafik som går denna väg, hur den än utformas, måste hastighetsbegränsas – dels m a p kurvatur, dels m a p på säkerheten för gående och cyklister som färdas här från/till Hall.

Vid den utbyggnad av Hall med fler bostäder förväntas också vägen genom skogen att börja användas än mer frekvent för cyklande och gående mot/från Östertälje eftersom denna väg är väsentligt säkrare än Nynäsvägen som inte har någon separat gång/cykelbana. Detta talar ytterligare för att inte dra en busslinje genom skogen här.

Fördjupat program för stationsområdet

Vi kan/vill inte anföra detaljerade synpunkter på detta stadium. Det rör många och komplexa frågeställningar som delvis är avhängigt övriga delar av programmet för Östertälje i stort, liksom frågan om denna pendelstations roll relativt de andra i Södertälje, dvs Södertälje Hamn och Södertälje Centrum. Ändå är den kanske mest överskuggande frågan hur bilismen kommer att utvecklas (eller avvecklas). Är det verkligen rimligt att anlägga mängder med parkeringsplatser här, i ljuset av att de kollektiva förbindelserna till/från stationen ska utvecklas enligt vad som sägs, liksom åtgärder för att gynna gång-/cykeltrafik? Det rör sig om resurskrävande satsningar med anläggningar som kommer att vara länge. Att ha en tågstation som handelsplats känns en aning förlegat. (Vi minns exemplet Södertälje Syd som handelsplats, även om det där rörde sig om helt andra förutsättningar).

Den strategi som ligger bakom att etablera s k ”tyngdpunkter” må vara principiellt riktig. Men vad gäller genomförandet på en mer detaljerad nivå menar vi att en anpassning ska ske till de förhållanden som gäller för tyngdpunkten ifråga. När man talar om Östertälje som stadsdelscentrum måste man ta i beaktande Östertäljes särart, nämligen att det här finns en pendeltågsstation som inte bara innebär ett

extra stort behov av lokala kommunikationer utan också ett stort behov av parkeringsplatser för pendlare, något som kommunens andra tyngdpunkter inte har. Därför är det inte självklart att utöver den infartsparkering för tågpendlare som är en nödvändighet också förlägga service och handel hit. Förutom att sådant kräver plats i sig så behövs då ännu fler parkeringsplatser på detta begränsade område. Kanske är det bäst att låta stationens funktion vara – just en station! Och förlägga eventuell service och handel på annan lämplig plats inom stadsdelen.

Vår kontaktperson i detta ärende är Lars Ljungdahl, 070-5669519, lars@photronik.se.

Södertälje den 26 maj 2017

Pehr Lind, ordförande
076-6480874, pehr.lind@abc.se