

Till  
Södertälje kommun  
Samhällsbyggnadskontoret - DNR SBN 2023/000222  
151 89 Södertälje  
E-post: [oversiktsplan@sodertalje.se](mailto:oversiktsplan@sodertalje.se)

## YTTRANDE

# Samråd för Framtid Södertälje - Översiktsplan 2050

Naturskyddsföreningen i Södertälje-Nykvarn ber härmed att få lämna följande synpunkter på rubricerade förslag till översiktsplan för Södertälje.

## Inledning

Förslaget till Framtid Södertälje – Översiktsplan 2050 uppfyller bara delvis den vägledande roll inför framtiden som är dess syfte. Den utgörs i stora delar av en nulägesbeskrivning, som bara delvis är kompletterad med redogörelser för satsningar som är beslutade, planerade eller ännu på idéstadiet. Det är visserligen bra, men den utgör därmed en otillräcklig grund för en framsynt planering och kommunala beslut för de närmaste decennierna och inte minst vilka investeringar och prioriteringar som kommunen och de kommunala bolagen ska göra under kommande år.

Bristen på konkretion ger, som vi ser det, uttryck för en försiktighet, för att inte säga feighet, inför det som vi anser behövs, nämligen att med stadig hand peka ut fler framtida satsningar än de i dagens läge ”ofarliga” idéerna om en biltunnel och en ny tågförbindelse under kanalen. Ofarliga därför att de är så långt från beslut som de kan komma. Men tyvärr tillåts de ändå påverka planeringen av centralorten i närtid – vilket vi är synnerligen kritiska till! Vi menar att framtiden inte ligger i fortsatt beroende av bilen utan av satsningar på andra sätt att förflytta människor och varor; såsom cykling och kollektiva trafikmedel.

Med detta sagt anser vi att vår kommande översiktsplan, i likhet med de tidigare hittills under 2000-talet, ska sträcka sig ett, maximalt två decennier framåt i tiden, kanske till 2040. Den radikala nyordningen med 25 år finner vi enbart motiverad av just tunnelidéerna. Förslaget i övrigt innehåller ju de facto ingenting för 2040-talet! I och för sig kan man skymta ett annat motiv: att undvika det stora arbetet med en ny översiktsplan om 10-15 år. Idén är ju att istället, under mottot ”*kontinuerlig översiktsplanering*”, göra en översyn senast två år efter ordinarie val. Det är en nyordning som vi är väldigt skeptiska till. Dels eftersom vi tror att detta kan leda till totalt sett mer arbete – om än utspritt i tiden, dels på grund av risk för att många beslut kommer att tas under ”radarn” – och därmed undergräva den demokratiska processen.

## **Disposition**

I det följande följer vi i stort sett upplägget och dispositionen i förslaget till Översiktsplan 2050, här kallad ÖP 2050. Förslaget är mycket omfattande, både i volym och täckning; där allt från ämnesområdena Miljö och Klimat till Strategier, Utvecklingsmöjligheter och Intressområden avhandlas. Detta avspeglas också i vårt yttrande, vilket ger synpunkter inom ett flertal av dessa områden. Denna bredd gör det omöjligt för oss att presentera en sammanfattning. Istället får texten få tala för sig själv.

Vi kan ändå här peka på några nyckelområden där vi tagit klart ställning.

### **Vi instämmer i att:**

- Jordbrukmark ska värnas, utan undantag (dvs inga bostäder på Kallfors ängar!)
- Cykling ska gynnas; Södertälje ska bli en cykelkommun (s 176)
- Cykelvägar: Viksberg-Ekbacken, Järna-Tveta, Järna-Nykvarn och Tysslinge-Vårsta
- Kollektivtrafik ska gynnas
- Tågstation i Hölö
- Bygg inifrån och ut

### **Vi säger klart nej till**

- Nej till biltunnel
- Nej till fortsatt utbyggnad av infrastrukturen för bilism
- Nej till nya bybildningar utanför kommunens tyngdpunkter

### **Vi anser att ÖP 2050 behöver kompletteras vad gäller**

- Åtgärder för att begränsa koldioxidutsläppen
- Det regionala perspektivet
- Solceller (för nya och befintliga byggnader) och andra lokala energikällor

## **Övergripande synpunkter**

### **25-årsplan?**

Vi vill ifrågasätta att denna översiktsplan, här kallad ÖP 2050, sträcker sig hela 25 år fram i tiden! Vi anser 15 år är lagom, alltså en "ÖP 2040". Om vi ser tillbaka 25 år, det vill säga till år 2000, så utgör ÖP 2050 den tredje översiktsplanen sedan dess. (Den nu gällande översiktsplanen antogs 2013 och löper till 2030. Den avlöste den som antogs 2004). Det är ju enormt mycket som förändrats bara under denna långa tid sedan 2013!

Ett konkret – och aktuellt! – exempel är utbyggnaden av Kallfors. Från i stort sett inte mycket mer än enstaka gårdar år 2000 till idag i princip en hel kommunal del som närmar sig Hölös storlek! Tillväxten har skett gradvis, utan egentlig styrning från kommunens sida. Vilket visar behovet av en någorlunda aktuell översiktsplan, som i princip utan undantag ska följas. Men det visar också vikten av stark kommunal styrning.

Visserligen anges i ÖP 2050 att "För att säkerställa översiktsplanens aktualitet och främja en kontinuerlig översiktsplanering ska en planeringsstrategi beslutas senast två år efter ett ordinarie val" och att "Planeringsstrategin innebär ingen ändring av översiktsplanen, utan anger vad kommunen ska fokusera på i planeringen under mandatperioden. Den identifierar även delar av planen som inte längre är aktuella eller behöver ändras på grund av nya

planeringsförutsättningar.” Man kallar det en ”kontinuerlig översiktsplanering”. Förvisso fina tankar! Men enligt vår mening verklighetsfrånvända. Som ovan anförts kommer väldigt mycket att förändras under en så lång period.

Det är lätt att förstå att man vill undvika det stora arbete som en ny översiktsplan innebär – men vi är väldigt skeptiska till denna nyordning. Som mycket väl kan leda till, totalt sett, mer arbete än en ny översiktsplan – om än utspritt i tiden.

### **Tillväxtprognoser**

Direkt relaterat till vår skepsis mot översiktsplanens långa tidsrymd är den prognos om tillväxt som presenteras. ÖP 2050 ”redovisar en potential för över 20 000 nya bostäder samt tillhörande kommunal och privat service. Planen beskriver också viktiga natur- och friluftsområden som behöver skyddas, områden för verksamhetsutveckling och nödvändiga infrastruktursatsningar. Parallellt har en hållbarhetsbedömning gjorts där planens ekologiska, sociala och ekonomiska konsekvenser beskrivs”. Med tanke på att ÖP 2030 (och politikerna sedan åtminstone 2013) gett en prognos för 20000 bostäder under 20 år, dvs 1000 per år, vilket med facit i hand visat sig extremt överskattat jämfört med de ca 450 per år som blivit resultatet, så anser vi att det är helt orimligt att nu ge en prognos för 25 år! Självklart finns det behov av prognoser, men vi menar att den i dagens läge bör begränsas till ett decennium framåt i tiden. Detta är ytterligare ett skäl till att begränsa den nya planens tidsomfattning.

Bortsett från prognosen så är det också intressant att notera ordet ”behöver” i skrivningen, dvs ”... viktiga natur- och friluftsområden som behöver skyddas”. Vi menar att det näst intill intet förpliktiggande ordet ”behöver” ska bytas till ”ska” eller åtminstone något väsentligt starkare än ”behöver”.

Det är också intressant att jämföra vår grannkommun Nykvarn, som också tar fram en ny översiktsplan just nu. Den sträcker sig fram till 2035 – vilket vi anser är en rimlig tidsrymd!

### **Övergripande strategier**

I avsnittet ”**Proaktiv planering och en aktiv markpolitik**” redovisas tankarna kring just detta. Här står bl a ”Genom förädling, försäljning och vidareutveckling av det kommunala markinnehavet kan kommunen bli mer proaktiv i den strategiska planeringen. Framtida behov av bostadsförsörjning och verksamhetsutveckling, skydd av mark för livsmedels- och vattenförsörjning, klimatomställning och klimatanpassning är ytterligare skäl att säkerställa ett strategiskt markinnehav”. Detta instämmer vi till fullo i, om än vi anser att försäljning/avyttring av mark bara ska ske ytterst restriktivt – eftersom bara eget markinnehav ger största möjliga rådighet över marken.

Betydelsen av denna rådighet för att tillfredsställa de nämnda framtida behoven bekräftas för övrigt genom skrivningar typ ”I all utveckling av kommunal mark ska ekonomisk hållbarhet säkerställas. Vid markanvisningar av kommunal mark kan hållbarhetsambitioner och gestaltungsfrågor tydliggöras och överenskommas med byggaktörerna.”

Under rubriken ”**Mellankommunala och regionala frågor**” anges att dessa ”blir allt viktigare för samhällsplaneringen. Region- och kommungränser blir allt mindre betydelsefulla. Istället är det de funktionella regionerna som en kommun ingår i när det gäller till exempel bostads- och arbetsmarknad som får större betydelse för invånarna. Det måste

*kommunen beakta i sin översiktsplanering.*” Vi instämmer helhjärtat – samtidigt som vi konstaterar att ÖP 2050 självt tar till sig denna insikt.

**Mellankommunala och regionala frågor:** Vi förstår att den förteckning över olika områden som presenteras inte är (eller kan bli) heltäckande, men vill här ändå att det under rubriken **”Natur, kultur och fritid”** läggs till punkten **”Båtliv”** (förslagsvis efter **”kanotleder”**). Södertälje har ett arv som sjöfarts- och båtlivsstad och här finns ett flertal båtklubbar, samtidigt som en relativt stor del av befolkningen har båt eller på annat sätt engagerar sig i båtliv. Ämnet tas förvisso upp senare i ÖP 2050 – vilket bekräftar att det bör nämnas även här.

### **Målområden och mål**

Natur, miljö, klimat och friluftsliv tillhör Naturskyddsföreningens kärnfrågor. Därför är de mål och medel som nämns i ÖP 2050 under **2. Miljö och klimat i balans - Ekologisk hållbarhet** av speciellt intresse. Och då naturligtvis speciellt för det som anges under **2.1 - Ökad takt i klimat- och energiomställningen**. Där ges, enligt vår åsikt, en utmärkt beskrivning av läget.

Vi instämmer speciellt i följande: *”Sambandet mellan människors utsläpp av växthusgaser och den globala uppvärmningen är tydligt”. ... ”För att nå målet om minskad klimatpåverkan i Södertälje behöver vi minska utsläppen av växthusgaser, utveckla metoder för att binda koldioxid samt effektivisera energianvändningen. En stor del av klimatpåverkan härstammar från bygg- och transportsektorn /... / Samhällsbyggandet i Södertälje kommun ska bidra till klimat- och energiomställningen. I staden och tätorterna ska det vara gångavstånd till viktiga målpunkter / ... / Södertälje ska bidra till en hållbar energiförsörjning i regionen genom att stärka och utveckla den lokala energiproduktionen av fjärrvärme och el, men också genom etablering av sol- och vindkraft.”*

Dock vill vi här något kommentera tekniker för att binda koldioxid. Vi förutsätter att det som åsyftas här är projektet för CCS, Carbon Capture and Storage, dvs koldioxidinfångning, i anslutning till förbränningen av i huvudsak biobränslen vid Igelstaverket. Det är en mycket resurskrävande metod, som ska ställas mot andra sätt att förhindra att koldioxid kommer ut till atmosfären.

CCS är något vi gärna sympatiserar med - men samtidigt ifrågasätta som en realistisk metod för att i tillräckligt stor skala komma åt koldioxidökningen i atmosfären. Det givna sättet för att förhindra koldioxidutsläpp är naturligtvis att minska dessa utsläpp, till exempel genom energisnålare hus, uppvärmda med el (producerad från till exempel sol- och vindkraftverk istället för från fossil- eller biomasseeldade kraft-/värmeverk) och en övergång till el för framdrivning av fordon istället för av bränslen.

Det går i och för sig att nyttja CCS även **”stand-alone”** – men då till priset av ännu större resursåtgång än om det sker i anslutning till bränslebaserade kraft-/värmeverk. För övrigt kommer till år 2050 åtminstone transportsektorn att vara i stort sett helt elektrifierad, vilket kan leda till att koldioxidhalten i atmosfären ändå stabiliseras, eller i alla fall inte ökar. Vi menar att det är fel att ange att vi nödvändigtvis *behöver* utveckla metoder för att binda koldioxid. Med detta inte sagt att vi för den skull är negativa till de CCS-projekt som bedrivs vid Igelstaverket och av Stockholm Exergi vid anläggningen i Värtan.

Vi är också positiva till det som sägs under **2.2 - Långsiktigt hållbara ekosystem och god klimatanpassning**. Till att börja med så instämmer vi såklart i den ambition som rubriken uttrycker! Liksom följande passus: *”Samhällsbyggandet ska främja de lokala utvecklingsbehoven samtidigt som rekreationsmiljöer, biologisk mångfald och viktiga spridningssamband på land och i vatten bevaras och stärks.”* Här noterar vi speciellt orden ”ska” och ”spridningssamband”.

Vidare instämmer vi givetvis i att *”Södertälje kommun ska vidta klimatanpassningsåtgärder för att förebygga skador och minimera hälsorisker, stötta biologisk mångfald, skydda kulturarv, säkra livsmedels- och vattenproduktion.”*

Vi menar att det här är lämpligt att, om inte annat för tydlighetens skull, nämna och integrera det som så förtjänstfullt nämns på ett flertal andra ställen i ÖP 2050, nämligen att *”jordbruk ska värnas”*. Att värna jordbruket, inklusive lokal odling med mera, innebär också ett värn mot klimatförändringarna! Och såklart även till en beredskap inför kris och krig, med behov av självförsörjning.

### **Strategier och utvecklingsinriktning**

Under rubriken **Strategier** noterar vi följande: *”Nybyggnation ska i första hand prioriteras inom eller i anslutning till våra befintliga bebyggelseområden, i kollektivtrafikstarka lägen”* och *”Den största bebyggelseutvecklingen sker i Södertälje stad samt tätorterna Ekeby-Tuna-Sandviken, Järna, Mölnbo och Hölö. På landsbygderna prioriteras mindre kompletteringar inom eller i anslutning till redan bebyggda områden”*. Frånsett tempusflytningen (från ”ska” till ”sker”) så instämmer vi i dessa skrivningar, förutsatt att orden *”i första hand”* tas bort och att ordet *”mindre”* specificeras. Det sistnämnda eftersom det hittills varit alltför lätt att motivera avsteg med att de bara är just ”mindre”.

Här sägs vidare att *”Viktiga ekologiska samband ska värnas och barriärer ska överbryggas för att skapa en rik biologisk mångfald och förutsättningar för människor att mötas samt ta sig fram på ett enkelt och smidigt sätt.”* Detta är, förlåt, väldigt dåligt uttryckt. Ekologiska samband står ju ofta(st) i motsättning till människors önskan om att ta sig fram.

Däremot instämmer vi i, och applåderar, skrivningen *”Lokalt ska det finnas finmaskiga gång och cykelnät som kopplas samman med regionala nät för cykel- och kollektivtrafiken.”* Fantastisk skrivning - tänk om cyklingen äntligen blir föremål för seriösa satsningar! Men tyvärr har vi bara små förhoppningar om några större förbättringar härvidlag. Det har under åren varit många, om inte storvulna så i alla fall välvilliga, skrivningar om att främja cykling. Och den som granskar kommunens cykelkarta utan att själv vara cykelburen måste vara imponerad!

**Men** alla som cyklar vet att cykelmiljön är dålig – och trots fina ord i tidigare planer så sker utvecklingen oerhört långsamt. Det finns undantag, men i princip görs ju bara satsningar på cykelvägar, passager etc i samband med att någon åtgärd ändå ska göras, såsom nedgrävning av VA-ledningar, kabel etc. Bland de (få) lysande undantagen finns, vad gäller senare år, gång- och cykellederna till Nykvarn och till Salem. De är utmärkta! Nu ser vi fram mot cykelvägar även Viksberg-Ekbacken, Järna-Tveta och Järna-Nykvarn! Utöver dessa i ÖP 2050 nämnda sträckningar så föreslår vi Tysslinge-Vårsta (från centrum till Tysslinge finns redan tillfredsställande möjligheter att cykla). Förutom att cykling minskar utsläppen så minskar ”behovet” av att ta bilen – och därmed ”behoven” av (nya) satsningar på vägar!!

# Utvecklingsinriktning för Södertälje kommun

## Kommunikationer

Låt oss direkt klargöra att vi anser att förslagen om tunnlar under kanalen för dels biltrafik, dels Södertörnsbanan, är alltför vidlyftiga för att få styra och påverka nödvändiga och önskvärda satsningar vad gäller såväl kommunikationer som själva staden. ÖP 2050 baserar ju satsningar vad gäller allt från handel, kultur mm i centrum till framkomlighets-/kapacitetsproblemen på tunnlar, vilka förefaller tillkomna sent i arbetet med ÖP 2050 och (kanske därför) lite ad-hoc. Vi menar att sådana gigantiska infrastrukturella projekt först ska förankras och därefter samordnas med övrig utveckling.

Vad gäller tunnel för biltrafik kan vi genast säga att vi definitivt säger nej till en sådan. Vi bygger inte ett Södertälje för framtiden genom att mer eller mindre slaviskt anpassa oss efter den utveckling som i många år steg för steg gjort oss allt mer bilberoende. Istället ska vi satsa på sådant som ger samma resultat, det vill säga möjligheter för envar att förflytta sig närhelst de så önskar och/eller behöver.

Det är här satsningar på cykling kommer in. Och bra kollektiva kommunikationer. Oberoende av när elfordon helt har ersatt fossil-/bränsle drivna vägfordon, och alltså koldioxidutsläppen minimerats, så menar vi att ett så stort bilberoende som vi har idag inte är resursmässigt rimligt. Faktum är att vi tror att denna typ av satsningar kan bidra till att lösa trafikproblemen vid t ex Turinge- och Birkakorsningarna. De är förvisso "lösningar" som tar tid – men de går ändå snabbare att åstadkomma än tunnlarna!

Vad gäller andra föreslagna lösningar för att minska trafikproblemen, typ Vasaleden och väg Moraberg – Ronna, kan vi för närvarande inte ta ställning. Vi är dock skeptiska, inte minst pga det faktum är att nya (bil)vägar stimulerar ökat användande av bil. Dock föreställer vi oss att även här kan satsningar på cykling och bättre kollektivtrafik påverka situationen, kanske rentav med resultat att dessa (och andra!) leder inte behövs.

Vi tycker det är en bra idé att utyttja utvecklingspotentialen vid kollektivtrafikstarka lägen. I linje med det vi ovan anfört så ifrågasätter vi dock att det utöver de självklara Södertälje Syd, Södertälje Hamn, Östertälje station och Södertälje C även nämns "Södertörnsbanans station i stadskärnan". samt kollektivtrafik utmed "Bus Rapid Transit". Dessa två är ju linjer som bara förekommer som helt oförankrade idéer. Vi menar att det är fel att låta just dessa styra, eller i alla fall ha inflytande på, Södertäljes utveckling; något de får på grund av att just dessa nämns i ÖP 2050.

Som en avslutning på detta avsnitt om kommunikationer vill vi säga att även den på kartskissen över Södertälje stad angivna "Kollektivtrafiknoden" förefaller tillkommen ad-hoc. I vilket fall finner vi ingen vidare förklaring varken till denna i sig eller dess placering.

## Stadskärnan

Beskrivningen är i stort sett mycket bra, i synnerhet det som i avsnittet **Strategier** framförs i samband med beskrivningen av stadskärnans gröna kvaliteter. Det stora undantaget är att den baseras på tunnelförbindelser; något som vi, som ovan redovisat, med bestämdhet avvisar. Här några av de synpunkter vi har i övrigt.

Det anges att *"Befintliga öst-västliga överfarter ska förbättras för gång- och cykeltrafiken, exempelvis över Mäljarbron. Nya fasta överfarter bör tillskapas."* Eftersom vi månar om satsningar på cykel som ett medel att minska bilberoendet så låter detta bra – men vi undrar var och hur sådana fasta förbindelser ska ordnas utan att fartygstrafiken störs. Felskrivning?

Under rubriken "Utvecklingsmöjligheter" innehåller texten meningen "En ny passage under kanalen minskar sårbarheten i trafiknätet och gör att delar av trafiken kan ledas om från Birkakorset". Intressant nog finns inte en antydning till denna tunnelpassage redovisad på den till texten anknutna kartskissen (sid 39). Detta bekräftar intrycket av att tunnel-idén tillkommit på ett väldigt sent stadium i framtagandet av ÖP 2050 och att den därmed är ett hastverk.

Angående den nämnda kartskissen finns där ännu en företeelse som vi undrar över. Det är det gröna samband som skisserats från stadens NO del, över Kusens backe, och ner till södra delen av stadskärnan. Frånsett förstås Kusens backe så finns där inte mycket "grönhet". Förutsatt att Södertäljes befolkning växer, och därmed behovet av bostäder och verksamheter, som någonstans måste etableras, så instämmer vi i det som anförs om att en högre exploateringsgrad av bostäder och arbetsplatser kan vara lämpligt vid Södertälje stads kollektivtrafikstarka lägen.

Vi uppskattar den omsorg som nästan genomgående visas för cykling! Här sägs till exempel att *"Vi ska öka tillgängligheten för gång och cykel till sport och fritidsplatserna i östra delarna av Södertälje."* Såklart bra – men sådan tillgänglighet för cykel behövs överallt i staden, inte bara i öster - och även till annat, som affärer, arbetsplatser, kollektivtrafik etc! Skrivningen förefaller tillägnas enbart barn och ungdom utan bil – men ska såklart tillägnas även övriga delar av befolkningen! Som framgått av vår tidigare skrivning så ser vi cykling som ett viktigt medel till såväl minskade utsläpp som till ett minskat "behov" av satsningar på vägar.

Även i avsnittet om att **"Sammankoppla stadens olika delar"** berörs cykling: *"På grund av ett i många fall glest gatunät och barriärer i form av stora vägar, järnvägar och industriområden har det skapats enklaver med svag fysisk integrering med resten av staden. Det är viktigt att underlätta för rörelse och flöden genom staden och mellan stadsdelar genom att skapa ett mer finmaskigt och kontinuerligt vägnät, i synnerhet för gång- och cykeltrafiken."* Vi instämmer!

Vi instämmer också i skrivningen i avsnittet **"Skapa attraktiva och trafiksäkra stadsgator"** där det föreslås att *"Omvandla strategiskt viktiga vägar till attraktiva och trafiksäkra stadsgator där flera trafikslag (gång- och cykeltrafik, kollektivtrafik och nyttotrafiken) har särskilt god framkomlighet till viktiga målpunkter i staden. Utmed stadsgatorna är det särskilt viktigt att även utveckla gröna kvaliteter, god belysning samt ytor för dagvattenhantering. Biltrafiken ska i första hand ledas runt och utanför stadskärnan för att minimera söktrafik"* – även om vi studsar något vad gäller det sistnämnda eftersom det underförstås att bilismen är ett måste för stadskärnans framtida roll.

Senare sägs att *"Stadskärnan ska växa i flera nya riktningar och dess olika delar sammanlänkas på ett bra sätt, i synnerhet för gång- och cykeltrafiken"*. Återigen applåderar vi betoningen på cykling – men undrar över vilka nya riktningar som avses.

## Stadsdelar

I inledningen av avsnittet *Strategier för utvecklingen av Södertälje stad* står följande: ”Särskilt prioriterade områden för värdeskapande utveckling är inom och i anslutning till Fornhöjden, Geneta, Hovsjö, Lina, Ronna och Saltskog.” Värdeskapande? Ordet förekommer på 19 ställen (!) i ÖP 2050, mest i kombination med ”utveckling” men på några ställen också i samband med ”arkitektur” och ”förhållningssätt”. Vi förstår att det i alla dessa sammanhang syftar på insatser av olika slag för så kallat *socialt utsatta områden* men anser att exempel på lämpliga insatser också bör nämnas. Vi får intryck av att ordet ”värdeskapande” nyttjas för att slippa detta! Hur som helst håller vi med om prioriteringen.

Nedan gör vi några nedslag bland stadens många stadsdelar. Bakgrunden till ”urvalet” är fria diskussioner inom Naturskyddsföreningens styrelse och inte någon prioritering.

Beträffande **Hovsjö** är vi positiva till den föreslagna nya avfarten (där Tvetavägen går under motorvägen), just på grund av det som anförs i ÖP 2050, dvs bättre tillgänglighet och att det minskar isoleringen (som vi möjligen tycker överdrivs).

En möjlig parallell är **Fornhöjden**, som enligt ÖP 2050 ”bör få större genomströmning av förbipasserande”. Behovet av detta håller vi inte med om. Den genomfart som finns, från Östertälje station upp till till motorvägspåfarten och kopplingen till Rosenlund och Moraberg är helt tillfyllest för att man inte ska uppfattas området som isolerat. Eventuell ny bebyggelse och ”utvidgning” av centrumet kommer att bidra till detta. En annan sak som vi ifrågasätter är skrivningen om att ”Kopplingen för gång- och cykeltrafiken (från Grödingevägen) till Fornhöjden behöver göras kortare och tryggare”. Hur då? Den går väl knappast att göra kortare än via Kinandervägen? Vi finner den inte heller mer otrygg än andra vägar.

Angående **Östertälje** anser ÖP 2050 att ”Det långsträckta området mellan järnvägsspåren och Gärtunavägen är inte lämpligt för bostäder utan bör utvecklas med ytterligare ytor för idrott och skoländamål”. Det håller vi inte med om! Tvärtom anser vi att det är ett mycket lämpligt område för bostäder! Det är förvisso buller från järnvägen – men dels ligger spåren här delvis i en sänka, som dämpar bullret, dels finns det utmärkta åtgärder för att genomföra tillräckligt bullerdämpande åtgärder. Realismen i detta visas inte minst av det näraliggande radhusområdet Hästhagen - för att inte tala om de helt nya bostadshusen i Igelstaområdet, och för övrigt de i Viksängen söder om järnvägen, tillkomna kring år 2007.

Apropå **Grödingevägen** anförs att ”Grödingevägens funktion som centrumstråk ska stärkas och utvecklas med ny bebyggelse med entréer och verksamheter mot gatan för en ökad stadsmässighet och på så sätt knyta Östertälje närmare centrala Södertälje”. Det kan vara bra med mer bebyggelse här, bland annat på grund av det kommunikationsmässigt utmärkta läget, men inte för att det kan tänkas ge en ”ökad stadsmässighet”.

Begreppet ”stadsmässig” har 19 förekomster i ÖP 2050. Ett exempel är ”**Enhörnaleden** bör utvecklas för att få en mer **stadsmässig** karaktär med bebyggelse längs gatan”. Här är ett annat: ”För att förbättra kopplingarna till resten av staden är det viktigt att skapa en attraktiv och tydlig entré från Tvetavägen, stärka utvalda stråk till målpunkter för rekreation, samt minska Europavägens barriäreffekt för gång- och cykeltrafiken genom skapandet av nya kopplingar till Geneta, Västergård och Saltskog. Ny bebyggelse i anslutning till entrén bör utvecklas så att **Tvetavägen** på sikt kan utvecklas till stadsgata med en mer **stadsmässig** karaktär”. Oberoende av våra åsikter i övrigt om Södertäljes utveckling anser vi inte att



**stadsmässig** är ett bra argument! Vår stad är en stor stad i sin egen rätt! Vi behöver inte ha "storstadskomplex" eller storstadsdrömmar!

Beträffande **Brunnsäng** är vi positiva till förslagen om att bygga om centrum samt att utvidga med fler bostadshus. Det antyds att de i så fall skulle byggas på en idrottsplan, men vi menar att de hellre bör byggas på befintlig p-plats; vi tror att behovet av parkeringar dels minskar med tiden, dels kan lösas på annat sätt (vilket måste utredas förstås). Att tillgången till "grönt" kan öka trots ett ökat byggande visas av det nyanlagda (kollektiva) koloniområdet som formerat en "oas" mitt bland höghusen.

Vad gäller **Grusåsen** baserar ÖP 2050 dess "trafikframtid" på det tidigare nämnda tunnelprojektet så tillvida att det anförs att "*Med en ny passage under kanalen kan delar av trafiken ledas om från Birkakorset. Minskade trafikflöden ger förutsättningar för mer grönska samt utvecklad gång-, cykel- och kollektivtrafik på Stockholmsvägen och Birkavägen*". Alltså försåtliga skrivningar som tar cykling och kollektivtrafik som argument för en biltunnel! Vi menar tvärt emot detta att satsningar på cykling och kollektivtrafik är argument *mot* tunnel!

En annan passus i ÖP 2050 som berör kommunikationer har att göra med **Södertälje Södra**, som tack vare sina "*goda kommunikationer (har) stor potential /... / att utvecklas till en blandstad med ett stort antal nya bostäder, verksamheter, förskolor och skolor samt parker. Närmast kajen vid utsädesmagasinet kan även torg och kajstråk anläggas. I områdets södra del bör en stadspark skapas med rekreativa, sociala och ekologiska värden*". Förslaget tycker vi är bra – förutsatt att byggnaderna utformas och placeras för optimalt nyttjande av solceller. Även förutsättningarna för att nyttja värmepumpar bör utredas. För övrigt finner vi det märkligt att här inte också nämns att det rör sig om i storleksordningen 1500 bostäder.

## **Landsbygd och kommundelar**

**Tveta** är ett område i stöpsleven. Dels vill ju NCC etablera en stor bergtäkt i **Gerstabergr**, strax söder om Tveta återvinning, dels anser sig återvinningscentralen behöva utöka sin verksamhet. Bergtäktsförslaget lämnar vi därhän eftersom det inte ens antyds i ÖP 2050. Vad gäller återvinningen så föreslås utvidgningen ske delvis på jordbruksmark. Detta vänder vi oss starkt emot, dels eftersom miljöbalken stipulerar att *brukningsvärd jordbruksmark bara får exploateras om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk*, men också för att ÖP 2050 genomgående anger att jordbruksmark ska värnas. Vi sympatiserar såklart med båda utsagorna. Beträffande återvinningscentralens behov menar vi att en utbyggnad av den nuvarande anläggningen bör avvaktas åtminstone tills den nya återvinning som anges för Almnäsområdet har utretts.

Beträffande **Enhörna kommundel** instämmer vi till fullo i ÖP 2050s skrivning om att "*Det är också viktigt att skapa gena kopplingar för gång- och cykeltrafikanter till målpunkter i kommundelen och koppla samman områdena sinsemellan och med Södertälje stad*" och att *Kollektivtrafiken inom kommundelen behöver stärkas*. Vad gäller gena kopplingar för gång och cykel så har behovet funnits länge och vi menar att detta bör genomföras snarast eftersom det, vad vi förstår, inte är särskilt krävande att ordna.

Vi tror också på det som sägs om **Ekeby**, nämligen att där "*finns utvecklingspotential för ny bebyggelse, främst söder och väster om befintlig bebyggelse samt i ett stråk som syftar till att sammankoppla Ekeby med Dammkärr-Vattubrinken*."

**Sandvikens** utbyggnad har vi gett synpunkter på i särskilda yttranden, senast i september i år, varför vi hänvisar till dessa. Dock vill vi citera några rader ur vår sammanfattning: *”Vad gäller allmänna kommunikationer så uppmärksammar planförslaget behovet av sådana. Det är bra. Dock saknas förslag på konkreta åtgärder för att på kort sikt komma till rätta med situationen. Det är helt enkelt inte acceptabelt att de närmaste kollektiva förbindelserna (året runt) finns på avstånd mellan 1 km och upp till 3 km. ”Orten” kommer därmed att fortsätta att vara i det närmaste totalt bilberoende. Förslagen om cykel- och gångvägar, utmed Sandviksvägen och en ”genare” väg till Ekeby är bra – men de borde genomföras med prio ett och inte dröja tills den tillkommande bostäderna, och därmed antalet boende, tillkommit.”*

Med anledning av detta vårt konstaterande tar vi med häpnad del av följande skrivning i ÖP 2050: *”I dagsläget finns endast kollektivtrafik under delar av året till Sandviken, vilken är en stor brist. Med bättre kollektivtrafik skulle ytterligare bostäder i området vara möjliga.”* Absolut en korrekt slutsats! Problemet är bara att detaljplanen för Sandviken redan är på väg att genomföras – utan någon som helst plan för kollektivtrafik.

För övrigt vill vi göra en komplettering på kartskissen på sid 89, där den lilla badplatsen strax SO om ångbåtsbryggan bör nämnas. Den är förvisso idag skyltad som ”privat” – men sådana skyltar får, enligt de nya bestämmelserna för Sandviken, inte förekomma på grund av att de verkar avhållande för allmänheten.

ÖP 2050 föreslår att de två större relativt opåverkade natur- och vattenområdena **Ridöskärgården** och **Malmsjön** ska värnas och stärkas. Det är bra! Den berättar också att Länsstyrelsen för närvarande utreder Ridön och Jurstaholm för reservatsbildning; något som vi såklart hoppas ska realiseras!

Beträffande **Överenhörna** skriver ÖP 2050 att *”En utveckling förutsätter att hänsyn tas till existerande kulturmiljövärden, jordbruksmarken och att tillgången till vatten säkerställs”,* något vi naturligtvis instämmer i.

Vad gäller **Järna** anger ÖP 2050 att *”Störst utvecklingspotential i kommundelen finns inom och i anslutning till Järna tätort och Kallfors. Utvecklingen ska bidra till att koppla samman områdena med varandra och förbättra förutsättningarna för service och kollektivtrafik.”* Som framgår på andra ställen i vårt yttrande så är vi mycket kritiska till fortsatt utbyggnad av Kallfors innan service och kollektivtrafik är säkrad! Hur länge ska ”förutsättningarna” behöva ”förbättras”, vilket i praktiken innebär tillkomsten av ännu fler bostäder, innan sådana basala funktioner ordnas! Vi vill med bestämdhet förorda ett stopp för byggande i Kallfors tills service, kollektivtrafik och en cykelförbindelse till tätorten garanteras. Vi vill betona att detta gäller utöver specialfallet ”bostadsområdet” Kallfors ängar, vilket inte alls bör komma till stånd pga att det tar jordbruksmark i anspråk.

Vad gäller Södertuna så har vi i vårt yttrande 2022-06-10 anfört att vi anser att större delen av planområdets södra del ska värnas mot exploatering. Här ska rymmas ett naturreservat helt enligt planprogrammet samt ett status quo vad gäller hela den övriga södra delen, vilket innebär att skog, jordbruksmark, natur etc behålls som idag. Den norra delen kan tas i anspråk för verksamheter i enlighet med planprogrammet, inkl de undantag för natur och kultur mm som finns där - samt med undantag av den där befintliga jordbruksmarken som vi alltså anser ska värnas. Det är även viktigt att värna Tunaskogen.

Vi är självfallet för att det byggs en cykelväg längs väg 515 och väg 525 mellan Järna tätort och Södertälje stad för att möjliggöra trafiksäker cykelpendling. Frågan är dock om detta bör prioriteras framför cykelväg via Tveta? Detta bör utredas!

Sid 10(16)

Vad gäller tätorten så håller vi med om – och vill betona! – principen om att bygga Järna inifrån och ut ska gälla även framgent. Tankarna på en trädgårdsstad i nedlagda Järna berg- och grustäkt är visserligen intressanta, men strider rakt av mot denna princip. Vi vill inte omedelbart förkasta idén men det ska mycket till för att detta ska vara acceptabelt. Området ligger 7 km från både Nykvarn och Järna och formar därmed en ny ort, med allt vad det innebär av behov av service, kollektivtrafik och cykelvägar. Som inte ens Kallfors anses värd att begåvas med!

Vad gäller **Mölnbo** säger vi nej till bostäder i Långbro. Att bostäder enligt förslaget ger ett ökat underlag för service och kollektivtrafik är enligt vår mening inte argument nog för att motivera förlusten av områdets höga naturvärden. Däremot är vi positiva till att utreda möjligheten till av nya bostäder på lucktomter inom tätorten längs väg 57.

Vad gäller **Visbohammar** har vi i vårt yttrande 2024-06-05 över den aktuella detaljplanen uttryckt vårt instämmande, bland annat på grund av läget med närhet till samhällsservice och kollektivtrafik och på grund av det genomtänkta förslaget.

Beträffande **Hölö** så har det länge talats om vikten av att orten förses med en tågstation. För detta krävs dock ett större befolkningsunderlag. Frågan är då var bostäder kan byggas? Vi avvisar bestämt idén om byggande på jordbruksmarken väster om järnvägen. I övrigt kan nämnas att vi anser att det bör byggas en cykelväg Hölö-Järna.

## **Allmänna intressen**

### **Bostäder**

Vi kan inte annat än instämma i skrivningarna i ÖP 2050 som anger att ”Södertälje ska vara en proaktiv kommun när det gäller att utveckla byggemaskaper, kollektivboenden, generationsboende samt andra former av boenden som kan minska klimatpåverkan, öka den sociala gemenskapen och bidra till prisrimliga bostäder.”

### **Näringsliv**

Mot bakgrund av Naturskyddsföreningens syften och mål fastnar vi här för – och instämmer helhjärtat i – det som anförs i avsnittet **Utveckla jordbruk och livsmedelsproduktion i Södertälje**, nämligen: ”Södertälje är en av de större jordbrukskommunerna i Stockholms län med företag inom primärproduktion, jordbruk, trädgårdsodling och förädling. Kommunen har den tredje största arealen av åkermark i länet och näst största arealen betesmark. Det finns även många värdefulla ängs- och betesmarker i kommunen. För att säkerställa en långsiktigt hållbar livsmedelsproduktion i kommunen och regionen är det viktigt att jordbruksmarken bevaras. Viktiga strategiska platser så som transportlänkar, hamnar och lagerplatser för livsmedel behöver skyddas. Det är viktigt att främja tätortsnära grönsaksproduktion, djurhållning, utökad fritidsodling och komplementodling och att se till att det finns verksamhetsmark för livsmedelsindustri, lokal energiproduktion och utökad tillvaratagande av avfall och restströmmar.”

Med anledning av att ÖP 2050 här återigen nämner – och betonar! – att jordbruksmarken ska värnas måste vi här föra ett i dag aktuellt ärende på tal. Det rör området Kallfors ängar, ett område med brukningsbar mark om 18 ha, ca 3 km norr om Järna tätort. Där trotsar kommundelsnämnden nämligen såväl utsagorna i ÖP 2050 om att värna jordbruksmark som

miljöbalkens bestämmelser om att jordbruksmarken ska värnas om inte synnerliga skäl talar emot detta. Ska ”skövlingen” av Kallfors ängar bli undantaget som bekräftar regeln?

### Arkitektur

Med all respekt för vikten av ”formspråk” så anser vi det klandervärt att det här inte nämns ett ord om vikten av energisnålt byggande och en anpassning till möjligheter att tillvarata solenergi, värmepumpar etc. Visst nämns ordet ”Hållbarhet” på flera ställen, typ ”Södertälje kommun ska ligga i framkant gällande hållbart byggande i staden, tätorterna och på landsbygdena.” men det är inte mer än – ord.

Vi hävdar att nya byggnader ska placeras och utformas för optimalt tillvaratagande av solenergi med till exempel solceller. Här får helt enkelt arkitekturen ge sig för omsorgen om vår framtid. Men precis som vi har sett hur arkitekterna och samhällsplanerarna trots ett stort antal (andra) krav ändå lyckas åstadkomma bra, funktionella och vackra byggnader så tvivlar vi inte på att även detta (nya) krav går utmärkt att anpassa sig till. Även vad gäller industribyggnader – vilka tyvärr hittills lämnat mycket att önska vad gäller utseende!

### Kulturmiljö

Även här lägger ÖP 2050 in ord om hållbarhet men även klimat, livsmedelsförsörjning mm, typ ”**Kulturmiljöns roll för en hållbar samhällsutveckling. Att ta tillvara, förvalta och förädla kulturhistoriska miljöer ger betydande värden utifrån sociala, miljömässiga och ekonomiska aspekter - som alla är viktiga för en hållbar samhällsutveckling.**” Det är bra skrivningar – men tyvärr till intet förpliktigande!

Mot bakgrund av Naturskyddsföreningens syften och mål uppskattar vi följande deklARATION: ”Genom att förhålla sig till det redan byggda, vårda, underhålla och återbruka, kan såväl klimatpåverkan som det ekologiska fotavtrycket minskas. Att upprätthålla kulturlandskapets värden och värna åker-, betes- och ängsmarker är också viktigt ur andra aspekter; både för att bevara den biologiska mångfalden och för att säkerställa framtida livsmedelsförsörjning.” I linje med vad vi tidigare framhållit vill vi i synnerhet betona värnandet av åker-, betes- och ängsmarker.

### Kultur och fritid

Vad gäller **Rekreation och friluftsliv** så anförs i ÖP 2050 att ”En ökad tillgänglighet, tydligare entréer och bättre kommunikationer ska öka möjligheten för fler att komma ut i naturen. Södertälje kommuns friluftsliv ska utvecklas med fler friluftsområden.” Vi instämmer såklart, men efterlyser även här konkretion, typ att också föreslå sådana entréer och friluftsområden.

Däremot är vi tveksamma till skrivningen om att ”En del av friluftslivet bör utvecklas till hållbar turism för att stärka platsens attraktionskraft, både utifrån ett invånarperspektiv och ett besökarperspektiv.” Turismen bör hur som helst inte ges någon prioritet framför andra insatser för friluftslivet.

Södertälje har ett historiskt arv som sjöfartsstad, vilket ännu idag avspeglar sig i ett livligt båtliv, med ett förhållandevis stort antal båtklubbar med många aktiva medlemmar. Trots detta ägnar ÖP 2050 inte många ord åt ämnet; i inte mycket mer än att ”Båtklubbar ska effektiviseras. Båtklubbarna behöver verka för att minska miljöpåverkan.” Vad gäller

effektivisering så framgår inte vad som avses. Vad gäller att minska miljöpåverkan så arbetar klubbarna kontinuerligt med detta sedan många år.

## **Natur och vatten**

Avsnittet innehåller i stort sett bra skrivningar om nuläget och sådant som pågår inom de olika områdena som redovisas.

Vi vill ändå anföra viss kritik. Det gäller en av de inledande punkterna, vilken lyder så här: *”Jordbruksmarken i kommunen ska värnas för framtida matförsörjning. Exploatering av jordbruksmark ska minimeras och genomföras på ett sätt som innebär en så begränsad inverkan som möjligt för jordbruket. Förlusten av brukningsbar jordbruksmark ska kompenseras.”* Vi instämmer absolut i det som uttrycks i den första meningen – men vars innebörd direkt ”förstör” av det som följer, det vill säga *”så begränsad inverkan som möjligt för jordbruket”*? Detta är öppet för vilken tolkning som helst, varför vi anser att lydelsen ska ändras så att den klart ansluter sig till det miljöbalken stipulerar, alltså att *”bra jordbruksmark får användas bebyggelse eller anläggningar bara om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen som inte kan tillgodoses på annat sätt.”* Den sista meningen om ”kompensation” behövs därmed inte. (Formuleringen är för övrigt märklig eftersom ”jordbruksmark” knappast kan kompenseras. Möjligen syftar det på röjning av mark som idag är skog. Men då är det ju inte en kompensation – det är ett skifte som de facto inte drabbar matförsörjningen).

Det har blivit allt vanligare med önskemål om att ta jordbruksmark eller odlingsbar mark i anspråk för solcellsanläggningar. Vi tycker att det ett bra sätt att ”nyttiggöra” sådan jordbruksmark eller odlingsbar mark som av någon anledning för tillfället inte används för livsmedelsproduktion utan till exempel ligger i träda. Faktum är ju att solceller inte förstör marken – sådana kan ju med lätthet nedmonteras för att till exempel flyttas till annan plats! Detta till skillnad mot exploatering för bostäder eller annan användning som gör marken oåterkalleligt förstörd för jordbruk – ja, även för eventuell annan i framtiden önskvärd användning.

Vi vill här ännu en gång kommentera det nu pågående planärendet som rör Kallfors ängar; det område med brukningsbar mark som kommunalnämnden beslutat att ta i anspråk för bostäder och därmed helt eliminera för framtida matförsörjning. Detta trots alla utsagor i ÖP 2050 om att värna sådan mark!

Som ett tillägg till kommentaren ovan om användning av solceller så vill vi påminna om det som kallas agrovoltaisk odling, vilket nämns i ÖP 2050 under rubriken Tekniska försörjningssystem. Där anges att *”Solkraftsproduktion kan ske på lågproduktiv betesmark där bete kan ske parallellt”*. Det innebär att på samma mark ha både solceller och jordbruk, till exempel genom att ha vertikalt stående dubbelsidiga solpaneler, monterade på stålställningar med ett mellanrum där odling kan ske (alternativt djur kan hållas). Ett aktuellt projekt på Mälardalens universitet med agrovoltaisk odling uppnådde ungefär 90 procent av skörden för odling och 50 procent av solelen jämfört med de konventionella.

Nedan kommentarer till några av delavsnitten under avsnittet ***Natur och vatten***.

### **Naturresevat**

Vi vill här komplettera förteckningen med att naturresevatbildning förutom vid Vasaskogen pågår även vid Uddaberget, strax söder om Mölnbo.

### **Trafik och mobilitet**

ÖP 2050 anför på ett flertal ställen formuleringar i stil med att ”Gång, cykel- och kollektivtrafiken ska vara attraktiva och självklara val för persontransporter”. Det uppskattar vi – men vi menar att nästa version av översiktsplanen också ska definiera cykelvägarnas utformning och kvalitet.

Här står också att ”Vi ska planera för blandade områden där vardaglig service finns i närheten av bostäder”, vilket vi instämmer i – men vill ännu en gång påpeka att den pågående planeringen av Kallfors är nästan helt renons på såväl egenskapen ”blandat område” som ”vardaglig service”.

### **Ökat resbehov utan trängsel och klimatpåverkan**

Här betonas återigen vikten av gång-, cykel- och kollektivtrafik för att minska biltrafiken. Vi uppskattar att cykelvägar på kartan (s 173) är inritade för Järna-Tveta och Järna-Nykvärn, men saknar sådana för Viksberg-Ekbacken, vilket alltså bör tillföras.

Här finner vi också denna synnerligen fina redogörelse: ”Ny bostadsbebyggelse och arbetsplatser ska prioriteras i kollektivtrafikstarka lägen, där det finns både närhet till hållplats och hög turtäthet. Attraktiva offentliga rum som inbjuder till gång- och cykeltrafik är viktiga för att minska det upplevda avståndet. Ett finmaskigt nät med gena vägar för gång- och cykel är också viktigt för att skapa en god tillgänglighet. På flera platser behöver det befintliga gatunätet kompletteras med flera kopplingar i gång- och cykelnätet för att knyta samman stadsdelar och öka tillgängligheten. Det är särskilt viktigt att koppla ihop de stadsdelar som är rumsligt segregerade.” Vi håller med om allt!

### **Enklare att gå och cykla**

Även skrivningarna i detta avsnitt är mycket bra. Vi vill speciellt citera ”Södertälje ska stärkas som cykelkommun”. Beträffande de tre nämnda regionala cykelvägarna tycker vi att en prioritetsordning ska ingå, där vi anser att Tveta-Järna bör stå högst.

### **Omvandla vägar till stadsgator**

Mycket bra formuleringar och många bra ord här (*trygga, trevliga, hållbar utveckling, bättre miljö, folkhälsa ...*) – vilka tyvärr inte betyder någonting utan att det redovisas planer för förverkligande!

### **Effektiv användning av transportinfrastrukturen**

Här står bland annat att ”... effektivare användning av infrastrukturen alltid ska sökas innan byggnation av ny infrastruktur övervägs. Vissa infrastruktursatsningar är nödvändiga för att skapa en hållbar utveckling”. Vi har inget att invända mot detta, men vill också anföras att detaljplanläggning, nybyggnation ska föregås av planering och beslut om *infrastrukturen*. Ett aktuellt – avskräckande - exempel är utbyggnaden av Sandviken, där nödvändig kollektivtrafik och cykelväg fått anstå – tills när? Lika aktuellt och avskräckande (ur denna synpunkt) är den nya detaljplanen för Ekbacken som nu fastställs utan att det tas beslut om gång- och cykelväg dit från Viksberg.

### **Parkering**

Visst är det lovvärt att satsa på cykelparkeringar, i synnerhet i anslutning till omstigningsplatser för kollektivtrafik. Men det är inte sådant som gör att cykling ökar. Det som ska prioriteras är sådant som gör att medborgarna väljer att cykla! Företrädesvis många och bra cykelvägar! Cykelparkeringar i all ära – men sådana kan tas fram när behov av sådana framkommer. Sådana kräver små insatser och kan göras snabbt. Ett råd från vår sida är att

skapa ett ”cykelråd”, format av en grupp aktiva vardagscyklister och pendlare! Kanske kan vi i den lokala Naturskyddsföreningen bistå.

## **Klimat, risker, hälsa och säkerhet**

Mycket bra sägs under denna rubrik och vi har här bara möjlighet att kommentera det mål som ställs upp under rubriken ***En klimatsmart kommun med minskad klimatpåverkan***. Där står att *”Södertälje kommun har som mål att vara klimatneutralt 2030, vilket innebär att inga utsläpp av växthusgaser ska ske i kommunen.”* Det är såklart ett väldigt bra mål – men likafullt helt orealistiskt. Tyvärr! Möjligen avses ”av” Södertälje kommun, det vill säga sådant som råder över – vilket är kommunens egen verksamhet, inkl allt från livsmedel och skolor till egna fordon och byggnader? I så fall kan det fungera. En specificering efterlyses alltså!

I en senare skrivning står följande: *”Med avstamp i detta har Södertälje kommun goda förutsättningar för att till 2050 vara klimatpositivt, det vill säga klimatkompensera för mer än 100 procent av utsläppen. För att nå detta arbetar Södertälje kommun idag med ökad koldioxidlagring i skog och mark (exempelvis våtmarker) och producerar biokol av insamlat trädgårdsavfall. Igelstaverket planerar att utöka med koldioxidlagring, Bio-CSS, år 2029”*. Till skillnad mot ovan så anges här klart och tydligt att det är sådant som är under kommunens egen rådighet som avses. Och därmed, enligt vår mening, möjligt att uppnå.

Vi vill dock ge våra reservationer kring CCS-projektet, vilket de facto nyligen inletts - just som ett projekt. Se våra kommentarer till detta ovan i avsnittet ***Målområden och mål***. Som där anges är sådan verksamhet mycket resurskrävande – och för övrigt innefattar projektet inte val av lagringsplats.

I avsnittet behandlas även översvämningsriskerna i vissa områden, bland annat i Västergård/Mariekälla. Här kan vatten behövas styras till lågt liggande ytor där det är möjligt att samla upp och tillfälligt hantera stora vattenvolymer. Vid översvämningsoraker av intensiva regn föreslås utbyggnad till avrinningsvägar på marken till Östersjön. Det behövs ett helhetsgrepp per avrinningsområde. Reningsfilter kommer att behövas eftersom mera föroreningar uppkommer. Avrinningsområdet Mariekäll med den djupa bäcken Rännillund kan vara en bra utgångspunkt för att införa reningsdammar i kommunen.

Det finns inte plats att här kommentera vad som i övrigt avhandlas i detta avsnitt. Rubrikerna i sig visar dock på den höga ambitionsnivån. De är ***Cirkulär ekonomi för att minska resursanvändning och miljöpåverkan, Hållbar byggnation och samnyttjande av mark och lokaler, En robust kommun som klarar klimatrelaterade risker bättre***.

Avslutningsvis vill vi ändå kommentera ***Livsmedelsförsörjning och beredskap***, där det bland annat skrivs att *”Det är nödvändigt att peka ut befintliga eller nya strategiskt viktiga platser för livsmedelsförsörjning, inklusive transportlänkar, hamnar, lagerplatser för livsmedel och områden för större livsmedelsanläggningar. Dessutom bör lämpliga områden för grönsaksproduktion nära städer, utökad fritidsodling, komplementodling och nödfoderproduktion identifieras liksom verksamhetsmark för livsmedelsindustri, lokal energiproduktion och återvinning av avfall.”* Detta förtjänar bara en kommentar – och den är att vi håller med om allt!

# **Tekniska försörjningssystem**

## **Energiförsörjning**

Avsnittet inleds med att *”Platser som är viktiga för att öka den lokala energiproduktioner, främst för kraftvärme och solkraft, bör pekas ut. Solkraftsproduktion kan ske på lågproduktiv betesmark där bete kan ske parallellt. Planberedskap för att utreda platser för att lagra energi från havsvindkraftparker ska finnas. Fjärrvärme och fjärrkyla ska vara de huvudsakliga uppvärmnings- och kylningsmetoderna om möjligheten finns för befintliga och tillkommande bebyggelseområden, så att användandet av el för uppvärmning och kyla kan minska samt lokala resurser kan tas tillvara.”*

Denna skrivning, liksom den övriga i detta avsnitt, är i princip bra men vi saknar skrivningar om värmepumpar. Faktiskt nämner ÖP 2050 värmepumpar bara på ett ställe, och då i samband med småhus. I själva verket finns det ett brett utbud av värmepumpar för användning även i stora bostadhus och lokaler. När ÖP 2050 skriver att vi *”För att minska elförbrukningen och ta vara på de lokala resurser vi har är det viktigt att i samhällsbyggandet säkerställa att nya bostads- och verksamhetsområden får tillgång till fjärrvärme”* vill vi tillägga att fjärrvärme faktiskt inte är det självklart bästa för nya områden som ligger avlägset från fjärrvärmenätet men nära sjöar eller vattendrag. Sådana kan då nyttjas för utvinning av värme med hjälp av värmepumpar. Den el som då behövs för dessa ska då naturligtvis produceras av vind-, sol- eller icke-fossilbaserade bränsle drivna kraftverk.

## **Riksintressen**

***Kustområdet och skärgården samt Mälaren med Öar och strandområden:*** Vi instämmer till fullo i att *”Fritidsbebyggelse får komma till stånd endast i form av kompletteringar till befintlig bebyggelse. Om det finns särskilda skäl får dock annan fritidsbebyggelse komma till stånd, företrädesvis sådan som tillgodoser det rörliga friluftslivets behov eller avser enkla fritidshus i närheten av de stora tätortsregionerna.”*

Däremot ifrågasätter vi fortsättningen, som lyder: *”Det är även viktigt att komma ihåg att bestämmelserna inte innebär hinder för utvecklingen av befintliga tätorter eller av det lokala näringslivet.”* Vårt skäl är att skrivningen är alltför vidlyftig; ja så vidlyftig att den i princip godtar nästan ”allt”. Vi förstår att intentionen är att undvika sådana stränga regler som föreslås för fritidshusen – men detta är en på tok alltför öppen skrivning, som därför måste ändras.

Södertälje den 31 oktober 2024

Naturskyddsföreningen i Södertälje-Nykvarn

Lars Klasén  
ordf.  
073-5638001, [lars.klasen@outlook.com](mailto:lars.klasen@outlook.com)

Sid 16(16)