



**Södertälje  
kommun**

2020-05-07

# Programsamrådsredogörelse

Program för Östertälje

SBN 2014-01067

## Innehåll

<b>Hur samrådet bedrivits</b>	<b>3</b>
<b>Ämnesvisa synpunkter och samhällsbyggnadskontorets ställningstaganden</b>	<b>3</b>
<b>Samhällsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande</b>	<b>14</b>
<b>Inkomna yttranden</b>	<b>15</b>

Programsamrådsredogörelsen är upprättad av planenheten

Handläggare

Johan Filipsson

## Hur samrådet bedrivits

Programmet för Östertälje har varit på samråd under perioden 30 mars till 26 maj 2017. Remissinstanser och berörda fastighetsägare har informerats och getts tillfälle till yttrande. En annons om samrådet, utställning och informationsmöten var införd i LT den 27 mars. Under samrådstiden hölls två informationsmöten, den 18 april samt den 15 maj. Under samrådstiden inkom 38 yttranden, varav 15 från remissinstanser och övriga 23 från boende, boendesammanslutningar, företag och föreningar. De inkomna synpunkterna redovisas och besvaras i denna programsamrådsredogörelse. Samhällsbyggnadskontoret har i detta utlåtande bara tagit upp frågor som rör programmets innehåll. Övriga frågor som rör kommunens verksamhet kommer att skickas vidare till respektive förvaltning. Samtliga yttranden finns tillgängliga i sin helhet på samhällsbyggnadskontoret under kontorstid.

## Ämnesvisa synpunkter och samhällsbyggnadskontorets ställningstaganden

Nedan redovisas ämnesvis de synpunkter som inkommit under programsamrådet. Samhällsbyggnadskontorets kommentarer och ställningstaganden redovisas i kursiv stil efter varje ämne, synpunkterna bemöts inte enskilt.

### Allmänt om programförslaget

Flertalet *remissinstanser, föreningar* samt *flera privatpersoner* ser positivt på programförslaget som helhet och att kommunen i och med programmet tar ett helhetsgrepp om området. Flera remissinstanser och några privatpersoner betonar vikten av att använda potentialen i stationsläget med en planering som åstadkommer en sammanhängande stadsmiljö. *SLL* menar att det är viktigt att nyttan av tillgängligheten till pendeltågstationen används maximalt så att kollektivtrafik blir ett förstahandsval för resande till och från Östertälje. De flesta privatpersoner som lämnat synpunkter ser utvecklingen av området vid Östertälje station som positivt, men farhågor om pendelparkering och föreslagna utbyggnadsytor i Fornhöjden lyfts. En stor del av remissinstanserna, bland annat *Länsstyrelsen, Trafikverket, SLL* och *miljönämnden* efterfrågar utredningar och bättre beskrivning av programförslagets konsekvenser och lyfter behovet av utredningar i det fortsatta arbetet. *Miljönämnden* anser att programhandlingens namn är missvisande då programområdet omfattar en större geografi än bara Östertälje station.

### Samhällsbyggnadskontorets ställningstagande

*Samhällsbyggnadskontoret konstaterar att det överlag finns ett starkt stöd för stadsutveckling i programområdet, vilket är mycket positivt. Kommunen planerar för ett växande Södertälje och programområdet utgör en viktig del i den långsiktiga planeringen för en mer sammanhållen stad. Fler bostäder behövs inom tätorterna och utvecklingen sker brett över samtliga stadsdelar. Programmet visar på ett övergripande sätt vilken markanvändning som föreslås på olika platser i programområdet och ger på så vis en inriktning för fortsatt arbete. Övriga frågor av betydelse för programmets genomförbarhet ska vidarestuderas. Inom ramen för kommunens detaljplanearbete skall en rad olika utredningar tas fram och stadsutvecklingsförslag konkretiseras. Kontoret instämmer i att samordning och samarbete behövs i det vidare arbetet. Kontoret har för avsikt att byta titel på arbetet, i enlighet med Miljönämndens framförda synpunkt.*

## Miljöpåverkan, vatten- och klimataspekter

*Länsstyrelsen* konstaterar att kommunen inte har tagit ställning till programförslaget miljöpåverkan. Länsstyrelsen förutsätter att kommunen utvecklar planeringsunderlaget och studerar konsekvenserna av planen inför fortsatt planering. Det bör helst ske inom ramen för en miljöbedömning, men möjlighet finns också att ta upp frågan om betydande miljöpåverkan i samband med kommande detaljplaner. Programmets redovisning av miljö kvalitetsnormer (MKN) för vatten behöver uppdateras och man saknar ett resonemang kring hur vattenförekomsterna påverkas. Länsstyrelsen påtalar vikten av att översvämningsrisken omhändertas i planeringen i fortsatt planering. Detta gäller även de delar av programområdet som inte utretts i översvämningsanalysen. I det fortsatta planarbetet behöver kommunen också redogöra för hur de misstänkta föroreningsituationerna ska hanteras. *Miljönämnden* saknar förslag på de utredningar som måste genomföras för att kunna bedöma om lokaliseringen är lämplig för föreslagen bebyggelse. Miljönämnden anser att en luftkvalitetsutredning och omfattande dagvattenutredningar behöver göras. Miljönämnden anser också att det behöver göras en djupare analys av recipienternas status samt grundvattenförekomsternas status och hur dessa kan komma att påverkas om området förändras i enlighet med programmet. *Telge Nät* anser att det för programområdet behöver genomföras en samlad dagvattenutredning. En *privatperson* efterfrågar ett miljövänligt byggande.

### *Samhällsbyggnadskontorets ställningstagande*

*Miljöaspekterna har beaktats översiktligt i programarbetet och kommer att behöva studeras ingående i fortsatt planering och kommande detaljplanering, precis som remissinstanserna framhåller. Flera utpekade platser kommer att behöva detaljplaneläggas i ett större sammanhang, för att fånga de frågeställningar som är gemensamma. Miljöbedömning kommer att ske i samband med detaljplaneläggning. Kontoret avser tydliggöra programförslagets konsekvenser och visa vilka miljöfrågor som behöver utredas närmare i den fortsatta planeringen. MKN för vatten ska uppdateras. I och med det anses remissvaren ha beaktats.*

## Riksintressen för kommunikationer samt buller från väg- och spårtrafik

*Trafikverket* meddelar att programområdet berörs av flera riksintressen för kommunikationer: E4/20, Västra stambanan, Östertälje station samt farleden Södertälje kanal. Riksintressena ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomst eller nyttjande. Riksintresset omfattar samtliga delar av anläggningen och eventuella framtida utbyggnadsbehov. Hänsyn måste också tas till riksintressets influensområden. *Länsstyrelsen* delar Trafikverkets synpunkter i sin helhet. Det behöver tydligt framgå på vilka grunder kommunen bedömer att förslaget inte medför att riksintressena skadas och att eventuella framtida utbyggnadsbehov inte försvåras.

*Länsstyrelsen* och *Trafikverket* framhåller att kommunen i den fortsatta planläggningen behöver utforma och lokalisera bebyggelsen så att riktvärden för buller utomhus enligt trafikbullerförordningen (SFS 2015:216) kan följas. För att åstadkomma en långsiktigt hållbart boendemiljö är det viktigt att kommunen baserar bullerprognoserna på en framtida trafikering på såväl väg som järnväg.

### *Samhällsbyggnadskontorets ställningstagande*

*Kontoret tydliggör frågan om riksintressen i programhandlingen.*

*Buller är en viktig faktor att ta hänsyn till vid planläggning i bullerutsatta lägen. Stadsutvecklingen i kommunen och i programområdet är i huvudsak inriktad på att förtäta befintliga områden, omvandla tidigare verksamhetsområden till bostadsområden samt blanda*

*bostäder, service och verksamheter så att de ligger nära varandra. Det finns många fördelar med det. Genom att planera och utforma tillkommande bebyggelse går det att skapa goda boendemiljöer även i utsatta lägen. Detta är något som kommer att säkerställas i fortsatt planering. Programförslaget har tagit hänsyn till utsatta bullerlägen, så som i Viksängen. En bullerkartering för Södertälje håller på att tas fram för närvarande. Trafikbullerförordningen kommer att följas.*

## Kulturhistoriska värden och fornlämningar

*Länsstyrelsen anser att programmet behöver kompletteras med en beskrivning av kulturmiljön i området och en analys av planens konsekvenser för kulturmiljön. Inom delar av programområdet kommer det att krävas en arkeologisk utredning inför det fortsatta planarbetet för att fastslå om oregistrerade fornlämningar finns. Förfrågan om arkeologisk utredning ställs till Länsstyrelsens enhet för kulturmiljö. Om fornlämningar påverkas av ett planerat arbetsföretag krävs samråd med länsstyrelsen. Kulturhistoriska föreningen i Södertälje anser att programhandlingen borde ta fasta på riktlinjerna i kommunens kulturmiljöprogram beträffande utformning och placering av tillkommande bebyggelse. Det är av vikt att detta sedan följs upp i detaljplaneskedet med restriktiva bestämmelser. Några enstaka privatpersoner anser att programmet inte tar tillräcklig hänsyn till områdets kulturhistoriska värden. SPF Östertälje uppskattar att parken vid Igelsta Gård uppmärksammas i arbetet. Naturskyddsföreningen instämmer i programförslagets intentioner för Igelsta Gårds park.*

### Samhällsbyggnadskontorets ställningstagande

*Kontoret delar uppfattningen om att stadsdelarna är attraktiva och värdefulla miljö, varför utgångspunkten bör vara att dess karaktär och "grammatik" ska respekteras. En förtätning i ett befintligt område innebär ofrånkomligt att dess karaktär till en del förändras. Vid förtätning bör utformning av ny bebyggelse generellt utgå från befintliga kvaliteter, förutsättningar och samband med omgivningen. Med tanke på programrådets olika värdefulla bebyggelseområden, byggnader och arkitektoniska värden, ska kvalitetskraven på tillägg vara höga. Kontoret kommer att tydliggöra stycket om kulturmiljö och hänvisa till redan upprättade riktlinjer i kommunens kulturmiljöprogram i enlighet med Kulturhistoriska föreningens synpunkt. Fornlämningar omnämns i programmet och hänsyn kommer att tas till dessa i den fortsatta planeringen.*

## Risker samt störningar kopplat till verksamheterna vid Igelstaverket och Gärtuna

*Trafikverket konstaterar att riskerna till följd av transporter av farligt gods har beskrivits övergripande i programmet. För området invid Östertälje station är avståndet till transportleder, farliga verksamheter och drivmedelsstationer över 150 meter och bör inte utgöra några problem för planeringen. Hänsyn behöver dock tas till närheten till Västra stambanan och risker förknippade med denna. SLL framhåller att det är bra att kommunen tar höjd för fördjupade riskutredningar. AstraZeneca AB påpekar att transportvägar för farligt gods är en kritisk punkt för deras verksamhet och de redan idag är begränsade i var de kan ta in farligt gods till sin verksamhet. En ökad exploatering utmed vägar där Astra i framtiden kan komma att vilja transportera farliga ämnen kan medföra att detta inte tillåts. AstraZeneca påpekar vidare att ny bostadsbebyggelse närmare in på deras verksamhet kan innebära svårigheter för företaget att klara bullerriktvärden nattetid. Antalet bostäder i anslutning till Hästhagen kan rimligtvis inte bli så många, varför Astra anser att det inte är ett lämpligt utbyggnadsområde. Länsstyrelsen meddelar att det är av stor vikt att kommunen i det fortsatta planarbetet visar att bostäder inte äventyrar den framtida driften av verksamheterna vid Igelsta och Gärtuna. Länsstyrelsen*

meddelar att Igelstaverket och AstraZeneca är anläggningar som båda har miljötillstånd enligt miljöbalken att bedriva sina verksamheter. AstraZeneca AB har ansökt om tillstånd till miljöfarlig verksamhet för fortsatt och utökad verksamhet vid Gärtunaanläggningen. Miljönämnden påpekar att Igelstaverket har prövningstillstånd A enligt miljöprövningsförordningen, och inget annat.

#### Samhällsbyggnadskontorets ställningstagande

*Kontoret tar med sig frågan om risker och farligt godstransporter till fortsatt planering. När Södertälje växer är det inte ovanligt att bostadsområden närmar sig industriområden som tidigare legat avskilt från sådan känslig markanvändning. De risker och störningar som olika anläggningar medför måste hanteras i planeringsskedet både för att skydda tillkommande bebyggelse men också för att inte medföra inskränkningar för befintliga verksamheter. Under våren 2020 tas en riskutredning fram inom detaljplanearbetet för del av kvarteret Jägmästaren.*

*Kontoret avser att justera föreslagen utbyggnadsyta norr om järnvägen så att den hamnar längre ifrån verksamheten vid Gärtuna. Ny bostadsbebyggelse väster om gångbron över järnvägen bedöms inte innebära någon begränsning för verksamheterna vid Igelsta och Gärtuna. Det är en viktig fråga att vidarestudera och beakta i efterföljande detaljplaneläggning.*

## Utveckling av nytt stadsdelscentrum invid Östertälje station

Flera remissinstanser, föreningar och privatpersoner lyfter vikten av att ta hand om det goda kollektivtrafikläget vid Östertälje station. Trafikverket ser positivt på planläggning av nya bostäder i kollektivtrafiknära lägen. SLL anser att det är viktigt att använda potentialen i stationsläget, försöka åstadkomma en sammanhängande stadsmiljö och låta stationen fungera som generator för stadsutvecklingen. Flera yttranden från föreningar och Östertäljebor är särskilt positiva till idén om att utveckla ett nytt stadsdelscentrum invid Östertälje station. Utveckling av stationsområdet, kommer vara kritisk för hur "Östertälje" upplevs. Det är stationen som definierar området. En privatperson betonar vikten av att nyttja stationsläget för handel, service och restauranger, då detta skapar en effektivare resekedja mellan hem och arbete och behovet av att använda bil minskar. Naturskyddsföreningen delar dock inte programmets beskrivning om "gräsyta" mitt emot dagens pendelparkering, som också pekas ut som tänkbar för ny bebyggelse. Här finns gång- och cykelvägar och slätten används vintertid för lek.

#### Samhällsbyggnadskontorets ställningstagande

*Kontoret instämmer i synpunkterna - det är avgörande att ta omhand om det goda kollektivtrafikläget. För en långsiktigt hållbar planering ska markresurser i goda lägen utnyttjas så effektivt som möjligt samtidigt som en avvägning till platsens förutsättningar görs. Området invid Östertälje station har särskilt goda möjligheter att utvecklas till en mångsidig stadsmiljö med variation av bostäder, service och bra pendelparkering. Ambitionen är att bebygga området för att utnyttja det goda kollektivtrafikläget och tillvarata det underlag alla de som utnyttjar stationen utgör, samtidigt som funktionen pendelparkering behålls och förbättras.*

*Planering invid Östertälje station, som ligger i linje med programförslaget, har inletts. I februari 2019 beslutade kommunstyrelsen om markanvisning för upp till 500 bostäder i anslutning till pendeltågsstationen. Avtal har tecknats med byggaktören Serneke. Stadsbyggnadsnämnden har i sin tur beslutat om start av planläggning av området. Framöver ska byggaktören, tillsammans med kommunen, utveckla idéerna kring projektet. Förutsättningarna för stadsutveckling på platsen ska utredas och ett förslag på hur området kan utvecklas ska tas fram. En mycket viktig förutsättning för arbetet är att funktionen pendelparkering ska behållas. Plats för ett lokalt stadsliv ska ordnas och det ska vara enkelt att resa med kollektivtrafiken.*

## Pendelparkering invid Östertälje station

Flera *närboende* och *föreningar* har synpunkter på parkeringssituationen kring Östertälje station. *Östertälje-Rosenlunds Villaägarförening* framhåller att det redan idag är brist på parkeringsplatser. Pendlare söker sig ut till lokalgator i närområdet för att parkera. Hur ska pendelparkeringen lösas under byggtid? *Naturskyddsföreningen* framhåller att pendeltågsstationen innebär ett stort behov av parkeringsplatser för pendlare. Att även förlägga service och handel hit ifrågasätts. En *privatperson* önskar parkeringshus i flera plan. En annan *privatperson* anser att dagens infartsparkering tar alldeles för stor yta i anspråk i jämförelse med andelen som reser med kollektivtrafiken.

### Samhällsbyggnadskontorets ställningstagande

Samhällsbyggnadskontoret är väl medvetet om att parkeringsfrågan är en central fråga att lösa. Även om ambitionen är att människor i större utsträckning ska gå, cykla och åka kollektivt till stationen kommer det fortsatt vara viktigt att tillgodose ett behov av att ställa bilen vid stationen.

I februari 2019 beslutade kommunstyrelsen om markanvisning för upp till 500 bostäder i anslutning till stationen. I samband med kommunstyrelsens beslut om markanvisning påbörjades också en översyn av infartsparkeringar i hela kommunen. Ny bebyggelse kommer inte att tillkomma på dagens pendelparkering innan det finns en hållbar och godtagbar lösning på parkering vid stationen. Inom projektet för Östertälje station kommer det också vara viktigt att hitta en godtagbar lösning för pendelparkeringen under byggtid.

## Kollektivtrafik, kommunikationer och stationsbyggnad

SLL konstaterar att programmet lyfter en vision om en stationsbyggnad, men påtalar samtidigt att stationen idag har relativt få resenärer. Behovet av att bygga bort felande länkar för gång- och cykeltrafik lyfts upp. Trots bra förslag på utbyggd cykelparkering ifrågasätts om dessa är tillräckliga i framtiden. Vidare framhålls att programmets diskussion om framtida trafikeringssupplägg för busstrafiken behöver ske i andra forum. SLL hänvisar till den pågående dialogen om att ta fram en åtgärdsvalsstudie för busstrafik vid Södertälje C. *Miljönämnden* anser att det är positivt att möjliggöra för ökat utnyttjande av kollektivtrafik. *Naturskyddsföreningen* motsätter sig idén om busstrafik mot Hall och den föreslagna sträckningen genom skogsområdet. Några *privatpersoner* betonar att man ser mycket positivt på den sekundärentré till perrongen som nämns i programförslaget. Flera efterfrågar upprustning och breddning av tunnelpassagen vid stationen, som idag upplevs otrygg.

### Samhällsbyggnadskontorets ställningstagande

Södertälje kommun, SLL, och trafikoperatörerna för en fortlöpande dialog kring utvecklingen av stationsmiljöerna i kommunen och utvecklingen av systemet som helhet - och i denna dialog lyfts även Östertälje. Området kring Östertälje station uppvisar idag en del brister. Samordning och dialog mellan Trafikverket och SLL samt kommunen behövs i det vidare arbetet.

Frågan om en framtida stationsbyggnad eller andra insatser behöver utredas i det fortsatta arbetet för att hitta så bra lösningar som möjligt. Även om finansiering och genomförandet av en stationsbyggnad inte är möjlig i närtid kommer visionen ligga kvar i programhandlingen, för att visa kommunens viljeriktning. Nya och utökade stationsfunktioner måste inte nödvändigtvis inrymmas i en separat stationsbyggnad utan kan integreras i den framtida stationsnära bebyggelsen. Merparten av resonemanget om framtida bussförsörjning lyfts bort från programmet, i enlighet med SLL:s framförda synpunkt. Resonemang om kollektivtrafik uppdateras. Diskussion om framtida busslinjenät och terminalområdets utformning sker i andra forum, till exempel i en åtgärdsvalsstudie eller terminalutredning.

## Gator, trafik och utveckling av gång- och cykelstråk

*Trafikverket* anser att kommunen bör analysera och redovisa förslagets konsekvenser för trafiken i området och omkringsliggande vägnät inför kommande detaljplaner. Trafikverket framhåller att eventuella åtgärder på eller intill den statliga transportinfrastrukturen, som t.ex. en breddning av gångtunnel vid stationen, ska samrådas och därefter regleras i avtal mellan kommunen och Trafikverket innan detaljplan antas. Avtalet ska reglera finansiering och genomförande.

*Naturskyddsföreningen* delar i huvudsak föreslagna satsningar på utbyggd gång- och cykeltrafik, men påtalar vikten av att lägga resurser där reella behov finns. En ny gång/cykelbro norr om järnvägen, enligt förslaget, anses vara onödig. En bro över Nynäsvägen söder om järnvägen är i så fall en bättre idé. *Astrazeneca AB* framhåller att det är viktigt att in- och utfarter till matarvägar samt GC-vägar och dylikt utformas på så sätt att trafiksäkerheten för både fordon och gående upprätthålls och att transportflödet inte hindras. Det är också av stor vikt att trafikkapaciteten är hög nog för att rymma nuvarande volymer samt inte begränsa för fortsatt expansion. En *privatperson* framhåller att hela Östertälje, även stationsområdet, idag fungerar som en grupp isolerade förorter. För att Östertälje ska bli stad behövs ett nät av stadsgator.

### Samhällsbyggnadskontorets ställningstagande

*Kommunen analyserar fortlöpande effekter på trafiksystemet som föränleds av ny bebyggelse. Kommunen har för avsikt att ta fram en trafikanalys för programområdet i enlighet med Trafikverkets framförda synpunkt. Nya trafiksiffror inväntas för närvarande. Frågor kring förbättringsåtgärder eller ombyggnation av gångtunneln vid stationen kommer skötas inom kommande detaljplanearbete.*

## Behov av offentlig service – skolor, förskolor och seniorboende

*Omsorgsnämnden/Äldreomsorgsnämnden/Socialnämnden* påpekar att det är viktigt att nämndernas ansvarsområden beaktas i planerandet. Nämnderna önskar att byggnationen även innebär hyresrätter där kommunen har möjlighet att få tillgång till kommunkontrakt för ett antal lägenheter. *Omsorgsnämnden* har också behov av att tomt för en ny gruppbostad utreds inom planområdet. *Socialdemokratiska kvinnoklubben* ser positivt på den föreslagna förtätningen och vill särskilt framhålla vikten av blandade boendeformer, och att det även planeras för hyresrätter. Klubben saknar planer för äldreboende. *SPF Östertälje* påtalar att det är angeläget att olika former av boende för äldre tas med i planeringen. Med boende för äldre menas boende med lätt tillgänglig grön utemiljö, goda kommunikationer och goda möjligheter till lokala sociala kontakter. *Östertälje Rosenlund Villaägarförening* anser att man inte tagit höjd för det utökade behov av skol- och förskoleplatser som den nya bebyggelsen genererar. Dessutom upplevs den föreslagna förskolan i Hästhagen (område B13) vara olämpligt placerad.

### Samhällsbyggnadskontorets ställningstagande

*Behovet av offentlig service och lokaler ska kunna tillgodoses inom varje stadsdel. Samrådshandlingen föreslog plats för nya förskolor. Placeringar av förskolor och nya skolor ses över till godkännandehandlingen tillsammans med utbildningskontoret, i enlighet med inkomna synpunkter. Även möjligheten att utöka skolverksamhet vid Östertälje IP ska studeras. Framtida boenden för äldre, seniorboenden eller LSS-boenden inryms i vad som programmet anger som bostäder. Avvägningen mellan hyresrätter och bostadsrätter är ingen planfråga och hanteras därför inte varken i programmet eller i efterföljande detaljplaner. Inte heller lägenhetsstorlek är en fråga som styrs av efterföljande detaljplaner. Men en blandning av upplåtelseformer, typer av bostäder och lägenhetsstorlekar eftersträvas.*



## Bebyggelseutveckling utmed Grödingevägen

*Miljönämnden* bedömer att den impedimentmark som är belägen mellan järnvägen och Grödingevägen samt den impedimentmark som är belägen mellan järnvägen och Norbergs väg (banvall) är olämpliga och troligen inte möjliga att bebygga. *Naturskyddsföreningen* instämmer i vad programförslaget anger, dvs läget, nära pendeltåget, motiverar hög exploatering med bostäder och det är motiverat att utveckla ytorna. *Östertälje-Rosenlunds Villaägarförening* anser att utpekade ytor är olämpliga för ny bebyggelse, då de helt enkelt är för små. En *privatperson* anser att Grödingevägen från Rimfrostvägen (motorvägen) till Nynäsvägen med tiden borde bli "Östertäljes storgata". Målet på sikt måste vara slutna stadskvarter längs hela gatan, med huvudingångar från "Grödingegatan". Enstaka *privatpersoner* framhåller att bebyggelsen bör hållas låg utmed Grödingevägen.

### *Samhällsbyggnadskontorets ställningstagande*

*Att omvandla större vägar, som Grödingevägen, till gator som upplevs trygga och trevliga är ett av de mest effektiva sätten att skapa ökad stadskvalitet och uppnå översiktsplanens, trafikstrategins och utbyggnadsstrategins mål. Med ny bebyggelse, förbättrad tillgänglighet och god offentlig miljö kan stadsdelar knytas närmare varandra och centrala Södertälje.*

*Samhällsbyggnadskontoret konstaterar att det finns olika synpunkter på utveckling av Grödingevägen. Även om förtätningspotentialen är lägre här än utmed andra liknande större vägar, är det betydelsefullt att pröva stadsutveckling utmed vägen. Grödingevägens gatumark ägs av kommunen men Trafikverket har vägrätt och är således väghållare. Det innebär att eventuella framtida förändringar av gatan kommer behöva ske i samråd med Trafikverket.*

## Bebyggelseutveckling vid Hästhagen

*Miljönämnden* påpekar att riktvärden för både trafik- och industribuller måste kunna innehållas för att det ska vara möjligt att bygga bostäder på platsen mellan järnvägen och Hästhagen. *Naturskyddsföreningen* instämmer i vad programförslaget anger om de utpekade områdena utmed Vretensvägen och söder om Hästhagen. Läget motiverar hög exploatering med bostäder. *Östertälje-Rosenlunds Villaägarförening* anser att området invid Vretensvägen möjligen kan bebyggas med samma hustyper som i Hästhagen och att området utmed järnvägen kan bebyggas med betydligt färre hus än det detaljplaneförslag som stoppades av länsstyrelsen. (Se även stycket om "Risker samt störningar kopplat till verksamheterna vid Igelstaverket och Gärtuna".)

### *Samhällsbyggnadskontorets ställningstagande*

*Kontoret konstaterar att det finns ett stöd för föreslagen bebyggelseutveckling och avser vidarestudera denna i fortsatt planering.*

## Bebyggelseutveckling i Viksängen

*Trafikverket* poängterar vikten av att åtkomst ska upprätthållas till deras anläggningar, samt erforderligt avstånd hålls fritt mellan bebyggelse och väg respektive järnväg. *Naturskyddsföreningen* instämmer i att området söder om järnvägen är utmärkt för flerfamiljshus. Områdets fördelaktiga läge för bostäder bör utnyttjas så långt möjligt. Det trafikutsatta området närmast motorvägen anser föreningen i likhet med vad som anges i programförslaget lämpar sig för verksamheter av olika slag. Även *Östertälje-Rosenlunds Villaägarförening* anser att området söder om järnvägen är lämpligt för bostäder. *Bostadsrättsföreningen Viksäng Strand* befarar olägenheter. Föreningen framhåller att det inte

får anordnas växtlighet eller annat som kan skymma havsutsikten från medlemmarnas lägenheter. Om antalet besökare ökar i området behövs det allmänna parkeringsplatser nära Näktergalslunden och ÖBK:s båtuppläggningsplats. För att bevara en rimligt bred grönstruktur längs kanalen och för att minska risk för insyn och skuggning till föreningens lägenheter får ny bebyggelse inte sträcka sig längre än till kurvan på Viksängsvägen. Risk för skuggning och insyn måste även beaktas för den bebyggelse som föreslås norr om föreningen.

#### **Samhällsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Stadsutveckling och förtätning i befintliga områden kan medföra inverkan för närboende i form av ändrad utsikt eller ändrad tillgång till gröna ytor. Ny bebyggelse ska placeras och utformas så att dess avsedda användning inte medför betydande olägenheter för omgivningen. Den typen av frågor hanteras i efterföljandet detaljplanprocesser.*

## **Bebyggelseutveckling omkring Fornhöjden och Kummelvägen**

*Östertälje-Rosenlunds Villaägarförening, närboende villaägare och villaägarna på Kummelvägen är kritiska till föreslagen bebyggelse mellan Kummelvägen och Fornhöjden. Flera oroar sig för att grönområdet helt försvinner. Närboende framhåller att området har ett rikt djurliv och används för lek, bär- och svampplockning. Området bör i första hand bevaras. I synnerhet bör den naturliga topologin bevaras såsom också påpekas i programförslaget. Då Fornhöjden idag består av storskaliga bostadskvarter finner villaägarna på Kummelvägen det självklart att bebyggande sker med låga en- eller fåfamiljshus för att blanda upp beståndet. En boende på Kummelvägen betonar att det är viktigt att programförslagets idé avseende bl.a. hänsyn till naturvärden följs. Med rätt bostadstyp och upplåtelseform möjliggör bebyggelsen ett gott komplement och möjlighet till bostadskarriär inom området. Miljönämnden påpekar att det vid exploatering är viktigt att värna grönområdets värden i form av skogsklädda höjder, gångvägar, stigar. Vid planering av området behöver utredning och extra hänsyn tas till salamanderförekomst. Naturskyddsföreningen instämmer principiellt i vad programförslaget anger om bebyggelseutveckling i och omkring Fornhöjden, men har ett antal synpunkter. Norr om Kummelvägen måste det finnas en ”lucka; en frizon, utåt för de befintliga bostädernas boendes skull. Utmed Glasbergavägen bör det inte byggas, detta för att undvika ett alltför ”kompakt” gaturum som samstämmer dåligt med den på andra sidan Glasbergavägen. Naturskyddsföreningen motsätter sig starkt att området invid Ahréns exploateras för mer verksamheter då det är ett fint hållmarksområde. Östertälje-Rosenlunds Villaägarförening menar dock att detta område kan byggas. Det andra föreslagna verksamhetsområdet sydväst om Fornhöjden anses vara klart olämpligt. Naturskyddsföreningen anser att mer kunskap behövs för att bedöma om den södra området för verksamheter är lämpligt.*

#### **Samhällsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Samhällsbyggnadskontoret har förståelse för närboendes uppfattning om att grönytorna runt Kummelvägen bör värnas. I Översiktsplanen och kommunens nya utbyggnadsstrategi, uttrycks en intention om en tätare stad med tydligare sammankopplingar. Fornhöjden är särskilt utpekad som en tyngdpunkt. Kontoret bedömer att förtätningen är genomförbar utifrån ett helhetsperspektiv och med utgångspunkt i de olika stadsdelarnas kvaliteter och förutsättningar. Grönområdena i och runtomkring Fornhöjden är värdefulla och fyller flera funktioner, bland annat rekreation. Utgångspunkten är att värdefulla och välanvända ytor ska värnas. Stadsutvecklingen i programområdet förutsätter dock att vissa gröna ytor tas i anspråk och att rekreativmöjligheterna därmed ändras. Det är i första hand ytor utmed befintliga vägar, ytor för markparkering och mindre värdefulla gröna ytor som kan vara aktuellt att pröva för ny bebyggelse. Genom ny bebyggelse kan natur- och parkområdets rumslighet öka och trafikskyddade och inramade naturmiljöer skapas. Även om grönytornas totala storlek reduceras*

*ska tillräckliga ytor avsättas för fortsatt goda rekreativsmöjligheter i området.*

*Efter att programsamrådet ägde rum har kontoret utrett Fornhöjden mer ingående. En naturvärdesinventering har genomförts under 2018. Även en utredning för ekosystemtjänster har genomförts. Med bakgrund till inkomna synpunkter och ny kunskap från utredningar kommer kontoret att revidera de utbyggnadsytor som föreslagits i samrådshandlingen. Men det finns fall där det bostadspolitiska målet och inriktningen som anges i Översiktsplanen väger tyngre än de enskilda naturintressena som finns på platsen. Programmet beskriver på ett översiktligt plan en föreslagen markanvändning. Detaljerade studier av byggnader och deras placering med mera görs i detaljplaneskedet. Översiktplanen och programmet anger inte specifikt vilken bebyggelse typ som är lämplig eller ej för att uppnå intentionerna. Oavsett om det gäller planering av nya områden eller som i detta fall förändringar i befintliga områden har kontoret till uppgift att väga samman allmänna och enskilda intressen och bevaka inverkan på stads- och landskapsbild.*

*Kontorets uppfattning är att det är motiverat med ny bebyggelse utmed Glasbergavägen invid Fornhöjdsvägen. Ny bebyggelse kan förstärka och binda samman gatuummet och koppla Fornhöjden mot Östertälje station. Proportionerna mellan gatubredd och hushöjd längs den framtida Glasbergavägen studeras inom det pågående detaljplaneärendet för "Tallbacken".*

*Genom att komplettera Fornhöjden med ny bebyggelse och tillföra kvalitéer, bedömer samhällsbyggnadskontoret sammantaget att en rimlig avvägning gjorts mellan bevarande av gröna ytor och intresset av nya bostäder. Kontoret avser att vidarestudera delar av de frågeställningar som lyfts fram under programsamrådet i fortsatt planering. Ytterligare utredningar av naturvärden och artinventering kommer behöva göras. Det kommer också att vara aktuellt med fler dialogtillfällen med närboende under framtida detaljplaneprocesser.*

## Bebyggelseutveckling mellan järnvägen och Gärtunavägen.

*Östertälje-Rosenlunds Villaägarförening anser att Eko-odlingen ska kvarstå. Området mellan Nynäsvägen och järnvägsövergången kan utvecklas för rekreation, inte kontor som står i förslaget. Även Naturskyddsföreningen menar att odling i stil med de befintliga kan fortsätta på det område som i dag används av Ekoodlarna. Beträffande den resterande, idag oanvända, delen ytterligare österut fram till väg 225 bör det utredas i vilken mån det är möjligt att använda även denna för odling. Området från gångbron över järnvägen och ner mot Igelsta är ett frekvent använt stråk för skolbarn och anställda vid AstraZeneca på deras färd till/från Östertälje station.*

### Samhällsbyggnadskontorets ställningstagande

*I samrådshandlingen föreslogs kontorsändamål på den smala remsan mark mellan Gärtunavägen och järnvägen. Kontoret ser över denna yta till godkännandehandlingen.*

## Bebyggelseutveckling i Glasberga (området nära E4)

*Flertalet remissinstanser och föreningar anser att förslaget område i norr är olämpligt att exploatera. Miljönämnden anser att ytterligare utredningar kring buller, luft, dagvatten och naturvärden krävs för att kunna bedöma förslaget lämplighet. Området har inte ingått i den översiktliga bedömningen av grönområden och behöver därför utredas mer. Vid exploatering av området riskerar hela Glasbergaområdet få en förändrad bullersituation. En ökad exploatering leder även till ökade mängder dagvatten till Glasbergasjön vilket kan påverka sjön negativt. Östertälje-Rosenlunds Villaägarförening anser att området är olämpligt för bebyggelse ur miljösynpunkt. SLL meddelar att områdets delvis ligger intill grönkilen "Bornsökilen". Den*

kraftiga utvecklingen av Glasberga kommer ta naturmark, sammanhängande med det gröna svaga sambandet, i anspråk. Glasberga som har en utspridd bebyggelsestruktur anses vara direkt olämplig för busstrafikering.

#### *Samhällsbyggnadskontorets ställningstagande*

*Samhällsbyggnadskontoret konstaterar att det finns en omfattande kritik till att bebygga området i norr. Kontoret instämmer i att ett stort antal utredningar kommer att vara nödvändigt att genomföra för att visa på en lämplig utveckling. Då inga ytterligare studier kommer ske i samband med detta programarbete avser kontoret att utelämna området ifrån programmets geografiska avgränsning.*

## Östertälje båtklubb

Ett flertal *privatpersoner* och *föreningar* bland annat *Östertälje-Rosenlunds Villaägarförening* och *SPF Östertälje* betonar båtklubbens betydelse för området. Man anser att det är viktigt att man värnar om Östertälje båtklubb som fyller en mycket viktig funktion för Södertälje/Östertälje. Goda förutsättningarna för båtlivet i Östertälje behöver finnas. *Naturskyddsföreningen* påtalar att programförslaget uppger att båtklubbens uppläggningsplats utgör ett hinder i strandpromenaden från centrum och söderut mot Hall - men det stämmer inte. Området kan göras mer inbjudande genom två åtgärder. Dels genom att båtarna vid vinteruppläggningsplatsen förläggs med 5-10 meters avstånd från strandlinjen och dels kan båtägarnas bilar parkeras upp mot Viksängsvägen. *Östertälje båtklubb* föreslår att kommunen värnar utvecklingen av båtlivet och lyfter fram båtklubben som en naturlig del av stadsmiljön där södertäljeborna kan förtöja sin båt vid bryggan, men också ges möjligheten till att under vinterhalvåret lägga upp båten på land för vinterförvaring. *Brf Viksäng Strand* ser positivt på att miljön kring båtklubben fräschas upp.

#### *Samhällsbyggnadskontorets ställningstagande*

*Samhällsbyggnadskontoret delar synpunkterna om att båtlivet har en viktig funktion i området. Södertälje kommun upplåter plats för Östertälje båtklubb i inom programområdet, dels i vattnet dels på land. Sedan programsamarbetsområdet har kommunen fört dialog med båtklubben. Ett nytt tioårigt arrendeavtal med båtklubben har tecknats i januari 2020. Området ska kunna nyttjas av allmänheten och parkvägen som passerar området ska hållas tillgängligt för allmän passage. På sikt kan området bli en ännu bättre mötesplats. En eventuell framtida omgestaltning av området kommer att ske i samråd med båtklubben.*

## Överdäckning av motorvägen

Några *närboende* lyfter idén om att överdäcka delar av motorvägen. En överdäckning är ett sätt att minska barriäreffekten och en bra åtgärd mot buller.

#### *Samhällsbyggnadskontorets ställningstagande*

*Idén om en överdäckning av motorvägen är en intressant fråga på sikt. En bred grön passage för människor, växter och djur skulle vara nyttig på många sätt, men kontoret ser inte detta som en realistisk lösning i närtid. En överdäckning måste vara tekniskt och ekonomiskt genomförbar.*

## Teknisk försörjning

*Telge nät* meddelar att el finns i området och beroende på kommande byggnation kan mer nätstationer behövas. Delar av området som omfattas av programmet ligger utanför befintligt verksamhetsområde för allmänna vatten och spillvattentjänster. Det innebär att verksamhetsområdet behöver utökas ifall avsikten är att kommande bebyggelse, utanför allmänt verksamhetsområde, ska försörjas via den allmänna anläggningen. Det är också viktigt att områden för ev. nya (överförings)ledningar säkerställs. Telge Nät har ett flertal planerade reinvesteringsarbeten inom programområdet. Till det kommer ett behov av kapacitetsförstärkningar för såväl vatten- och spillvattenledningar. Det är därför viktigt att Telge Nät får möjlighet att samverka i ett tidigt skede i detaljplanearbetet, för att om möjligt samordna ledningsarbetena. *Skanova* önskar i ett tidigt skede medverka i planarbetet, det vill säga när detaljplanarbete påbörjas, för att få med befintliga ledningar i planeringsunderlaget. På så sätt kan oförutsedda hinder i planeringen som berör *Skanovas* nät undvikas för att få en smidigare och snabbare planprocess. *Svenska kraftnät* har inget att erinra.

### *Samhällsbyggnadskontorets ställningstagande*

*Synpunkterna noteras.*

## Föreslagen plats för ny ridskola

*Naturskyddsföreningen* motsätter sig programförslagets idé om att anlägga ett ridhus/en ridskola på föreslagen plats. *En privatperson* framhåller att det är mycket positivt att Södertälje kommun i framtiden är villiga att satsa mer på idrott efterfrågad av flickor, i detta fall ridsporten. Men det markerade området i Glasberga kommer bli alldeles för litet för att leva upp till de minimikrav som man måste ställa då en ny ridverksamhet planeras. Det finns ett mycket bättre alternativ för ridhus/ridskola i samma område. Området ligger vid 225:an vid Gärtuna/Hall där det finns ett förslag på att bygga ett Skyttecenter.

### *Samhällsbyggnadskontorets ställningstagande*

*Frågan om ridhus var tidigare med i programmet, men har nu utgått.*

## Samhällsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande

Samhällsbyggnadskontoret finner att merparten av de regionala och kommunala remissinstanserna är positiva till programförslaget i stort, men att flera förtydliganden och kompletteringar behöver göras i programhandlingen. En mycket stor del av frågeställningarna som inkommit under samrådet är också av den karaktär att de klarläggs i efterföljande detaljplanearbeten.

Med anledning av de synpunkter som framförts under samrådet kommer flera förändringar att göras i programhandlingen. Det har också tillkommit flera nya styrdokument som föranleder att programmet uppdateras. Nedan listas i huvudsak de förändringar som avses göras i programmet.

Allmänt:

- Ny text om bakgrund, syfte och tidigare ställningstaganden. Text om den nya regionala utvecklingsplanen (RUF5 2050), bostadsmålet och utbyggnadsstrategin.
- Tydligare hänvisning till andra kommunala dokument, bl.a. till ”inventering av kulturmiljöer”
- Utveckla stycket om nuläget i Fornhöjden
- Ett nytt separat stycke om programmets konsekvenser och viktiga miljöfrågor som behöver beaktas i det fortsatta arbetet.
- Text om miljö kvalitetsnormer för vatten ska tillföras/uppdaterats.
- Justering av programmets geografiska avgränsning.
- Redaktionella ändringar så som layout, rubriksättning och disposition.

Programförslaget revideras enligt följande:

- Programförslagets huvuddrag/vision formuleras
- Målbild för utvecklingen av nytt stadsdelscentrum invid Östertälje station.
- Målbild för utveckling av ett ”sportkluster” vid Östertälje IP tas fram.
- Idén om centrumstråk utmed Grödingevägen tydliggörs
- Idé om utveckling i Fornhöjden ändrats och utbyggnadsytorna reviderats utifrån inkomna synpunkter och nya utredningar kring naturvärden m.m
- Utbyggnadsyta söder om Hästhagen revideras för att inte riskera att innebära inskränkning för verksamheten vid Gärtuna.
- Förändrad placering av nya skola/förskola. Det ska också framgå att viss offentlig och kommersiell service ingår i användningen ”nya bostäder, kvarter, lokaler”.
- Resonemang om framtida busslinjenät stryks från programmet.
- Det tidigare s.k. ”fördjupande programmet” utgår/införlivas med övriga delar.

Samhällsbyggnadskontoret bedömer att ovanstående ändringar innebär en lämplig avvägning mellan olika intressen.

# Inkomna yttranden

## Länsstyrelsen

### Riksintressen

Programområdet berörs av flera riksintressen för kommunikationer. Det behöver tydligt framgå på vilka grunder kommunen bedömer att förslaget inte medför att riksintressena skadas och att eventuella framtida utbyggnadsbehov inte försvåras. Länsstyrelsen har även tagit del av Trafikverkets synpunkter i detta avseende och delar dessa i sin helhet.

### Hälsa och säkerhet m.m.

Buller från väg-, spår- och fartygstrafik

Kommunen behöver i den fortsatta planläggningen utforma och lokalisera bebyggelsen så att riktvärden för buller utomhus enligt Förordning om trafikbuller vid bostadsbyggnader (SFS 2015:216) kan följas.

För att åstadkomma en långsiktigt hållbart boendemiljö är det viktigt att kommunen baserar bullerprognoserna på en framtida trafikering på såväl väg som järnväg. Horisontåret bör minimum vara år 2030.

När det gäller lågfrekvent buller som fartygstrafiken ger upphov till behöver kommunen i samband med planläggning säkerställa att Folkhälsomyndighetens allmänna råd gällande lågfrekvent buller (FoHMFS 2014:13) inomhus klaras.

Störningar kopplat till Verksamheter

Igelstaverket och AstraZeneca är anläggningar som båda har miljötillstånd enligt miljöbalken att bedriva sina verksamheter. Igelstaverket består av ett kraftvärmeverk och ett värmeverk. AstraZeneca AB har ansökt om tillstånd till miljöfarlig verksamhet för fortsatt och utökad verksamhet vid Gärtunaanläggningen för tillverkning av farmaceutiska produkter, biologiska läkemedel och förpackning av läkemedel samt tillhörande reningsverk. Ett miljötillstånd skyddar inte verksamhetsutövaren mot att behöva vidta åtgärder om befogade klagomål riktas mot verksamheten. Vid bostadsetablering behöver störningarna från verksamheterna hanteras på ett tillfredställande sätt.

I programmet framgår att bostadsbebyggelse föreslås i ett område söder om Gärtunavägen. Det är av stor vikt att kommunen i det fortsatta planarbetet visar att bostäder i detta område inte äventyrar den framtida driften av nämnda verksamheter.

*Risker kopplat till farliga godstransporter m.m.*

Riskerna till följd av transporter av farligt gods har beskrivits mycket övergripande i programmet. Kommunen beskriver att riskerna vid tidigare planläggning i området varit låga. Länsstyrelsen vill belysa att med en ökad etablering ökar också riskerna, eftersom fler personer då kan skadas vid en olycka. Länsstyrelsen förespråkar tidig riskhantering och det stora programområdet gör det möjligt att för ett stort område hantera riskbilden, istället för att lösa frågan separat i varje detaljplan.

För det fördjupade programområdet Östertälje station är avståndet till transportleder, farliga verksamheter och drivmedelsstationer överstigande 150 meter och bör inte utgöra några problem för planeringen. Hänsyn behöver dock tas till närheten till Västra stambanan och risker förknippade med denna.

Fartygstrafiken utgör den största potentialen för en allvarlig olycka, eftersom fartygen fraktar mycket stora mängder farligt gods. Kommunen bedömer att en fördjupad riskanalys av påseglingsrisken krävs om bebyggelse planeras närmare än 15 meter från kanalen (vilket inte är fallet). Med tanke på potentialen för stor skada anser Länsstyrelsen emellertid att kommunen ändå bör överväga om det är möjligt att vidta åtgärder som begränsar konsekvenserna av en olycka som involverar lastfartyg med farligt gods.

#### Översvämningsrisker

I Översvämningsanalys för Södertälje kommun (WSP 2010) redogörs för ett antal punkter inom programområdet som kan drabbas av översvämning vid extrem nederbörd. Länsstyrelsen påtalar vikten av att översvämningsrisken omhändertas i planeringen. Detta gäller även de delar av programområdet som inte utretts i Översvämningsanalysen, bland annat finns ett större lågpunktsområde i programmets sydöstra hörn, vid trafikplats Gärtuna. Även höjning av havsnivån innebär en risk i programområdet och Länsstyrelsen rekommenderar att ny bebyggelse inte bör lokaliseras på en lägre nivå (lägsta grundläggningsnivå) än +2.7 m i RH2000 vid havet i Södertälje. Vad Länsstyrelsen kan se av underlagsskisser så framstår det inte som att tänkta planområden ligger inom sådant lågområde, men om förutsättningar ändras i vidare planering behöver hänsyn tas även till denna fråga. För det fördjupade programområdet Östertälje station finns lågpunkt där Kinandervägen ansluter till Nynäsvägen som identifierats i Översvämningsanalysen och behöver omhändertas i fortsatt planering.

#### Geotekniska risker

Hela sträckan längs Igelstaviken kan innebära problem med erosion. I samband med fortsatt planläggning behöver kommunen utreda och eventuellt säkerställa markens stabilitet och lämplighet.

#### Förorenade områden

I Länsstyrelsens databas över potentiellt förorenade områden "Efterbehandlingsstödet" finns det ett trettiotal objekt registrerade inom och i angränsning till programområdet, varav några är riskklassade.

Länsstyrelsen vill upplysa om att misstänkta föroreningsituationer bör utredas tidigt i planprocessen och i samarbete med tillsynsmyndigheten. Detta för att kunna hantera riskerna för människors hälsa och miljön vid markarbeten samt planlagd markanvändning, men även för att undvika förseningar i planarbetet. Särskild hänsyn behöver iakttas vid planering av skolor, förskolor och lektytor eftersom barn är känsligare för exponering av föroreningar.

Klimatförändringar bör också vägas in, exempelvis vid bedömningen av föroreningars spridningsförutsättningar då extrem nederbörd samt förändrade grund- och ytvattennivåer kan medföra ökad urlakning. I det fortsatta planarbetet behöver kommunen redogöra för hur de misstänkta föroreningsituationerna ska hanteras så att markens lämplighet för sitt ändamål kan säkerställas. Eventuella utredningar och åtgärder ska ske i samråd med tillsynsmyndigheten.



## Strandskydd

Då programmet inte innehåller någon redovisning av strandskyddsområdet är det svårt att bedöma om programförslaget innebär att något område som omfattas av strandskydd föreslås tas i anspråk av ny bebyggelse eller där strandskyddet inträder i samband med planläggning berörs. För att kunna upphäva strandskyddet krävs särskilda skäl vilka finns redovisade i 7 kap. 18c miljöbalken. Det behöver i så fall också göras en intresseavvägning enligt 4 kap. 17 § i PBL som beskriver på vilket sätt som staden anser att intresset av att ta marken i anspråk väger tyngre än strandskyddsintresset.

För att strandskyddet ska kunna upphävas inom land- och vattenområdet måste kommunen utöver den allemansrättsliga tillgången även noga beakta de naturvärden som finns i området och hur föreslagen exploatering förväntas påverka naturvärdena. Eftersom stora delar av stränderna i området redan är exploaterade blir de naturliga strandsträckorna som finns kvar av större betydelse för växt och djurliv.

## Miljö kvalitetsnormer (MKN) för vatten

Programbeskrivningen innehåller en kortfattad redovisning av miljö kvalitetsnormer (MKN) för vatten, både för berörda yt- och grundvattenförekomster. Denna behöver uppdateras eftersom nya miljö kvalitetsnormer och klassificeringar beslutades i december 2016. Men för övrigt är det positivt att kommunen har fått med det.

Det framgår inte på något sätt i handlingarna hur planerad exploatering kommer att kunna påverka vattenförekomsterna, vilket är någonting som kommunen behöver lägga till. Länsstyrelsen saknar ett resonemang kring hur vattenförekomsterna påverkas och hur åtgärder kan placeras för att förebygga försämringar på grund av områdets exploatering. Framst kan det handla om åtgärder i syftet att fördröja och rena dagvatten innan det leds ut i recipienten. Det kan också handla om hur vattnet används i exploateringens gestaltning för att skapa klimatanpassade miljöer.

## Övriga frågor av betydelse för planens genomförbarhet

### Fornlämningar

Planprogrammet behöver kompletteras med en beskrivning av kulturmiljön i området och en analys av planens konsekvenser för kulturmiljön. Inom programområdet finns ett stort antal kända fornlämningar. Det är sannolikt att det finns ytterligare fornlämningar, som inte är kända. Inom delar av programområdet kommer det därför att krävas en arkeologisk utredning inför det fortsatta planarbetet för att fastslå om oregistrerade fornlämningar finns. Förfrågan om arkeologisk utredning ställs till Länsstyrelsens enhet för kulturmiljö.

Det är enligt kulturmiljölagen en nationell angelägenhet att skydda och vårda kulturmiljön. Den som planerar eller utför ett arbete ska se till att skador på kulturmiljön undviks eller begränsas. Denna hänsyn gäller för de fornlämningar som finns inom programrådet. Utgångsläget i planarbetet bör vara att bevara fornlämningar. Planeringen bör anpassas så att detta blir möjligt. Detta gäller både tidigare kända fornlämningar och fornlämningar som upptäcks t ex i samband med en arkeologisk utredning.

Om fornlämningar påverkas av ett planerat arbetsföretag krävs samråd med länsstyrelsen. Det är förbjudet att utan tillstånd rubba, ta bort, gräva ut, täcka över eller genom bebyggelse, plantering eller på annat sätt ändra eller skada en fornlämning. Länsstyrelsen får lämna tillstånd endast om fornlämningen medför hinder eller olägenhet som inte står i rimligt förhållande till fornlämningens betydelse. Ett eventuellt tillstånd brukar vara förenat med krav på arkeologiska åtgärder, som ska bekostas av den som utför arbetsföretaget.

### Behovsbedömning

Kommunen har inte tagit ställning till programförslagets miljöpåverkan. Länsstyrelsen bedömer att betydande miljöpåverkan, orsakat av planens genomförande, inte går att utesluta. Det hade därför varit lämpligt att påbörja en miljöbedömning med en preliminär miljökonsekvensbeskrivning i programskedet och låta den samspela med utformningen av programmet.

Länsstyrelsen förutsätter att kommunen utvecklar planeringsunderlaget enligt Länsstyrelsens synpunkter i detta yttrande och studerar konsekvenserna av planen inför fortsatt planering. Det bör helst ske inom ramen för en påbörjad miljöbedömning, men möjlighet finns också att ta upp frågan om betydande miljöpåverkan i samband med kommande detaljplaner.

## Trafikverket

### Riksintressen

Planförslaget berör E4/20, Västra stambanan, Östertälje station samt farleden Södertälje kanal som är riksintresse för kommunikationer och ska därmed skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller nyttjandet av anläggningen. Eventuell påverkan på riksintressena bör framgå av planbeskrivningen. Riksintresset omfattar samtliga delar av anläggningen och eventuella framtida utbyggnadsbehov. Hänsyn måste också tas till riksintressets influensområden.

### Avstånd mellan Trafikverkets anläggningar och bebyggelse

#### Järnväg och bebyggelse

Trafikverket anser att 30 meter från järnvägen ska vara byggnadsfritt. Ett sådant avstånd ger utrymme för räddningsinsatser och det möjliggör viss utveckling av järnvägsanläggningen. Ett större avstånd kan bli aktuellt utifrån riskanalys och möjligheten att uppnå riktvärden för buller, vibrationer etc.

#### Väg och bebyggelse

Trafikverket har behov av en byggnadsfri zon i vägens närhet. Skälen är att bevara en handlingsfrihet att utveckla anläggningen, att nå normer och riktvärden för miljöstörningar, att upprätthålla en god trafiksäkerhet och att skapa goda vägmiljöer.

Vad gäller bebyggelsefritt avstånd från väg hävdar Trafikverket att följande avstånd ska uppnås.

Avstånd mellan väg och byggnad delas upp i två olika mått:

- a) beläggningkant och kvartersgräns
- b) kvartersgräns och byggnad.

För dessa gäller minimimått för olika typer av vägar:

Vägtyp	Km/h	a)	b)	Totalt
Motorväg		25 m	10 m	35 m
Ramper		15 m	10 m	25 m
Primära länsvägar och riksvägar	80-100	15 m	10 m	25 m
	60-70	10 m	5 m	15 m
	40-50	8 m	5 m	13 m
Övriga länsvägar	60-70	8 m	3 m	11 m
	40-50	5 m	3 m	8 m

Figur 1. Minimivstånd mellan väg och bebyggelse.

I och med att utredningsområde för bebyggelseutveckling föreslås mellan E4/E20 och Västra stambanan i Viksängen vill Trafikverket poängtera vikten av att åtkomst ska upprätthållas till våra anläggningar, samt erforderligt avstånd hålls fritt mellan bebyggelse och väg respektive järnväg.

#### Buller och vibrationer

Programhandlingen bör uppdateras med en aktuell bullerutredning samt prognos, som visar att Boverkets och Länsstyrelsens riktlinjer kan klaras i enlighet med Förordning om trafikbuller vid bostadsbyggande (SFS 2015:216). Enligt 8 § förordningen ska vid beräkning av bullervärden hänsyn tas till framtida trafik som har betydelse för bullersituationen. Vid bullerutredningar inför nybyggnad av bostäder ska beräknade gränsvärden för buller och vibrationer utgå från Trafikverkets basprognoser för år 2040 för att de ska kunna bedömas av Trafikverket. Andra faktorer inom transportsystemet, vilka i förekommande fall inte omfattas av gällande basprognoser, kan också vara relevanta att beakta. Vad gäller vibrationer anser Trafikverket att riktvärdet på 0,4 mm/s vägd RMS ska tillämpas vid nybyggnad av bebyggelse. Även stomljud bör beaktas.

## Trafik

Trafikverket anser att kommunen bör analysera och redovisa förslagets konsekvenser för trafiken i området och omkringliggande vägnät inför kommande detaljplaner, för att kunna svara på frågan om vilka effekter som planeringen ger. Trafikverket efterfrågar en trafikutredning/analys som visar ett resonemang kring trafikpåverkan och hur utbyggnaden kommer att påverka vägnätet. Väg E4/E20 ingår i det primära vägnätet och där ska framkomligheten vara god. Trafikverket har därtill pekat ut väg 225 som kompletterande regionalt viktig väg inom det funktionellt prioriterade vägnätet i regionen. Väg 225 har en funktion som omledningsväg för E4 och Trafikverket vill poängtera vikten av att väg 225 måste kunna fungera vid oförutsedda händelser.

## Övrigt

I det fördjupade programmet för stationsområdet föreslås att kommunen avser bredda den befintliga gång- och cykelväg som går under järnvägsspåren för att minska spårområdets barriäreffekt. Eventuella åtgärder på eller intill den statliga transportinfrastrukturen, vilka kommer erfordras för planens genomförande, ska samrådas och därefter regleras i avtal mellan kommunen och Trafikverket innan planen antas. Avtalet ska reglera finansiering och genomförande.

Trafikverket ser positivt på planläggning av nya bostadsområden i kollektivtrafknära lägen. Den fortsatta planeringen av programområdet kräver ett nära samarbete mellan kommunen och Trafikverket där förutsättningar och behov av nödvändiga utredningar för kommande detaljplaneprocesser klargörs.

## SLL - Trafikförvaltningen tillsammans med tillväxt- och regionplaneförvaltningen

### Hållbar stadsutveckling

Från ett regionalt perspektiv är det viktigt att använda potentialen i stationsläget med en planering som försöker åstadkomma en sammanhängande stadsmiljö. Det är värdefullt att programmet bygger vidare på områdets karaktär för att skapa en trygg, tillgänglig och levande stadsdel. Det är viktigt att utreda hur nyttan av tillgängligheten till pendeltågstationen kan användas maximalt så att kollektivtrafik blir ett förstahandsval för resande till och från Östertälje. Kostnader för eventuella investeringar behöver tydligt matchas mot nyttan i form av t.ex. ökat reseunderlag och ökad tillgänglighet med kollektivtrafiken.

Av materialet är det svårt att utläsa i vilken omfattning kommunen planerar för nya arbetsplatser och bostäder inom programområdet. Med tanke på regionens prognosticerade befolkningstillväxt och det stora behovet av att planera för nya bostäder och arbetsplatser i regionen är det osäkert om programmet ligger i linje med den kraftfulla utvecklingen. Det är viktigt att antalet bostäder och arbetsplatser som är aktuellt för området förhåller sig till den regionala utvecklingen och målen. Så som har omnämnts inledningsvis är det problematiskt att så stor del av föreslagen total bebyggelseutveckling sker i Glasberga. Området ligger långt från stationen och det är svårt att se hur området ska integreras mot Östertälje. Denna koppling blir avgörande med hänsyn till att det är den enda kopplingen till omkringligande bebyggelse. Den utpekade bussgatan in i "Glasberga sjöstad" indikerar inte en sammankopplad bebyggelsestruktur utan snarare en

utspridd bebyggelsestruktur och är direkt olämplig för busstrafikering då den blir ineffektiv och dyr att kollektivtrafikförsörja eftersom den inte kopplas samman med omkringliggande bebyggelse.

Igelsta strand direkt söder om stationsområdet ligger inom programområdet men har pågående planläggning. Här planeras för ca 500 bostäder. Eftersom området till stora delar är obebyggt i dagsläget och ligger mycket stationsnära är det viktigt från ett regionalt perspektiv med en ändamålsenlig och resurseffektiv markanvändning och bebyggelseutveckling. Det är också viktigt att den nya stadsstrukturen fyller en integrerande funktion och förbättrar kopplingarna till och från stationen och kringliggande stadsdelar.

Kommunen skriver att programområdet omfattar två grundvattenförekomster, Södertälje-Östertälje och Södertäljeåsen-Igelsta. Kommunen bör förtydliga vilket skyddsvärde dessa grundvattenförekomster har. Det bör även framgå om, och i så fall hur, den planerade bebyggelsen behöver anpassas till grundvattenförekomsterna. Det fortsatta planeringsarbetet behöver redovisa hur anläggningen och funktionen för regional energianläggning i Igelsta ska säkerställas samtidigt som risker och hälsorisker kopplat till den nya bostadsbebyggelsens lokalisering behöver hanteras.

#### Synpunkter på utvecklingen av kommunikationer

På sidan 35 av programmet förs en diskussion kring busstrafikens linjesträckningar samt turtätheter. Diskussion av framtida trafikeringssupplägg för busstrafiken behöver ske i andra forum än i kommunens planprogram, däremot ser trafikförvaltningen gärna att resonemang förs kring vägnätets utformning och framkomliga stråk för busstrafiken som möjliggör trafikering i nya relationer (exempelvis byggnation av väg mellan Östertälje och Hall och framkomlighet samt tillskapande av busshållplatser som möjliggör trafikering av tillkommande arbetsplatser i Moraberg). Kommunen och trafikverket har rådighet över framkomligheten för kollektivtrafiken och just framkomligheten är en avgörande aspekt i att skapa en pålitlig, snabb och attraktiv kollektivtrafik. Dialogen kring, och strategierna för detta bör utvecklas gemensamt.

I det fortsatta planarbetet bör kontakt tas med trafikförvaltningen i tidiga skeden av detaljplanearbetet för att diskutera möjlig trafikering och förutsättningar för ett sådant. I detta arbete bör det finnas möjligheter, att vid behov, justera och ändra föreslagen lokalisering av ny bebyggelse, verksamhet och vägar så att en samhällsekonomiskt hållbar, attraktiv och effektiv kollektivtrafikförsörjning möjliggörs och kan erbjudas.

Utbyggnadsordningen är viktig för hur busstrafiken i etapper successivt ska kunna försörja de delområden som planeras. Utbyggnaden bör, för att få en effektiv busstrafik, starta närmast huvudgatan och de hållplatser som blir aktuella för att ge korta gångavstånd till kollektivtrafiken. Trafikförvaltningen ser positivt på möjliggörandet av busstrafikering i det på kartan på sidan 34 redovisade sträckorna 18, 19 och 20. Men som framgick av tidigare stycke kring Glasberga så är sträcka 17 i redovisad karta på sidan 34 av planen direkt olämplig. Fortsatt dialog och samverkan kring frågorna är viktigt. Trafikförvaltningen föreslår att planprogrammet i samband med att cykel och gångväg till Salem utreds, även utreder möjligheterna för busstrafikering mot Salem i denna relation.

Programmet för fram en vision för Östertälje station vilken inkluderar ett resecentrum. Stationen har idag ett resande om 6000 på- och avstigande per dygn, vilket gör det till en av de mindre spårstationerna i Stockholms län. Trafikförvaltningen planerar att genomföra en behovsbedömning för Östertälje station och bussterminal men hänvisar framförallt till den

planerade dialogen kring busstrafikeringen av Södertälje som är sammankopplad till framtida ÅVS för Södertälje C bussterminal. Trafikförvaltningen, Södertälje kommun och trafikoperatörerna för en fortlöpande dialog genom planeringsmöten och uppföljningsmöten kring utvecklingen av stationsmiljöerna och utvecklingen av systemet som helhet och även i denna dialog kan diskussioner kring Östertäljes framtid och vidare gemensam process kring detta lyftas.

Det är bra att kommunen lyfter upp att Östertälje ska kopplas ihop med framför allt Södertälje centrum. Behovet av att bygga bort så kallade felande länkar för gång- och cykeltrafik lyfts upp för att därigenom skapa en funktionell och gen tillgänglighet. I programförslaget står det att det finns många informella och gena passager. Fortsatt planering kan utreda om dessa kan permanentas.

Trots bra förslag på utbyggd cykelparkering kan man ifrågasätta om programförslaget är tillräckligt för det framtida resandet. I Trafikförvaltningens förslag till Ripark anges riktlinjer för cykelparkering vid spårstationer om 30 – 40 cykelparkeringsplatser per 100 påstigande. Det är betydligt fler än vad som anges i samrådsprogrammet.

#### Hållbar grönstruktur

Tillväxt- och regionplaneförvaltningen ser positivt på ambitionen att stärka och öka tillgängligheten till naturen inom programområdet och till den gröna kilen. Den har en betydande regional funktion för den biologiska mångfalden genom värdefull vegetation och ekologiska spridningssamband.

Planområdets östra delar ligger intill Bornsjökilen. Utbyggnaden av bostadsområdet Glasberga naggas grönkilen i kanten. Kilen är smal på denna plats och längs hela programområdet sträcker sig ett grönt svagt samband (klass 2). Det är därför av särskild vikt att den tillkommande bebyggelsen hanterar mötet med den regionala grönstrukturen så att det inte uppstår konflikt mellan markanvändningarna och att kilen naggas. Den kraftiga utvecklingen av Glasberga kommer ta naturmark, sammanhängande med det gröna svaga sambandet, i anspråk.

Det är också viktigt att utveckla de rekreativa grönstråken lokalt inom den bostadsbebyggelsen och förtydliga hur de lokala grönstråken leder ut till den regionala grönstrukturen från tätorten. På så sätt kan tillgängligheten rekreativ grönstruktur förstärkas. En koppling till den regionala grönstrukturen finns längs järnvägen.

#### Risk

I och med att hamnen i Södertälje utvecklas kommer också en större mängd gods att transporteras i nära anslutning. Det är bra att kommunen tar höjd för fördjupade riskutredningar. I sådana bör också valet av transportslag göras. Planområdet kan påverkas i och med ändrade stråk för exempelvis farligt gods.

#### Övriga synpunkter

Pendeltågsstationerna, som är centrala funktioner från ett regionalt perspektiv och som kan fungera som generatorer för stadsutveckling lokalt, kan redovisas tydligare i kartmaterialet.

## Miljönämnden

Miljönämnden anser att det är positivt att möjliggöra för ökat utnyttjande av kollektivtrafik samt att utreda om det är möjligt att utifrån risk och bullersituation uppföra bostadsbebyggelse där Viksängens industriområde är beläget.

Miljönämnden saknar, både i det strategiska samt i det fördjupade programmet, förslag på de utredningar som måste genomföras för att kunna bedöma om lokaliseringen är lämplig för föreslagen bebyggelse.

### Strategiskt program

Miljönämnden anser att titeln på programmet är missvisande. Programområdet är mycket mer omfattande än vad titeln antyder.

### Miljöfarlig verksamhet

I programmet beskrivs att det finns två tillståndspliktiga verksamheter med prövningstillstånd B inom området, Igelstaverket och AstraZeneca. Igelstaverket har dock prövningstillstånd A enligt miljöprövningsförordningen.

### Luffföroreningar

Miljönämnden anser att en luftkvalitetsutredning behöver göras. De kartor som presenteras på sidan 23 i programmet visar inte de senaste beräkningarna som utförts av Östra Sveriges luftvårdsförbund.

### Utveckling av idrott och rekreation

Utvecklingsområde 3 (sid 31) pekas ut som ett område för idrottsverksamhet med inomhusidrott. Detta stämmer inte med det fördjupade programmet för Östertälje station i vilken samma yta är utpekad som markparkering. Ytan är idag planlagd för icke-störande verksamheter för småindustri, kontor och/eller inomhusutövande av idrott.

### Vatten

Omfattande dagvattenutredningar kommer behöva göras. Miljönämnden anser att det behöver göras en djupare analys recipienternas status och hur de kan komma att påverkas av ökade mängder dagvatten. En djupare analys behöver även göras av grundvattenförekomsternas status och hur de kan komma att påverkas om området förändras i enlighet med programmet.

### Bebyggelseutveckling, s 28

Längs Morabergsvägen finns det verksamheter som idag är etablerade som saknas i kartan.

### Utredningsområde 5

Gällande utvecklingsområde 5 har miljönämnden tidigare påpekat att riktvärden för både trafik- och industribuller måste kunna innehållas för att det ska vara möjligt att bygga bostäder på platsen.

### Utredningsområde 6

I programmet beskrivs att de skogsklädda höjderna där utredningsområde 6 är beläget ger möjlighet till rekreation i naturmiljö och genomkorsas av gångvägar och stigar. Vid exploatering måste dessa värden värnas. Vid planering av området behöver utredning och extra hänsyn tas till salamanderförekomst.

### Utredningsområde 7

Miljönämnden anser att ytterligare utredningar kring buller luft, dagvatten och grönområdet krävs. Miljönämnden bedömer att området idag förefaller utgöra en skyddande barriär för det nyetablerade Glasbergaområdet mot buller från E4/E20. Vid exploatering av området riskerar hela Glasbergaområdet få en förändrad bullersituation. En ökad exploatering leder även till ökade mängder dagvatten till Glasbergasjön vilket kan påverka sjön negativt. Vid planering av bostäder nära E4/E20 måste även en luftkvalitetsutredning genomföras. Området har inte ingått i den översiktliga bedömningen av grönområden och behöver därför utredas mer.

### Utredningsområde 13

Området föreslås utredas för verksamheter. Området är beläget väldigt nära bostäder och transporter till och från området måste passera genom villaområdet. Miljönämnden anser inte att platsen är lämplig för verksamheter med den infrastruktur som finns idag.

### Kretslopp

För att underlätta omställningen till hållbart VA bör det vid kommande planering av bostäder och verksamheter planeras för byggnader med separata ledningar för svartvatten respektive gråvatten inom området. För verksamheter bör även processvatten hanteras separat.

### Fördjupat program för stationsområdet

Undersökningar/Utredningar saknas

Det saknas beskrivning av den påverkan på miljön och människors hälsa som planerade förändringar kan medföra. Miljönämnden efterlyser bland annat bedömningar av buller p.g.a. ändrad verksamhet samt tillkommande trafik, bedömning av påverkan på recipienten från ökade mängder dagvatten, störning från tillkommande belysning och eventuell skuggning om högre byggnader uppförs. Miljönämnden bedömer att den impediment mark som är belägen mellan järnvägen och Grödingevägen (smal remsa) samt den impedimentmark som är belägen mellan järnvägen och Norbergs väg (banvall) är olämpliga och troligen inte möjliga att bebygga eller vidta andra åtgärder på. I programmet föreslås ett stort cykelgarage vid stationen. Vid planering av cykelgarage är det viktigt att tänka på utformningen. På andra ställen där cykelgarage istället för cykelställ byggts har cykelstölderna ökat och sådana problem kan påverka människors val av färdmedel.



## Omsorgsnämnden/Äldreomsorgsnämnden/Socialnämnden

Södertälje är i en expansiv fas och det är viktigt att nämndernas ansvarsområden beaktas i planerandet av nya bostadsområden. En synpunkt till planen är därför att samhällsbyggnadskontoret i alla större ärenden har en dialog med social- och omsorgskontoret för att säkerställa stadens framtida behov av sociala insatser. Vidare önskar nämnderna att byggnationen även innebär hyresrätter där kommunen har möjlighet att få tillgång till kommunkontrakt för ett antal lägenheter. Omsorgsnämnden har också behov av att tomt för en ny gruppbofastad med 6 platser utreds inom planområdet. Tomten behöver vara cirka 2000 kvm och fastigheten ska helst kunna byggas i ett plan. Byggnadens storlek behöver vara cirka 450-500 kvm och det behöver finnas plats för färdtjänstfordon för avstigning/påstigning.

## Telge nät

El finns i området och beroende på kommande byggnation/laddplatser m.m. kan mer nätstationer och E-områden behövas. Delar av området som omfattas av detaljplaneprogrammet ligger utanför befintligt verksamhetsområde för allmänna vatten och spillvattentjänster. Det innebär att verksamhetsområdet behöver utökas ifall avsikten är att kommande bebyggelse, utanför allmänt verksamhetsområde, ska försörjas via den allmänna anläggningen. Det är också viktigt att områden för ev. nya (överförings)ledningar säkerställs. Telge Nät har ett flertal planerade reinvesteringsarbeten inom programområdet. Till det kommer ett behov av kapacitetsförstärkningar för såväl vatten- och spillvattenledningar. Det är därför viktigt att Telge Nät får möjlighet att samverka i ett tidigt skede i detaljplanearbetet, för att om möjligt samordna ledningsarbetena. Telge Nät vill i sammanhanget också uppmana till att en system- och förvaltningsövergripande (Ex.vis mellan Samhällsbyggnadskontoret, Gatukontoret och Telge Nät), samordning för hela programområdet sker så tidigt som möjligt. Detta kan innefatta såväl ledningsarbeten som gatuarbeten. Telge Nät anser att det för programområdet behöver genomföras en samlad dagvattenutredning för att säkerställa avrinning och ytor för lokalt omhändertagande inklusive fördröjning. I dagsläget saknas kapacitet i den allmänna dagvattenanläggningen.

## Naturskyddsföreningen

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.

Den strategi som ligger bakom att etablera så kallade ”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 så kallade ”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 avseende på kraven på säkerhetsavstånd (30 m). Orsaken är att områdets fördelaktiga läge m.m. 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, framförallt 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/smålägenheter 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 beträffande 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 med avseende på 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 instämmer 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 för övrigt 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 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, fransett 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 söder om befintlig bebyggelse i Fornhöjden.

Vår första reflektion beträffande ianspråktagandet 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 ianspråktagande kan motiveras – området hellre borde användas för bostäder. Det är ju ett utmärkt läge med avseende på 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. Utredningsområde för förskolor.

Vi har inget att anföra.

### **Utveckling av idrott, rekreation m.fl.**

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, cyklist

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 vinterupplägningen 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 båtclubbar 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 offentligt 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 innehåll! Varför inte den park som föreslogs för båtclubbområdet! Här skulle programområdets "samlade park" med fördel kunna förläggas; med en ännu bättre lokalisering än vid båtklubben eftersom strandtillgängligheten inte bryts av bryggor. Samtidigt öppnar ju båtclubbområdet, 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 för övrigt 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 (motsvarande), 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 järnvägsnärboendes (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.**

Våra synpunkter beträffande sträckan längs Gärtunavägen redogörs för ovan. Även i övrigt instämmer vi i att kopplingen är viktig.

### **Utveckling av kommunikationer**

#### **Gång och cykel**

##### **1. Längs stranden**

Vi instämmer i programförslaget. Se också våra synpunkter ovan vad gäller båtklubbens 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 med flera 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**

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 med avseende på kurvatur, dels med avseende 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 så kallade ”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.

## Skanova Telia Sonera

Skanova önskar i ett tidigt skede medverka i planarbetet, det vill säga när detaljplanarbete påbörjas, för att få med befintliga ledningar i planeringsunderlaget. På så sätt kan oförutsedda hinder i planeringen som berör Skanovas nät undvikas för att få en smidigare och snabbare planprocess.

## Socialdemokratiska kvinnoklubben

S-kvinnor i Södertälje har tagit del av förslaget och ser positivt på programförslaget, som ingår som en del i ”Framtid Södertälje” med intention att utveckla området till en levande stadsdel med eget stadsdelscentrum och närmare koppling till centrum.

Området kring Östertälje station kan få större betydelse då den utvecklas till en knutpunkt för kollektivtrafik ett s.k. resecentrum. Redan idag är Östertälje en bra miljö med allmänna och väl utbyggda kommunikationer, gång- och cykelvägar och grönområden.

I planen ingår även utbyggnad av allmän service som daghem och handel. Då Östertälje station blir en plats för byte av transportmedel och även en handelsplats bör parkeringsplatserna utökas till fler än det befintliga antalet.

Vi ser positivt på den föreslagna förtätningen i Östertälje med både villabebyggelse och flerbostadshus och vill särskilt framhålla vikten av blandade boendeformer, och att det även planeras för hyresrätter. Vi saknar planer för äldreboende. Dessa boenden ska vara lättillgängliga för anhöriga och gärna centralt placerade. Detta kan anses uppfyllt i den nu föreslagna planen om kommunikationer förbättras.

## Svenska kraftnät

Inget att erinra. Svenska kraftnät önskar att inte medverka i det fortsatta remissförfarandet för aktuellt ärende, förutsatt att planområdet inte förändras.

## Kulturhistoriska föreningen i Södertälje

Programmaterialet är omfattande. Beträffande kulturmiljöer finns endast en karta som anger fornlämningsområden och kulturhistorisk värdefull bebyggelse. I text redovisas bara en kort historik samt att det finns ett stort antal fornlämningar och att det anges åtta särskilt kulturhistoriskt värdefulla byggnadsobjekt. Några riktlinjer för kulturmiljö anges inte till skillnad mot andra avsnitt i programmet. Programhandlingarna borde ta fasta på riktlinjerna i kommunens kulturmiljöprogram beträffande utformning och placering av tillkommande bebyggelse. Det är av vikt att detta sedan följs upp i detaljplaneskedet med restriktiva bestämmelser. Då några preciseringar i detta avseende inte anges i detta planeringsskede avvaktar föreningen med synpunkter till kommande skeden.

## AstraZeneca AB

### Farligt gods

Transportvägar för farligt gods är en kritisk punkt för vår verksamhet och vi är redan idag begränsade i var vi kan ta in farligt gods till vår verksamhet. En ökad exploatering utmed vägar där vi i framtiden kan komma att vilja transportera farliga ämnen kan medföra att detta inte tillåts. AstraZeneca kan då bli begränsade till att enbart nyttja befintliga transportvägar samt i nuvarande omfattning. Redan idag är de olika transportvägarna begränsade. Eftersom farligt gods ska ta den kortaste vägen till närmaste farligt godsled är dagens väg från områdena både den mest effektiva och kortaste. Alternativa vägar bedöms inte vara realistiskt.

### Buller

AstraZeneca överskrider i dagsläget inte gällande bullervillkor vid befintliga bostäder i programområdet. Det betyder dock inte att bullervillkoren kan innehållas för kommande bebyggelse. Det är speciellt bullerkraven nattetid som kan vara svåra att klara, som riktvärde får det inte överstiga 40 dB(A) vid bostäder. Idag visar våra mätningar 38 dB(A) vid närmsta fastigheter.

Våra utbyggnadsplaner i Gärtuna runt den nu pågående byggnationen, vår nya fabrik för tillverkning av biologiska läkemedel. Den ligger närmare i anslutning till befintlig bebyggelse samt den föreslagna tillkommande bebyggelsen. Om föreslagna nya bostadsområden då kryper närmare in på vår verksamhet kan det innebära svårigheter för oss att klara våra riktvärden nattetid. Antalet bostäder i anslutning till Hästhagen kan rimligtvis inte bli så många, varför vi anser att det inte är ett lämpligt utbyggnadsområde. Ljudnivån från industriell verksamhet påverkar inte enbart närliggande fastigheter utan kan ge effekter även på längre avstånd. En förändrad verksamhet kan resultera i nya och förändrade bullerkällor.

### Trafiksituationen

Godstransporter sker dygnet runt till och från anläggningen i Gärtuna. Inkommande transporter består av råvaror, mellanprodukter och produkter som ska förpackas, kemikalier,

förpackningsmaterial och annat förbrukningsmaterial. Utgående transporter består av mellanprodukter, färdiga produkter, avfall, slam från reningsverket och restprodukter. I dagsläget uppgår dessa transporter till mellan 50 och 100 lastbilar, varav stor del, tunga med trailer per dygn. Dessutom går det ett kontinuerligt flöde av internt transporter mellan Snäckviken och Gärtuna på lastbilslinga.

I vår verksamhet på Gärtuna arbetar cirka 2 500 personer, inkluderat tjänsteleverantörer av olika slag. Det är en omfattande biltrafik till området. AstraZeneca förfogar över ca 1 400 parkeringsplatser som i princip alltid är fulla dagtid. Verksamheten bedrivs i olika omfattning under dygnets alla timmar och alla dagar i veckan. Vi har även ett flöde av gående till och från pendeltågsstationen i Östertälje.

Antalet anställda inom Gärtuna förväntas kunna öka med drygt 1000 personer vid ansökt verksamhet om expansionen går vidare i de potentiella tillkommande faserna med produktion av biologiskt framställda biologiska läkemedel (fas 2 och 3). Inom befintlig verksamhet förväntas framförallt den nya produktionen av biologiskt framställda läkemedel (fas 1) öka antalet anställda med i storleksordningen 150-250 personer. Mellan AstraZenecas två anläggningar, Snäckviken och Gärtuna, körs personal i en minibuss på bestämda turer måndag till fredag. Det är således viktigt att in- och utfarter till matarvägar samt GC-vägar och dylikt utformas på så sätt att trafiksäkerheten för både fordon och gående upprätthålls och att transportflödet inte hindras. Det är också av stor vikt att trafikkapaciteten är hög nog för att rymma nuvarande volymer samt inte begränsa för fortsatt expansion.

## SPF Östertälje

### Allmänt

Programmets beskrivning av utvecklingen av grönstruktur med bevarande av ekologiska samband och gynnande av ekosystemtjänster ser vi som ett stort plus.

Att utveckla stationsområdet till en mötes- och handelsplats ser vi också som positivt. Det är angeläget att det blir ett attraktivt område med tilltalande arkitektur som anpassas till omgivningen.

### Parkanläggningar och grönstråk

I programmet skrivs mycket om parkanläggningar och grönstråk, samtidigt som flertalet gröna ytor beskrivs som lämpliga för bebyggelse. Vilken balans som detta innebär i praktiken är inte lätt att se. Vi anser att Östertäljes nuvarande karaktär av småhus- och stationsområde med öppna gröna ytor så långt möjligt bör bevaras. Exploateringsgraden bör begränsas, bl.a. bör höghus undvikas.

Det är bra att parken vid Igelsta Gård uppmärksammas. Den är skapad av vår första välkända kvinnliga trädgårdsarkitekt, är av trädgårdshistoriskt riksintresse, fyller 100 år under 2018 och är väl värd att restaureras/utvecklas.

### Båtlivet

Det är viktigt att de goda förutsättningarna för båtlivet i Östertälje så långt möjligt bevaras.

### Boende för äldre

Det är angeläget att olika former av boende för äldre tas med i planeringen. Med boende för äldre menar vi boende med lätt tillgänglig grön utemiljö, goda kommunikationer och goda möjligheter till lokala sociala kontakter.

### Östertälje båtklubb

I samrådshandlingen utvecklar man tankar om rekreation, friluftsliv och idrott utan att nämna hur Östertälje kan utveckla och möjliggöra för ett aktivt båtliv och båtägande. I riktlinjerna för programmet är viljan att skapa ett ökat antal och utbud av offentliga mötesplatser och parker samt ökad närhet till vattnet. Samrådsprogrammet lyfter fram att stadens etablerade områden ska utvecklas. Östertälje båtklubb har under 80 år verkat för att främja båtlivet och den sociala samvaron i Östertälje. Klubbens verksamhet är ideell, där ungdomsverksamhet och sociala sammanhållning prioriteras. Båtklubben är idag en öppen plats utan stängsel där Södertäljeborna kan mötas och umgås tillsammans med klubbens medlemmar, vilket är unikt för att vara en båtklubb. Från mitten av maj till september tillåts inga båtar på hamnplan i syfte att visa hänsyn till boende i närområdet.

I samrådsprogrammet indikeras att man saknar en större samlad mötesplats med möjlighet till fritidsaktiviteter i nära anslutning till kanalen, båtklubben är just den platsen. Idag har båtklubben 350 medlemmar, som med familjer och vänner möts under årets alla dagar för att njuta av närheten till kanalen tillsammans med övriga Södertäljebor som promenerar eller tränar i anslutning till området. ÖBK föreslår att man i programmet lyfter fram båtägandet och möjligheten att ha en regional aktiv båtklubb året runt.

Båtklubben är till sin natur just den sociala gemenskap som skapar en attraktiv stadsdel. Detta genom att verksamheten pågår hela året med allt från båtpolering till trevliga sammankomster, ungdomsverksamhet och studiecirkel.

Vi föreslår att kommunen värnar utvecklingen av båtlivet och lyfter fram båtklubben som en naturlig del av stadsmiljön där Södertäljeborna kan förtöja sin båt vid bryggan, men också ges möjligheten till att under vinterhalvåret lägga upp båten på land för vinterförvaring. Med anledning av programförslagets starka önskemål om en promenad som utan avbrott löper längs med stranden ända från stadskärnan och söderut. Vill vi betona att det för ÖBK:s del inte möter något som helst hinder att vintertid placera båtarna på ett sådant avstånd från stranden att det ännu bättre än idag visar att det är ett publikt område, helt fritt att beträda.

Östertälje båtklubb föreslår att kommunen utvecklar förutsättningarna för ett aktivt regionalt båtliv i området. Detta genom att fortsätta avtala vatten- och markupplåtelse för båtclubbens verksamhet. I detta avtal bör långsiktiga riktlinjer skapas för att utveckla området och möjliggöra för ett fortsatt båtägande året runt i Östertälje.

Slutligen, Östertälje båtklubb vill vara med och skapa en attraktiv regional stadsdel för medborgarna. Detta tror vi att man gör genom att båtklubben med bryggor och uppställningsytor för båtar får samexistera med utvecklingsplanerna i Östertälje. Båtklubben föreslås fortsätta vara en öppen plats för medborgarna där det offentliga rummet med respekt för miljö och omgivning skapar en social sammanhållning. Båtklubben är ett av stadens etablerade områden och bör, som lyfts fram i utvecklingsplanerna, prioriteras och bevaras för invånarna.

Med sin närhet till Kanalen med Saltsjön och Mälaren är båtklubben den givna knutpunkten för framtiden som programmet beskriver. Båtklubbens läge på land och i vattnet skapar förutsättningarna för en attraktiv framtida bostadsexploatering i Östertälje och utgör den självklara kopplingen till vattnet som beskrivs i samrådshandlingen.

## Upplåtelser och tillstånd – Samhällsbyggnadskontoret

Södertälje kommun upplåter för närvarande plats för Östertälje båtklubb i form av ett lägenhetsarrande inom programområdet, dels i vattnet dels på land. Det senare som uppläggnings- och parkeringsyta. Båtklubben har också ett klubbhus centralt inom arrandeområdet. Enligt förslaget ska båtplatserna i vattnet vara kvar men uppläggnings- och parkeringsytan omvandlas till ”en större, samlande park med mötesplatser och möjlighet till aktiviteter.” Om så sker måste man fråga sig var båtägarna ska parkera sina bilar då de under sommarhalvåret använder sin båt och därför måste transportera såväl sig själva som mat, utrustning etc. till båten? Detta verkar inte helt genomtänkt! En parkeringsyta inom området mellan klubbhuset och Korpudsvägen bör istället anläggas vilken också kan utnyttjas av besökarna till den nya parkanläggning som ska anläggas i samband med bostadsbyggandet vid Igelsta strand. Någon annan större parkeringsyta för dessa finns inte inom närområdet till parkanläggningen och båtklubben. Området NV om klubbhuset kan då omvandlas till park/rekreationsyta medan klubbhuset bör kunna ligga kvar intill parkeringsytan. Att hitta en uppläggningsplats låter sig troligen göras men då en bit ifrån nuvarande plats mest troligt i Mälaren där det finns mer kommunal mark som lämpar sig för båtuppläggnings.

## Bostadsrättsföreningen Viksäng Strand

Föreningen är positiv till att området utvecklas med bl.a. ett stadsdelscentrum kring Östertälje station och en uppfräschning av miljön kring Östertälje båtklubb. Föreningen har i övrigt följande synpunkter:

- På kartorna, sidan 8 och sidan 9, är gränsen för vår fastighet felaktig. Den ska vara längre mot sydost.
- Det är positivt att ett stråk för idrott och rekreation skapas längs kanalen.
  - Men, kommunen måste, i samråd med oss, utföra och bekosta en tydlig avgränsning mellan det kommunala området och vår fastighet. Risk finns annars att vår trädgård kommer att uppfattas som allmän park med ökat slitage och ökade drift/underhållskostnader för oss.
  - I idrotts- och rekreationsområdet får inte anordnas växtlighet eller annat som kan skymma utsikten mot havet från våra medlemmars lägenheter. Detta gäller även från de lågt belägna marklägenheterna.
  - Idrotts- och rekreationsstråket längs vattnet, bör inte vara en ”fin park”, men blomrabbatter och finklippta gräsmattor. I stället bör karaktären vara lite rustikare ”natur”, som kräver skötsel bara ett par gånger om året och ger lägre investerings- och drift/underhållskostnader.
  - Näktergalslunden kan röjas upp, buskaget gallras och området bevaras som ”våtmark” och bli en del av det nord/sydliga grönstråket. Eventuellt någon grusgång för att öka tillgängligheten.

- Redan idag kommer besökare med bil, MC, moped och cykel till vår trädgård och till området mellan havet och trädgården. Besökarna nyttjar vår privata besöksparkering och kör med motorfordon på gång/cykelvägarna. När den kommunala marken längs vattnet iordningsställs kommer antalet besökare säkert öka i området. Det behövs därför allmänna parkeringsplatser nära Näktergalslunden och ÖBK:s båtuppläggningsplats samt effektiva bilhinder på gång/cykelvägarna.
- Programmet föreslår bostäder mellan Viksängsvägen och kanalen. För att ge bättre möjligheter att bevara och utveckla en rimligt bred grönstruktur längs kanalen och för att minska risken för insyn och skuggning av våra lägenheter (med fönster och balkonger på västra gaveln) får bebyggelsen inte sträcka sig längre än till kurvan på Viksängsvägen, cirka 70 m sydost om Långängsvägen.
- Uppe på Viksängshöjden mellan vår fastighet och kanalen finns en ruin. Ruinen syns bl.a. på flygfotot i kommunens webbkarta. Detta kan eventuellt också begränsa utbredningen av bostäder.
- Programmet består av bostäder norr om Viksängsvägen mot Långängsvägen och E4/E20. Även här måste risken för skuggning av och insyn i våra lägenheter beaktas. Positivt kan bli att de störningar som våra medlemmar tidvis har från festlokalen söder om Långängsvägen försvinner.
- Östertälje station är viktig för oss. Vi välkomnar därför idén med en väsentlig ingång till perrongen. Däremot är vi tveksamma till att göra Korpudsvägen ner mot vattnet till ett gång/cykelstråk p.g.a. gatans lutning. Norbergs väg vore ett bättre alternativ.
- Tunneln under järnvägen vid stationen är viktigt för oss, både för att komma till stationen och till bostäderna och verksamheterna öster om järnvägen. Betydelsen kommer att öka när ett stadsdelscentrum växer fram här. Tunneln måste utformas så att den ger största möjliga trygghet, säkerhet och trivsel alla dygnets timmar årets alla dagar.

## Östertälje-Rosenlunds Villaägarförening

### Positiva reflektioner

Vi anser att det presenterade programförslaget till flera delar är positivt för Södertäljes utveckling i allmänhet och Östertäljes i synnerhet.

### Utbyggnad av Östertälje station

Vi ser särskilt positivt på utbyggnaden av Östertälje station i sig men även på planerna att skapa en handelsplats och resecentrum. Det finns goda möjligheter att det på detta sett skapas en trygg, levande och attraktiv miljö som idag i mångt och mycket saknas. Det finns idag verkligen ett behov av detta då det nu mest känns som ett nödvändigt ont att ta sig till Östertälje station för att ta pendeltåget. Stationen är i dagsläget inte alls välkomnande utan känns snarare som både otrygg och äcklig och vi upplever det som en pinsam skamfläck för Södertälje. Att passera stationsundergången ensam är det många som drar sig för att göra särskilt under kvällar/nätter. Miljön för pendlarna kommer således att bli klart förbättrad. Vi välkomnar särskilt tankarna på en andra uppgång till perrongen vilket kommer att bespara pendlare tid och dessutom ge ett



betydligt mer välkomnande intryck. Vi gillar också tankarna på en tryggare situation för de som parkerar sina cyklar vid stationen.

### **Negativa reflektioner och farhågor**

Vi ser dock ett antal delar där vi anser att man behöver göra ett omtag på eller fundera kring en gång extra:

#### **Parkeringsituationen kring Östertälje station samt vid nybyggnation av bostäder**

Redan idag är det en brist på parkeringsplatser i anslutning till stationen. Parkeringen blir full och pendlare söker sig ut till lokalgator i närområdet för att parkera under dagarna. Detta skapar följdproblem kring bl.a. begränsad framkomlighet på dessa gator. Att öka möjligheten till god närtrafik med matarbussar osv. är mycket bra precis som de förbättrade möjligheterna för cyklister. Dock ska man inte vara naiv och tro att mängden bilar som söker parkering ska komma att vara konstant eller minska utan att man måste tänka realistiskt och ta höjd för ett ökat behov av parkeringsplatser för pendlare. Dessutom föreslår SL att skip-stop-tågen ska stanna i Östertälje vilket inte lär minska antalet bilar. En multifunktionell byggnad bör begränsas till 3 plan varav de två översta ska vara parkeringsplan. Bostäder ovanpå parkeringen är olämpligt både med tanke på avgaser för de boende och för förfulande av utsikten för de boende på Nedre Egilsvägen.

Den parkering som föreslås vid Igelsta strand södra delen (400 meter från stationen är för långt bort för att skapa en attraktivitet att parkera där (människor är lata, stressade och kommer uppleva att denna ligger för långt från stationen). De parkeringsplatser som föreslås ligga i bygganden som skapas på nuvarande parkeringsplatsen vill vi att man tänker till när man designar så att avgaser leds bort på ett bra sätt (ej in i kontor, bostäder, affärer) och inte lockar pyromaner (viktigt med synlighet).

Om man sedan inte på ett realistiskt sätt tillgodoser parkeringsmöjligheter vid nybyggnation av bostäder skapar det ett än större problem på den redan delvis överbelastade parkeringssituationen längs lokalgatorna. Hur har man sedan tänkt att hantera parkeringssituationen under byggtiden? Vi ser stora risker att det kommer att bli ett enda stort kaos under denna period.

#### **Östertälje båtklubb**

Det är otroligt viktigt att man värnar om Östertälje båtklubb som fyller en mycket viktig funktion för Södertälje/Östertälje som en attraktiv stad. Att ta bort uppläggningsplatserna vore förödande. Båtarna måste ju kunna förvaras och skötas om i direkt anslutning till båtplatserna. Alla andra alternativ skulle vara enormt kostsamma för både båtägare, båtklubb och kommun. Transporter av större båtar är förenat med stora kostnader, att anlägga en alternativ uppläggningsplats med nytt klubbhus, vatten, el m.m. skulle också ge orimliga kostnader. Det värsta är kanske ändå att denna lösning är väldigt opraktisk och oattraktiv för båtägarna. Låt istället båtklubben vara något som lockar till inflyttning till området! Det skulle med fördel gå att kombinera gång/cykelstråk och parkområde och samtidigt behålla uppläggningsplatserna. Vi är övertygade om att man i samarbete med båtklubben kan skapa en bra och attraktiv lösning som även är estetiskt tilltalande. Varför inte dra gång/cykelvägen närmast vattnet och ändå behålla uppläggningsplatserna ovanför denna? Vid uppläggningsplatserna arbetas det ju också mycket

med båtarna särskilt under våren vilket skapar en levande miljö vilket ju också är något man eftersträvar.

#### Strategi för bebyggelseutveckling

Område A1 söder om järnvägen är lämplig för bostäder om buller och vibrationer från järnvägen löses.

Område B2, B3, B9 och B10 är olämpliga för ny bebyggelse. Det är helt enkelt för små ytor som kommer att störas av trafiken.

Område B4 kan möjligen bebyggas med samma hustyper som i Hästhagen.

Område B5 kan bebyggas med betydligt färre hus än det detaljplaneförslag som stoppades av länsstyrelsen.

Område B11: Eko-odlingen ska kvarstå. Området mellan Nynäsvägen och järnvägsövergången kan utvecklas för rekreation, inte kontor som står i förslaget (på sid 30). På sid 31 föreslås "lantbrukspark" vilket är betydligt intressantare.

Område C12 närmast Ahréns kan bebyggas men det andra området är klart olämpligt att bygga.

Område D7 är olämpligt för bebyggelse ur miljösynpunkt (buller och avgaser från motorvägen).

#### Planerad byggnation mellan Kummelvägen och Fornhöjden (område C6)

Vi motsätter oss förslaget att bygga bostäder mellan Kummelvägen och Fornhöjden precis som de boende på Kummelvägen anför i sitt yttrande (se yttrandet nedan). Skälen till detta är flera, t.ex. att områden för rekreation och lek tas bort samt att det rika djurlivet i det utpekade området störs. I övrigt hänvisar vi till de boendes synpunkter i nämnda bilaga vilka vi i Östertälje-Rosenlunds Villaägareförening stöder till fullo! Området norr om busshållplatsen Vretensvägen kan bebyggas och där finns väl redan en detaljplan.

#### Skolor/Förskolor

Vi ser med oro att man i programmet inte verkar ha tagit höjd för det ökade antalet barn och ungdomar som kommer att bo i närområdet. Tillräcklig mängd förskole- och skolplatser saknas samt även närhet till dessa (då framför allt förskolor). Dessutom upplever vi den föreslagna förskolan i Hästhagen (område B13) vara olämpligt placerad då det befintliga vägnätet inte möjliggör transporter till och från denna.

#### "Utveckling av grönstruktur"

Under rubriken "Utveckling av grönstruktur" i programförslaget står många fina ord, men vad innebär det i praktiken. Vi vill se mer konkreta förslag som också rimmar med rubriken!

## Privatpersoner

### Villaägarna på Kummelvägen

Först håller vi med om att Fornhöjden idag är relativt isolerat. Detta har sin naturliga förklaring i att områden är byggt på en höjd som är kringgärdad av drygt 10 meter höga branter samt att gång och cykelvägar till angränsande områden i hög grad saknas - med undantag mot Kummelvägen och Alpvägen. Det är i praktiken dessa branter - och omgivande mindre skogspartier som idag används för lek och rekreation - som har utpekats som utredningsområden för nya bostäder. Vi anser inte att man med en sådan bebyggelse kommer att minska Fornhöjdens isolering. Istället föreslår vi att kommande utredningar ska innehålla åtgärder som förbinder Fornhöjden med å ena sidan Rosenlund och därmed stadskärnan genom gång- och cykelbro över motorvägen från norra Fornhöjden till reservatet för "Sagoleden" samt å andra sidan Glasberga genom en upplyst gång och cykelväg från koloniområdet i östra Fornhöjden till Lurvägen. Citat: "Staden ska ... ha som mål att knyta ihop de olika stadsdelarna med varandra och med stadskärnan". Den nuvarande så kallade krokodilbacken i kombination med kraftlednings- och rörkulverten under motorvägen kan inte anses vara en godtagbar förbindelse i programmens mening.

Utefter gång- och cykel-förbindelsen mellan koloniområdet och Lurvägen kan man försiktigt uppföra en del bebyggelse inom det utpekade området. Detta har en positiv effekt på tryggheten för de som kommer att använda förbindelsen och det finns där utrymme att bevara ett grönt närområde mellan Fornhöjden och denna nya bebyggelse.

Däremot tycker vi att det är djupt olyckligt om det utpekade grönområdet mellan Fornhöjden och Kummelvägen skulle utplånas och ersättas av bebyggelse. Området har ett rikt djurliv (harar, ekorrar, rävar, rådjur, fåglar) och används för lek, bär- och svampplockning - inte minst av boende i Fornhöjden. Det erbjuder en enkel möjlighet att upptäcka naturen för de som inte har egna tomter/trädgårdar. De vilda körsbärsträden i skogen är särskilt välbesökta av barn och ungdomar under sommaren. Vi tycker alltså att denna allmänning i första hand bör bevaras så att boende både i Fornhöjden och på Kummelvägen kan fortsätta att ha tillgång till ett värdefullt nära grönområde för rekreation. Att bebygga detta vore att bryta mot översiktsplanens intention. Citat ur översiktsplanen kap 4.6: "Vid förtätning i staden ska viktiga grönområden bevaras..." "Vistelse i natur .... påverkar trivsel, välbefinnande, hälsa..." "Den som har nära till ett grönområde tillbringar mer tid där än den som har längre väg".

Om det nu utpekade området likväl skulle bebyggas så insisterar vi på att dess karaktär som grön lunga bevaras. I synnerhet bör den naturliga topologin bevaras såsom också påpekas i programförslaget och byggnation endast ske där naturliga plataer finns. Skogsbeståndet bör endast gallras sparsamt. Citat: "Bebyggelse med hänsyn till utpekade naturvärden i området. Blandade bebyggelsetyper som anpassas till terrängen och kompletterar befintlig bebyggelse".

Omfattande och fula ingrepp i topologin genom bortsprängning av berg såsom har skett i ett liknande område med höga branter i den östra änden av Glasbergavägen invänder vi skarpt emot. Såsom programförslaget också konstaterar så domineras Fornhöjden idag av mycket "storskaliga bostadskvarter" och vi finner det då självklart att ett eventuellt bebyggande av det utpekade området sker med låga en- eller fåfamiljshus för att blanda upp beståndet. Höjden ska begränsas för att inte skymma befintlig bebyggelse på Kummelvägen som redan idag har lågt ljusinsläpp på grund av de omgivande branterna.

Så vill vi påpeka att sprängningen när Fornhöjden byggdes skapade skador i flera av fastigheterna på Kummelvägen. De nu aktuella bergen ligger mycket närmare befintlig villabebyggelse. Vi förstår att även om områdets topologi behålls såsom vi föreslår så erfordras en del sprängning för infrastruktur och förutsätter att risken för skador på befintliga fastigheter analyseras bättre än vad som var fallet förra gången. Utöver detta måste påverkan på dränering och risk för påverkan på registrerade bergvärmehål beaktas.

Slutligen tycker vi att det stora lyftet för Östertälje och Fornhöjden - och ett utmärkt sätt att uppfylla ambitionerna i programmet att knyta ihop stadsdelar - vore att däcka över motorvägen mellan Moraberg och Grödingevägen. Förutom att både knyta ihop stadsdelar och skapa ett stort nytt område för bebyggelse skulle det reducera bullermattan över Södertälje. Det är förvisso dyrt och måhända långsiktigt men ändå värt att utreda.

## Privatperson 1

Plantera blommande buskar, sätta ut bänkar och en utomhusmötesplats (som t.ex. i Dalparken), där människor som väntar på pendeltåget kan sitta och vila en stund.

Sidan 47: ”Mellan stationsområdet och befintlig bostadsbebyggelse ligger ett flertal ytor av impedimentkaraktär (se karta till höger). Dessa gör att avstånd upplevs som långa och skapar mentala barriärer. För att omgivningen till stationen inte ska upplevas som ödlig med långa avstånd behöver ytorna aktiveras i första hand med bebyggelse för bostäder och verksamheter som stöder och utvidgar stadsdelscentrum.”

Det är inte sant att ytorna upplevs som "mentala barriärer"- dessa ytor används av många som gilla att springa och att gå. Boende med hundar bruka gå här med dessa.

Människor här gillar att det är öppet och en öppen grön yta ger en bra känsla av frihet. Därför föreslås som sagt en omvandling i mera parkliknande ytor, med bänkar och sittplatser för alla. Dessutom ett uteställe där det går att köpa lite enklare grejer, typ en kiosk som i Dala-parken.

### Övrigt

Vidare tycker jag att om man nu vill bygga så mycket, behövs det verkligen idag att ta mer hänsyn till att bygga miljövänligt. Det krävs gröna tak, gröna ytor och växtlighet som dämpar ökande trafikljudet från biltrafiken som kommer att öka tydligt.

Föreslår vidare att ha en takterrass på eventuellt parkeringshus. Med gröna växter och gröna ytor för biologiska mångfalden, d.v.s. växter som blommor. Vidare ger detta möjligheten till ytterligare inkomster, när man har ett serveringstillfälle utomhus (t.ex. kafé med glastak mellan växterna).

## Privatperson 2 – Boende på fastigheten Eken 3

Mitt hopp är att Östertälje får en egen identitet, men inte ska vara fränsild från resten av Södertälje, och detsamma med stråk och stadsdelar inom Östertälje, att undvika segregering och att stråken ihop bildar enheten Östertälje.

### 2. Stationscentrum

Den centrala delen i programmet är stationsområdet, och det kommer vara kritisk för hur "Östertälje" upplevs, det är trots allt stationen som definierar området. Mitt främsta bekymmer är att "Östertälje C" blir som dagens Tumba Centrum. Centrumet själv är inte illa, det är gott

integrerad med buss och pendeltåg, har ett stort köpcentrum, läkare, servicelägenheter, ett torg etc., men det är totalt isolerad från resten av Tumba, och när ett centrum är isolerat har något gått riktigt snett i planeringen.

## 2.2 Busstation och bussterminal

Östertälje är en bussterminal och en busstation i anslutning till järnväg. Det finns många exempel på detta i Stockholmsregionen. Busstationen i Fittja är ett gott exempel på hur man inte ska göra. Långa tillförselvägar, krappa svängar, starka centripetalkrafter leder till dålig komfort och lång restid.

Bussterminalen i Liljeholmen är ett bättre ideal. Stationen är integrerad med t-banestationen, som gör det snabbt inte bara att gå från t-bana till buss, men också komma på bussen eftersom biljettkontrollen och allt är gjort. Andra intressanta terminaler är Jakobsberg, möjligen Barkarby, Cityterminalen.

Östertälje kommer inte ha så mycket trafik som Liljeholmen, eller Södertälje Centrum, men ett gott integrerad resecentrum för med sig smidigare, snabbare och bekvämare transport.

Väntrummet kan vara på våningen över bussarna. Det är en lösning som oftast används för t-banan, och för många pendelstationer som Älvsjö, Södertälje Syd och Tumba, och i några stationer/terminaler för buss.

En alternativ lösning är väntrum på marknivå och tre nedgångar från pendeltågsstationen. En i varje ände (dagens och en ny nära Centralvägen) och en rakt till busstationen innanför barriären.

## 2.2 Utsiktstorn eller terrass

Därför tycker jag trafikintegrationen är viktigare än centrumet själv. Jag har ett förslag för stationen: Ett utsiktstorn eller en offentlig terrass.

På nästan inga ställen i Östertälje ser du mycket av Södertälje, där det finns höjder och toppar finns också skog. I Östertälje är du inte bara fysisk isolerad från resten av staden med kanal, järnväg och motorvägar, du är också visuellt isolerad. Med ett torn rätt från centrumet kan du ta hissen upp, se kanalstaden, de tre andra pendeltågsstationerna, signaturbyggnader i Snäckviken, Torekällberget, och kanske ditt eget hus.

Konceptet kan illustreras med restaurangen Gondolen (vid Katarinahissen/Slussen). Ett kafé/restaurang och en terrass man kostnadsfritt kan vara på, kanske medan man väntar på tåget.

Med stationens läge behöver inte "tornet" vara så högt, jag gissar fyra våningar kan vara tillräckligt, två våningar för att bara se kanalen. Det kan gott vara högre, även betydligt högre, men jag tycker i så fall att det borde vara smalt. Målet måste vara att man från stationen kan se hela Södertälje, inte att stationen är det första man ser i hela Södertälje.

## 2.3 Bostäder eller hotellrum

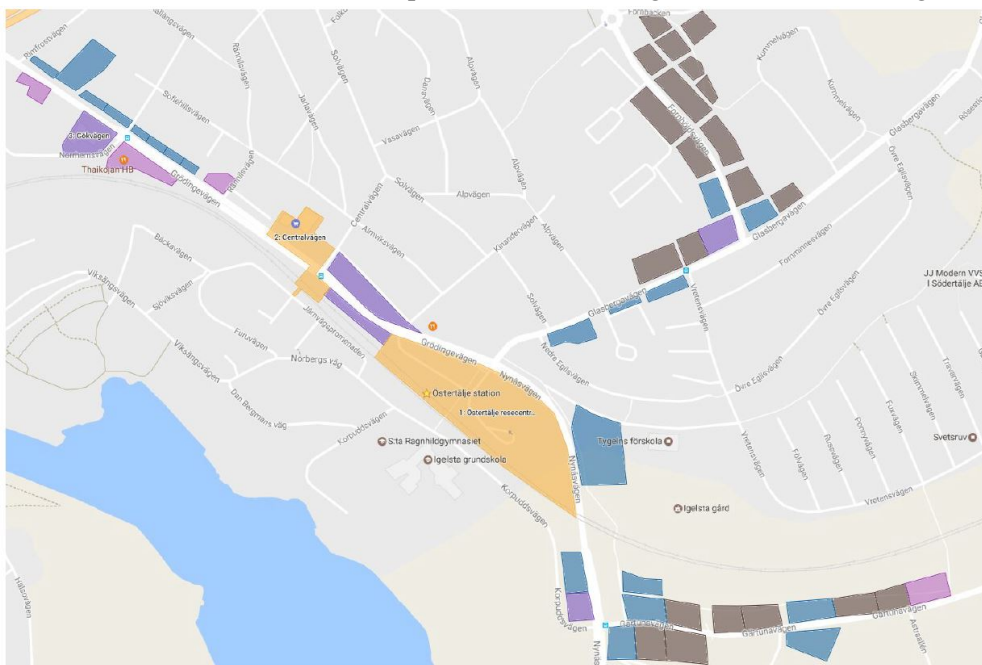
Med en tågstation, bussterminal och centrum blir det något bullrigt, men det är också ett centralt läge för bostäder. Speciellt i Östertälje behövs det eftersom så mycket av centrum är glesbebyggda villor. Inga folk, inget levande centrum. I alla fall delar av området som är en bit bort från det mest trafikerade stråket. Kanske en kombination av små lägenheter för yngre boende och servicelägenheter för äldre. Hotellverksamhet kan också övervägas.

### 3. Stadsgatunät

Hela Östertälje, även stationsområdet, är i dag i praktiken en grupp isolerade förorter, också från varandra. För att Östertälje ska bli stad behövs ett nät av stadsgator. En möjlig progression kan vara:

1. Resecentrum, Grödingevägen
2. Centralvägen busshållplats och ingång pendeltåg
3. Kontor- och affärsverksamhet, Gökvägen busshållplats
4. Nya bostäder och affärer, norra sidan Grödingev. mellan (1) och (2)
5. Kontor- och affärsverksamhet, Vretensvägen busshållplats
6. Kontor- och affärsverksamhet, Gärtunavägen busshållplats
7. Infills längs Grödingevägen från motorvägen till Rimfrostvägen
8. Slutna stadskvarteren upp till Fornhöjden
9. Slutna stadskvarteren Nynäsvägen och Gärtunavägen till Astraallen

Dessa verksamheter kommer bero på en markant ökning av antalet invånare i grannskapet.



Figur 2. Stadsgatunät.

#### 3.1 Stadsgatan Grödingevägen

Grödingevägen från Rimfrostvägen (motorvägen) till Nynäsvägen borde med tiden bli Östertäljes storgata. Ingen stadsgata, ingen stad. Målet på sikt måste vara slutna stadskvarter längs hela gatan, med huvudingångar från Grödingegatan. För att behålla villa-karaktern i de parallella gatorna och ljusförhållande i fastigheterna på norrsidan (mot Sofiehillsvägen och

Almviksvägen), borde det vara höjdbegränsningar (t.ex. 4-6 våningar mot Grödingegatan, 2-3 våningar i bakgården) där det behövs. Där det inte behövs (t.ex. mot motorvägen, där ett bygge också är bullermur, eller mot stationsområdet, kan stadskvarteren vara betydligt högre).



Figur 3. Centralvägen på andra sidan Grödingevägen. Möjligt läge för pendelstationen.

För att Grödingevägen ska vara en promenadgata, med goda förutsättningar för affärsverksamhet på gatuplan, måste det vara attraktioner i båda ändarna. Stationsområdet kommer ha sina, men det måste också vara några på änden nära motorvägen. Det kommer vara betydlig biltrafik längs Grödingevägen, så båda sidorna av gatan måste fungera som promenadgata ganska oberoende.

### 3.2 Stadsgatan Nynäsvägen-Gärtunavägen

Tågspåren kommer norra och södra sidan av spåren och vi riskerar effekten amerikanerna kallar "the wrong side of the tracks". Det bästa sättet att undvika det på är att fortsätta stadskvarteren på södra sidan av spåren också. Nära stationsområdet borde det vara möjligt att bygga tätt, med öppning mot Igelsta gård. På södra sidan kan det vara svårare, speciellt med tanke på risker från Gärtuna/AstraZeneca. Denna sida kan ha mer kontorsverksamhet och något mindre bostäder, men blandning och slutna stadskvarter runt huvudgatan borde fortfarande vara målet. Det borde på sikt gå stadskvarter fram till Astraallén/gångbron över järnvägen. Det kommer vara en klar skiljelinje att här slutar staden och här börjar den medicinska och biologiska produktionen i Gärtuna. Bostäderna här får speciellt kort gångavstånd till arbetsplatserna i Gärtuna, till Östertälje station och till kanalen.

### 3.3 Stadsgatorna Glasbergavägen och Fornhöjdsvägen

Det samma gäller för Glasbergavägen (till Fornhöjdsvägen) som för Grödingevägen. Det bästa läget är mot Grödingevägen, men också de sämsta möjligheterna. Fastigheterna mot gatan borde kunna bli till stadskvarter. Hela vägen fram till Fornhöjden borde bli slutna eller halvslutna kvarter.

Karaktären, särskilt längre upp längs Fornhöjdsvägen, kommer nog i större grad vara bostäder och mindre grad verksamheter än vid Grödingevägen, men kvarteren ska vara klargjord för affärs- eller tjänstverksamhet, med fasad helt ut mot gatan, och med möjlighet att göra om gatuplanet till affärs- eller organisationsverksamhet.

Specifikt borde det vara ett affärs- och servicecentrum på hörnet Glasbergavägen – Fornhöjdsvägen, där det i dag är en teknisk byggnad (450 meter från stationen och bredvid busshållplatsen Vretensvägen). Den kan ha populära verksamheter som ofta är impopulära att kombinera med bostäder som pub och restaurang, med kontoren på högre våningar och kanske bostäder överst. Ett sådant centrum kommer också göra andra verksamheter längs Glasbergavägen och Fornhöjdsvägen mer attraktiva. Det skulle också vara en naturlig plats för ett lite torg.

Marken från Glasbergavägen upp mot Safiren 11 är bergig och kuperad. Det är önskvärt att behålla berget och det kan ge begränsningar i hur detta område kan utvecklas, men ger också möjligheter för byggnader som integrerar naturen med byggnaden eller bakgården (inom satta ekonomiska gränser).

### 3.4 Anslutningsgatorna Centralvägen-Solvägen-(Ny gata)

För att få till ett gatunätverk behövs också några anslutningsgator. Mitt val har varit Centralvägen, Solvägen och en ny väg parallell med motorvägen från Solvägen till Fornhöjdsvägen, ungefär där det i dag går en stig. Dessa gator borde behålla sin villakarakter, men i den mån det blir förtätning och verksamheter i stråket bör de ske längs dessa gator, och inte andra gator i stråket. På väldigt lång sikt (t.ex. efter 2030) är det möjligt de förtätas efter mall av Grödingegatan.

Den nya gatan från Solvägen till 4.2 Fornhöjden näringspark är mycket nära motorvägen, men mest på ett berg nära/över den. Stråket är inte lämpligt för bostäder, men kan passa gott för företag, och de nya husen kommer också att fungera som bullerbarriär.

### 3.5 Anslutningsgatan Sagovägen

På andra sidan E4, men inom programområdet, ansluter Sagovägen gatorna Solvägen och Erik Dahlbergs väg, och fortsätter vidare ned mot kanalen. Direkt bredvid E4 är detta ingen idealisk stadsgata, men den har möjligheter för förbättringar. Mot Solvägen är östsidan en trist bullervall, annars villor på båda sidor. Bullervallen kan bli en utställningsvägg, och mot Erik Dahlbergs väg kan oanvänd mark användas för företag, och det är möjligt för fastigheterna att förtätas. Med bro till Fornhöjden kan också Sagovägen utvecklas norrut till stadsgata hela vägen mot Stockholmsporten och Moraberg. Området vid bron, vändplatsen och dammen kan bli en rekreationsplats.

## 4. Fornhöjden

En modell för Fornhöjden kan vara Stadshagen i Kungsholmen. Det är också en oländig kulle som med tiden har blivit till stad (också med motorväg och järnväg, om längre ifrån båda än vad Fornhöjden är). Förutom att knyta Fornhöjden ihop med centrum (se Glasbergavägen och Fornhöjdsvägen över), och med Solvägen, föreslår jag en ny bro över E4 och väg som knyter ihop Fornhöjden, Rosenlund och Moraberg.



#### 4.1 Fornhöjdsbron

En bro över E4, för gång, cykel, bil och buss från Fornhöjdsvägen till Rosenlund och Moraberg.

Alternativ I: Ny väg över Sagovägen och norrut ansluter till Klastorps backe före rondellen till Moraberg eller motorvägen. Ny väg från Rosenhöjdsvägen ansluter och knyter sålunda båda Fornhöjden och Rosenlund till rondellen.

Alternativ II: Ny väg över Sagovägen och västerut, ansluter Österhöjdsvägen.

För båda alternativen en ramp/trappa/hiss från bron ned till Sagovägen för gång och cykeltrafik. Alternativ II är kortare, billigare, men knyter bara ihop Fornhöjden och Rosenlund, inte Fornhöjden/Rosenlund och Moraberg. Med Stockholmsporten (under) är alternativ I bättre. Båda alternativen ger möjligheter för att utveckla Rosenlund ytterligare med tiden.

#### 4.2 Fornhöjden näringspark

Det kan byggas kontor, affärer och annan kommersiell verksamhet i anslutning till 4.1 Fornhöjdsbron.

Läget, nära E4/E20 och nära busshållplatsen Fornbackaskolan, med Fornhöjden bredvid, centrum i söder (längs den nya gatan), och Rosenlund på andra sidan bron gör detta till en rimligt bra plats för en business park (eller näringspark som vi gillar att kalla det i Norge) med några lokala affärer och tjänster.



Figur 4. Projektförslaget Kilen i Kista.

Som illustration har jag valt projektförslaget Kilen i Kista. Fornhöjden är inte relativt flackt och tätbebyggt som Kista, men använder det här som en visualisering för ett projekt nära intill och

med bro över en motorväg. För Fornhöjden ligger motorvägen längre ner i dalen, som gör "väggen" mot vägen mer effektiv, men också projektet mer komplicerat.

Några byggnader kommer ha fundamentet i dalen, andra uppe på kullen. Byggnaderna närmast motorvägen kommer ha problem med buller och vara nära riskzonen. Byggnaderna närmast Fornhöjden kommer att vara mest urbana, med bäst möjlighet för bostäder och affärscentrum. Förslaget inkluderar ett hörn av Fornhöjden själv, som idag är ytparkering. Konceptet är att de svåraste lägena, nedre våningarna, blir parkeringshus för kontoren och affärscentrumet, samt några under jord för de boende på Fornhöjdsidan (där det i dag är ytparkering). Parkeringshusen ska också fungera som bullermur. Det ska vara en gradvis och naturlig övergång från bostadsområdet Fornhöjden till affärer och tjänster nära hållplatsen Fornbackaskolan (och med nya gatan till Solvägen) till kontorslandskapet.

#### 4.2.1 Området idag

I dag är detta ett oanvänt, försök till avspärrat, område eftersom terrängen är så oländig och det är motorväg nere i dalen.

Med en oanvänd brant på andra sidan vägen och ytparkering på denna sida, blir detta området i Fornhöjden öde.

#### 4.3 Stockholmsporten

Detta är utanför planområdet, men är relevant för Fornhöjdsbron.

Det är två mål:

1. Knyta ihop Fornhöjden, Rosenlund och Moraberg och Rosenlund, med gångstråk och cykelparkering
2. Gemensam hållplats i Moraberg för expressbussar längs E4/E20 till/från Stockholm ("Stockholmsporten")

På det sättet kan hållplatser för expressbussar i Södertälje exempelvis vara...

- (Gärtuna – )Östertälje – Fornbackaskolan – Stockholmsporten – *Stockholm*
- Södertälje Syd – Scania – Stadshuset – Turingegatan – Polhemsgatan – Stockholmsporten – *Stockholm*
- Södertälje C – Nygatan – Polhemsgatan – Stockholmsporten – *Stockholm*

... och kombineras så med hållplatser i Stockholm, exempelvis:

- *Södertälje* – Stockholmsporten – Liljeholmen
- *Södertälje* – Stockholmsporten – Kristineberg – Alvik – Bromma flygplats
- *Södertälje* – Stockholmsporten – Gullmarsplan – Sickla
- *Södertälje* – Stockholmsporten – Kungens kurva – Vällingby – Akalla (via Förbifarten)

Detta kan igen kombineras med expressbussar från tx Nykvarn, Gnesta, Trosa. Expresslinjer från eller genom Södertälje till Stockholm borde minst stanna på en pendelstation och Stockholmsporten.

## 5. Gång och cykelstråk i Östertälje

Staden är bäst upptäckbar till fots och till cykel, goda gångstråk är bra för hälsan och lokalpatriotismen, håller en i kontakt med natur, historia, kultur, konst, industri, upplevelser och andra stadsvandrare. Det blir något mindre skog och grönområden med förslagen, så grönområden som blir igen måste bli bättre. Går du i stråket kan du finna spår efter Hälsans stig, Fornhöjden, samt uppmanande att inte kasta skräp i naturen. Området har ouppfylld potential. Ringen "Hälsans stig", spåret Slussholmen-Kanalstaden-Igelsta-Gärtuna-Uttran-Rönninge, Uttran-Glasberga-Tullan-Brunnsäng.

### 5.1 Urban badplats

Södertälje var en gång en badort. Östertälje har inga naturbad och få picknick-platser. På sikt kan det vara bra att ha några små urbana bad, som det som är planerat vid Slussholmen. Ett problem med att ha urbana bad där folk bor, som Hornsberg på Kungsholmen eller Tjuvholmen i Oslo, är att det kan uppstå konflikt mellan boende som vill ha lugn och badande som vill ha kul. Södra delen av "Igelsta Strandtomten" och idrott Citat från sidan 31 "UTVECKLING AV IDROTT, REKREATION MFL":

"3. Södra delen av "Igelsta Strandtomten" föreslås för Idrottsverksamhet med inomhusidrott. Östertälje IP kvalitetsutvecklas med konstgräsplaner och spontan-idrott och grönområdet söder om IP utvecklas för träning i terräng. Tillsammans bildas ett sport och idrottskluster i mycket bra kollektivtrafikläge med goda möjligheter för verksamhet av regional betydelse."

Mer idrott i gränzonen Gärtuna/Hall och Östertälje/Kanalstaden är en god ide. Som har läget mycket bra kollektivtrafikläge, och att utveckla staden söder om järnvägen borde vara ett centralt mål. Det har jag också omtalat i "3.2 Stadsgatan Nynäsvägen-Gärtunavägen". MEN att använda "Södra delen av Igelsta Strandtomten" för ändamålet är ett allvarligt misstag. Inomhusidrott, köpcentra, konsertsalar och liknande är inåtriktade aktiviteter. De har ofta inte ens fönster att se ut. De behöver inte sjönära lägen. Än viktigare är det att kanalparken är ett smalt bälte mellan byggnader, gamla och nya, och kanalen. Det behövs att ha områden där den vidgar sig ut, blir mindre park och mer natur, mer vattennära aktiviteter, både avkoppling och friluftsliv. Det finns ett bättre stråk för idrotten, lika nära kollektivtrafik, och ännu närmare Östertälje IP, på östsidan av Nynäsvägen, mellan Östertälje och Igelstaverket. Det är också nära de som jobbar på Gärtuna.



Figur 5. Föreslagen markanvändning.

De upptecknade områdena är:

Vid stranden:

- Lätt gångstig
- Relaxzon
- Familj och picknickfält
- Urban badplats
- Meditativ zon

Inre stråk:

- Svår gångstig
- Cykelrally
- Smultronstället
- Exploration park (mest för barn)

Idrottskluster:

- Inomhusidrott norra och södra
- Terrängträning I och II
- Idrottskluster (med väg)

## 6. Sammankoppling med Södertälje

Det är rimliga möjligheter att komma till resten av Södertälje med bil, men med andra transportmedel (kollektivtrafik, cykel, gång) är Östertälje tämligen isolerad, fysisk och psykologisk.

Jag föreslår:

- En länk till Södertälje Södra över kanalen för gång och cykel i tillägg till de två existerande, järnvägsbron för pendeltåg och Saltsjöbron för bil och buss.
- En bro till över motorvägen (“Fornhöjdsbron”) till de två existerande (Grödingevägen och Solvägen), för att på så sätt länka norra (Rosenlund-Moraberg upp till Ragnhildsborg) och södra delen (Östertälje och Gärtuna) av östra sidan kanalen
- En utgång till/från stationen, och sålunda också en under/övergång över järnvägen, vid Centralvägen/Graners gränd.
- Inga nya länkar till Gärtuna/Hall, men vid att göra Nynäsvägen på båda sidorna av järnvägen till stadsgata, samt utveckling av kanalzonen, reduceras psykologiska barriärer. Det samma gäller gångstråket från Vretensvägen till Gärtuna.
- Likaså att göra Grödingevägen till stadsgata fram till motorvägen. Det är svårt att göra norra sidan av Grödingevägen eller Erik Dahlgrens väg till stadsgata, men det största hindret är reducerat.

### 6.1 Hamn/södra

Bil, tåg och busstrafiken har broar över kanalen, men det finns ingen god koppling för gång och cykel. Problemet är så klart skeppstrafiken längs kanalen. Kanalen kan ta skepp med höjd upp till 39,9 meter, så en bro måste vara högre än detta på sitt lägsta eller vara en klaffbro. Den enda bron utan klaffar är Igelstabron (minimum höjd 48 meter).

#### 6.1.1 Telgeport höghus-bro

Det mest intressanta förslaget är en publik gångbro mellan två höghus (här kallad Telgeport Ö och Telgeport V). Eftersom gångbron måste vara minimum 40 meter måste också husen vara det, som är lägre än de högsta husen i närheten, men de kan klart vara högre. Om lägsta punkt på bron är högre än lägsta på Igelstabron försvinner risken att ett skepp kan skada bron. Det som blev sagt om resecentrumet (sektionen “Utsiktstorn eller terrass”) är även mer relevant för ett sådant projekt, speciellt jämförelsen med Gondolen och Katarinahissen, bara att detta alternativ kommer vara än mer attraktivt och ovanligt.



Figur 6. Två höghus med publik takterrass och gångbro från Östertälje till hamn.

Vid detta läge är Telgeport Ö 350 meter (5 minuters gång) från Östertälje station, medan Telgeport V är 460 meter (7 minuters gång) från Södertälje Hamn station. Bron kommer vara ungefär 270 meter (4 minuters gång, plus fotopauser), ca 150 meter mellan husen. Tower of London och Petronas towers är exempel som kan illustrera idén. Det behövs också två publika hissar, stora nog till att ta cykel. Cyklister kan behöva gå med cykeln över, inte cykla, men det kommer an på storleken av bron. Husen behöver också självklart privata hissar. Om de ska vara reserv om den publika hissen trasslar är ett designval. Det borde vara terrass och kafé/restaurang/etc. på båda sidorna, helst kompletterande erbjudanden. Husen är idealiska för hotell, kombinerad med bostäder och kontor. Läget kommer ha bland de bästa vyerna i staden. Självt om det inte blir ett billigt projekt ska det ha goda möjligheter för inkomster.

### 6.1.2 Gångbro

Ett alternativt är en gång- och cykelbro nära sjön, som öppnas och stängs med båttrafiken. Det är många former för broar som kan öppnas. De rörliga delarna kan vinkla upp, de kan svänga runt, de kan gå fram och tillbaka som t.ex. en ombordstigningsbrygga.

### 6.1.3 Tunnel

Det finns många gångtunnlar under älv och sjö, som Elbetunneln i Hamburg. Inte alla tycker tunnlar är trevliga, inte minst undersjöiska. På den ena sidan av en tunnel kan det också bli ett

undersjöiskt "akvarium" genom att göra de delar av tunnelns tak eller väggar som inte är rakt under kanalen i glas eller genomskinlig material.

#### 6.1.4 Båt

Båt kan knyta ihop inte bara Östertälje och Hamn, men också Maren, Södertälje Syd, Pershagen och Glashyttan. Föreslagna hållplatser på Västra och Östra sidan och rutt för en sommarbåt:

- Södra Maren (V)
- Gästhamnen (V)
- Klarsvik (Ö)
- Östertälje (Ö)
- Södertälje Hamn (V)
- Talludden (Ö)
- Hall (Ö)
- Pershagen (V)
- Södertälje Syd (V)
- Glashyttan (V)
- Bränningstrand (V)

#### 6.1.5 Linbana

Detta är inte ett alternativ jag tror på. Som de andra alternativen kommer det bli dyrt, och som höghuset kommer det ha excellenta vyer, men annars är det ett kollektiv medel som pendeltåg. Man måste vänta på nästa vagn, kan inte stanna på vägen och har inte kontakt med vattnet.

#### 6.2 Rosenlund och Moraberg

Östertälje kan kopplas ihop med Rosenlund med en ny bro, Fornhöjdbron, i tillägg till Solvägen.

#### 6.3 Gärtuna och Hall

Gärtuna är på andra sidan järnvägen. Detta svar försöker koppla ihop Östertälje och Gärtuna genom att göra Nynäsvägen-Gärtunavägen till en stadsgata och sträckan Vretensvägen-Gärtuna till ett gång- och cykelstråk.

#### 6.4 Glasberga/Salem

Östertälje (Fornhöjden) är inte tätt integrerad med Glasberga, och Glasberga, eller någon annan del av Södertälje är inte integrerad med Salem (Rönninge), men det tycks inte vara något stort problem för nuvarande. Utom pendeltåg Rönninge-Södertälje finns ingen kollektivtrafik mellan kommunerna, och också biltrafiken går lång omväg. Det är många som bor i Rönninge och arbetar i Gärtuna, men pendeltåg + buss ser inte ut att vara något populärt val, de resande väljer bilen. Det går buss till Glasberga, och förslagen inkluderar gångväg mellan Gärtuna och Glasberga och Rönninge.

### Privatperson 3

Bygg en ny station vid Glasberga nära Nynäsvägen, som är ansluten till E4:an. Annars kommer Östertälje bli en stor parkeringsplats.

### Privatperson 4

Är det verkligen nödvändigt att dammsuga hela centrala Östertälje på mark för bostadsändamål. Ser ut som en ren skrivbordprodukt i kölvattnet på en helt hysterisk bostadspolitisk debatt. Skärpning! Åk istället ut och ta en titt på ifrågavarande områden.

### Privatperson 5

Vi håller inte med om fördelarna i den framtagna översiktsplanen för förtätning av Östertälje. Att knyta ihop Fornbacken med Kummelvägen och övriga Östertälje kommer bli extremt kostsamt och stänger dessutom de grönområden som vi som boende har idag. Enda sättet att få caset att gå ihop är genom att bygga höga flerfamiljshus och det skulle försämrade ljusinsläpp och för alltid bygga bort den smala skogsremsa som finns kvar. Det finns tre fundamentala brister i det framtagna förslaget, -strategiskt fel, kommunen följer inte sin egen översiktsplan -tätortsnära naturen tas helt bort -kostnad, läget med branta stenväggar åt alla håll. Det måste finnas åtskilliga alternativ som är bättre, fortsatt expanderande av Glasberga, ytan nedanför Igelstaskolan mot vattnet etc.

### Privatperson 6 – Boende på fastigheten Safiren 11

Jag tycker det är fel att bygga bostäder i det rödmärkta området nr 6 på plankartan dvs. östra sidan om Fornhöjden och i skogspartierna runt gamla Fornhöjden. Särskilt området på andra sidan Fornhöjdsvägen nordöst om "Gamla Fornhöjden". Det är ett fint skogsområde med vackra bergsformationer, en naturstig och en gammal fornborg. Även skogsområdet intill på andra sidan den asfalterade upplysta gångvägen bör bevaras. Skogen intill Fornhöjdens parkområde där det finns kolonilotter bör också bevaras. Där finns bl.a. en populär grillplats en bit in i skogen som är mycket uppskattad av Fornhöjdborna. Där passar definitivt inte att bygga bostäder. Ett större skogsområde ner till villorna bör bevaras där. Det är också viktigt att vilda djur har någonstans att ta vägen. Båtuppläggningsplatsen i Östertälje bör få vara kvar och byggas in i det planerade parkområdet. Parken blir bara mer intressant av bryggors och båtars närvaro.

### Privatperson 7 – Fastighetsägare Åkervallen 1

Jag bor sedan 1978 i Östertälje, Igelstaområdet; sedan 1993 på Norbergs väg 4, intill stationen och 250 meter från Östertälje båtklubb, ÖBK. Denna klubb är jag också medlem i, har båt i och jag är tillika redaktör för klubbens tidning, "ÖBK-kanalen".

Båtklubben fyller 80 år i år och har sedan 1984 haft sin belägenhet vid den nuvarande platsen. Södertälje har historiska rötter som sjöfartsstad och har ända sedan fritidsbåtseran startade i början av 1900-talet varit känd i hela landet som en stad med aktivt båtliv. Sjöfart, hamnar, fartyg, båtklubbar och fritidsbåtar är helt klart en del av Södertäljes kulturarv.



Mot bakgrund av min dubbla förankring i Östertälje vänder jag mig starkt mot förslaget att stympa klubbens sjönära verksamhet genom att ta bort dess vinteruppläggningsplats. Som boende så vet jag vilken betydelse klubben och dess verksamhet såväl sommar- som vintertid har för Igelstaområdets miljö i sin helhet. Den är miljöskapande, helt enkelt. Något som visar detta är hur klubben regelmässigt framhävs, oftast på bild, vid försäljning av fastigheter i området såväl som lägenheter i HSB:s hus på Viksängsvägen.

Faktum är att klubben har en stor social roll i området. En stor del av dess medlemmar är boende i Östertälje. Att ha så många närboende är unikt för en båtklubb inte bara i Södertälje utan i hela Stockholmsområdet. Ännu många fler personer i Östertälje är bekanta med medlemmar. Det område som klubben får nyttja för uppläggning av båtar vintertid är såväl sommar- som vintertid flitigt utnyttjat av allmänheten. Det gäller promenerande, hundrastande personer, personer på väg till/från stationen eller Östertäljeskogen, motionerande och cyklande. Området upplevs som helt klart öppet – och är det! Där finns inte ett staket, inga förbudsskyltar eller andra objekt som gör att området skulle kännas privat. Tvärtom erbjuder det ju en ”fristad” till skillnad mot alla villatomter och HSB:s område.

Att området skulle utgöra ett ”hinder” eller ”lucka” i den planerade strandpromenaden är därmed inte riktigt. Och med två enkla åtgärder skulle den strandnära delen göras ännu mer inbjudande. Det är att båtarnas uppläggning måste ske så att de lämnar en väl tilltagen plats för strandpromenaden. Och beträffande parkering av bilar så behöver den inte alls ske just mot vattnet nere vid bryggorna utan lika gärna upp mot Viksängsvägen, mot klubbhuset eller på annan plats.

Att ha sin båt i sjön vid en brygga utgör bara en del av båtägandet i en klubb. Den andra delen, som faktiskt utgör halva året, är att ha sin båt på land, att vårda och utrusta sin båt. Utan denna blir båtklubbens bryggor bara en ”parkeringsplats” för båtar under veckorna och den övriga tid de inte används. Så fungerar kommersiella marinor, som just tillhandahåller ”parkering” vid bryggor under sommaren men där båtarna vintertid ”förvaras” av marinornas personal. Så försvinner den sociala rollen. Nej, låt oss värna Södertäljes kulturarv och dess roll som sjöfarts- och fritidsbåtsstad genom att även fortsättningsvis låta klubbens verksamhet vara en helhet!

## Privatperson 8 – Fastighetsägare Skogen 2

Vi bor på Järnvägspromenaden i Östertälje och våra barn tar sig till Vittraskolan från Järnvägspromenaden och ut på Norbergs väg. Idag finns inget övergångsställe eller trottoar/cykelbana hela vägen utan det är en ganska osäker väg, där de tar sig över Korpudsvägen förbi Igelsta grundskola, där det är kaos i morgontrafiken. När det kommer byggas i Igelsta-området kommer ju biltrafiken i området att öka jättemycket, framförallt att man istället för att åka ut korsningen Korpudsvägen/Nynäsvägen åker Norbergs väg och förbi Viksängen strand. Min synpunkt i detta är att hantera biltrafiken på ett klokt sätt för oss som redan bor i området. Helst stänga Norbergs väg för genomfartstrafik eller leda om vägen nere från Korpudsvägen förbi båtklubben och sätta upp farthinder. Om all biltrafik leds upp till skolan på Korpudsvägen kommer det bli mycket bilar och då skulle man i så fall behöva rejält med farthinder på Norbergs väg.

## Privatperson 9 – Fastighetsägare Skogvakten 8

Vi vill framföra att det är viktigt att den del av stationsområdet som är en del av detaljplan 0181K-P1013B (Se bild nedan, område markerat med ring) beaktar områdets befintliga karaktärsdrag. Gällande detaljplanen reglerar t.ex. en låg bebyggelse om två våningsplan. Område markerat med grön färg i bilaga 1 är markerad som parkyta i befintlig detaljplan. Vi, som är boende i kulturområdet Igelsta, ser det som viktigt att områdets luftighet behålls och skulle önska att parkområdet behålls och att bebyggelse vid Grödingevägen blir så låg som möjligt. Det är även ett krav enligt 2 kap 6 § PBL att ändringar och tillägg i bebyggelsen ska göras varsamt så att befintliga karaktärsdrag respekteras och tillvaratas.



Figur 7. Detaljplan 0181K-P1013B (korrekt plannummer: 0181K-P289B).

(Bifogad detaljplan har plannummer 0181K-P289B)

## Privatperson 10 – Fastighetsägare Åsen 3

Vi är positiva till stadsutveckling och är positiva till att kommunen i och med detta program vill ta ett helhetsgrepp över den stadsdel vi bor i.

### Funderingar och frågor

- Vår fastighet ligger inom område för kulturhistoriskt värdefull bebyggelse. Vad som avses med detta är otydligt att utläsa, vad innebär det för oss som bor här?
- En yta som inte är omnämnd i programmet är den som i folkmun kallas "Solvallens IP". Den ligger mellan Solvägen, Alpvägen och gång- och cykelvägen till Fornhöjden intill motorvägen. På ytan finns ett par gamla fotbollsmål och slänten från Solvägen används som pulkabacke. Önskemålet är att denna yta börjar skötas av kommunen och iordningställs som bollplan för spontanidrott. Den är tillräckligt stor för att även innehålla gungställning och lekplats för de små men det är just bollplaner som vi saknar.

Ytan klipps inte varför den inte kan nyttjas idag. Våren 2016 efterfrågade kommunen inspel från allmänheten om ytor för nya lek och idrottsplatser och synpunkter på befintliga, nämnda yta har föreslagits men har dessa hanterats i programmet?

- I programmet kan vi inte utläsa några bullerreducerande åtgärder vare sig från Erik Dahlbergs väg eller motorvägen, sträckning från motorvägsbron över kanalen till Hagabergsrondellen, hur buller planeras att hanteras på lång sikt bör framgå av programmet.
- I kommunen har nyligen gjorts en hastighetsöversyn och många vägar kommer att få ändrad hastighet. Saknar i programmet åtgärder för att säkerställa att nya hastigheter efterföljs.
- Programmet tillåter en hel del ny exploatering, hur kommer vattenförsörjning att säkerställas när det råder vattenbrist i kommunen?
- Södertälje som båtstad syns inte i programmet. Att ta bort uppläggningsplatser för båtklubben är inte önskvärt, det är kostsamt för båtägarna och minskar den trygghet och liv och rörelse som båtklubbens verksamhet bidrar till.
- Att nyttja Glasbergavägen för bussar är inte lämpligt då den har gupp och hastigheten är 30km/h och många bostäder är placerade tätt intill vägen med flera utfarter till följd. Många bussrörelser ger en annan bullerexponering än idag. Att leda trafiken via t.ex. AstraZeneca är mycket lämpligare, där kan de ha högre hastighet och angöra ytterligare målpunkter för många.
- Ökad exploatering ger ökat behov av förskoleplatser, dessa bör planeras i närhet till bostäderna, ytterligare förskola söder om Erik Dahlbergs väg, i Kanalstaden och söder om järnvägen saknas i programmet.
- Vi är mycket positiva till en andra uppgång vid Östertälje station men efterfrågar även där cykelparkeringar.

## Privatperson 11 – Fastighetsägare Armringen 15

Översiktsplanen som är kommunens styrande dokument anger att det är viktigt att grönområden bevaras vid förtätning av staden. Översiktsplanen framhåller även värdet av de gröna kilarna ska beaktas vid ny bebyggelse. Här framhålls det att vistelse i natur påverkar trivsel, välbefinnande, hälsa och inlärningsförmåga. Forskningen lyfter fram de stora positiva effekterna av friluftsliv och visar att det finns ett tydligt samband mellan människors tillgång till natur och deras välbefinnande. Ju mer tid man vistas i grönområden, desto mindre stressad upplever man sig vara. Vistelsetiden i skog och mark är starkt relaterad till avståndet. Den som har nära till ett grönområde tillbringar mer tid där än den som har längre väg. Översiktsplanen nämner också att behovet av tillgång till natur och friluftslivs ska beaktas vid planering av nya bostäder.

Därför är det anmärkningsvärt om kommunen inte följer sin egen översiktsplan där man tydligt anger att naturområden ska värnas vid nybyggnation. Kommunen måste agera ansvarfullt och behöver säkra invånarnas tillgång till skogs- och naturområden i närheten av sin bostadsadress. I samhällsplaneringen är det viktigt att bevara och säkra tätortsnära natur när man bygger nytt. Närheten till naturen, speciellt för barn och äldre, är avgörande för om människor överhuvudtaget tar sig ut i friska luften.

Jag anser att programmet är gjort till stort utan att ta hänsyn till välbefinnandet för befintliga fastighetsägare. Programmet pekar även ut områden som är väldigt svårbebyggda, kraftiga sluttningar, mycket berg, smala områden mellan befintliga vägar och grönskande baksidor.

Området mellan baksidorna på kummelvägen 11-21 och Fornbacken är väldigt smalt och har en väldigt stor höjdskillnad mot Fornbacken. Området används idag flitigt för rekreation för boende på Kummelvägen och många andra samt är rikt på djurliv. Att på något sätt få in bostäder här utan att man förstör för befintliga fastigheter ser jag som omöjligt. Markarbetena med all sprängning och dagvattenhantering som skulle behöva göras gör att kostnaden för dessa delar vida skulle överskrida framtida skatteintäkter från nya kommuninvånare. Inte ens efter stora ingrepp i området blir det speciellt många tomter tillgängliga. Jag anser därför att ett dylikt ingrepp kostar mer än den smakar, både för kommunen och kommunens invånare på Kummelvägen. Eftersom som jag varken ser bra lösningar, ekonomi för kommunen eller nöjda fastighetsägare anser jag att detta ovan nämnda område inte skall vara med i framtida planering avseende bostäder. En detaljplaneändring avseende byggnation inom detta område skulle aldrig godkännas eller kunna genomföras utan för stora negativa påverkningar.

## Privatperson 12 – Boende i området Hästhagen

### Positivt

Programmets beskrivning av utveckling av grönstruktur med bevarande av ekologiska samband och gynnande av ekosystemtjänster ser vi som ett stort plus.

Att utveckla stationsområdet till en mötes- och handelsplats ser vi också som positivt. Här gäller det att det verkligen blir ett attraktivt område med tilltalande arkitektur som anpassas till omgivningen.

### Frågetecken

Programmet skriver mycket om parkanläggningar och parkstråk. Det låter bra men begreppet park menar vi är svårtolkat – vad betyder det i olika sammanhang? Är en gångväg längs en trädrad en park? Betyder park att det finns både träd, buskvegetation och rabatter? Det känns något motsägelsefullt att skriva mycket om parker samtidigt som flertalet gröna ytor anses lämpliga för bebyggelse.

I programmet anges hög exploateringsgrad. Vad det i praktiken innebär är svårt att föreställa sig men vi menar att Östertäljes nuvarande karaktär som villasamhälle med öppna gröna ytor så långt som möjligt bör bevaras, t.ex. bör bebyggelsen inte bli allt för hög. Befintlig äldre villabebyggelse och Östertäljes karaktär som stationssamhälle får inte ”drunkna” bland stora hus och trafikleder.

### Att tillföra i programmet

I kommunens program för utveckling av området kring Östertälje station tycker vi att kommunen redan i detta planeringsstadium bör föreslå områden som är lämpliga för seniorboende, dvs. boenden som är anpassade för personer 65 år och äldre. Vi menar att det innebär boende på marken och med lättillgänglig grön utemiljö. (T.ex. skulle den omtalade historiska parken vid Igelsta gård vara ett positivt tillskott i äldres utemiljö).

Argument för att redan i detta skede tänka igenom var seniorboende lämpligen bör placeras är att mycket av framtidens vård och omsorg kommer att ske i hemmen (hemtjänst och sjukvård, mm). För att denna samhällsservice ska bli både mänsklig och effektiv bör det vara en stor fördel om boende i behov av mycket hjälp inte bor allt för långt ifrån varandra. Personalens arbetstid kommer då i högre grad att kunna användas till vård och omsorg i stället för bilresor. (Minskad klimatpåverkan är ju dessutom en utmaning för regionen). Dessutom bör seniorboende byggas för att underlätta sociala kontakter vilket i sin tur bidrar till att behovet av hjälp från samhället kan minska.

## Privatperson 13 – Fastighetsägare Flintyxan 12

Mycket positivt att ett utvecklingsprogram tas fram för Östertälje!

Det behöver särskilt betonas vikten av att nyttja stationsläget för handel, service och restauranger. Detta skapar en effektivare resekedja mellan hem och arbete och behovet av att använda bil minskar då man kan göra ärenden på vägen. Infartsparkeringen tar alldeles för stor yta i anspråk i jämförelse med andelen som reser. Ytan vid Kummelvägen 1 bör bevaras och om möjligt utökas. Vid tillkommande bebyggelse behövs fler offentliga platser för aktivitet och spontana möten mellan människor från olika typer av områden i Östertälje. Det behövs även plats för snöupplag.

Onyttjad yta finns mellan Kummelvägen 10 och Kummelvägen 24. Platsen skulle lämpa sig väl för bostadsbebyggelse uppdelat på två tomter. För att detta ska vara aktuellt behöver hushöjden begränsas och bebyggelsen följa samma begränsningar som anges i detaljplanen för fastigheterna innanför ringen som begränsas av Kummelvägen.

I programförslagets utredningsområde 6 för bostäder. Här är det viktigt att programförslagets idé följs; "Bebyggelse med hänsyn till utpekade naturvärden i området. Blandade bebyggelse typer som anpassas till terrängen och kompletterar befintlig bebyggelse." Med rätt bostadstyp och upplåtelseform möjliggör bebyggelsen ett gott komplement och möjlighet till bostadskarriär inom området. Bebyggelsen bör utformas med stor hänsyn till närliggande villor längs Kummelvägen, begränsas i höjd, dagvatten hanteras samt behålla naturkaraktären.

E4:ans trafik förväntas öka och ytterligare åtgärder för att minska bullerspridningen behöver tillkomma.

## Privatperson 14

- Det är positivt att ett stråk för idrott och rekreation skapas längs kanalen. Idrotts- och rekreativstråket längs vattnet bör inte vara "fin park", med blomrabatter och finklippta gräsmattor. I stället bör karaktären vara lite rustikare "natur", som anknyter till det maritima. "Natur" kräver bara skötsel ett par gånger om året och ger lägre investerings- och drift/underhållskostnader.
- Det är välkommet med idén att få en västlig ingång till perrongen vid Östertälje station.

- Korpudsvägen ner mot vattnet är brant och olämplig som primärt gång/cykelstråk. Norbergs väg är betydligt flackare och vore ett bättre alternativ. Om separat GC-väg anses behövt krävs nog marklösen, men eftersom GC-trafik ska prioriteras måste det också få kosta. Kanske kan Norbergs väg göras till lågfartsgata utan behov av trafikseparering eftersom den ju får helt annan status när DP Igelsta strand genomförs?
- Tunneln under järnvägen vid stationen är viktig och betydelsen kommer att öka när ett stadsdelscentrum växer fram. Tunneln måste utformas så att den ger största möjliga trygghet, säkerhet och trivsel alla dygnets timmar årets alla dagar.
- På sidan 37 sägs att "En utökad investering i nya och befintliga cykelbanor ...". Väsentligt är att det också tillförs resurser för drift och underhåll. Prioritering av GC-trafik måste få kosta.
- På sidan 44 är texten om Skip-stop m.m. lite oklar, men tåg som stannar vid alla stationer är att föredra. Tågsystemet ska vara enkelt och entydigt för resenärerna. Vid förseningar kan det t.ex. bli otydligt om ett tåg är Skip-stop eller sådant som stannar på alla stationer. Jämför med enkelheten för resenärerna med s.k. styv tidtabell.

## Privatperson 15

På område 13 bygg parkeringshus i flera våningar med adekvat plats för tillräckligt antal bilar för infartsparkering och sätt stopp för bilhatarna i kommunens lednings planer på att bebygga alla stans parkeringar med bostadshus.

## Privatperson 16 – Boende på fastigheten Minan 1

1. Vid den nya parken där båtarna står parkerade på vintern föreslås en livsmedelsbutik/café. Kanske i båtclubbens lokaler eller en ny lokal. Med de nya radhusen, flerbostadshusen plus befintliga boenden har man uppnått en kritisk massa. Här kan även främmande båtar/turister lägga till för att fika. Livsmedelsbutiken eller cafét/bageriet kommer att fyllas av aktivitet även under vinterhalvåret av ett ökat antal boende. Dessutom bygger man ihop ett intresse från centrum.
2. Att man vid den nya parken vid båtclubben anlägger utomhus träningsredskap. I och med att stadskärnan byggs ihop kommer ett ökat antal joggare att bruka den nya vägen plus ökat antal boende skapar ett större behov av lokal träning.

## Privatperson 17 (Gärtuna stall och fritidscenter)

Det är mycket positivt att Södertälje kommun i framtiden är villiga att satsa mer på idrott efterfrågad av flickor, i detta fall ridsporten. Vid planering av ridskola/ridhus finns det naturligtvis en mängd faktorer att ta hänsyn till, här vill jag lista några av de absolut viktigaste:

- Antalet hästar som ska användas i verksamheten? För att kunna bedriva en bred verksamhet behövs olika typer av hästar från små ponnyer till vikt bärande stora hästar som vuxna kan rida och alla storlekar däremellan. Totalt minst 35 stycken.
- Dessa hästar behöver förutom sin boxplats och de ridhus där lektionerna mestadels sker, tillgång till hagmark där de kan röra sig naturligt i sina gångarter, skritt, trav och galopp.
- Alla hästar behöver även emellanåt ridas ut i naturen, det mår både hästar och ryttare bra av och är en del av en bra ridutbildning. Det bör även finnas någon form av utomhusridbana.

- En nyplanerad ridskola bör även få goda parkeringsmöjligheter så för att underlätta för hästar från andra anläggningar att komma på besök för träning och tävling.
- En gammal ”tumregel” när man planerar för hästverksamhet, är att varje häst behöver en hektar mark.

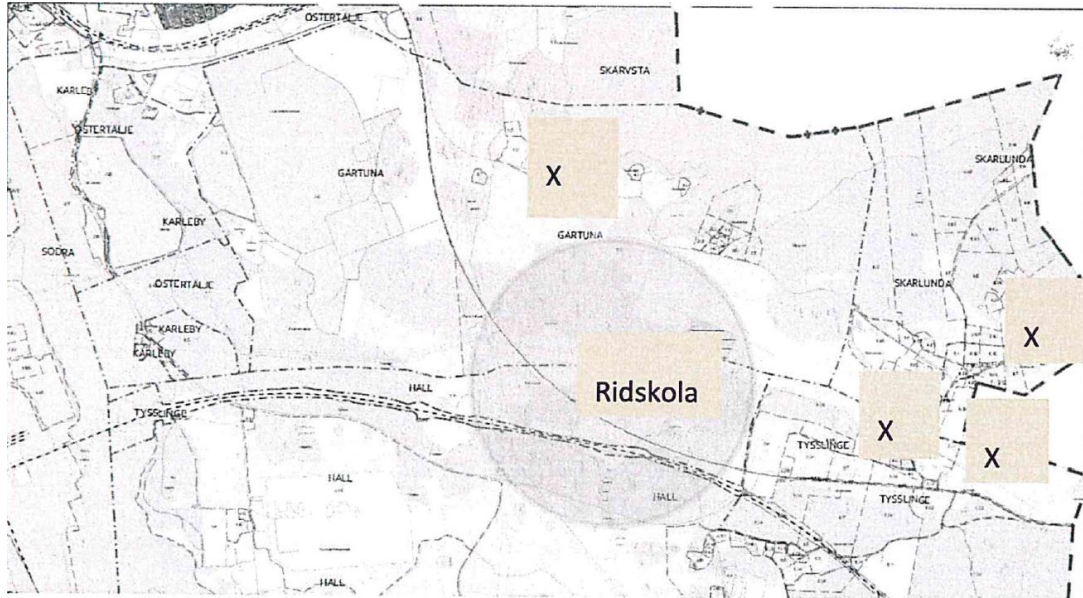
Slutsatsen bli att det markerade området ”8” i Glasberga kommer bli alldeles för litet för att leva upp till de minimikrav som man måste ställa då en ny ridverksamhet planeras. Området är redan begränsat av vägar, järnväg, tätbebyggt bostadsområde och vatten. Vidare utredningar tjänar ingenting till om man eftersträvar en väl fungerande verksamhet med ridhus/ridskola i området.

Det finns dock ett mycket bättre alternativ för ridhus/ridskola i samma område.

Området ligger vid 225:an vid Gärtuna/Hall där det idag finns ett förslag på att bygga ett Skyttecenter.

Området är på kartan här nedan markerat med en ring och är enligt kommunens egna uppgifter på 37 hektar, så storleken på området räcker till för ett ridcenter. På kartan finns även fyra befintliga stall, markerade med ”X”, de har totalt 80 stallplatser, som alla ligger inom ridavstånd till platsen som jag föreslår till ridhus/ridskola. Dessa stallanläggningar bedriver redan idag barn-, ungdoms- och kvinnodominerad verksamhet som är väl fungerande, men de saknar alla ridhus. Här listar jag några av de viktigaste argumenten för att anlägga ett **ridcenter** istället för ett skyttecenter på platsen:

- Platsen är tillräckligt stor för att bygga en verksamhet med väl fungerande ridhus/ridskola, så fler kommuninvånare kan få chansen att börja lära sig rida. Ett lyft för hela ridsporten i Södertälje kommun. Samtidigt som även ytan räcker till för att hästarnas välbefinnande och utomhusmiljö ska kunna säkerställas.
- Marken används redan idag till ridning. Ridstigar finns och förbinder de olika stallen med varandra. Ett ridcenter skulle underlätta för all hästverksamhet i området, men inte störa andra former av rekreativsmöjligheter. Möjlighet till promenader i naturen, bär- och svampplockning, cykling, löpning osv. kvarstår, då de alla är naturnära aktiviteter. Området blir mer tillgängligt för allmänheten och miljöpåverkan är mindre än vid ett skyttecenter. Inga grannar störs av buller!
- De befintliga stallens hästar kommer även bidra till ökad beläggning i ridhuset på de tider då lektioner inte hålls. Underlaget vid kurs- och tävlingsverksamhet ökar också, dvs. goda inkomster.
- På- och avfarter kan enkelt byggas mot 225:an och det finns bra plats för parkering och goda möjligheter till kollektivtrafik till anläggningen.



Figur 8. Förslag på lokalisering av ridskola samt befintliga stall markerat med X.

Jag vill också påpeka att det är självklart att även skyttesporten ska få möjligheter till en bra träningsanläggning, men att lägga den inom ett område som redan idag används av hästar och människor verkar ogenomtänkt, liksom att anlägga ett ridhus/ridskola i Glasberga, där marken inte räcker till.

## Privatperson 18

Det framgår av inlägg i Länsstidningen att ni vill bygga bostäder i Östertälje där den stora parkeringen numera finns. Var god och ta del av fakta från Storbritannien där barn som bodde nära tåget blev drabbade av leukemi, p.g.a. kraftfrekventa magnetiska fält. Den svenska Miljöhälsorapporten 2009, sid. 187-189, påpekar att elektromagnetiska fält ökar risk för leukemi hos barn. "Underlag för barnleukemi motiverar bedömning att magnetfältextponering på lägre nivå möjligen påverkar sjukdomsrisker". För Guds skull exponera inte våra barn till sådana risker. Det finns mycket mark mellan Östertälje och Igelstaverket där kan man bygga hur mycket man vill.