



SÖDERTÄLJE KOMMUN Kommunstyrelsen	
2014 -03- 14	
Dnr	Rnr

ANKOM SÖDERTÄLJE KOMMUN
2014 -02- 12
Dnr... Jäna 12/64

1 (2)
K 20140403

2014-02-10
Tjänsteskrivelse

Dnr
2009-00040

Kontor
Samhällsbyggnadskontoret

Handläggare
Pia Forsell
08-523 068 66
pia.forsell@sodertalje.se

Järna kommunalnämnd
Kommunstyrelsen
Kommunfullmäktige

Fördjupad översiktsplan för Järna tätort med omgivning

Dnr 2009-00040

Sammanfattning av ärendet

Samhällsbyggnadskontoret föreslår att utställningsutlåtandet för den fördjupade översiktsplanen för Järna tätort med omgivning godkänns och att den fördjupade översiktsplanen tillstyrks för antagande.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse 2014-02-10

Utställningsutlåtande 2013-12-04

Fördjupad översiktsplan för Järna tätort med omgivning

Miljökonsekvensbeskrivning, "Miljökonsekvenser för Järna, reviderad 2014-01-13

Ärendet

Den fördjupade översiktsplanen har på uppdrag av Järna kommunalnämnd framarbetats av tjänstemän på samhällsbyggnadskontoret, i samarbete med övriga kontor inom kommunen. Den fördjupade planen har varit ute på samråd 2009-10-19 – 2010-01-15 och har varit på utställning 2012-07-16 – 2012-12-31. En stor mängd yttranden har inkommit under arbetets gång och planen har väckt stort lokalt intresse bland boende och verksamma i Järna. Frågan som har väckt störst opinion är förslaget att knyta ihop Kallfors med tätorten via en bilväg genom skogspartiet mellan Rönnvägen och Kallfors.

Bebyggelseförslagen i den tätortsnära skogen vid Ljungbacken och i anslutning till Östra Kallfors har också engagerat ett stort antal medborgare.

Efter utställningen har ett utställningsutlåtande upprättats. Efter utställningen har inga större ändringar utförts i förslaget. Däremot har kartor justerats/förtydligats och fakta uppdaterats (t.ex. statistik).

I arbetet med den fördjupade översiktsplan har också en miljökonsekvensbeskrivning upprättats.

Ekonomiska konsekvenser och finansiering

Förslaget innebär inga ekonomiska konsekvenser.

Samhällsbyggnadskontorets förslag till Järna kommunalnämnd:

1. Utställningsutlåtande för den fördjupade översiktsplanen för Järna tätort med omgivning, daterat 2013-12-04 godkänns.
2. Fördjupad översiktsplan för Järna tätort med omgivning tillstyrks för antagande.

Samhällsbyggnadskontorets förslag till kommunstyrelsen:


Fördjupad översiktsplan för Järna tätort med omgivning tillstyrks för antagande under förutsättning att den fördjupade översiktsplanen för Järna tätort med omgivning tillstyrkts av Järna kommunalnämnd.

Samhällsbyggnadskontorets förslag till kommunfullmäktige:

Fördjupad översiktsplan för Järna tätort med omgivning antas under förutsättning att den fördjupade översiktsplanen för Järna tätort med omgivning tillstyrkts av Järna kommunalnämnd och kommunstyrelsen.



Martin Andrae
Stadsdirektör



Kenneth Hagström
Samhällsbyggnadsdirektör

Beslutet expedieras till:

Akten, SBK-Plan

Järna kommunalnämnd**§ 36 Fördjupad översiktsplan för Järna tätort med omgivning**

Dnr Jä 12/63

Sammanfattning av ärendet

Den fördjupade översiktsplanen har på uppdrag av Järna kommunalnämnd framarbetats av tjänstemän på samhällsbyggnadskontoret, i samarbete med övriga kontor inom kommunen. Den fördjupade planen har varit ute på samråd 2009-10-19 – 2010-01-15 och har varit på utställning 2012-07-16 – 2012-12-31. En stor mängd yttranden har inkommit under arbetets gång och planen har väckt stort lokalt intresse bland boende och verksamma i Järna. Frågan som har väckt störst opinion är förslaget att knyta ihop Kallfors med tätorten via en bilväg genom skogspartiet mellan Rönnvägen och Kallfors. Bebyggelseförslagen i den tätortsnära skogen vid Ljungbacken och i anslutning till Östra Kallfors har också engagerat ett stort antal medborgare.

Efter utställningen har ett utställningsutlåtande upprättats. Efter utställningen har inga större ändringar utförts i förslaget. Däremot har kartor justerats/förtydligats och fakta uppdaterats (t.ex. statistik). I arbetet med den fördjupade översiktsplan har också en miljökonsekvensbeskrivning upprättats. Samhällsbyggnadskontoret föreslår att utställningsutlåtandet för den fördjupade översiktsplanen för Järna tätort med omgivning godkänns och att den fördjupade översiktsplanen tillstyrks för antagande.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse 2014-02-10

Utställningsutlåtande 2013-12-04

Fördjupad översiktsplan för Järna tätort med omgivning

Miljökonsekvensbeskrivning, "Miljökonsekvenser Föp Järna, reviderad 2014-01-13

Järna kommunalnämnds beslut:

1. Utställningsutlåtande för den fördjupade översiktsplanen för Järna tätort med omgivning, daterat 2013-12-04 godkänns.
2. Fördjupad översiktsplan för Järna tätort med omgivning tillstyrks för antagande.

Justerandes signum

Anslagsdatum

Utdragsbestyrkande

	2014-03-13	
---	------------	--

Järna kommunaldelsnämnd

§ 36

forts...

Särskilda yttranden


Socialdemokraterna inkommer med särskilt yttrande.

Moderaterna, Folkpartiet, och Kristdemokraterna inkommer med gemensamt särskilt yttrande.

Per-Anders Fritshammar (C) inkommer med särskilt yttrande.

Beslutet expedieras till

Akten/Sbk-Plan

Justerandes signum	Anslagsdatum	Utdragsbestyrkande
	2014-03-13	

Särskilt yttrande från Socialdemokraterna i Järna kommunalnämnd
- nämndsammanträdet den 4 mars 2014

Ärende nr 16: "Fördjupad översiktsplan för Järna tätort med omgivning"

Inledning

I hanteringen av den fördjupade översiktsplanen för Järna tätort med omgivning uppstod ett beklagligt missförstånd mellan kommunalnämnden och samhällsbyggnadskontoret om vid vilken absolut sista tidpunkt i planprocessen som nämnden hade möjlighet att kunna lämna synpunkter/förslag och kunna ändra i förslaget. Resultatet har blivit att förslag som en majoritet i nämnden står bakom inte har beaktas av samhällsbyggnadskontoret. För att ändå redovisa den socialdemokratiska gruppens förslag, anmäler vi som ett särskilt yttrande det egna partiets förslag/synpunkter på den fördjupade översiktsplanen för Järna tätort med omgivning.

Som framgår nedan har vi föreslagit vissa förändringar och kompletteringar till det av Samhällsbyggnadskontoret utarbetade förslaget

Sid 12: "Vision och övergripande strategier"

S-gruppen vill ha en ordentlig Estrad med biograf i Järna:

I högra spalten tredje stycket föreslår vi att orden "*och en ordentlig Estrad med biograf*" infogas. Således blir formuleringen: "...med fler restauranger, mötesplatser *och en ordentlig Estrad med biograf*."

En sådan - lämpligen i samband med byggnation av ett nytt Futurum - blir den nya samlingsplatsen mitt i centrala Järna. Med ett varierat utbud av förstklassiga evenemang inom kultur, konferens, möten och föreningsverksamhet, erbjuds många framtida unika upplevelser. En ny samlingsplats tillgänglig för alla.

Sid 13: "Tät och småskalig" och sid 16 "Centrala stråk"

S-gruppen föreslår att det byggs ett höghus (landmärke) på lämplig plats i Järna

Vi föreslår:

att det byggs ett höghus om minst åtta våningar på lämpig plats i Järna och att detta skriv in som en punktsats under rubricerade rubrik. Ett igenkännande profilhus och landmärke som tar hand om hela sammanhanget Järna kommunal. Visst kan ett sådant hus, såsom föreslås på sid 17 "Turingevägen" placeras exempelvis i slänten norr om Bergsgatan, eller kanske i hörnet Bergsgatan – Turingevägen. Men även annan placering kan övervägas.

S-gruppen föreslår också:

att det bör undersökas om flerbostadshusen väster om Storgatan kan byggas på med ytterligare en våning. Detta gäller även en del av bostadshusen på Sågenområdet. En sådan åtgärd skulle också kunna ge hisstillgång till fler lägenheter,

Handwritten notes and signatures in the bottom right corner, including initials like "ML", "BA", "LE", and "BR 2014".

att det bör övervägas om en Galleria kan byggas i centrum. Ett tänkbart läge för en sådan kan vara mellan de båda husen som flankerar Klockartorget, öster om Storgatan. Ovanför Gallerian kommer det då att kunna inrymmas ett inte obetydligt antal lägenheter samt kontor, samt

att den vidare planeringen av ombyggnaden av Futurum återupptas och att ekonomiskt utrymme skapas så att Nya Futurum med en Estrad och biograf kan realiseras snarast.

S-gruppen förutsätter att ett estetiskt tänkande kommer att inpräntas i den kommunala planeringen samt att de "rum" som Järnaborna vistas i så långt möjligt utformas med hänsyn till personer med funktionsnedsättning. På så sätt kan vi skapa trivsel, attraktion och levandegöra i de offentliga rum som alla människor vistas i; såsom byggnader, lokaler, gator, torg, landskap med mera.

Sid 18: "Industrigatan"

S-gruppen vill behålla och utveckla Stinsträdgården

S-gruppen föreslår:

att texten "Platsen kring den s.k. Stinsträdgården kan i framtiden behöva nyttjas för tågstationens utvecklingsbehov", ska strykas.

S-gruppen föreslår vidare under rubriken "förslag" följande:

att förslaget om förtätning med stadsvillor eller stadsradhus i kanten av Konsums parkering också ska omfatta del av Norra Järnvägsgatan. I några hus bör utrymme för handel skapas.

Kombinationen bostäder och lokaler för handel skulle leda till att aktiviteten i området kring det kulturhistoriskt värdefulla godsmagasinet, vars byggnad ska skyddas, ökade och området skulle upplevas som mindre ödsligt och otruggt.

att Stinsträdgården bör restaureras och utvecklas till en trädgård i naturbevarande syfte.

Sid 20: "Storgatan"

S-gruppen föreslår följande tillägg:

att Järnas gatumiljöer i allmänhet och trafiksituationen i centrum i synnerhet ska utvecklas och förbättras.

Sid 23: "Svalsättershöjden"

S-gruppen föreslår att ett naturreservat övervägs i "Järna tätortsnära skog"

Område kring Herrvreten och Logsjöskogen bör lämnas för det rörliga friluftslivet. För att långsiktigt skydda det natursköna Herrvretenområdet samt Logsjön och Logsjömosse med sitt känsliga våtmarksområde, föreslår S-gruppen:

att det bör övervägas att göra detta område till naturreservat alternativt ett naturskyddsområde. Detta kan med fördel skrivas in under en rubrik som kan benämnas "Svalsättershöjden och Herrvreten".

Med
 17
 BZ JK

Sid 23: "Norra Myrstugan"

S-gruppen föreslår att bebyggelse övervägs även vid södra Myrstugan

I södra delen av Myrstugeområdet bör undersökas om skyddsområdet kan ändras för att där möjliggöra ett mindre bostadsområde.

Sid 25: "Moraområdet"

S-gruppen motsätter sig en rivning av Dämmena vid Nykvarn, Tellebro och Kallfors

Vi föreslår att texten i följande tre att-satser förs in i den fördjupade översiktsplanen:

att Dämmena vid Nykvarn, Tellebro och Kallfors ska inte rivas, utan tvärtom behållas, restaureras, utvecklas och förenas med funktionsdugliga fiskvägar/trappor.

att i ett första steg genomföra en utredning som visar hur faunan uppströms påverkas om den fisk som nu finns nedströms släpps upp över Nykvarnsdammen, hur uppåtvandrande fisk påverkas av vattenmiljön uppströms och vilka typer av fiskvägar/trappor som är lämpliga för å ena sidan enbart hoppande fisk liksom fiskvägar/trappor för både hoppande och icke hoppande fisk.

att även kostnader för olika fiskvägar/trappors lösningar och möjliga finansieringsvägar skall tas fram av utredningen.

Dammarna ska behållas för att garantera sitt rika djur och fågelliv. Dalgångarna med tillhörande natur och vattenspeglar ska värnas för häckande sjöfågel, liksom för däggdjur exempelvis rådjur som går ner och föder sina kid. Sist men inte minst; Järnadammen och övriga dammar skall behållas för att de är en viktig del av Moraåns dalgång och tillsammans utgör de en omistlig del av Järnas kulturlandskap och Järna kommunal del som helhet, för de som bor där, övriga Järnabor och för besökande.

S-gruppen vill förverkliga visionen om "Järna Landskapspark" och återställa "Engelska parken" till park

Järna kommunalnämnd har i enighet ställt sig bakom visionen om "Järna Landskapspark" samt att "Engelska parken" återställs till park ". En plats för alla - helt nära och mera tillgänglig än nu - på gränsen mellan tätort och kulturlandskap med dammarna i centrum.

Vi föreslår att texten i följande tre att-satser förs in i den fördjupade översiktsplanen:

att det ska arbetas fram ett förslag på hur "Järna Landskapspark" skulle kunna gestaltas och växa fram med dammarna i centrum, med projekterade broar, gångstigar, badplats vid "Badudden" etc,

att en restaurering av Engelska parken ingår i visionen om "Järna Landskapspark". "Engelska parken" invid Mora- och Billstaån var en gång en välskött park. Engelska parken ska återställas till park och också formellt klassificeras som sådan. En plan för hur Engelska parken ska vårdas, hur marken ska skötas, vad som kan odlas och vem som ska göra vad ska tas fram.

att kommunen fortsätter med att skydda Moraån genom att det även uppströms Nykvarnsdammen inrättas ett naturreservat. Detta som en naturlig fortsättning på det naturreservat som inrättades nedströms 2013.

MA / JÄ
NA / TA
RZ / K / S

Om man inte kan återställa vattennivån på Moraån med en höjning av dämnet vid Nykvarn med ca 70 centimeter, så skulle man för att få maximal utväxling mot en engelsk park, kunna anlägga ett nytt dämme precis där Billstaån slutar och möter Moraån. Billstaån är ju i dag ett ganska tråkigt område på grund av den låga vattennivån. Vi vill således behålla nuvarande dämme och vattennivå vid Nykvarn, samt låta undersöka om det går att bygga ett nytt och mycket lågt dämme i Billstaån mitt för Engelska parken; alltså innan Billstaån rinner ut i Moraån.

Med en bro över Moraån skulle den klassiska Morarundan få en annan riktning, man skulle på ett annat sätt kunna utveckla hela området.

Sid 27: "Saltå"

S-gruppen vill tillmötesgå förslaget från Saltå kvarn om placering vid läge 1 B

I sin ansökan om ny detaljplan för Saltå, som tillfälligt är återtagen, ansöker man bland annat om att få bygga en restaurang och en saluhall. Saltå föreslår att dessa verksamheter förläggs intill åkerkullen norr om Saltå by, läge 1 B. Dessa lägen framgår dock inte i föreliggande förslag till FÖP.

Om Saltå återkommer i detta ärende, föreslår vi att placeringen av verksamheterna med restaurang och saluhall sker i enlighet med Saltå Kvarns förslag.

Sid 28: "Arbete och näringsliv"

I detta avsnitt och på flera andra ställen nämns Ostlänken:

Ostlänken

Ostlänken planeras att gå i en korridor från Gerstaberg, över Södertuna arbetsplatsområde, Järnaslätten och vidare mot Nyköping och Norrköping.

S-gruppen ifrågasätter Ostlänkens planerade dragning.

S-gruppen ifrågasätter Ostlänkens planerade dragning och föreslår två andra alternativ, se nedan.

Det är i Östergötland som problemen finns

Det är i Östergötland som problemen finns och inte mellan Järna, Nyköping (Skavsta flygplats) och Norrköping. Som exempel, borde sträckan mellan Norrköping och Linköping/Mjölby redan vara utbyggd med två nya spår för att möjliggöra en ökad lokaltrafik på denna sträcka.

Ostlänken bör inte förläggas till den röda korridoren mot Nyköping och Norrköping

Ostlänkskorridoren skall trafikeras med tåg som ska kunna köra enligt Grödingebanans standard. Eftersom spåren kommer att trafikeras av fler olika tågssystem än vad som från början avsetts, kommer det inte att handla om att tjäna några 30 minuter mellan Stockholm och Linköping. Då bör man rimligen ställa sig frågan om det är möjligt att förlägga denna Ostlänk till annan plats. De nya förutsättningarna innebär att argumenten stärks för att Ostlänken inte behöver förläggas till nuvarande röda korridor från Gerstaberg mot Nyköping och Norrköping. Istället bör Västra stambanan användas.

Det finns andra och bättre alternativ för Ostlänkens dragning

Alternativ ett:

Vik av med Ostlänken mot Västra stambanan i höjd med Linga mot Katrineholm

I första hand förespråkar vi att Ostlänken från Gerstaberg förläggs så nära motorvägen som möjligt och sen vidare mot Järna trafikplats. Från Järna trafikplats förläggs Ostlänken utmed

KN M
JA P
1572 JK 92

Motorvägen ca 2 km och sen viker den av mot Västra stambanan med en kurvradie som tål 250 km/tim och vidare mot Katrineholm. Denna dragning av Ostlänken sambyggs från Järna trafikplats med Väg 57 (Förbifart Järna).

Alternativ två:

Använd befintliga fyra spår från Gerstabergr genom Järna till Katrineholm

Det går alldeles utmärkt att använda befintliga fyra spår från Gerstabergr genom Järna till Bankesta. Ostlänken följer således Västra stambanan genom Järna och vidare mot Katrineholm.

Varför vill vi leda Ostlänken mot Katrineholm?

Sett till dess stora investering, så får man ut mycket lite järnvägstrafik av den planerade dragningen av Ostlänken förbi Nyköping (Skavsta flygplats) och vidare mot Norrköping. Ingen vet idag när ytterligare investeringar kommer att ske från Östergötland och söderut. Istället bör man flytta Ostlänken med en ny dragning från Järna till Katrineholm, där vi har merparten av järnvägstrafiken söderut mot Malmö och västerut mot Göteborg, Värmland, Oslo och städerna på Västkusten samt även Östergötland exempelvis Norrköping och Linköping. Med en sådan dragning uppnår man mer järnvägstrafik för de medel som planeras att avsättas för Ostlänkens, än att gå över Nyköping.

Med nya spår från Järna till Katrineholm, borde också lokaltrafiken utvecklas på de nu befintliga spåren (Västra stambanan). Nyköping och Skavsta flygplats (Nyköpingsbanan) borde få samma lösning som Uppsala har med pendeltåg.

Med tanke på riksväg 57:s nuvarande standard så borde den nya järnvägssträckningen sambyggas med en ny Väg 57 förbi Järna till Flen.

Sid 30: "Offentlig service – Förslag"

S-gruppen föreslår att det inrättas/byggs ett medborgarkontor för de södra kommundelarna i Järna

Det finns ett skriande behov av ett medborgarkontor i de södra kommundelarna. Vi föreslår därför att det byggs/inrättas ett medborgarkontor för de södra kommundelarna i Järna. Medborgarkontoret ska hjälpa invånarna att hitta rätt bland verksamheterna i Södertälje kommun.

På medborgarkontoret ska man få information om olika verksamheter i såväl Södertälje som i Järna, Hölö-Mörkö och Vårdinge. Man ska även kunna få personlig vägledning i exempelvis olika samhällsfrågor, förskola, skola, gymnasieskola, äldreomsorg, föreningsfrågor, sociala frågor, konsumentfrågor eller boendefrågor.

På medborgarkontoret ska man också kunna läsa kommunalnämndens och andra handlingar och protokoll. Kontoret ska även ta emot synpunkter och klagomål om kommunens och kommundelarnas verksamheter.

Sid 37: "Gång- och cykelbanor"

S-gruppen föreslår förbättrade möjligheter för gång- och cykeltrafikanter

Utöver befintlig text föreslår S-gruppen:

att frågan om en ny färjeförbindelse i form av en minifärja för gång- och cykeltrafikanter och någon enstaka bil vid Ulvsundet utreds.

Handwritten signature: *BRUK 9/11*

I osäkerhet om vad Väg 57 ger vid handen, föreslår vi också:

att frågan om regionalt cykelstråk till Mölnbo skrivs in i avsnittet, samt

att den återstående delen av trottoaren utmed Floravägen skall färdigställas.

Sid 37: "Kollektivtrafik"

S-gruppen föreslår en förbättrad kollektivtrafik

S-gruppen anser att vårt krav om pendeltåg mot Hölö snarast måste få sin lösning. Sätter man in pendeltåg till Hölö, kommer restiden mellan Södertälje central och Hölö (när ombyggnaden i Södertälje är klar) att bli maximalt 20 minuter. Pendel till Hölö innebär också att trafiken på Järna ökar väsentligt. Det är också angeläget att utöka pendeltågstrafiken mellan Södertälje och Järna morgon och kväll. Det skulle behöva gå ett ytterligare tåg till Järna senare på kvällen under hela veckan som har förbindelse med stockholmståget i Södertälje Hamn. Ett behov av arbetsresor tidigare på morgonen föreligger redan i dag och kommer att öka. Därför vill S-gruppen att två tidigare avgångar, under vardagar måndag till fredag, sätts in på morgonen från Järna med anslutning i Södertälje Hamn mot Stockholm.

I och med att vi får en ökad pendeltågstrafik på Järna och en väl fungerande pendeltågstrafik på Hölö, minskar resandeunderlaget för de stora led- och boggibussar som i dag trafikerar de Södra kommundelarna. Detta gör att man kan övergå till och använda sig av samma typ av bussar som i dag används inom SLs servicetrafik. På det här sättet blir även busstrafiken klimatsmart. Dagens linjeavsnitt bör ses över och delvis få en annan uppbyggnad".

Sid 37: "Biltrafik"

S-gruppen föreslår en kringled mellan Rönnvägen och Kallfors

S-gruppen föreslår att det byggs en vägförbindelse i form av en kringled mellan Rönnvägen och Kallfors och föreslår därför att det införs en underrubrik under rubriken "Biltrafik" med benämningen "Kringled mellan Rönnvägen och Kallfors".

S-gruppen föreslår att för denna kringled - som bör dimensioneras även för tung trafik, exempelvis till Tvetatippen - ska Tuna industriväg förbi Järna Trä utnyttjas. Vägen dras sedan fram mellan gamla Hakonbolaget och järnvägen ett kort stycke mot Gerstaberghållet. Sen passerar man järnvägen med antingen en biltunnel eller en bro och vidare fram till kraftledningen och befintlig infart till Norra och Östra Kallfors (vid Tvetavägen), men på behörigt avstånd från Logsjön, Herrvreten och bostadsområdena vid Kallfors. En eller ett par stickvägar byggs mellan kringleden och Kallfors bostadsområden.

I detta alternativ flyttar man bort en stor del av den trafik som nu går förbi Äldreboendet, Tavestaskolan, Idrottsplatsen, Järna friskola, Sågenområdet, Centrum och det område i den fördjupade översiktsplanen (FÖP) som pekas ut som utbyggnadsområde för bostäder utmed Rönnvägen. Detta alternativ stör inte heller bostadsområdena runt Kallfors och de boende på Norrtuna.

Alternativet blir också en kompletterande tillfartsväg till det markerade området för verksamheter mellan Västra stambanan och motorvägen som pekas ut i FÖP.

Vi föreslår att detta alternativ blir föremål för en ordentlig utredning om möjlig kringled.

MAK KN
JA JA
BZC SK SK

S-gruppen vill påskynda förverkligandet av en förbifart mellan Väg 57 och motorvägen
 Visserligen är ett reservat för en förbifart inritat i materialet, men texten är ömkligt defensiv och talar otvetydigt om en förbifart på sikt. Det har man nu sagt i över 50 år

S-gruppen har tagit klar ställning för att en förbifart, inom en snar framtid, byggs sydväst om tätorten från väg 57 till E4. Kommundelen har genom kommunen framfört att Trafikverket i samma omgång som utredningen om upprustningen av väg 57, också borde ha utrett frågan om en förbifart eftersom denna har att göra med helheten. Detta gäller vilka åtgärder som inom vägprojekt Väg 57 mellan Gnesta – E4 behöver vidtagas i anslutning till tätorten Järna, men har också med kommunala planer att göra. En förbifart kommer drastiskt att öka tryggheten för oskyddade trafikanter utmed Väg 57 i Järna tätort. Självklart säger S-gruppen nej till att öka hastigheten genom tätorten.

S-gruppen vill påpeka att en förbifart möjliggör också att man öppnar upp möjligheten för att bygga en väg väster om Nyköpingsbanan, från den passage under eller över Nyköpingsbanan som måste byggas och rakt in i centrala Hölö. Detta möjliggör i sin tur att man kan stänga vissa järnvägsövergångar exempelvis den olycksdrabbade övergången vid Solviks grindar. S-gruppen vill med eftertryck understryka behovet av en förbifart mellan Väg 57 och motorvägen och att arbetet med denna förbifart påskyndas.

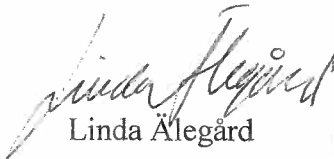


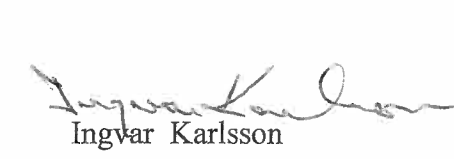
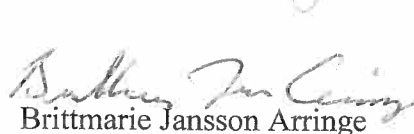
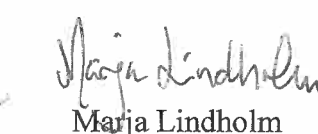

Ett avsnitt om "Turism" föreslås

S-gruppen föreslår att ett avsnitt om turism förs in i FÖP:

Vi föreslår att kortare avsnitt om turism infogas i materialet för att dels påvisa Järnas möjligheter, men också vad som kan göras för att tydligare sätta Järna på kartan. I detta avsnitt bör bland annat skrivas in att man bör utreda möjligheten att anlägga en gästhamn i Ytterjärna.

Järna 2014-02-20

Socialdemokratiska gruppen i Järna kommunalnämnd

 Linda Ålegård	 Gunnar Karlsson	 Katja Nilsson	 Ingvar Karlsson
 Brittmari Jansson Arringe	 Marja Lindholm	 Kjell Axelsson	

nya moderaterna

Särskilt yttrande från Moderaterna i Järna kommunalnämnd
- nämndsammanträdet den 4 mars 2014

Ärende nr 16: "Fördjupad översiktsplan för Järna tätort med omgivning"

Inledning

Starten med Föp jobbet startade 2006! Det har således hållit på i över 8 år. I hanteringen av den fördjupade översiktsplanen för Järna tätort med omgivning uppstod ett missförstånd mellan kommunalnämnden och samhällsbyggnadskontoret om vid vilken absolut sista tidpunkt i planprocessen som nämnden hade möjlighet att kunna lämna synpunkter/förslag och kunna ändra i förslaget. Under hösten samarbetade vi med socialdemokraterna och lämnade in ett likartat förslag där vi på vissa punkter skarpt kritiserade den preliminära förslaget till Föp som samhällsbyggnadskontoret förelagt oss i nämnden. Trots detta har våra synpunkter inte tagits med av samhällsbyggnadskontoret. Resultatet har blivit att ett förslag som en majoritet i nämnden står bakom inte har beaktats av samhällsbyggnadskontoret. För att ändå redovisa den moderata gruppens förslag, anmäler vi som ett särskilt yttrande det egna partiets förslag/synpunkter på den fördjupade översiktsplanen för Järna tätort med omgivning.

Som framgår nedan har vi föreslagit vissa förändringar och kompletteringar till det av Samhällsbyggnadskontoret utarbetade förslaget

Sid 12: "Vision och övergripande strategier"

Moderaterna vill ha en ordentlig Estrad med biograf i Järna

I samband med byggnationen av ett nytt Futurum - som blir den nya samlingsplatsen mitt i centrala Järna, med ett varierat utbud av förstklassiga evenemang inom kultur, konferens, möten och föreningsverksamhet, erbjuds många framtida unika upplevelser. En ny samlingsplats med biograf tillgänglig för alla.

Sid 13: "Tät och småskalig" och sid 16 "Centrala stråk"

Moderaterna föreslår att det utreds om möjlighet till "Järna Sjöstad" med höghus (landmärke) med sjöutsikt på lämplig plats i Järna

Vi föreslår:

att det bör utredas möjligheten att bygga sjönära (Järna sjöstad) utefter vår kustremsa

att det bör undersökas om flerbostadshusen i centrala Järna kan byggas på med ytterligare en våning. Detta gäller även en del av bostadshusen på Sågenområdet. En sådan åtgärd skulle också kunna ge hisstillgång till fler lägenheter, som idag saknas i vår kommun.

att det bör övervägas om en Galleria kan byggas i centrum. Ett tänkbart läge för en sådan kan vara mellan de båda husen som flankerar Klockartorget, öster om Storgatan. Ovanför Gallerian kommer det då att kunna inrymmas ett inte obetydligt antal lägenheter/kontor,

nya moderaterna

att den vidare planeringen av ombyggnaden av Futurum återupptas och att ekonomiskt utrymme skapas så att Nya Futurum med en Estrad och biograf kan realiserarast.

Moderaterna förutsätter att ett estetiskt tänkande inpräntas i den kommunala planeringen samt att de "rum" som Järnaborna vistas i så långt möjligt utformas med hänsyn till personer med funktionsnedsättning. På så sätt kan vi skapa trivsel, attraktion och levandegöra de offentliga rum som alla människor vistas i såsom byggnader, lokaler, gator, torg, landskap med mera.

Sid 18: "Industrigatan"

Moderaterna vill behålla och utveckla Stinsträdgården

Moderaterna föreslår:

att texten "Platsen kring den s.k. Stinsträdgården kan i framtiden behöva nyttjas för tågstationens utvecklingsbehov", ska strykas.

Moderaterna föreslår vidare under rubriken "förslag" följande:

att förslaget om förtätning med stadsvillor eller stadsradhus i kanten av Konsums parkering också ska omfatta del av Norra Järnvägsgatan. I några hus bör utrymme för handel skapas.

Kombinationen bostäder och lokaler för handel skulle leda till att aktiviteten i området kring det kulturhistoriska godsmagasinet, vars byggnad ska skyddas, ökade och området skulle upplevas som mindre ödsligt och otruggt.

att Stinsträdgården bör restaureras och utvecklas till en trädgård i naturbevarande syfte.

Sid 20: "Storgatan"

Moderaterna föreslår följande tillägg:

att Järnas gatumiljöer i allmänhet och trafiksituationen i centrum i synnerhet byggs om och förbättras. Gågatan bör göras en ny plan på.

Sid 23: "Svalsättershöjden"

Moderaterna föreslår att ett naturskyddsområde övervägs i "Järna tätortsnära skog"
Området kring Herrvreten och Logsjöskogen bör lämnas för det rörliga friluftslivet. För att långsiktigt skydda det natursköna Herrvretenområdet samt Logsjön och Logsjömosse med sitt känsliga våtmarksområde, föreslår Moderaterna:

att det bör övervägas att göra detta område till ett naturskydds område. Detta kan med fördel skrivas in under en rubrik som kan benämnas "*Svalsättershöjden och Herrvreten*".

Sid 23: "Norra Myrstugan"

Moderaterna föreslår att bebyggelse övervägs även vid södra Myrstugan

I södra delen av Myrstugeområdet bör undersökas om skyddsområdet kan ändras för att där möjliggöra ett mindre bostadsområde.

nysa moderaterna

Sid 25: "Moraområdet"

Moderaterna motsätter sig en rivning av Dämmena vid Nykvarn, Tellebro och Kallfors

Vi föreslår att texten i följande tre att-satser förs in i den fördjupade översiktsplanen:

att Dämmena vid Nykvarn, Tellebro och Kallfors ska inte rivas, utan tvärtom behållas, restaureras, utvecklas och förenas med funktionsdugliga fiskvägar/trappor.

att i ett första steg genomföra en utredning som visar hur faunan uppströms påverkas om den fisk som nu finns nedströms släpps upp över Nykvarnsdammen, hur uppåtvandrande fisk påverkas av vattenmiljön uppströms och vilka typer av fiskvägar/trappor som är lämpliga för å ena sidan enbart hoppande fisk liksom fiskvägar/trappor för både hoppande och icke hoppande fisk.

att kostnader för olika fiskvägar/trappors lösningar och möjliga finansieringsvägar skall tas fram av utredningen.

Dammarna ska behållas för att garantera sitt rika djur och fågelliv. Dalgångarna med tillhörande natur och vattenspeglar ska värnas för häckande sjöfågel, liksom för däggdjur.

Sist men inte minst; Järnadammen och övriga dammar skall behållas för att de är en viktig del av Moraåns dalgång och tillsammans utgör de en del av Järnas kulturlandskap och Järna kommundel som helhet, för dem som bor där, övriga Järnabor och för besökande.

Moderaterna vill förverkliga visionen om "Järna Landskapspark" och återställa "Engelska parken" till park

Järna kommunalnämnd har i enighet ställt sig bakom visionen om "Järna Landskapspark" samt att "Engelska parken" återställs till park ". En plats för alla - helt nära och mera tillgänglig än nu - på gränsen mellan tätort och kulturlandskap med dammarna i centrum.

Vi föreslår att texten i följande tre att-satser förs in i den fördjupade översiktsplanen:

att det ska arbetas fram ett förslag på hur "Järna Landskapspark" skulle kunna gestaltas och växa fram med dammarna i centrum, med projekterade broar, gångstigar, badplats vid "Badudden" etc,

att en restaurering av Engelska parken ingår i visionen om "Järna Landskapspark". "Engelska parken" invid Mora- och Billstaån var en gång en välskött park. Engelska parken ska återställas till park och också formellt klassificeras som sådan. En plan för hur Engelska parken ska vårdas, hur marken ska skötas, vad som kan odlas och vem som ska göra vad ska tas fram.

att kommunen fortsätter med att skydda Moraån genom att det även uppströms Nykvarns dammen inrättas ett naturreservat. Detta som en naturlig fortsättning på det naturreservat som inrättades nedströms 2013.

Om man inte kan återställa vattennivån på Moraån med en höjning av dämnet vid Nykvarn med ca 70 centimeter, så skulle man för att få maximal utväxling mot en engelsk park, kunna anlägga ett nytt dämme precis där Billstaån slutar och möter Moraån. Billstaån är ju i dag ett ganska tråkigt område på grund av den låga vattennivån. Vi vill således behålla nuvarande

nya moderaterna

dämme och vattennivå vid Nykvarn, samt låta undersöka om det går att bygga ett nytt och mycket lågt dämme i Billstaån mitt för Engelska parken; alltså innan Billstaån rinner ut i Moraån.

Med en bro över Moraån skulle den klassiska Morarundan få en annan riktning, man skulle på ett annat sätt kunna utveckla hela området.

Sid 27: "Saltå"

Moderaterna vill tillmötesgå förslaget från Saltå kvarn om placering vid läge 1 B

I sin ansökan om ny detaljplan för Saltå, som tillfälligt är återtagen, ansöker man bland annat om att få bygga en restaurang och en saluhall. Saltå föreslår att dessa verksamheter förläggs intill åkerkullen norr om Saltå by, läge 1 B. Dessa lägen framgår dock inte i föreliggande förslag till FÖP. Om Saltå återkommer i detta ärende, föreslår vi att placeringen av verksamheterna med restaurang och saluhall sker i enlighet med Saltå Kvarns förslag. Moderaterna föreslår också att båda sidor av motorvägen avsätts för verksamheter som handel och småföretag, vilket får utgöra porten in mot Järna centrum

Sid 28: "Arbete och näringsliv"

För Järnas utveckling och framtid är det viktigt med flera företag till kommundelen. Därför bör företagsmark planeras på västra och östra sidan av motorvägen. Förslaget är både norr om Saltå och söder om Folkpool.

Ostlänken

Moderaterna ifrågasätter Ostlänkens planerade dragning.

Ostlänken planeras att gå i en korridor från Gerstaberget, över Södertuna arbetsplatsområde, Järnslätten och vidare mot Nyköping och Norrköping. Moderaterna ifrågasätter Ostlänkens planerade dragning och förelär ett annat alternativ.

I dag finns tre barriärer som försvårar utvecklingen av Järna kommundel; Motorvägen, Väg57 och Västra stambanan. Om ostlänkens röda korridor blir verklighet skapas ännu en barriär genom Järna som ytterligare försvårar utvecklingen av kommundelen; för de antroposofiska verksamheterna, för småföretag och handel, samt för bostadsbyggande.

Ostlänken bör inte förläggas till den röda korridoren mot Nyköping.

Ostlänkskorridoren skall trafikeras med tåg som ska kunna köra enligt Grödingebanans standard. Eftersom spåren kommer att trafikeras av fler olika tågssystem än vad som från början avsetts, kommer det inte att handla om att tjäna några 30 minuter mellan Stockholm och Linköping. Då bör man bland annat från de argument som anförts ovan, ställa sig frågan om det är möjligt att förlägga denna Ostlänk till annan plats. De nya förutsättningarna innebär att argumenten stärks för att Ostlänken inte behöver förläggas till nuvarande röda korridor från Gerstaberget mot Nyköping och Norrköping.

Använd i stället befintliga fyra spår från Gerstaberget genom Järna mot Nyköping

Det går alldeles utmärkt att använda befintliga fyra spår från Gerstaberget genom Järna till Bankesta. Ostlänken följer således Västra stambanan genom Järna. Efter Bankesta viker spårbanan av mot norra Hölö där den går ut i den röda korridoren mot Nyköping.

nya moderaterna

Med nya spår från Järna till Nyköping, borde också lokaltrafiken utvecklas på de nu befintliga spåren. Nyköping och Skavsta flygplats (Nyköpingsbanan) borde få samma lösning som Uppsala har med pendeltåg.

Sid 30: "Offentlig service – Förslag"

Moderaterna föreslår att det inrättas ett medborgarkontor för de södra kommundelarna i Järna

Det finns ett behov av ett medborgarkontor i de södra kommundelarna. Vi föreslår därför att det inrättas ett medborgarkontor för de södra kommundelarna i Järna. Medborgarkontoret ska hjälpa invånarna att hitta rätt bland verksamheterna i Södertälje kommun. Kontoret bör ingå i "Nya Futurum" lokalerna.

Sid 37: "Gång- och cykelbanor"

Moderaterna föreslår förbättrade möjligheter för gång- och cykeltrafikanter

Utöver befintlig text föreslår moderaterna:

I osäkerhet om vad Väg 57 ger vid handen, föreslår vi också:
att frågan om regionalt cykelstråk till Mölnbo och Hölö skrivs in i avsnittet, samt
att den återstående delen av trottoaren utmed Floravägen skall färdigställas.

Sid 37: "Kollektivtrafik"

Moderaterna föreslår en förbättrad kollektivtrafik

Moderaterna anser att vårt krav om pendeltåg mot Hölö snarast måste få sin lösning. Sätter man in pendeltåg till Hölö, kommer restiden mellan Södertälje central och Hölö att bli maximalt 20 minuter. Pendel till Hölö innebär också att trafiken på Järna ökar väsentligt. Det är också angeläget att utöka pendeltågstrafiken mellan Södertälje och Järna morgon och kväll. Det skulle behöva gå ett ytterligare tåg till Järna senare på kvällen under hela veckan som har förbindelse med stockholmståget i Södertälje Hamn. Ett behov av arbetsresor tidigare på morgonen föreligger redan i dag och kommer att öka. Därför vill moderaterna att två tidigare avgångar, under vardagar måndag till fredag, sätts in på morgonen från Järna med anslutning i Södertälje Hamn mot Stockholm.

I och med att vi får en ökad pendeltågstrafik på Järna och en väl fungerande pendeltågstrafik på Hölö, minskar resandeunderlaget för de stora led- och boggibussar som i dag trafikerar de Södra kommundelarna. Detta gör att man kan använda sig av samma typ av bussar som i dag används inom SL:s servicetrafik. På det här sättet blir även busstrafiken klimatsmart. Dagens linjeavsnitt bör ses över och delvis få en annan uppbyggnad.

Sid 37: "Biltrafik"

Moderaterna föreslår en kringled mellan Rönnvägen och Kallfors

Moderaterna föreslår att det byggs en vägförbindelse i form av en kringled mellan Rönnvägen och Kallfors och föreslår därför att det införs en underrubrik under rubriken "Biltrafik" med benämningen "Kringled mellan Rönnvägen och Kallfors".

Moderaterna föreslår att för denna kringled - som bör dimensioneras för tung trafik, exempelvis till Tvetatippen - ska Tuna industriväg förbi Järna Trä utnyttjas. Vägen dras sedan fram mellan gamla Hakonbolaget och järnvägen ett kort stycke mot Gerstabergshållet. Sen

nya moderaterna

passerar man järnvägen med antingen en biltunnel eller en bro och vidare fram till kraftledningen och befintlig infart till Norra och Östra Kallfors (vid Tvetavägen), men på

behörigt avstånd från Logsjön, Herrvreten och bostadsområdena vid Kallfors. En eller ett par stickvägar byggs mellan kringleden och Kallfors bostadsområden.

I detta alternativ flyttar man bort en stor del av den trafik som nu går förbi Äldreboendet, Tavestaskolan, Idrottsplatsen, Järna friskola, Sågenområdet, Centrum och det område i den fördjupade översiktsplanen (FÖP) som pekas ut som utbyggnadsområde för bostäder utmed Rönnvägen. Detta alternativ stör inte heller bostadsområdena runt Kallfors och de boende på Norrtuna.

Alternativet blir också en kompletterande tillfartsväg till det markerade området för verksamheter mellan Västra stambanan och motorvägen som pekas ut i FÖP.

Vi föreslår att detta alternativ blir föremål för en ordentlig utredning om möjlig kringled.

Moderaterna vill påskynda förverkligandet av en förbifart mellan Väg 57 och motorvägen

Visserligen är ett reservat för en förbifart inritat i materialet, men texten är ömkligt defensiv och talar otydligt om en förbifart på sikt. Det har man nu sagt i över 50 år

Moderaterna har tagit ställning för att en förbifart, inom en snar framtid, byggs sydväst om tätorten från väg 57 till E4. Kommundelen har genom kommunen framfört att Trafikverket i samma omgång som utredningen om upprustningen av väg 57, också borde ha utrett frågan om en förbifart eftersom denna har att göra med helheten. Detta gäller vilka åtgärder som inom vägprojekt Väg 57 mellan Gnesta – E4 behöver vidtagas i anslutning till tätorten Järna, men har också med kommunala planer att göra. En förbifart kommer drastiskt att öka tryggheten för oskyddade trafikanter utmed Väg 57 i Järna tätort. Självklart säger moderaterna nej till att öka hastigheten genom tätorten.

Moderaterna vill påpeka att en förbifart möjliggör också att man öppnar upp möjligheten för att bygga en väg väster om Nyköpingsbanan, från den passage under eller över Nyköpingsbanan som måste byggas och rakt in i centrala Hölö. Detta möjliggör i sin tur att man kan stänga vissa järnvägsövergångar exempelvis den olycksdrabbade övergången vid Solviks grindar.

Moderaterna vill med eftertryck understryka behovet av en förbifart mellan Väg 57 och motorvägen och att arbetet med denna förbifart påskyndas.

Ett avsnitt om "Turism" föreslås

Moderaterna föreslår att ett avsnitt om turism förs in i FÖP:

Vi föreslår att flera kortare avsnitt om turism infogas i materialet för att dels påvisa Järnas möjligheter, men också vad som kan göras för att tydligare sätta Järna på kartan. I dessa avsnitt bör bland annat skrivas in att man bör utreda möjligheten att anlägga en gästhamn i Ytterjärna.


Järna 2014-03-04

Järna Hölö Moderaterna i Järna kommunalnämnd


Richard Hoffman


Charlott Pettersson


Sven-Erik Hult


Anders Bill


Lars Abrahamsson

Reservation.

Järna kommunaldelsnämnd 2014-03-04 ärende 16 Dnr Jä 12/64.

Fördjupad översiktsplan för Järna.

- Bygga och bo.

I översiktplanen anges på flera ställen att medborgarnas möjlighet att bygga och bo skall inskränkas till platser där det finns eller går att åstadkomma god kollektivtrafik. Detta förhållningssätt är orealistiskt efter som det inte går att nå alla platser i en kommun med kollektivtrafik.

Centerpartiet anser att medborgarna skall få bygga och bo på platser som de själva anser attraktiva och som är förenlig med den bevarande tanke av jordbrukslandskapet som i övrigt framförs i översiktsplanen.

-Kulturvärden.

Många av Järnas värdefulla kulturvärden redovisas i översiktsplanen. De flesta lever inte under hot om att försvinna.

Centerpartiet är av uppfattningen att några kulturmiljöer har ett hot om att försvinna hängande över sig och har inte tagits upp i översiktsplanen.

De är:

- Stinsträdgården intill godsmagasinet vid stationsområdet i Järna. Centerpartiet är av uppfattningen att stinsträdgården skall rustas upp och vi har i vår budget anslaget medel för detta.

- Mora gård med resterna av det som var en Engelsk park vid Mora håller på att växa igen med sly och anses av kommunen utgöra skogsmark. Centerpartiet är även här av den uppfattningen denna parkmiljö skall rustas upp och bevaras och vi har anslagit medel i vår budget för detta.

- Moraåns dalgång ovanför dämnet där ån korsar väg 57 är en miljö som måste bevaras. I översiktsplanen anges dämnen enbart som endast ett vandringshinder för fisk. Miljön ovanför dämnet anser Centerpartiet skall bevaras genom att inrätta naturreservat i denna del av Moraån. Det finns anledning till oror för miljön uppströms dämnet vid väg 57. Det finns krafter som vill riva dämnet och ödelägga miljön uppsröms.

Brister i trafikföringen.

- Plan för att med väg förbinda områdena, i första hand, östra och norra Kallfors men även Svålsäter och Kallfors med Järna på ett ur miljösynpunkt, bästa / kortaste väg är utlämnat i översiktsplanen.

För den som idag betraktar utbyggnaden av nämnda områden framstår det klart att något brustit kraftigt i den ursprungliga planeringen av områdena.

Det är förvånande att en väg som löser problemet inte tas upp i översiktsplanen.



Per-Anders Fritshammar (C)

Utställningsutlåtande 2013-12-04 – sammanställning av inkomna synpunkter under utställning av fördjupad översiktsplan för Järna tätort med omgivning, 2012-07-16 – 2012-12-31

FÖRDJUPAD ÖVERSIKTSPLAN FÖR JÄRNA TÄTORT MED OMGIVNING



UTSTÄLLNINGSFÖRSLAG

I detta utställningsutlåtande redovisas de yttranden som inkommit under utställningstiden för den fördjupade översiktsplanen för Järna tätort med omgivning. Utställningstiden förlängdes av Järna kommunalnämnd i syfte att fler skulle ges möjlighet att yttra sig om förslaget. Utställningstiden var 2012-07-16 – 2012-12-31. Under utställningstiden har Samhällsbyggnadskontoret haft bemannade utställningar i Järna.

Yttrandena har kategoriserats utifrån de ämnen de berört. Yttranden som berört flera ämnen har därför delats upp under olika rubriker. I de fall flera yttranden har berört samma ämne har ett urval gjorts. Yttrandena har i många fall kortats ner och sammanfattats. Länsstyrelsens yttrande redovisas i sin helhet i bilaga 2. Kartan med förslag på utbyggnadsområden redovisas i bilaga 1.

I utställningsutlåtandet benämns den fördjupade översiktsplanen som ”föpen”. Samhällsbyggnadskontoret benämns som sbk.

Innehållsförteckning

Visioner och riktlinjer	3
Hållbart samhälle	4
Bostäder och övrig bebyggelse	4
Övriga bebyggelseområden	10
Området mellan Kallfors och tätorten (Järnaskogen)	11
Jordbruksmark	14
Naturmiljö och rörligt friluftsliv	15
Service	16
Trafik	17
Kollektivtrafik	20
Gång- och cykeltrafik	22
Förbifart Järna och väg 57	23
Ostlänken och riksintresse för järnväg	23
Vatten och avlopp	24
Energi	26
Elledningar och bredband	26
El- och strålningskänslighet	27
Risker och störningar	28
Kultur	29
Kulturmiljö	29
Kartor	30
Övriga frågor	30
Ändringar i planförslaget	31
Förslagskarta	Bilaga 1
Länsstyrelsens granskningsyttrande	Bilaga 2

Vision och riktlinjer

Naturskyddsföreningen: Vi uppfattar utställningsförslaget och miljökonsekvensbeskrivningen som gedigna arbeten. De ger en bra beskrivning av det aktuella läget och redovisar riktlinjer som utgår från ett hållbarhetsresonemang. Vi instämmer i den beskrivna visionen för ”Järna 2030 - ”En kreativ småstad i en ekologisk landsbygd” och de övergripande strategierna och riktlinjerna, dock med undantag vad gäller följande:

Vi anser att den sista punkten under riktlinjen ”Naturnära och hållbar”, dvs ”Ekologiskt byggande ska uppmuntras och prioriteras”, ska omformuleras till det mer stringenta ”Ekologiskt och energisnålt byggande ska uppmuntras och prioriteras”. Därmed klargörs mer precist vad ”hållbart” verkligen innebär vad gäller krav på byggande.

Beträffande riktlinjen ”Tät och småskalig” menar vi att dess första punkt ”Förtäta” – ”Huvuddelen av ny bebyggelse ska tillkomma inom tätorten eller i direkt anslutning till den” ska skärpas och omformuleras till ”Ny bebyggelse ska tillkomma bara inom tätorten eller i direkt anslutning till den. Annan lokalisering får ske bara om särskilda och synnerligen starka skäl föreligger”.

Under ”Stark identitet” menar vi att den första delen i den sista riktlinjen, ”Det upplevda avståndet mellan tätorten och Kallfors ska minska ...”, ska utgå. Orsaken är att den kan motivera framtida krav på fortsatt byggande i anslutning till Kallfors; något som förstärker denna ”enkav”, som ju tillkommit utan egentlig grund i en långsiktig planering för Järna. Istället bör vid behov motsvarande byggande ske inom Järna på andra ställen, som på ett bättre sätt uppfyller punkten ”Förtäta” under ”Tät och småskalig”.

Jonas Ottosson: Blev riktigt imponerad över hur planen täcker in de största förbättringspotentialerna i Järna och hur man samtidigt värnar om de styrkor som orten med omnejd har. Jag känner precis som förslagen i översiktsplanen, vikten med kopplingen och förtätningen från Kallfors in mot Järna och anser att förslaget i planen definitivt måste gå att kombinera med tillräckligt stora bibehållna rekreationsområden.

Järna Hölö Moderaterna: Förordet ger en annan bild av Järna och framtiden än vi moderater ser framför oss de närmaste åren. Inom överskådlig framtid kommer Järna samhälle att utvecklas på flera fronter där kollektivtrafik kompletteras med bil- och cykeltrafik. Järna centrum måste utvecklas till ett centrum som inbjuder till besök och där det finns plats för både bilar och medborgare. Ett nytt centrum skall utvecklas med flera typer av butiker och mötesplatser som visar på mångfalden i Järna som ort. Järna ska utvecklas med nya företag och verksamheter. Bostäder ska byggas så att människor inte ska behöva pendla ut för att arbeta utan kan leva och bo kvar i samhället.

Hela avsnittet ”Vision och strategier” är fullt av osannolika påståenden och bör omarbetas i sin helhet för att bli sakligt och framåtsyftande. Här påstås som ett exempel att ”Bilen inte är en nödvändighet”. Vad skall ersätta den? Vilka fysiska förutsättningar skall skapa en vision?

Nykvarns kommun: Nykvarns kommun ställer sig positiva till ambitionen att bygga Järna ”inifrån och ut”. Att stärka centrum genom att skapa en ökad stadsmässighet med förtätning av centrala delarna samt att jobba med en sammanhängande ort och tillvarata natur, kultur- och landsbygdsqualitéerna är bra! Föpen har en hög ambitionsnivå som Nykvarn kan inspireras av.

Visionen 2030 om en kreativ småstad i en ekologisk landsbygd tycker vi en realistisk vision som sätter fokus på framtiden för Järna. Nykvarns kommuns ÖP sträcker sig till 2030 vilket ger samma tidsperspektiv mellan kommunerna. Vi har också sett i utställningsförslaget att Södertälje kommun lyssnat på de medborgarengagemang/förslag som uppstått efter samrådet.

Nigel Wells och Susanne Ahlgren: Förtäta inte, utan behåll centrum luftigt, som ett "samhälle" och inte småstad. Stryk "småstad" ur FÖP. Järna är ett mindre samhälle med ett svagt centrum och inte en stadsdel!

Kommentarer: Genom att ta bort möjligheten till bilväg mellan Kallfors och tätorten, är intentionerna tydliga beträffande området mellan Kallfors och tätorten.

Det finns en stor efterfrågan på bostäder på landsbygd inom pendlingsavstånd till omkringliggande arbetsmarknad. Föpens utformning är en fortsättning på tanken om byggande på landsbygden som finns i kommunens översiktsplan "Framtid Södertälje, översiktsplan 2013-2030". I kommunens översiktsplan är ambitionen att erbjuda fler att bo på landsbygden, men att utbyggnad ska ske på ett sätt som inte försvagar landsbygdens karaktär och kvaliteter.

Hållbart samhälle

LRF: De skrivningar i föpen som exempelvis talar om att ekologiskt är bättre, hållbara profiler och att ekologiskt byggande skall uppmuntras är inte vetenskapligt oemotsagda, snarare tvärtom, varför sådana påståenden verkligen bör lämnas utanför föpen.

Hölö Mörkö moderaterna: Vi förslår att riktlinjen "Naturnära och hållbar" tas bort och att punkterna istället förtydligas.

Kommentar: Den fördjupade översiktsplanen är ett översiktligt dokument som i sin helhet talar om att Järna, liksom övriga kommunen, strävar för ett hållbart samhälle i vid mening. Tanken med en fördjupad översiktsplan är att den i stora drag ska se på utvecklingen i ett område. Steget efter en föp är att upprätta detaljplaner för respektive förändringsområde.

Bostäder och övrig bebyggelse

Stockholms läns landsting (Tillväxt- och regionplaneringsutskottet): Utskottet ser positivt på de förändringar som skett i förslaget efter samrådet som gäller de delar av förslaget som förstärker att Järna i första hand ska växa i anslutning till tätorten. Förslaget ansluter sig nu mer till den regionala utvecklingsplanen genom utveckling av en sammanhängande och tät bebyggelse med blandade funktioner i områden som redovisas som regional stadsbygd med utbyggnadspotential i RUFS 2010 (Regional utvecklingsplan för Stockholm), det vill säga i stationsnära lägen inom ca 1200 m från spårbunden station.

Utskottet vill även fortsättningsvis betona vikten av att huvuddelen av tillkommande bebyggelse i Järna bör tillkomma inom denna stationsnära zon, på gång- och cykelavstånd från stationen. Eventuell ny bebyggelse i Järnas ytterområden bör av hållbarhetsskäl koncentreras till stråk som kan ges god kollektivtrafikförsörjning med buss till Järna station.

Trafikverket: Planen trycker på vikten av att nya bostäder och verksamheter kommer till inom gång- och cykelavstånd till Järna station för att skapa ett hållbart samhälle. Trafikverket tycker denna inriktning är mycket positiv.

Naturskyddsföreningen: Vi anser att utställningshandlingarna är gedigna arbeten som ger en bra beskrivning av det aktuella läget och med riktlinjer som utgår från ett hållbarhetsresonemang. I synnerhet instämmer vi i den centrala utgångspunkten för förslagen, nämligen ”Bygg Järna inifrån och ut”.

Som en följd därav motsätter vi oss förslaget om utbyggnad av Svålsättershöjden. Vi accepterar ändå förslaget om kompletterande bebyggelse i Norra Myrstugan, eftersom området är bra beläget vad gäller allmänna kommunikationer samt att det inte kan antas ”förvärra” situationen beträffande den ”enkav” som Kallfors utgör. Vi accepterar en utbyggnad av Östra Ljungbacken, bland annat eftersom den uppfyller principen ”inifrån och ut”.

Vi anser att riktlinjen ”Förtäta” – ”Huvuddelen av ny bebyggelse ska tillkomma inom tätorten eller i direkt anslutning till den” ska skärpas och omformuleras till ”Ny bebyggelse ska tillkomma bara inom tätorten eller i direkt anslutning till den. Annan lokalisering får ske bara om särskilda och synnerligen starka skäl föreligger”. Följaktligen invänder vi mot de antydda förslagen om ny bebyggelse i Risbro och Nykvarnsvägen, Moraområdet och Skåve-Bankesta-Linga. Vad gäller tätorten, inkl de centrala stråken, instämmer vi i princip med förslagen.

Beträffande Saltå så ansluter vi oss till läge 1A. Det innebär en sammanhållen bystruktur och att åkermarken värnas bättre och ger ett mindre intrång i landskapsbilden än 1B. Vad gäller etableringen av större dagligvaruetableringar vill vi ytterligare förstärka förslagets negativa skrivning vad gäller externa etableringar genom att istället för att ange att de ska undvikas, ange att de ej ska medges.

Tätorten: Vi instämmer i princip med den förtätning med mera som här föreslås för centrala stråk inkl Rönnvägen, Turingevägen, Löwens väg, Industrigatan, del av Södra Järnvägsgatan, Åsgatan, Hagagatan mellan Åsgatan och Dalvägen, västra delen av Mölnbovägen (del av Riksväg 57) och Storgatan. Vi instämmer även i förslagen i punkt 1-5, inkl de förändringar jämfört med tidigare samrådsförslag vi kan notera beträffande Tuna Gård – Rönnvägen.

Östra Ljungbacken: En utbyggnad av Östra Ljungbacken kan med utgångspunkt från ”Järnaskogens” betydelse och popularitet ifrågasättas. Efter moget övervägande har vi dock kommit fram till att en utbyggnad här kan motiveras, dels eftersom den uppfyller principen om ”inifrån och ut”, dels eftersom skogen utan en utbyggnad av Svålsättershöjden (vilket är vårt krav) kan anses ha en sådan storlek att den är ”tillräcklig” ändå. Därtill uppfattar vi att en utbyggnad av Östra Ljungbacken motverkar ett eventuellt ”tryck” på byggande i Svålsättershöjden, eftersom de ca 500 bostäder som föreslås i Östra Ljungbacken innebär att en stor del av nu aktuell efterfrågan på bostäder i Järna kan uppfyllas.

Svålsättershöjden: Vi avstyrker bestämt byggande i området Svålsättershöjden (och de områden öster därom som varit på tal i tidigare samrådsskeden). Som anförts inledningsvis förordar vi starkt ett stopp för fortsatt utbyggnad av Kallforsområdet. Den viktigaste grunden för utställningsförslaget utgörs ju av principen om att bygga inifrån och ut; en princip som vi är starka anhängare av. I sammanhanget kan nämnas att vi med tillfredsställelse noterar att det tidigare förslaget om bilväg genom Järnaskogen utgått och ersatts med en cykel- och gångväg.

Beträffande hela området mellan Kallfors och centrala tätorten finns för övrigt ett antal tveksamheter vad gäller naturmiljön. I miljökonsekvensbeskrivningen(s 20) uttrycks det bl a så här: ”Föreslagna etableringar kan komma att försvaga vattensamband och skogliga värden i Logsjöområdet samt i de skogliga värden som finns längs Kallforsbäcken. Det finns därför en risk att potentiella problem kan uppkomma vid en för hög exploateringsgrad. Det är av vikt att låta de formellt skyddade områdena, som biotoper och skyddad natur, behålla sin status. Detta gäller främst i området mellan Svålsättershöjden och Östra Ljungbacken, där känsliga, skogliga våtmarker finns.” Bara detta är ett starkt skäl att inte bebygga både Östra Ljungbacken och Svålsättershöjden. Att då välja Östra Ljungbacken är självklart.

Södertuna (ej nämnt i utställningsförslaget): I det tidigare samrådsskedet pekades Södertuna ut som en framtida tänkbar plats för utbyggnad. Det gällde dels verksamheter, typ industrier mm, detta utefter motorvägen, dels bostäder, mellan detta område och tätorten. Båda dessa förslag till utbyggnadsområden ansåg vi i vårt yttrande 2012-01-15 som utmärkta, och vi menade därtill att utbyggnaden av bostäder här borde tidigareläggas, inte minst mot bakgrund av det vi anförde om att Svålsättershöjden och området öster därom ska utgå.

Landsbygd: Utställningsförslaget beskriver på ett bra sätt det problematiska med bosättning på landsbygden ur ”hållbarhetssynpunkt”. Vi instämmer i högsta grad med det som skrivs om att 1) lokalisering av bebyggelse ska utgå från en hållbarhetsstrategi ur olika aspekter, 2) utgångspunkten är att jordbruksmark i första hand ska bevaras för jordbruksproduktion och 3) rekreativvärdena i kulturlandskapet och naturområdena ska upprätthållas. Vi drar av detta den slutsats som redovisades inledningsvis, nämligen att ”Ny bebyggelse ska bara tillkomma inom tätorten eller i direkt anslutning till den. Annan lokalisering får bara ske om särskilda och synnerligen starka skäl föreligger”. Vi anser därmed att den fortsatta skrivningen här ska skärpas och lämpligen formuleras som ”Det ska finnas möjlighet att skapa olika typer av bostäder och bostadsmiljöer, men varje ny bebyggelse som inte ligger i anslutning till befintlig får ske bara om särskilda eller synnerligen starka skäl föreligger.”

H Achilles: Planförslaget säger sig vilja utveckla tätorten inifrån och ut, men framstår istället som ett lapptäcke där man försöker skyla över tidigare misstag där planprocessen inte hunnit med att möta privata exploateringsinitiativ (Kallforsområdet mm). Särskilt utbyggnaden av Östra Ljungbacken framstår som okänslig kanske rent av olämplig med tanke på topografi och nuvarande användningssätt. Naturligtvis låter det bestickande med en tre kilometers radie av kommunikation kring järnvägsstationen, men det som ser bra ut i luftperspektiv på en översiktskarta ter sig inte lika övertygande när man undersöker faktiska förhållanden i skala 1:1 på marken. Kommunen har en unik chans att värna populära naturområden eftersom man faktiskt till stor del äger den aktuella marken.

Elisabeth Ydrén: Vad händer med Enegården? Området kring Tuna gård? Det fuktiga området på väg in mot Järna från Norrtuna sett, kan det dikas ut och byggas?

Rosella Larsson: Min uppfattning är att de flesta Järnabor väljer Järna för att det är naturnära och man har inte behov av stadsmässigt utformande av miljön. Vad som efterfrågas av många är fler hyresrätter, speciellt till yngre och pensionärer. Jag har som förslag istället för att bygga i Järnaskogen, att man bygger längs Kallforsvägen mot soptippen där det redan finns infrastruktur, busslinje som kan utökas, kanske mindre bussar som går oftare.

Jenny och Magnus Åkerblom: Bygg mer på kommunens egna mark, mycket av exploateringen är beroende av extern markägare.

Omsorgsnämnden: Nämnden vill särskilt understryka att särskilda boenden i egen regi bör planeras.

Socialnämnden: Nämnden vill särskilt understryka att särskilda boenden i egen regi bör planeras.

Bertil och Gunvor Johansson, Lennart och Birgitta Nilsson: Villor eller stadsradhus kan byggas på västra sidan om Tvetavägen mellan kvarteret Ostronet och Kallforsån. Där finns det färdig gång- och cykelväg nära till vatten- och avloppsledningar, fint läge mot Kallforsån. Villor kan även byggas på Sandbrinksområdet.

Anna Öqvist: Vårt mål är att bygga attraktiva bostäder i Järna. Vi behöver ha fler människor som bor i Södertälje kommun och vi tror att vi kan bidra till det! Här kommer våra synpunkter och önskemål:

Svalsätershöjden: I den nya versionen har man förminskat antal bostäder till 200 st från 400 st. Vi ser gärna att det står så mycket bostäder som möjligt där. Det står även att man vill att Svalsätershöjden kommer efter Östra Ljungbacken. Vi vill gärna att de byggs samtidigt.

Byggnation på Kallfors golfbana: Vi har under hösten varit i kontakt med er angående att bygga hus på Kallfors golfbana. Totalt handlar det om ca 200 bostäder vi både flerbostadshus, parhus och villor, varav ca 100 är i flerbostadshus. Till detta område har vi en väldigt köpstark målgrupp som gärna skulle vilja bosätta sig på golfbanan.

LRF: Rörande föpens omtanke om utseendet på landsbygden, reserverar vi oss mot godtyckliga åsikter om arkitektonisk kvalitet. I lantbrukets byggnader måste funktion gå först. Kommungruppen har också en önskan om att planerarna verkligen försöker få ihop Norrtuna-området med resten av Järna genom bebyggelse i slänten ner mot tätorten. Det ser för bedrövligt ut och alienerar Norrtuna mer än nödvändigt från tätorten.

Landsbygden kan däremot tåla rätt mycket mer bebyggelse, både här och där, varför vi skulle önska ett mindre planområde och låta landsbygden utveckla sig utan yttre påverkan.

Walter Druml: Förslag till äldreboende i Järna, generationsboende på den egna tomten. Många Järnabor har stora tomter som skulle kunna rymma ett litet hus till för äldre som tycker att villan de bor i är för stor. Man kan tänka sig att flytta ut ur villan till ett "undantag" på kanske 60 kvm utan att förlora grannkontakter och utan att behöva sakna den egna trädgården och kan fortsätta odla osv. Villan hyr man ut till en barnfamilj som kanske kan vara till stöd när det behövs. Man bor lika centralt som tidigare, all infrastruktur finns och man kan finansiera bygget med hyran man får in för villan. Förtätningen som det handlar om kräver inga nya trafiklösningar. Den enda haken är gällande detaljplaner som begränsar utbyggnaden.

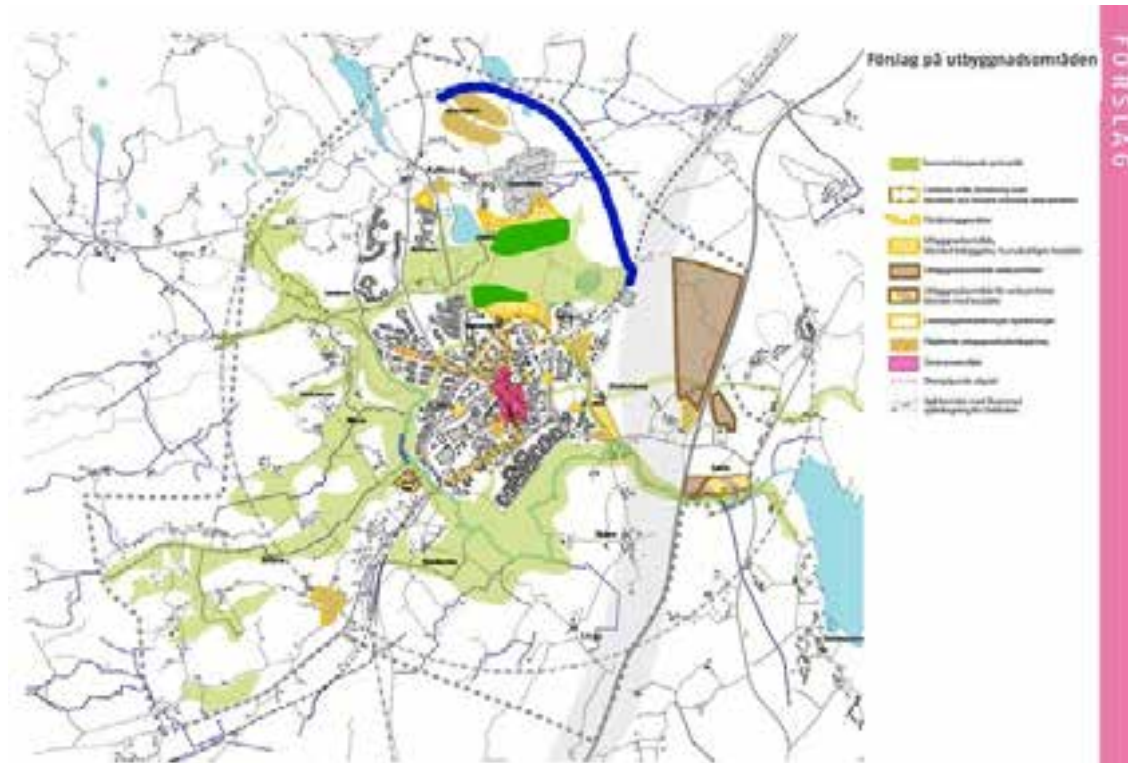
Jenny och Magnus Åkerblom

Koncentrera byggandet till Tvetavägen, på båda sidor in mot Södertälje, liknande förslaget om Norra myrstugan. Då det redan finns kollektivtrafik för enkel och snabb resa till Södertälje och Järna centrum.

Walter Druml: Redovisar skiss gällande principlösning för förtätning mellan väg 57 och Ene-området.

Äldreomsorgsnämnden: Nämnden vill särskilt understryka att mark för äldrebofasta ska reserveras i den fortsatta planeringen.

Miljöpartiet (MP): Bostäderna på den delen av höjden vid Ljungbacken och Svålsättershöjden bör minskas och bebyggelsen koncentreras till utmed Rönnvägen. Området på nedanstående karta markerat med grönt bör lämnas obebyggt.



Hölö Mörkö moderaterna: Önskemål om småhusetableringar kräver en strategi så att dess unika värden inte går förlorade. Vad menas med "dess unika värden"? Hur ska en sådan strategi se ut?

På lämplig plats bör övervägas om högre hus än 2-4 våningar kan byggas. På lämplig plats bör övervägas om högre hus kan byggas. Ett igenkännande landmärke som tar hand om hela sammanhanget Järna kommunedel. Det bör undersökas om flerbostadshusen väster om Storgatan och en del av bostadshusen på Sågenområdet kan byggas på med ytterligare en våning. Det skulle kunna ge hisstillgång till fler lägenheter.

Föreslår tillägg i texten under rubriken "Centrala stråk" gällande estetik och tillgänglighet.

Vid ett öppet möte i Futurum den 12 januari 2010 utlovade en enig politikerskara bestående av samtliga gruppleddare i kommunalnämnden, att det inte skulle komma att byggas några hus i skogen vid Herrvreten. Det löftet tänker moderaterna hålla. Vi motsätter oss således att byggnation sker i området kring Herrvreten. Förslag till text: "*Herrvreten skall inte bebyggas. Däremot kan en fortsatt utbyggnad ske inom norra och östra kanten av Kallfors.*"

I avsnittet "Landsbygd" i samrådsförslaget innehöll beskrivningar av var och hur mycket det var tänkbart att bygga inom olika områden. I utställningsförslaget är detta borttaget. Vad är orsaken till det?

Vi föreslår att placeringen av Saltås verksamheter bör ske i enlighet med Saltå kvarns förslag.

Precis norr och söder om Myrstugan föreslås två mindre bostadsområden med enbostadshus.

Nykvarns kommun: Att stärka befintlig infrastruktur med omkringliggande bebyggelse är generellt bättre ur ett samhällsekonomiskt- och miljömässigt perspektiv. Att föpen förordar ny bebyggelse längs bl.a. Tveta-, Nykvarns- och Rönnvägen är en bra strategi. Viktigt att man säkrar god boendemiljö t.ex. ur bullerhänsyn.

De förtättningsförslag som visas i förslaget är bra och väl avvägda. Preem bensinmack och bilaffären i rondellen skulle kunna planeras om till bostäder. Skyddsavståndet till macken hindrar vidare bostadsutveckling framöver. Platsen är central med nära till skola, service och station.

För att stärka kontakten mellan Järna och Nykvarn bör man utveckla vart förtätningar längs vägen skulle kunna etableras i framtiden. Den villabebyggelse som växt fram norr om Järna har visat på behovet och intresset av naturnära boende. Dock står den typ av planering emot en hållbar planering vilket också föpen visar. Viktigt blir att planera långsiktigt genom att vara förberedd för en framtida etablering av bostäder. Föpen visar på en planberedskap för olika typer av bebyggelse som är förebildligt.

Järna socialdemokratiska förening: På lämplig plats bör övervägas om högre hus än 2-4 våningar kan byggas. På lämplig plats bör övervägas om ett högre hus kan byggas. Ett igenkännande landmärke som tar hand om hela sammanhanget Järna kommunedel. Det bör undersökas om flerbostadshusen väster om Storgatan och en del av bostadshusen på Sågenområdet kan byggas på med ytterligare en våning. Det skulle kunna ge hisstillgång till fler lägenheter.

Föreslår tillägg i texten under rubriken ”*Centrala stråk*” gällande estetik och tillgänglighet.

Vid ett öppet möte i Futurum den 12 januari 2010 utlovade en enig politikerskara bestående av samtliga gruppleddare i kommunalnämnden, att det inte skulle komma att byggas några hus i skogen vid Herrvreten. Det löftet tänker Socialdemokraterna för sin del hålla. Vi motsätter oss således att byggnation sker i området kring Herrvreten. Rubriken ”*Svalsättershöjden*” föreslås ändras till ”*Svalsätter/Herrvreten och Logsjön*”.

I avsnittet ”Landsbygd” i samrådsförslaget innehöll beskrivningar av var och hur mycket det var tänkbart att bygga inom olika områden. I utställningsförslaget är detta borttaget. Vad är tanken med det?

Vi föreslår att placeringen av Saltås verksamheter bör ske i enlighet med Saltå kvarns förslag.

Södra delen av Myrstugeområdet bör undersökas om skyddsområdet kan ändras för att möjliggöra mindre bebyggelse.

Kommentarer: Det finns en stor efterfrågan på bostäder på landsbygd inom pendlingsavstånd till omkringliggande arbetsmarknad. Föpens utformning är en fortsättning på tanken om byggande på landsbygden som presenteras i utställningsförslaget för ny översiktsplan för Södertälje kommun. I kommunens nya översiktsplan är ambitionen att erbjuda fler att bo på landsbygden, men att utbyggnad ska ske på ett sätt som inte försvagar landsbygdens karaktär och kvaliteter.

”Unika värden” på landsbygden är det som karaktäriserar området, det vill säga områdets karaktär, historia, arkitektoniska utformning och terrängförhållanden med mera. Ett exempel på en strategi för hur man vill bebygga ett område kan vara ett policydokument som beskriver ett områdes förutsättningar och hur man lämpligast bygger vidare på dessa.

Mellan samråd och utställning av föpen har delen för byggande på landsbygden arbetats om. I samrådsversionen beskrevs möjliga placeringar för ny bebyggelse på en väldigt detaljerad nivå. I utställningsförslaget har dessa ersatts med generella regler för byggande på landsbygden. Tanken med en fördjupad översiktsplan är inte att i detalj göra lämplighetsbedömningar för byggande på en särskild plats. Generella riktlinjer ger en bättre möjlighet till helhetsbedömning utifrån den specifika platsens förutsättningar.

De bostadsområden som pekas ut i föpen ska ses som utredningsområden som längre fram eventuellt blir föremål för detaljplaneläggning. Vid upprättandet av en detaljplan prövas bland annat tillgänglighet, möjlighet till kollektivtrafik, vatten- och avloppsfrågor, buller och andra områdesskydd. Det är också först i detaljplaneskedet det är aktuellt att diskutera vilken typ av boende som är lämpligt och vilken upplåtelseform som är tänkt (hyresrätter, generationsboende, äldreboende, särskilt boende etc). En blandning av upplåtelseformer (hyresrätt/äganderätt) är att föredra och ingår som ett mål i samhällsbyggnadskontorets uppdrag. Enskilda medborgarförslag kommenteras inte i detta utlåtande utan noteras i det fortsatta detaljplanearbetet och i övrig planering.

Saltå arbetsskola och Saltå kvarn har återtagit sin önskan om att detaljplanera området runt Saltå. Möjligheten till utveckling av området finns fortsatt med i den långsiktiga planeringen.

I samrådsförslaget för föpen fanns Södertuna med som ett framtida utbyggnadsområde för huvudsakligen bostäder. I utställningsförslaget valde samhällsbyggnadskontoret att ta bort texten rörande planeringen bortom föpens tidshorisont. Tankarna och möjligheterna att låta tätorten breda ut sig öster om Rönnvägen finns kvar, dock på längre sikt. Spårkorridoren för Ostlänken är i dagsläget en planeringsförutsättning att ta hänsyn till. Det exakta geografiska läget för Ostlänken är inte fastställt, men spårkorridoren som redovisas i föpen är fortfarande aktuell.

Övriga bebyggelseområden

Lennart Nilsson: I utställningsförslaget finns inte förtätning av Risbro och Sandbrinksvägen med (fanns med i samrådsförslaget). Detta förslag skulle ge mer ekonomi till utbyggnad av Turingevägen.

Kommentar: Mellan samråd och utställning av föpen har delen för byggande på landsbygden arbetats om. I samrådsversionen pekades möjliga bybildningar ut på en detaljerad nivå. I utställningsförslaget har dessa ersatts med generella regler för byggande på landsbygden. Tanken med en fördjupad översiktsplan är inte att i detalj göra lämplighetsbedömningar för byggande på en särskild plats. Generella riktlinjer ger en bättre möjlighet till helhetsbedömning utifrån den specifika platsens förutsättningar.

Skogsområdet mellan Kallfors och tätorten (Järnaskogen i folkmun)

Karin Neuschütz: Ansluter sig till Järnaskogen.se:s bevarandeförslag.

Logsjöområdet är ett oerhört fint naturområde som bör bevaras och skötas i enlighet med det alternativa förslaget, gärna som naturskyddsområde.

Benny och Pia Hansen: Som fastighetsägare i Östra Kallfors och nyttjare av skogen för rekreation invänder vi å det skarpaste mot utbyggnad av Ljungbacken och Svålsättershöjden på följande grunder: Det tidigare förslaget om väg genom skogen lades ned pga folkligt motstånd-endast ett fåtal ville ha en väg mellan Östra Kallfors och Järna centrum genom skogen. Att bygga ut Ljungbacken och Svålsättershöjden kommer framtvunga en väg och ”köra över” tidigare beslut. Skogen är en av de största anledningarna till att vi valde att bygga i Ö Kallfors, vi valde detta för att vi ville bo lantligt men ha en by inom ”räckhåll” samt att de är otroligt värdefullt att ha natur och skog nära för rekreation och motion.

Brigitte Lönsted: Ledsen över att fritidsområdet ska förstöras.

Matilda Torngren: Motsäger sig all bebyggelse i ”Järnaskogen”.

Namnlista med 14 namn: Undertecknade vill ha kvar ”Järnaskogen” obebyggd som gemensamt grönområde.

Neela Ferri: Jag skriver till er för att understryka det enorma värdet som Järnaskogen har för oss. Låt inte bostadsbyggande göra intrång i denna fantastiska skog.

Brigitte Brand: Järnaskogen ska bevaras!

Tina Ek: De planerade områdena vid Östra Ljungbacken och Svålsättershöjden är skogsområden med mycket höga naturvärden, varierade växt- och skogstyper samt ett rikligt djurliv. Dessa områden har en väldigt stor betydelse för friluftslivet för oss järnabor, då de är lättillgängliga, inom gångavstånd för oss som bor inom tätorten. Dessa skogsområden frekventeras ofta av de skolor och förskolor som ligger i närheten och används för pedagogisk verksamhet. Järna sportklubb, med stor barn- och ungdomsverksamhet förlägger en stor del av sin träning i det motionsspår som finns i Östra Ljungbacken.

Mitt förslag är att låta dessa områden tillsammans med resten av den så kallade Järnaskogen bli ett naturreservat. Jag föreslår att man ser över andra områden för bebyggelse, där inte lika många människor blir påverkade och där inte skog måste skövlas, t.ex Enegärde eller Moraområdet.

Peter Brand: Jag är starkt emot bebyggelsen av skogen, framför allt bebyggelsen av Svålstättershöjden. Jag vill att man bevarar skogen som en slags central skog, liknande Central Park i New York, där bebyggelsen ligger runtom skogen. Även Umeå har en sådan skogsyta, Stadsliden, som liksom ligger väldigt centralt i staden.

Amarika Elfving: Vill med detta skrivna mail till er om vädjan att bevara vår fina järnaskog som vi de flesta i Järna vill ha kvar o det som göra att vi vill bo här för alla fåglar o djur som lever där o alla barn-dagis som går dit på utflykter o alla hundägare o svampplockare o natur-skog älskare, tack!!!

Evelina Lindgren: Jag är negativ till bebyggelseplanerna av Svålsättershöjden och skogen bakom Ljungbacken. Tätortsnära skogar, och då menar jag "riktiga" skogar rika på biologisk mångfald och inte bara plantager eller parker, kommer att vara mycket viktiga i framtiden genom de ekosystemtjänster som de har att erbjuda.

Xavier Perriot: Jag har fått höra att man planerar ytterligare att bygga bort Järnaskogen. Skogen är verkligen den mest unika och värdefulla pärla vi har här i Järna. Tyvärr är redan en stor del av områden helt förstörd av olika bygganden, inte minst golfen och de nya villaområdena i Kallfors.

Ingrid Nielsen: Jag vill uttrycka min sorg över att ni tillåter så mycket ny bebyggelse i järnaskogen. Jag förstår att det behövs nya bostäder men jag ber er tänka noga över om det måste vara just där. Speciellt Svålsättershöjden är en ovärderlig plats som absolut bör bevaras.

Ywon Härenwall: Först och främst vill jag tala om varför ni inte borde låta området bredvid Ljungbacken bebyggas. Det är ett väldigt viktigt rekreationsområde för många olika människor. Det är en fantastisk tillgång för alla oss, som återhämtar oss så bra i skogen. Det är också viktigt att tänka på att alla inte har tillgång till bil för att kunna ta sig till något skogsområde längre bort. Det är klart att det behövs bostäder, men gör hellre en öppen planering. Så att det finns möjligheter för grupper av bebyggelser att byggas, så som ni tänkt åt Morahället. Men tänk samma åt Nykvarn och mot Tveta och Pershagen också. Särskilt Tvetavägen är intressant för där finns väl både fjärrvärme, bredband och busslinjer. Detta gäller också Svålsätterskogen.

Zora Novak: Jag har bott i Järna 30 år nära Järnaskogen och vill gärna att den skall bli obebyggd. Det finns platt område där man kan bygga, utan att hugga ner träd som behöver många år att växa.

Maja Kjellerås: Jag är djupt oroad och förfärad över att det planeras att byggas i Järnaskogen som är så uppskattad och använd av Järnas befolkning. Speciellt för att den ligger så tillgängligt nära statskärnan utan att man behöver åka iväg med bil.

Angelica Bergvall: Om ni vill bygga i Järna, se då till att ge er in i och se vad för typ av människor som i stora mängder söker sig just hit, och vilken typ av boende de önskar. Jag vet många, många som vill bo i hus och tomter med odlingsmöjligheter och solceller, jag vet massor som vill bo kollektivt och i ekobyar. Bygg klimatsmart och kollektivhus. Bygg många småhus på en tomt där många familjer kan bo och odla.

Thomas Ericsson: Nej till all exploatering av den sk Järnaskogen. Skapa ett naturreservat av området enligt medborgarförslag från nätverket Bevara Järnaskogen. Skogen i Sverige krymper.

Anders Hedberg: Jag är starkt negativ till att tillåta nya bostäder i skogen mellan Ljungbacken och Kallfors. Jag är inte emot fler bostäder i Järna dock, men jag tror att de kan fås genom förtätning, och bebyggelse på eventuella andra områden.

Sofi Håkansson: Nej till all exploatering av Järnaskogen.

Kerstin Öhrner: Jag ber er att ta hänsyn till dessa aspekter och undersöka andra möjligheter till bostadsbyggande inom kommundelen.

Elisabeth Ydrén: Nätverket Bevara Järnaskogen har i mars 2012 lämnat in ett förslag till kommunen om att skapa ett naturreservat av den 177 ha stora skogen. Detta förslag stödjer jag å det varmaste. Den utbyggnad som är på förslag i översiktsplanen på Svålsättershöjden och vid Ljungbacken stryper av området. Med bostäder kommer vägar och biltrafik och det för in buller och stress för människor och natur. I samarbete med nätverket för Järnaskogen och andra intresserade, kunde engagerade kommunaltjänstemän och politiker ta fram förslag för upprustning och vård av området. T.ex. bygga ett bullerplank längs järnvägen som går nära området.

Rosella Larsson: I Järna finns ett stort nytänkande och intresse för att leva ekologiskt, miljövänligt, och många ideella och sociala engagemang. Här finns stora möjligheter att vara en förebild för en kommun när det gäller hitta hållbar livsstil för framtiden. Jag tycker att Östra Ljungbacken och Svålsättershöjden ska förbli obebyggda pga sin viktiga funktion som närrekreationsområde. Att man som Järnabo inte ska vara beroende av bil för att ta sig till natur med skog, berg, svamp, bär, frid.

Annie Boje och Peter Unge: Anser att det är viktigt att ha närhet till skogen för oss i samhället, ska ej behöva åka bil för naturupplevelser.

Namninsamling (Rosella Larsson)

Som svar på föpen 2012 beslöt jag mig december 2012 att skapa en namninsamling för att få en bild hur framförallt Järnaborna ställer sig till att bebygga Järnaskogen. På dessa 2 listor finns nu 631 namn insamlade manuellt och 449 namn insamlade via nätet. Sammanlagt 1080 namn. Av 10 tillfrågade skrev ca 7-8 på namnlistan. Detta visar att dessa skogar är viktiga för järnaborna. Dessutom var de flesta okunniga om att kommunen vill bygga i skogen och att det finns en plan för hur Järna ska bebyggas.

Jenny och Magnus Åkerblom: Vi vill inte att området kallat Svålsättershöjden byggs alls. Vi kommer då att vara helt omringade av bebyggelse och inte ha någon närliggande skog kvar. Förutom förlust av skogen riskerar vi även att få betydligt mer trafik genom vårt område. Det kommer att ge mer buller, dessutom ligger Svålsättershöjden långt från den kollektiva busstrafiken. Vi anser att Kallfors södra och östra sida är färdigbyggd redan nu.

Rosella Larsson: Bygg ej i Järnaskogen.

Lena Ohlin: Önskar att ni inte bygger på Östra Ljungbacken och Svålsättershöjden.

Johanna Friberg: Vi har fått veta att Järnaskogen är hotad av bl.a. planerade bostäder. Enligt oss bör Järnaskogen bevaras. Den är ovärderlig på så många sätt, och är något vi borde ge i arv till kommande generationer.

Aurora Unge, Pierre Durrani, Eva Ydrén, Margaretha Jonze och Rosella Larsson: Nätverket Bevara Järnaskogen föreslår att bevara hela skogspartiet ”Järnaskogen” intakt och inte bebygga Östra Ljungbacken och Svålsättershöjden samt att skapa ett säkert skydd för hela området. Vi föreslår också att förtäta Järna på andra platser än i skogen, tex utmed redan befintlig infrastruktur. Att finna tysta områden nära en tätort är bara möjligt i ett större ofragmenterat naturområde. Järnaskogen är det skogsparti som man enklast kan ta sig till utan bil, vilket är i linje med ett framtida hållbart samhälle. I föpen betonas Järnas ekologiska profil och skulle ovannämnda områden bebyggas, är det ett oansvarigt och oåterkalleligt ingrepp som går i helt motsatt riktning. Vikten av tätortsnära natur samt bevarandet av skogar med sociala värden betonas i flera rapporter och mål, bland annat:

Riksdagens 16 miljömål (*Svenskt naturskydd 100 år*, Naturvårdsverket, 2009)

Miljöbalken Kap 3:6 (Grundläggande bestämmelser för hushållning med mark- och vattenområden)

Regionplane- och trafikkontoret Stockholms läns landsting (*Upplevelsevärden, sociala kvaliteter i den regionala grönstrukturen*, nr 4, 2001)

Skogsstyrelsen (*Skogens sociala värden*, www.skogsstyrelsen.se)

Södertälje kommuns egen miljöpolicy.

Jakob Engelstoft: Jag förstår samhällets behov av bostäder och infrastruktur. Det finns emellertid områden omkring Järna som är mindre känsliga.

Eva Ydrén: Att ha en plats där ens tankar inte jämt blir avbrutna av raka linjer, kvadrater, bullrande ljud eller andra stressande moment är viktigt för människan som idag får starka intryck hela tiden. I Järna bor många känsliga människor som inte kan stänga av omvärlden lika lätt. I en skog kan man själv välja vad man vill ta in och framför allt är det en av få platser där det på vissa platser faktiskt är tyst. Mitt förslag är att stödja nätverket Bevara Järnaskogens förslag om ett naturreservat.

Leif, Rebekka, Teya och Nora Olsson: Bygg klimatsmart. Och det är inte att bygga i vår skog. Bygg kollektivhus. Bygg många små hus på en tomt där många familjer kan bo och odla.

Valentin Jurov: Bevara Järnaskogen.

Kommentar: I kommunens översiktsplan "Framtid Södertälje, översiktsplan 2013-2030" är Järna utpekad som en tyngdpunkt. Tyngdpunkten ska fungera som centrum för sitt omland. Tyngdpunkten Järna har förutsättningar att växa. Att bygga bostäder i delar av en idag tätortsnära skog innebär att två allmänna intressen ställs mot varandra. Två av föpens huvuddrag är dels att skapa en sammanhängande ort och också att ta tillvara på närheten till naturen och de omgivande kultur- och landsbygdsmiljöerna. Svålsätershöjden ligger inom den utpekade tre-kilometers radien där utbyggnadsområden i första hand ska lokaliseras. En sådan byggnation stärker underlaget för service som förskola och handel. Kommunen ska fortsätta arbeta för att stärka kollektivtrafiken till området. Ett annat av föpens huvuddrag är att bygga Järna inifrån och ut, det vill säga förtäta i de centrala delarna av tätorten. Östra Ljungbacken ligger i direkt anslutning till de centrala delarna av tätorten där Rönnvägen pekas ut som ett huvudstråk att förtäta kring.

Jordbruksmark

LRF: Vi gläds emellertid åt skrivelsen på sidan 13 och 24 att åkermark skall bevaras etc. men tycker det är märkligt att man på sidorna 21, 27, 28, 30 och 40 ritar in den ena efter den andra verksamheten på åkermarken. Järna samhälle saknar inte ytor för tätortsnära expansion precis. Skogarna runt har nästan alla begränsade värden som skogsbruksvärde eller ur biologisk mångfald betraktat, men har förstås värde för de som bor intill dessa. Vi föreslår givetvis att dessa områden först tas i anspråk innan man börjar tassa ut på åkermarken.

Kommentar: Det är viktigt att värna om jordbruksmarken av flera anledningar. Det finns en intressekonflikt där brukningsvärd jordbruksmark ligger i anslutning till den utpekade tyngdpunkten Järna tätort och även andra strategiskt bra platser att bebygga. Hur dessa intressen ska vägas mot varandra kräver en fortsatt analys, vilket konstateras i Södertäljes översiktsplan "Framtid Södertälje, översiktsplan 2013-2030" har antagits i oktober 2013.

Naturmiljö och rörligt friluftsliv

Kultur- och fritidsnämnden: Förutsättningarna för kulturmiljö och naturområden och dess betydelse för det framtida Järna är väl belysta i förslaget.

Förutsättningarna för det rörliga friluftslivet, med Järnas goda tillgång på naturområden i varierad form, ska också tas tillvara enligt förslaget. Det som är mindre belyst i förslaget rör förutsättningar för övrigt kulturliv och idrott. En stor del av dessa frågor kan säkert lösas i den framtida detaljplaneringen, men bör även finnas med i den översiktliga planeringen. Det organiserade idrottsutövandet är koncentrerat till området kring Ljungbackens IP med traditionell idrottsplats och ishall. Tavetsaskolan har en gymnastikhall i närheten, och i den sydöstra delen av tätorten finns Eneskolans gymnastikhall. Golfbanan i Kallfors med sina 18+9 hål är också en tillgång. Den fortsatta planeringen bör också beakta behovet av ytor för spontan lek och motion inte minst för barn och unga.

Jenny och Magnus Åkerblom: Återskapa samtliga motionsspår, som det är nu är det tomter på milspåret och inga alternativa vägar runt.

Naturskyddsföreningen: Det som sägs om att "Järna ska ha en tydlig ekologisk profil" anser vi skulle kunna ytterligare förstärkas av en skrivning om att Järna är en alternativbygd, med förutsättningar för ett samhälle som är baserat på ett annorlunda tankesätt och bättre inriktat mot ett i verklig mening framtida hållbart samhälle.

Hölö Mörkö moderaterna: Moderaterna föreslår en text om "Järna landskapspark", en vision som Moraåns vänner arbetat fram. Visionen arbetar för att bevara Moraåns dalgång och att restaurera "Engelska parken".

Nykvarns kommun: Det gröna bälte som beskrivs och illustreras är en god tanke och ser väldigt bra ut på illustrationen. Den kommer ha bra länkande rekreationsområden för både människor och djur. Det finns dock ett möjligt problem med "bältet". Symboliken för bälte är att hålla ihop eller hålla upp något, i detta fall naturen runt bebyggelsen. Järna tätort kan få svårt att expandera om man "stänger" in tätorten. De gröna rekreationsområdena kommer bli väldigt populära och försvaras även framöver av invånarna. Ett grönt bälte är motsatsen till en grön kil. Den gröna kilen som symbol är att öppna upp för att hålla isär bebyggelsen för de gröna sambanden ända in till kärnan. En ort kan fortfarande växa sida vid sida av en grön kil. De kilar som ritats in kanske ska förtydligas, breddas och/eller finnas sida vid sida av bebyggelse och infrastruktur.

Att utveckla tillgängligheten till vatten är bra. Det är attraktivt och rekreativt. Att få till en busslinje och cykelbana till Nykvarn stärker tillgång till badplatserna och naturområdena vid Yngern.

Järna socialdemokratiska förening: I materialet talas om att värna landsbygdskaraktären i områden söder och väster om Moraån. Vi saknar text om hur området norr om Moraån och området uppströms Järnadammen ska gestaltas.

Socialdemokraterna föreslår att stödja gestaltning av ”Järna Landskapspark” och ”Engelska parken”.

Badet vid gamla Badudden (Moraområdet) iordningställs till badplats.

Kommentar: *Föreslagna åtgärder om bland annat motions- och lekmöjligheter samt badplatser noteras och behandlas i övrigt planeringsarbete. Järna landskapspark och ”Engelska parken” handläggs som separata ärenden utanför föpen. Moraån med omkringliggande mark är en angelägen fråga för många järnabor. En närmare redovisning kring Moraån kräver en djupare analys av området.*

Service

Nigel Wells och Susanne Ahlgren: Förtäta inte, utan behåll centrum luftigt, som ett ”samhälle” och inte småstad. Stryk ”småstad” ur föpen. Järna är ett mindre samhälle med ett svagt centrum och inte en stadsdel!

Naturskyddsföreningen: Vi instämmer i förslagets skrivningar utom i de avseenden som logiskt följer av våra tidigare ovan nämnda ställningstaganden. Vad gäller etableringen av större dagligvaruetableringar vill vi dock ytterligare förstärka förslagets negativa skrivning vad gäller externa etableringar genom att istället för ”Större dagligvaruetableringar bör bibehållas inom centrumområdet och etableringar utanför orten ska undvikas” använda följande formulering: ”Större dagligvaruetableringar ska bibehållas inom centrumområdet och etableringar utanför orten ska ej medges”. Skälen är givna: varje extern etablering minskar underlaget för handeln i Järna centrum, och därmed dess önskade utveckling. Därtill innebär det ofelbart ett utökat bilåkande, med dess negativa verkningar för såväl klimat som lokal miljö, inkl krav på (bil)vägar.

Hans Holmberg: Hellre lite ödsliga ytor än förtätning som leder till kortlivade butiker pga för litet kundunderlag och störande ljud och avgaser från trafiken för de boende i den förtätande bebyggelsen bara för att skapa trivsel för de förbigående på gatorna utanför husen.

LRF: Den antroposofiska saluhallen och restaurangen som av obegriplig anledning skall placeras utanför tätorten, på en åkerholme! Detta samtidigt som vikten av ett levande centrum anses synnerligen viktig, ICAs placering osv. Se då till att den antroposofiska saluhallen hamnar i det markerade området på sidan 10! Till sist önskar vi att Järna får växa kommersiellt, med fler invånare och bättre service. Långsiktigt finns nog inte många alternativ för tätorten än att låta sig förtätas.

Hölö Mörkö moderaterna: En utbyggnad av flera och större detaljhandlare i centrum är knappast möjligt därför att kundunderlaget är för litet. Påståendet att intresset att etablera dagligvaruhandel utanför orten skulle försvaga kundunderlaget i centrum är obevisat och hör inte hemma i en översiktsplan. Järnas strategiska läge gör att en handelsplats utanför Järna vid motorvägen och väg 57 skulle dra nya kunder från storstadsområdena och förstärka butikerna i centrum.

Kommentar: *Vid varje större nyetablering bör förutsättningarna och konsekvenserna utredas.*

Trafik

Catharina Nyberg: Tycker förslaget ser bra ut, att se Järna som en helhet. Tycker att vi lyssnat för mycket på ”Bevara Järnaskogens” åsikter. Skulle med glädje se en annan sträckning för biltrafik än att ”åka runt”. Ska det göras en rättvis bedömning om hur *alla* Järnabor tycker i frågan bör en omröstning ske där alla får legitimera sig på något vis. Misstänker att det finns lika många som tycker att bilsituationen inte är bra, och skulle förorda en genomfart.

Douglas Sjöqvist: Jag tycker att det är olyckligt att under rubriken ”Biltrafik” sida 39, det alternativ som skulle knyta ihop Kallfors med tätorten har lyfts ut ur utställningsförslaget. Kallfors är den del av Järna som utvecklats mest under de senaste åren. Många familjer har flyttat in i dessa områden. De har en relativ lång väg till tätorten. Alternativet bilväg genom skogen har flera goda kvaliteter som borde bedömas tillsammans med andra alternativ.

När alla synpunkter har kommit in på översiktsplanen, hoppas jag att Samhällskontoret lägger mest vikt på de synpunkter som kommer från Järnabor. Jag har fått uppfattningen att många utanför Järna har yttrat sig i detta ärende.

Jenny och Magnus Åkerblom: Vi tycker även att den redan nu planerade genomfartsvägen, ”Svalsäterspassagen” inte ska byggas genom Svalsätersområdet. Även detta försämrar vår boendemiljö drastiskt, det finns alternativa förslag till vägsträckning inlämnade.

Anna Öqvist: Vi har haft olika åsikter under resans gång om det bör vara en väg till Rönnvägen eller ej, men med de erfarenheter som vi nu har ser vi att en förbindelse mellan Svalsätershöjden, Rönnvägen och pendelstationen måste vara det bästa ur både miljö och för Järnas totala infrastruktur. Exakt sträckning bör däremot diskuteras.

Hölö Mörkö moderaterna: Varför tar man bort föreslagna vägar? Hur kan man påstå att tre kilometer är en acceptabel gång- och cykelväg? Vi förespråkar att det byggs en vägförbindelse mellan Rönnvägen och Kallfors och föreslår därför att det införs en underrubrik under rubriken ”Biltrafik” med benämningen ”*Väg mellan Rönnvägen och Kallfors*”. Ta bort skrivningen att vägalternativet lyfts ur förslaget och att kollektivtrafiken skall ersätta biltrafiken och att områdena knyts samman med cykelvägar. Denna skrivning är orealistisk på flera sätt. Det är en missuppfattning att det finns ett allmänt intresse att bevara skogen fri från biltrafik. Vi föreslår att följande två förslag till vägdragningar utreds i prioritetsordning:

Alt 1, Infarten från Rönnvägen sker vid uppfarten mot Norrtuna, där det anläggs en rondell i korsningen Rönnvägen-Mossvägen. Vägen dras runt och direkt nordväst om industrifastigheten (gamla Halmstadstål) och svänger av mot öster ned mot järnvägen. Vägen följer sedan järnvägen mot Gerstaberg och svänger av vänster – på behörigt avstånd från Logsjön och Herrvreten – fram till kraftledningen norr om Kallfors. Sen följer man kraftledningen ut till befintlig infart till Östra Kallfors vid Tvetavägen. En eller ett par stickvägar byggs mellan kringleden och Kallfors bostadsområden.

Alt 2, Ett annat alternativ är att använda sig av Tuna industriväg förbi Järna trä, då man går fram med vägen mellan gamla Hakonbolaget och järnvägen mot Gerstabergshållet ett stycke och sen går man under järnvägen med en viadukt och vidare fram till befintlig infart till Östra Kallfors, såsom i alt 1. Detta alternativ blir då också en viktig tillfartsväg, via en viadukt, till det markerade området för verksamheter öster om Ostlänkskorridoren.

Järna socialdemokratiska förening: Vi förespråkar att det byggs en vägförbindelse mellan Rönnvägen och Kallfors och föreslår därför att det införs en underrubrik under rubriken ”Biltrafik” med benämningen ”Väg mellan Rönnvägen och Kallfors”. Vi föreslår att alternativen 1 och 2 nedan blir föremål för varsin ordentlig utredning om möjlig kringled; men att även alternativen 3 och 4 nedan kan övervägas.

Alt 1, Infarten från Rönnvägen sker vid uppfarten mot Norrtuna, där det anläggs en rondell i korsningen Rönnvägen-Mossvägen. Vägen dras runt och direkt nordväst om industrifastigheten (gamla Halmstadstål) och svänger av mot öster ned mot järnvägen. Vägen följer sedan järnvägen mot Gerstaberget och svänger av vänster – på behörigt avstånd från Logsjön och Herrvreten – fram till kraftledningen norr om Kallfors. Sen följer man kraftledningen ut till befintlig infart till Östra Kallfors vid Tvetavägen. En eller ett par stickvägar byggs mellan Kringleden och Kallfors bostadsområden.

Alt 2, Ett annat alternativ är att använda sig av Tuna industriväg förbi Järna trä, då man går fram med vägen mellan gamla Hakonbolaget och järnvägen mot Gerstaberghållet ett stycke och sen går man under järnvägen med en biltunnel och vidare fram till befintlig infart till Östra Kallfors, såsom i alt 1. Detta alternativ blir då också en viktig tillfartsväg till det markerade området för verksamheter mellan Västra stambanan och motorvägen.

Alt 3, Vägen går in vid parkeringsplatsen nedanför Norrtuna och följer Telge näts anslutning av bredband och VA fram till gång- och cykelvägen ca 700 m söder om Östra Kallfors. Därifrån går vägen i en ring runt Östra Kallfors, fram till kraftledningen och ut vid befintligt vägkors vid Tvetavägen.

Alt 4, Vägen går in vid samma plats som alt B, från Rönnvägen i samrådsförslaget. Sen dras vägen i gränssnittet mellan nedre delen av höjden (där nu sex hyresrättshus byggts) och Logsjömossen fram till befintlig gång- och cykelväg ca 700 m söder om Östra Kallfors. Sen fortsätter vägen såsom i alt 3.

Ingemar Nyberg: Man bör studera möjligheten att höja fartgränserna på delar av Rönnvägen. Kanske kan 30-sträckan i norr kortas ner något och kanske behöver den inte gälla alla dagar och hela dygnet. Söder om Tuna industriväg kan en höjning till 60 eller 70 km/h bli rimlig när GC-vägen byggts färdig fram till väg 57.

Mikael Andersson m.fl.

Vi är idag 13 villaägare på Pimpelvägen som direkt skulle få synnerligen negativa konsekvenser av en ombyggnation av skogsområdet mellan Pimpelvägen och Nykvarnsvägen.

Trafiken på Nykvarnsvägen innehåller en stor del tung trafik, och den har ökat avsevärt senaste åren. Om Nykvarnsvägen skulle komma närmare så ökar ljud- och risknivån avsevärt. Skogen som skiljer Nykvarnsvägen och Starrbäcken/Pimpelvägen är idag ett litet kvarvarande strövområde och ett ställe där barn leker, folk promenerar och där djurliv kan finnas kvar nära Starrbäcken. Det finns ett värde i fastigheterna i södra Starrbäcken och Pimpelvägen som till stor del bygger på det lugna läget.

Lennart Nilsson: Nykvarnsvägen blir lokalgata vid utbyggnad av Turingevägen. Bra förslag! Förslag på villor eller stadsradhus på södra sidan av Nykvarnsvägen: Villor ja. Stadsradhus nej. Det finns ingen möjlighet att bygga bostäder intill denna starkt trafikerade väg. Ett fruktansvärt buller och skakningar i bebyggelsen längs Nykvarnsvägen. Bullervallar vid utbyggnad av Turingevägen är en lämplig åtgärd. Förslag på direkta åtgärder för förbättringar för boende längs Nykvarnsvägen:

Sänk hastigheten till 30 km/h. Åtgärda skarvar i vägbanan utan att höja vägen. Förbjud genomfartstrafik för långtradare. Övriga förslag: Mät trafikmängden, ljudnivå och vibrationer på denna vägsträcka.

Äldreomsorgsnämnden: Gångstråk och trafikmiljö ska utformas så att de väl motsvarar de förutsättningar som en äldre person kan ha.

Naturskyddsföreningen: Vi instämmer i förslagets skrivningar. Vi har dock en kommentar beträffande det som sägs om att ”Nya bostäder i Kallforsområdet förstärker det befintliga resandeunderlaget”. Det är i sig invändningsfritt, men vi ser det absolut inte som ett giltigt argument för att ny bebyggelse föreslås för Svålsättershöjden. Det som ofelbart kommer att ske med en sådan bebyggelse är till allra största delen utökad biltrafik, inte minst därför att de boende kommer att anse att det är för långt till busshållplatsen på Tvetavägen, eller så cyklar de till Järna centrum. Busslinjen på Tvetavägen kommer knappast att få utvidgad turtäthet på grund av dessa bostäder, och en busslinje utmed den s.k. uppsamlingsvägen tror vi i vilket fall inte kommer att etableras. Ett stopp för regionaltrafiken genom Järna kan avsevärt förbättra kopplingen till arbetsmarknaden i Storstockholm. Den lokala trafikstrukturen påverkas dock knappast.

Omsorgsnämnden: Gångstråk och trafikmiljö ska utformas så att de väl motsvarar de förutsättningar en funktionshindrad person kan ha.

Socialnämnden: Gångstråk och trafikmiljö ska utformas så att de väl motsvarar de förutsättningar en funktionshindrad person kan ha.

Bertil och Gunvor Johansson, Lennart och Birgitta Nilsson: Vi välkomnar förslaget till utbyggnaden av Turingevägen från rondellen vid Tvetavägen t.o.m. Nykvarnsvägen.

Länsstyrelsen: *Väg E4/riksintresse, hälsa och säkerhet*

I samband med planläggning, bygglovgivning och annan tillståndsprövning är det viktigt att avståndet till byggnader och andra anläggningar anpassas till vägens funktion. Lst anser att det bör framgå av föpen eller till föpen knutet underlag vilket skyddsavstånd som är nödvändigt. Vid kommande detaljplanearbete får studeras om avsteg som innebär kortare avstånd är lämpligt med hänsyn till blivande användning och utformning av bebyggelsen utmed vägen, och med beaktande av trafikbuller, luftkvalitet samt riskhänsyn pga transporter med farligt gods.

LRF: Vi kan också man konstatera att historiska beslut alltid ligger utvecklingen i fatet. Få småorter i landet har väl så många, så spridda, små bostadsområden. Kallforsområdena på senare tid, Ytterjärna, Billsta och Saltå längre tillbaka. Då är det med kraftigt höjda ögonbryn som man vill begränsa biltrafiken och parkeringsmöjligheterna i samhället. Kommunen får inte backa om nödvändig busslinga upp till Kallfors! Vad hände med Hållbart resande i Samhällsplaneringen? Inga allmänna kommunikationer och ingen bil!? Järnanämnden får inte smita från sitt ansvar när det gäller allmänna kommunikationer.

Jonas Ottosson: Den planerade vägen mellan Tveta gård och rondellen vid Nyköpingsvägen Södertälje Syd borde prioriteras.

Hölö Mörkö moderaterna: Det påpekas att Järna vuxit i ytterkanterna och att de tre områdena Kallfors, Saltå/Nibble och tätorten har brister i kopplingen till varandra. Detta är riktigt, men slutsatsen har blivit att man tagit bort föreslagna vägförbindelser, vilket är motsägelsefullt, istället för att föreslå nya vägar.

Hölö Mörkö moderaterna: Vill ge riksväg 57 en egen underrubrik under ”Biltrafik”, med tillägg i texten.

Nykvarns kommun: Ert förslag att flytta Nykvarnsvägen för säkrare trafik är bra. Att delfinansiera vägomläggningen med fler byggrätter är smart.

Järna socialdemokratiska förening: Var skulle föreslagen väg mellan Saltå och Svålsätershöjden ha gått?

Vill ge riksväg 57 en egen underrubrik under ”Biltrafik”, med tillägg i texten.

Miljöpartiet (MP): För att garantera att inga fler vägar kommer att byggas inom grönområdet mellan Rönnvägen och Kallfors vill MP låta utreda ett reservat för en väg med en dragning vid den blåmarkerade ytan på nedanstående karta.



Kommentarer: Utställningen av föpen visar återigen tydligt att kopplingen mellan Kallfors och tätorten är en viktig fråga för järnborna. Målsättningen i förslaget är att fortsätta arbetet med att stärka kollektivtrafiken längs Tvetavägen. Flera förslag till alternativa vägdragningar har redovisats i inkomna förslag. Dessa har inte utretts vidare i föpen.

Skyddsavstånd till vägar handläggs vid eventuellt detaljplanearbete.

Kollektivtrafik

Storstockholms lokaltrafik (SL): SL ser positivt på planens inriktning på förtätning av de centrala delarna. Vi tycker dock att riktlinjen ”Nya bostadsområden ska lokaliseras inom gång- och cykelavstånd till stationen” är otillräckligt ur hållbarhetssynpunkt. Skälet är att flertalet boende efterfrågar kollektivtrafik på närmare håll än cykelavstånd.

SL ser inga möjligheter att busstrafikförsörja bostadsområdet Svålsättershöjden på ett kostnads- och resurseffektivt sätt. Resandeunderlaget är dessutom för litet. Borttagandet av vägförbindelsen mellan Svålsättershöjden och östra Ljungbacken medför försämrade möjligheter att försörja området. Det föreslagna Billstaområdet och arbetsområdet väster om E4:an ligger också dåligt till ur kollektivtrafiksynpunkt. SL föreslår att kommunen informerar berörda exploatörerna, boende m.fl. om att det inte finns planer på busstrafik där.

I avsnittet ”Bristanalys – Kollektivtrafik” står ”Glesa bussförbindelser samt områden som inte är kollektivtrafikförsörjda gör att bilen används i stor utsträckning”. SL anser att slutsatsen är felaktig då det finns flera skäl än kollektivtrafikutbudet till att bilen används i stor utsträckning. Ett skäl är förmodligen att många som bor i Järna arbetar i Södertälje och har ”gratis” parkeringsplats där.

Ett sätt att förbättra kollektivtrafikutbudet till/från Ytterjärna (Vidarkliniken/Örjanskolan) är att bygga en ny väg så att det går att passera området utan att bussen ska behöva gå in och ut samma väg. En sådan vägförbindelse har nämnts i annat sammanhang.

Mot bakgrund av de planerade utbyggnaderna föreslår SL att mark reserveras för fler ”infartsparkeringsplatser” i stationens närhet samt plats för cykelparkering.

Äldreomsorgsnämnden: Nämnden vill särskilt understryka att busstrafiken till och inom Järna ska byggas ut och förtätas.

Kultur- och fritidsnämnden: Frågor om tillgänglighet och kommunikationer för att knyta ihop boende och andra samhällsfunktioner med områden för kultur- och fritids utövande blir viktiga i den fortsatta detaljplaneringen. Markbehovet för gång- och cykeltrafik samt parkering bör betonas särskilt och också ur barn- och ungdomsperspektiv som berör hem-skola-fritid.

Jenny och Magnus Åkerblom: Tätare bussturer längs Tvetavägen behövs, både norr- och söderut. Bygg busskurer samt cykelparkeringar vid busshållplatserna längs Tvetavägen. Bygg säkrare cykelparkering vid Järna station så att fler kan cykla till tåget.

Omsorgsnämnden: Nämnden vill särskilt understryka att busstrafiken till och inom Järna ska byggas ut och förtätas.

Socialnämnden: Nämnden vill särskilt understryka att busstrafiken till och inom Järna ska byggas ut och förtätas.

LRF: Rörande kollektivtrafiken önskar ingen av våra medlemmar i Järna, Hölö och Mörkö längre restid till Södertälje eller Stockholm och omvänt, varför vi reserverar oss mot stickturer in i Kallforsområdena. Bygg istället den sedan länge planerade bussvägen ner till samhället.

Hölö Mörkö moderaterna: Moderaterna föreslår ett tillägg till texten om kollektivtrafik. Tillägget behandlar frågan om pendeltåg till Hölö, som skulle ge bra restider och utökad turtäthet samt minska belastningen på led- och boggibussar.

Järnas gatumiljöer i allmänhet och trafiksituationen i synnerhet ska utvecklas och förbättras. Av det skälet bör en arkitekt som har detta kunnande engageras.

Nykvarns kommun: Fler boende längs Nykvarnsvägen kan också vara ett bra sätt att underlätta för en busslinje mot Nykvarn som ni föreslår. En busslinje mellan Järna och Nykvarn skulle ge bättre kontakt mellan orterna, vilket är positivt.

Järna socialdemokratiska förening: Järnas gatumiljöer i allmänhet och trafiksituationen i synnerhet ska utvecklas och förbättras. Av det skälet bör en arkitekt som har detta kunnande engageras.

Kommentarer: Kommunen fortsätter sitt kontinuerliga arbete kring kollektivtrafikfrågor, i samarbete med SL. SL är tveksamma till att kollektivtrafikförsörja bland andra Svålsättersområdet. Sedan 1 januari 2013 är all kollektivtrafik avreglerad i Sverige, vilket innebär att privata aktörer kan starta upp egna linjer. Möjligheterna att starta upp kollektivtrafik i privat regi kan vara ett sätt att komma vidare med att ytterligare kollektivtrafikförsörja Kallfors och andra områden.

Från kommunens sida finns det önskemål om regionalstågstopp i Järna och pendeltåg till Hölö. Dessa önskemål är svåra att uppfylla utan att det byggs ny spårkapacitet. Utöver en spårinvestering så krävs det också en ökad befolkningstäthet i både Hölö och Järna för att ge underlag till ett tågstopp. I samband med arbetet med nya Ostlänken bör studier göras för att utreda möjligheten till ökad spårkapacitet både vid Järna och Hölö.

Gång- och cykeltrafik

Catharina Nyberg: Håller med om förslaget att bygga fler cykelvägar och passager under järnväg/motorväg mot havet så det är lättare att ta sig längre ut, om nu skogen/landsbygden flyttar ”längre ut”.

Trafikverket: Inom projektet SATSA II pekar man ut regionala cykelstråk. Man tar även fram en handlingsplan samt kartor för de regionala cykelstråken. Södertälje kommun är en part i det arbetet och där möjlighet att framföra sin syn på vilka stråk som bör vara regionala cykelstråk. Det är mycket positivt att planen ger en satsning på cykelparkeringar vid busshållplatser samt infartsparkeringar för cykel vid Järna station.

Kultur- och fritidsnämnden: Frågor om tillgänglighet och kommunikationer för att knyta ihop boende och andra samhällsfunktioner med områden för kultur- och fritidsutövande blir viktiga i den fortsatta detaljplaneringen. Markbehovet för gång- och cykeltrafik samt parkering bör betonas särskilt och också ur barn- och ungdomsperspektiv som berör hem-skola-fritid.

Jenny och Magnus Åkerblom: Bygg en cykelväg mellan Järna och Södertälje i anslutning till Tvetavägen. Med bebyggelse enligt ovan blir denna lättanvänd för många Järnabor. Cykelvägen mellan Östra Kallfors och Ljungbacken saknar anslutning mot vårt område, Svålsättersvägen. Vårt förslag är att bygga en anslutning förbi Svålsätters gård mot Svålsättersvägen så att fler kan ha nytta av cykelvägen till Järna.

Hölo Mörkö moderaterna: Moderaterna vill utreda om en ny färjeförbindelse för gång- och cykeltrafikanter vid Ulvsundet är möjlig. Vidare föreslås regionala cykelstråk till även Mölnbo.

Nykvarns kommun: Nykvarns kommun ser positivt på att utveckla ett regionalt cykelnät mot både Nykvarn och Södertälje.

Järna socialdemokratiska förening: Socialdemokraterna vill utreda möjligheten till en ny färjeförbindelse i form av en ny minifärja för gång- och cykeltrafikanter och någon enstaka bil vid Ulvsundet.

Kommentar: Förslagen noteras i det kontinuerliga arbetet med gång- och cykelvägarna i kommundelen.

Förbifart Järna och väg 57

Ingemar Nyberg: Jag noterar att en ny sträckning av väg 57 i norra infarten finns kvar i planen och hoppas att den kan genomföras.

Trafikverket: Förbifart Järna nämns som en framtida intention. Kommunen planerar att förtäta och bygga nya flerbostadshus och verksamheter längs väg 57 och väg E4. Det bör av planen framgå vad riksintresset/det mellankommunala intresset innebär för markanvändningen, byggnadsfritt avstånd etc, intill vägarna.

Länsstyrelsen (Lst): Väg 57/mellankommunal samordning, hälsa och säkerhet
I en förstudie som tagits fram av Trafikverket föreslås en upprustning av väg 57 avseende miljö och trafiksäkerhet. Möjligheterna till nyetablering av bostäder i nära anslutning till väg 57 begränsas av vägens regionala betydelse och att den är utpekad som primär transportled för farligt gods. Lst erinrar om att väg 57 ska ha en fortsatt god framkomlighet och att skyddsavstånd med hänsyn till risker med transporter av farligt gods ska beaktas vid efterföljande detaljplanering. Planering i anslutning till vägen kan komma att behöva föregås av riskanalyser.

Det föreslagna vägreservatet för väg 57 söder om Järna ser Lst som kommunens förslag till en angelägen vägbyggnadsåtgärd. För tillfället finns projektet inte med i Trafikverkets långsiktiga planer, men Lst anser att det är positivt att kommunen håller öppet för en alternativ sträckning förbi Järna då behovet av att avlasta tätorten från genomfartstrafik sannolikt kommer att öka på sikt.

Gnesta kommun: I förslaget finns ett förslag till ett nytt huvudstråk för en förbifart för väg 57 till Järna. En förbifart för väg 57 är av stor betydelse för Gnesta kommun. Idag skapar genomfartstrafiken en stor barriär genom samhället och olycksrisker för gående och cyklister i Järna samhälle. Gnesta kommun tillstyrker därför förslaget om en förbifart i Järna men förbifarten behöver ges ett större utrymme i planen eftersom den har en stor betydelse för Järna samhälle. Planområdet för den fördjupade översiktsplanen bör t ex utvidgas och inkludera ett reservat för en förbifart för väg 57 i Järna. Genom en ny förbifart minskar genomfartstrafiken i Järna med 6 500 fordon per dygn - varav en hel del tung trafik - och restiderna förkortas.

Kommentarer: Förbifart Järna är en långsiktig intention som i dagsläget inte finns med i Trafikverkets långsiktiga planering. Dock pågår arbetet med att förbättra trafiksäkerheten på väg 57 längs sträckan Gnesta-E4:an. Arbetet är ett samarbete mellan Trafikverket och kommunen.

Skyddsavstånd till ny bebyggelse och nya verksamheter längs väg 57 arbetas fram i kommande detaljplaner.

Ostlänken och riksintresse för järnväg

Trafikverket: En beslutad korridor finns för Ostlänken för sträckan förbi Järna. I infrastrukturpropositionen för kommande infrastrukturplan angavs att utredningen av Ostlänken ska återupptas. Inget uppdrag att börja utreda finns dock förrän infrastrukturplanen för 2014-2025 är beslutad.

Länsstyrelsen (LST): Järnväg/riksintresse, hälsa och säkerhet

Västra och Södra Stambanan är av riksintresse för kommunikationer/järnväg. Exploatering nära järnvägen får inte påtagligt försvåra utnyttjandet och framtida utveckling av anläggningarna.

Järnvägen har i förslaget inte nämnts som transportled för farligt gods. LST vill uppmärksamma på att det inte finns några restriktioner för att transportera farligt gods på stambanan och att denna typ av transporter alltid behöver beaktas. Hänsyn till dessa risker ska därmed tas vid planläggning i järnvägens närområde.

Den framtida Ostlänken är av riksintresse. LST anser att det är angeläget att ingen nytillkommen bebyggelse försvårar byggandet av Ostlänken och att fortsatt detaljplanering sker i nära dialog med Trafikverket.

Hölö Mörkö Moderaterna: Moderaterna föreslår att Ostlänken uppmärksammas med en egen huvudrubrik. Moderaterna vill vidare att texten kring Ostlänken utvecklas med bland annat resonemang kring alternativa spårdragningar. Det handlar om trovärdighet. Är det vettigt att kasta ut 30 mdr kr på en felaktigt placerad Ostlänk när det finns bättre alternativ och många andra angelägna behov att tillgodose?

Järna socialdemokratiska förening: Vi vill tidigt i översiktsplanen sätta fokus på att den föreslagna dragningen av Ostlänken är olycklig för Järna kommun. Socialdemokraterna föreslår att Ostlänken uppmärksammas med en egen huvudrubrik. Socialdemokraterna vill vidare att texten kring Ostlänken utvecklas med bland annat resonemang kring alternativa spårdragningar. Det handlar om trovärdighet. Är det vettigt att kasta ut 30 mdr kr på en felaktigt placerad Ostlänk när det finns bättre alternativ och många andra angelägna behov att tillgodose?

***Kommentar:** Trafikverket har med Ostlänken som höghastighetsbana i verkets förslag till nationell plan för transportsystemet för 2014-2025 som lämnades till regeringen i juni 2013. Trafikverket förbereder arbete med järnvägsplaner och med ansökan om tillåtlighet enligt miljöbalken för banan. Spårkorridoren som redovisas i föpen är fortfarande den aktuella.*

Vatten och avlopp

Miljönämnden: Ambitionerna gällande VA behöver modifieras. Att kategoriskt skriva att alla hushåll och företag inom tätorten skall anslutas till det kommunala avloppsreningsverket ("allmänna anläggningen") är idag inte ett framsynt förhållningssätt. Debatten om vikten av att skapa kretsloppslösningar inom även det allmänna VA-området blir alltmer tydlig. Forskare från SLU visar att återföring av andra växtnäringsämnen än fosfor (såsom kväve och kalium m.m.), ur perspektivet om en sammantagen god naturresurshushållning, är långt viktigare. Genom källsortering av klosettvattnet minskas vattenförbrukningen samtidigt som risken för inblandning av ovidkommande ämnen minskas. Den återföringsgrad som då uppnås är långt större (avseende kväve, kalium mm) än den som uppnås via de konventionella avloppsreningsverken.

Lantmäterimyndigheten

På sid 41 i stycket om Vatten och avlopp finns en punkt där det står "Tillkommande bostadsexploatering norr om tätorten och utanför det allmänna verksamhetsområdet bör planeras på ett sådant sätt att VA anläggningarna standardmässigt motsvarar det allmänna verksamhetsområdets." Det låter som en bra strävan men vem ska följa upp att det blir så? För dessa bostadsfastigheter handlar det ju om att inrätta någon typ av "enskild" VA-anläggning. Lantmäterimyndigheten tolkar punkten som att

avsikten är att en gemensamhetsanläggning för VA inrättas för exploateringsområdet och att denna gemensamhetsanläggning sedan ansluts till det kommunala VA-nätet. Kommunens möjligheter att påverka standarden på gemensamhetsanläggningen är som vi ser det väldigt små. Ur myndighetens synvinkel är det lämpligare att större exploateringsområden omfattas av verksamhetsområdet då enskilda fastighetsägare sällan har kompetensen att sköta en sådan gemensamhetsanläggning för VA på ett bra sätt.

Telge nät (TN): Sid 41: Det stämmer att den mest kostnadseffektiva utbyggnadsriktningen är österut alt. nordöst om Södertuna. Det beror på att ledningsnätet uppströms Tuna industriväg idag är hårt belastat så nya områden bör ansluta nedanför Tuna industriväg. Ska man bygga ut Svalsätershöjden och Östra Ljungbacken måste dessa ansluta söder om Tuna industriväg eller så måste man troligtvis bygga om befintliga VA-systemet i Rönnvägen fram till de nya områdena. Man måste redan idag bygga ett magasin vid Tuna industriväg för att VA-systemet ska fungera. Ska man bygga så mycket som 600-700 bostäder kanske man även måste reservera plats för magasin vid kv Eken och kv Prästkragen. TN föreslår att större sammanhängande bostadsområden ska anslutas till allmänt VA, antingen direkt eller via överföringsledningar.

Vidare står det under punkt 3 att Ö Kallfors ska ingå i verksamhetsområdet. Har det fattats beslut om detta? På sid 42 är det markerat som att det ska vara utanför verksamhetsområdet.

Sid 43: Billstaområdet. Här har man föreslagit en utbyggnad med ca 50 nya småhusetableringar. Frågan är hur dessa är placerade och hur man har löst VA-frågan så att det inte uppstår ett nytt område med samlad bebyggelse där befintliga VA-anläggningar inte fungerar om några år.

Naturskyddsföreningen: Vi instämmer i förslaget om hundra procentig anslutning till allmänt VA för befintliga och tillkommande hushåll och företag inom verksamhetsområdet, inkl områdena inom Kallfors. Även i övrigt instämmer vi i vad som föreslås.

Jenny och Magnus Åkerblom: Kommunen bör ta sitt ansvar angående vägar och vatten- och avloppsnät som ligger inom tätorten, i flera fall är dessa ägda av samfälligheter. Som det är nu betalar de boende i dessa områden förutom kommunal skatt även extra för t.ex. snöröjning.

Nigel Wells och Susanne Ahlgren: Under rubriken Teknisk Försörjning (sid 77) ”Dagvattnet från Järnas asfaltsgator ska renas och fördröjas genomkonstruerade våtmarksfilter, innan det släpps ut i Mora ån. Vid plötslig och stor nederbörd blir avrinningshastigheten nu för hög och skadar ån. Asfaltingens konsekvenser ska beaktas i ”bristanalysen”. Detta är viktigt för att uppnå EU Vattendirektivets mål för Moraån.

Om kommunen ska eftersträva ett hållbart kretslopp av näringsämnen genom att gödsla åkermarker som ger mat med avloppsslam, ska man medvetet eftersträva att från kretsloppet utesluta skadliga ämnen, såsom hormoner, ftalater, pesticider, herbicider, tungmetaller och klor m.fl. (sid 79). Detta behöver vi fullständig information om, för att kretsloppsarbetet ska kunna vara hållbart och trovärdigt.

Länsstyrelsen (LST): LST utgår från att frågan om dagvattenhantering med hänsyn till miljö kvalitetsnormerna för vatten kommer att hanteras i efterföljande detaljplanering på sätt som förutsatts i förslaget till föpen. Det är angeläget att kommande bostadsexploatering inte leder till ökade föroreningsmängder i

dagvatten och att det sker en ökad rening i befintliga system. För att nå miljö kvalitetsnormerna behövs fler åtgärder än lod.

LRF: Södertälje kommun har sin kretsloppspolicy, den kan mycket väl vara ett gott alternativ även inom verksamhetsområdet.

***Kommentarer:** Miljökontoret arbetar just nu med att ta fram en VA-plan, som behandlar dessa frågor i ett brett perspektiv.*

Billsta-området kräver en djupare utredning, som påbörjats men inte färdigställts.

Energi

Naturskyddsföreningen: Vi är självklart positiva till kraven om att uppvärmning ska baseras på förnybara energikällor, och att el och olja aldrig ska användas för direktuppvärmning. Men vi anser också att krav ska ställas på byggnaders energiförsörjning och energiförbrukning. Kraven ska vara i enlighet med de riktlinjer som Södertälje kommun har redovisat i förslag till Översiktsplan 2012 liksom i Miljöprogram 2012-2016 samt i Klimat- och energiplan 2011-2014. Det innebär att byggnaderna ska utformas som NNE-hus. Vi är negativa till förslaget om att "fjärrvärme ska vara huvudalternativet vid planering av nya bostadsområden". Ambitionen är god, men med en utveckling mot allt energisnålare byggnader kan fjärrvärmeanslutning till och med hindra alternativa och lokala lösningar, befintliga eller framtida.

Planförslaget ger ett intryck av att energiförsörjningen redan idag sker på ett klimatmässigt relativt tillfredsställande sätt. Enligt vad vi erfarit produceras t ex en stor del av den energi som används för uppvärmning redan idag på bra sätt, bl a med biogas från Tveta och eldningsavfall. Mot detta talar den beskrivning som ges i MKB, s 41: "För att få en minskad resursförbrukning utöver trafiken, krävs effektivare energianvändning och färre hus med direktverkande el eller liknande". Vi har inte möjlighet att avgöra hur det egentligen förhåller sig, men inget hindrar givetvis att elproduktion från lokala vindkraftverk mm samt lokal värmeförsörjning med solfångare på landsbygden uppmuntras.

LRF: Rörande teknisk försörjning har översiktsplanen intagit en synnerligen kategorisk hållning... Hundraprocentig, alltid, aldrig. Det är tokigt att boende i ett passivhus inte får sätta på en enkel elvärme den dagen det är trettio grader kallt, utan måste ha vattenburet värmesystem, förberett för fjärrvärme, anslutet till värmepump. Som kanske används några dagar per år. Eller en lantbrukare som behöver värma verkstaden några dagar för ett större arbete kan gott bränna några liter eldningsolja. Kategorisk hållning i dessa frågor leder till kraftiga fördyringar och brist på innovation.

Elledningar och bredband

Svenska kraftnät: Svenska kraftnät påminner om att byggnationer i närheten av transformatorstationer och ledningsstråk kan medföra svårigheter vid eventuella framtida förändringar i stamnätet. Svenska kraftnät önskar att kommunen tar motsvarande hänsyn vid planering av ny bebyggelse invid befintliga stamnätledningar som Svenska Kraftnät gör vid byggnation av nya ledningar. För att säkert innehålla Svenska kraftnäts magnetfältspolicy ska ny bebyggelse där människor vistas varaktigt placeras minst 80 meter från en 220 kV-ledning, resp 130 meter från en 400kV-ledning. Dessa avstånd är baserade på maximerat årsmedelströmvärde och är att anse som en rekommendation till beslutande myndighet. Så länge våra rekommendationer beaktas och planering och

projektering sker i samarbete med Svenska kraftnät, har vi inga invändningar mot aktuell fördjupad översiktsplan.

Telge nät: Stadsnät kommer att kunna erbjudas under förutsättning att annan nyttighet tar sig fram till respektive område.

I området Mora/Billsta kommer Telge nät att ersätta luftledningar med kabel i mark om 4-5 år.

Kommande järnvägssträckningen, Ostlänken, är på en kartbild på sid 76 ritad över vår mottagningsstation som i sådana fall måste flyttas.

Vattenfall: Inom översiktsplanens västra del passerar en 132 kV ledning tillhörande Vattenfall från norr till söder. Ledningen passerar vissa sträckor genom de områden som i planen anges som "Grönstråk med grönt bälte kring orten" samt inom "Tätortsnära skog". Inom dessa områden kommer Vattenfall att utföra underhållsarbete inom befintlig ledningsgata, bl.a. underhållsröjning av ledningsgatan. Därvid sker även nedtagning av så kallade kanträd. Ledningen passerar genom ett område som anges som "Utredningsområde för bostäder Mora/Billsta". Vid fortsatt utredning ska hänsyn tas till följande avseende Vattenfalls 132 kV ledning: Vid detaljplanering ska ett L-område anges mitt över luftledningen med en bredd på 40 meter. Inom detta område får byggnad ej uppföras, upplag ej läggas eller markanläggning, t.ex. träd planteras. Vägområde för parallell väg och gc-väg bör placeras minst 10 m horisontellt avstånd från luftledningens närmaste anläggningsdel (fas, stolpe eller stag). Vägområdet för korsande väg och gc-väg bör placeras minst 10 m från luftledningens stolpar och stag.

Kommentar: *Föreslagna åtgärder noteras i det fortsatta arbetet med detaljplaner och annan översiktlig planering.*

El- och strålningskänslighet

Ingrid Junggren och Margita Heselius: Kommunen har ett bostadsförsörjningsansvar enligt lagen. I fördjupad översiktsplan för Järna föreslås bybildningar med lantlig karaktär inom gång- och cykelavstånd till stationen. En sådan bybildning skulle kunna vara ett lågstrålande område för el- och strålningskänsliga personer. Det skulle även med fördel kunna vara en del av en lågstrålande zon. Södertälje kommun skulle kunna bli föregångare i uppgiften att skapa ett bra boende till en växande grupp funktionshindrade.

Gabriella Ahlgren, Ordförande i föreningen Vågbrytaren: Det är viktigt att man planerar för en säker strålmiljö. Inga basstationer i närheten av skolor, förskolor och bostäder. Nu bör man rita in strålningsfria zoner eftersom det blir fler människor som inte tål vare sig el eller strålning. Även vid nybyggnation bör man bygga hus som är elsanerade från början. Trådbundna nätverk ska användas i skola/förskola.

Nigel Wells och Susanne Ahlgren: Sidan 14, rubrik: "Tillgänglighet för alla" Författarna till föpen har totalt utelämnat en viktig miljöfaktor idag, nämligen det mikrovågs- strålande telekommunikations- och mobiltelefonisystemet. Det är ett viktigt tekniskt försörjningssystem som inte nämns. Mobilsystemet byggs ut och byggs ut, utan hänsyn till demokratin, så som den uttrycks i Sveriges grundlag och i FN:s deklaration om De mänskliga rättigheterna, som Sverige skrivit under. Den fina rubriken på sid 14 ska beaktas på riktigt!
Det står: "Skapa förutsättningar för att människor med olika livsstil, olika åldrar

och olika bakgrund ska kunna leva tillsammans”. Därför föreslår vi en helt nödvändig tilläggstext i föp, under rubriken ”TEKNISK FÖRSÖRJING”. En ny rubrik: Elektromagnetisk mikrovågstrålteknik för kommunikation.

Inger Lundh: Kan inte finna något som handlar om frågan om strålning. Frågan är mycket angelägen att ta hänsyn till. Inga trådlösa nätverk i skolor och förskolor där barn vistas.

Risker och störningar

Länsstyrelsen (LST): *Hälsa, säkerhet och risk för olyckor, översvämning eller erosion*

De olika miljö- och riskfrågor som är viktiga att uppmärksamma vid detaljplanering och tillståndsprövning behandlas endast summariskt i föpen och det saknas ställningstagande eller riktlinjer till hur kommunen avser att beakta dessa olika miljö- och hälsoaspekter. Planens översiktliga karaktär gör även att bebyggelsens lämplighet vid närmare planering inte fullt ut kan förutses. LST utgår från att störningar och risker kommer att beaktas i efterföljande detaljplanering och tillståndsbeslut, så att bebyggelsen inte blir olämplig med hänsyn till de boendes och övrigas hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion.

Vissa miljöfrågor som t.ex. riktvärden för trafikbuller, skyddsavstånd och risk för översvämning behandlas i miljökonsekvensbeskrivningen. Det är dock viktigt att komma ihåg att miljökonsekvensbeskrivningen bara är ett beslutsunderlag och inte ingår i antagandet av föpen, varför de riktlinjer som avses utgöra underlag för fortsatt planering och tillståndsprövning bör lyftas in i planen.

Södertörns brandförsvarsförbund: *Synpunkter med anledning av risker:* Enligt plan- och bygglagen ska bebyggelse lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn till de boendes och övrigas hälsa...(PBL 2 kap 3§) samt att man inom områdena med sammanhållen bebyggelse ska utforma miljön med hänsyn till behovet av skydd mot uppkomst och spridning av brand samt mot trafikolyckor och andra olyckshändelser (PBL 2 kap 4§). Boverket skriver i ”Boken om MKB i detaljplan” att olycksrisker ensamma kan vara skäl för att planens genomförande anses medföra en betydande miljöpåverkan.

Räddningstjänsten anser mot bakgrund av ovan nämnda att en miljökonsekvensbeskrivning ska upprättas, då planens genomförande kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Miljökonsekvensbeskrivningen ska innehålla en riskanalys med en beskrivning av riskerna. Med fördel kan länsstyrelsens i Stockholms läns riktlinjer för riskanalyser och riskanalyser som beslutsunderlag.

Enligt Länsstyrelsens rapport 2000:01 ”Riskhänsyn vid ny bebyggelse intill vägar och järnvägar med transporter med farligt gods samt bensinstationer” ska riskerna utredas. Det gäller risker med hänsyn till avståndet mellan planområdet och transportled för farligt gods samt avståndet mellan planområdet och bensinstation för farligt gods. Enligt rapporten ska en riskanalys utgöra ett av underlagen vid planeringen om ny bebyggelse eller verksamhet avses placeras inom 100 meter från transportled för farligt gods och 100 meter från en bensinstation, om risk föreligger.

Räddningstjänsten anser vidare att eventuella risker med hänsyn till avståndet mellan planområdet och industrianläggning/industriområde utreds vidare t.ex. i enlighet med Boverkets allmänna råd 1995:5 ”Bättre plats för arbete”. Riskanalyser kan behövas som underlag för beslut när ny verksamhet ska projekteras.

Trafikverket: Trafikverket anser att de riktvärden som finns för trafikbuller och som anges i regeringens proposition 1996/97:53 ska följas vid planering av ny bebyggelse. Vägverket skrev i sitt yttrande på samrådsversionen att planen bör illustrera var det finns buller- och luftföroreningsproblem från vägnätet. Trafikverket vill åter trycka på vikten av detta och även inkludera järnvägsnätet. Mål, ställningstaganden och åtgärder för att komma till rätta med dessa störningar bör redovisas. Det bör tydligt framgå att riktvärdena för buller innebär restriktioner för markanvändningen i närheten av bullerkällorna. Kommunen har planeringsansvaret för nya bostadsområden och därmed det primära ansvaret för att ljudnivåerna blir acceptabla, även i de fall bostäder byggs nära befintliga vägar och järnvägar. Det är alltid ekonomiskt mer fördelaktigt att förebygga ett problem än att rätta till det i efterhand.

***Kommentar:** Risker och störningar klarläggs vid detaljplanläggning. Föreslagna åtgärder noteras i det fortsatta arbetet med detaljplaner och annan översiktlig planering.*

Kultur

Kultur- och fritidsnämnden: Det som är mindre belyst i förslaget rör förutsättningar för övrigt kulturliv och idrott. En stor del av dessa frågor kan säkert lösas i den framtida detaljplaneringen, men bör även finnas med i den översiktliga planeringen. Järna är väl försett med scener som Kulturhuset samt Futurum och Gula villan. Förutsättningar för ett utvecklat aktivt kulturliv och ska inte behöva falla på tillgång till mark för ändamålet. Frågan bör ändå bevakas i det fortsatta planarbetet. Vad som också bör uppmärksammas är behovet av utrymme för väl fungerande scener/platser för större kultur- och musikarrangemang utomhus. Flexibilitet kan skapas genom att utrymmen för t.ex. parker och torg avsätts och utformas med inslag av större ytor för att kunna användas för olika arrangemang.

***Kommentar:** Kulturfrågorna beaktas till viss del i kommande detaljplanearbete.*

Kulturmiljö

Kultur- och fritidsnämnden: Förutsättningarna för kulturmiljö och naturområden och dess betydelse för den framtida Järna är väl belysta i förslaget.

Naturskyddsföreningen: Vi instämmer i förslagets skrivningar. Vi vill dock tillägga att risken för att kulturmiljön påverkas negativt av bostäder och fritidshus i spridda lägen ytterligare förstärker vårt i inledningen anförda krav, där formulerat som "Ny bebyggelse ska tillkomma bara inom tätorten eller i direkt anslutning till den. Annan lokalisering får ske bara om särskilda och synnerligen starka skäl föreligger".

Robert Carlsson: I förslaget är det skrivet att "Järnaslätten har ett högt värde ur kultur- och landskapsbildsynpunkt. Området består dessutom av värdefull jordbruksmark" ytterligare står det att "Kulturlandskapet med enstaka gårdsbildningar och öppna områden av odlingsmarker däremellan är väldigt känsligt. Ny bebyggelse får inte störa dessa värden".

Jag motsätter mig denna generalisering att hela Järnaslätten består av värdefull jordbruksmark och att den därför ska bevaras obbyggd. Inom Ramsta gård finns ett par områden som kan klassas som "obrukbar åkermark" och därför skulle passa som små bybildningsområden på 3-5 hus. Ramsta gård ligger inom tre kilometers radie från Järna station som nämns i förslaget som ett acceptabelt avstånd för

nybyggnationer. Det är bra cykel och gångvägar både in till Järna centrum men även ut till Ytterjärna och verksamheterna där.

Kommentar: Tanken med en fördjupad översiktsplan är inte att i detalj göra lämplighetsbedömningar för byggande på en särskild plats. I varje enskilt bygglovärende måste en helhetsbedömning göras utifrån förutsättningarna på den specifika platsen, så att inte ny bebyggelse stör områdets befintliga värden.

Kartor

Stockholms läns landsting (Tillväxt- och regionplaneringsutskottet): Utskottet anser vidare att ett reservat för Ostlänken, en förbifart på Riksväg 57 och den regionalt utpekade gröna kilen ska redovisas på den sammanvägda förslagskartan.

Telge nät: När planerna för Brandalsund färdigställs kan denna föp behöva uppdateras.

Övriga frågor

Robert Carlsson: Det finns inte något behov av att inrätta naturreservat på min mark vid Moraån, Ramsta 1:1, Kläppen 1:1 och Övereneby 1:5. Naturvärden och allemansrätten tillgodoses väl genom nuvarande strandskyddsbestämmelser och dess syften. Inrättande av ett naturreservat skulle försvåra pågående markanvändning, betesdrift (hästhållning) och omhändertagande av vindfällan. Detta har meddelats kommunen även i annat sammanhang. Ett eventuellt naturreservat vid Moraån kan med fördel avgränsas till området vid Ene innefattande de kulturellt värdefulla vikingagravarna, "Enekullarna". Jag motsätter mig dessutom å det starkaste att det på mina ägor planeras att införas naturstråk med anlagda promenadstigar för allmänheten.

Annika och Erik Krafft: Miljökonsekvensbeskrivningen har upprättats av Sweco på uppdrag av kommunen. I den nämns och visas bl.a. kulturlandskapets värdekärnor. Vi har inte fått någon förklaring vad dessa värdekärnor är för något.

Äldreomsorgsnämnden: Nämnden ska verka för att äldre människor får anpassade bostäder och vara väl förtrogen med levnadsförhållanden för äldre människor i kommunen. För målgruppen äldre är service, trygghet och tillgänglighet centralt i samhällsplaneringen. Social- och omsorgskontoret har därför beaktat förslaget ur dessa perspektiv. Den utbyggnad och förtätning av bostäder som föreslås bör innehålla bostäder som har god tillgänglighet. Likaså är det viktigt att grönområden, mötesplatser och samlingslokaler, både inom- och utomhus, blir tillgängliga för alla invånare.

Omsorgsnämnden: Omsorgsnämnden ska vara väl förtrogen med levnadsförhållanden för personer med funktionsnedsättning och verka för att dessa personer får anpassade bostäder. För målgruppen funktionshindrade är service, trygghet och tillgänglighet centralt i samhällsplaneringen. Social- och omsorgskontoret har därför beaktat föp Järna ur dessa perspektiv. Den utbyggnad som föreslås bör innehålla bostäder som har god tillgänglighet. Likaså är det viktigt att grönområden, mötesplatser och samlingslokaler, både inomhus och utomhus, blir tillgängliga för alla invånare.

Socialnämnden: Socialnämnden ska vara väl förtrogen med levnadsförhållanden för personer med funktionsnedsättning och verka för att dessa personer får anpassade bostäder. För målgruppen funktionshindrade är service, trygghet och tillgänglighet centralt i samhällsplaneringen. Social- och omsorgskontoret har därför beaktat föp Järna ur dessa perspektiv. Den utbyggnad som föreslås bör

innehålla bostäder som har god tillgänglighet. Likaså är det viktigt att grönområden, mötesplatser och samlingslokaler, både inomhus och utomhus, blir tillgängliga för alla invånare.

Nigel Wells och Susanne Ahlgren:

Vår estetiska omgivning är viktig. En vacker miljö i och runt Järna gör människor glada och trygga och bidrar till en stolthet över att vara Järnabo.

Nigel Wells och Susanne Ahlgren:

Man kunde med fördel planera för en ekologisk handelsträdgård på åkrarna mellan Eneområdet villor och Mora ån, intill Moraåns natur-reservat. Marken är kommunens och odlas idag ekologiskt. Även inne i bostadsområdet finns mark lämplig för kolonilotter eller handelsträdgård, som skulle utgöra ett trevligt inslag och göra att kommunen inte skulle behöva klippa gräset där (med avgasutsläpp).

Länsstyrelsen: Ny plan- och bygglag

Framtagandet av fören följer bestämmelserna i ÄPBL enligt övergångsbestämmelserna i PBL. Det är dock bra om hänvisningar i den nya fören görs till lagrum i PBL.

Hölö Mörkö moderaterna: Föreslår att ett kortare avsnitt om turism bör infogas i översiktsplanen. Där bör bland annat texten "Möjligheten att anlägga en gästhamn i Ytterjärna bör utredas" införas.

Järna socialdemokratiska förening: Ett kortare avsnitt om turism bör infogas i materialet för att dels påvisa Järnas möjligheter, men också vad som kan göras för att tydligare sätta Järna på kartan. Där bör bland annat texten "Möjligheten att anlägga en gästhamn i Ytterjärna bör utredas" införas.

Kommentarer: Miljönämnden har inrättat naturreservat invid Moraån, se separat beslut, taget av miljönämnden 2013-09-03 § 102.

I miljökonsekvensbeskrivningen nämns "kulturlandskapets värdekärnor". Denna skrivning stryks ur dokumentet.

Hänvisning till lagrum i PBL förs in i dokumentet.

Övriga idéer och förslag som presenteras noteras och tas med i den fortsatta planeringen.

Följande ändringar har gjorts i planförslaget med anledning av inkomna synpunkter:

- Text angående värdekärnor i kulturlandskapet tas bort i miljökonsekvensbeskrivningen.
- Hänvisning till lagrum i PBL förs in i dokumentet.
- Text och kartor som rör det beslutade naturreservatet Moraån revideras.
- Avsnittet om Saltå revideras.
- Faktafel rättas och redaktionella ändringar införas


Urban Dahlberg

Plan- och bygglövchef



Pia Forsell

Planarkitekt/plansamordnare

FÖRDJUPAD ÖVERSIKTSPLAN FÖR JÄRNA TÄTORT MED OMGIVNING



ANTAGANDEFÖRSLAG

Förord

En fördjupad översiktsplan är en vision för hur tätorten kan utvecklas. Den ger riktlinjer för framtida mark- och vattenanvändning och är ett instrument för en dialog mellan kommun och boende, näringsliv och myndigheter. Järna kommun del är den del av Södertälje som har vuxit snabbast de senaste åren. Efterfrågan på småhus har varit hög och flera nya bostadsområden har etablerats norr om tätorten. Utvecklingen har gått snabbt och skett etappvis. En oplanerad utbyggnad utan helhetssyn riskerar att förhindra en långsiktig och hållbar utveckling.

För att se över ortens utveckling som helhet initierades år 2007 arbetet med en fördjupad översiktsplan för Järna tätort med omgivning. Syftet med planen är att skapa riktlinjer för hur Järna tätort skall växa inom en tidshorisont fram till 2030. Målsättningen är att skapa en hållbar och attraktiv ort för boende, verksamma och besökare. Södertälje kommuns översiktsplan, ”Framtid Södertälje, översiktsplan 2013-2030”, sträcker sig till år 2030. I utställningsförslaget för översiktsplanen talar man om vikten av att värna om en tätort i varje kommun del, som ska fungera som centrum i sitt omland. Järna tätort ska förstärkas som tätort för att kunna tillhandahålla ett bra serviceutbud och hög tillgänglighet med kollektivtrafiken. Ny bebyggelse ska i första hand lokaliseras inom tre kilometers radie från Järna station.

Den fördjupade översiktsplanen har på uppdrag av Järna kommun delsnämnd framarbetats av tjänstemän på samhällsbyggnadskontoret, i samarbete med övriga kontor inom kommunen. Översiktsplanen under hela arbetsprocessen väckt stort lokalt intresse hos boende och verksamma i Järna. En stor mängd yttranden har inkommit under samråds- och utställningsskedena. Frågan som har väckt störst opinion är förslaget att knyta ihop Kallfors med tätorten via en bilväg genom skogspartiet mellan Rönnvägen och Kallfors. Bebyggelseförslaget i den tätortsnära skogen vid Ljungbacken och i anslutning till Östra Kallfors har också engagerat medborgarna. I arbetet med den fördjupade översiktsplan har också en miljökonsekvensbeskrivning upprättats.

Ett flertal konkreta förslag till fysiska åtgärder har inkommit under arbetets gång, vilket är mycket positivt. Flera av dem kommer att bearbetas vidare i fortsatt detaljplanearbete.

Med den fördjupade översiktsplanen som grund kan vi nu arbeta vidare med detaljplanering och den fortsatta långsiktiga planeringen av Järna tätort med omnejd.

Projektledning för Fördjupad översiktsplan för Järna tätort med omnejd

Pia Forsell, projektledare och planarkitekt
Henrik Nordström, projektledare och planarkitekt
Mia Lindblad, projektledare och planarkitekt
Urban Dahlberg, plan- och bygglovchef

Innehållsförteckning

INLEDNING	6	FÖRUTSÄTTNINGAR	41
NULÄGESBESKRIVNING	7	PLANERINGSUNDERLAG	41
FÖRSLAG	9	GEOGRAFI	43
FÖRSLAGETS HUVUDDRAG – SAMMANFATTNING	10	BEFOLKNING	44
VISION OCH ÖVERGRIPANDE STRATEGIER	12	KOMMUNALT MARKINNEHAV	46
BEBYGGELSESTRUKTUR	15	HISTORIA	47
– Tätorten	15	BEBYGGELSE OCH KULTURMILJÖ	50
– Landsbygd	24	ARBETE OCH NÄRINGSLIV	60
ARBETE OCH NÄRINGSLIV	28	SERVICE	62
SERVICE	30	LANDSKAP OCH GRÖNSTRUKTUR	64
KULTURMILJÖ	31	NATURVÅRD	67
GRÖNSTRUKTUR	33	TRAFIK	69
TRAFIK	37	TEKNISK FÖRSÖRJNING	76
TEKNISK FÖRSÖRJNING	39		

Bakgrund

Vad är en fördjupad översiktsplan?

Alla kommuner ska enligt plan- och bygglagen (PBL) ha en översiktsplan (ÖP) som omfattar hela kommunens yta. Översiktsplanens syfte är att ge vägledning och stöd i beslut om användningen av mark- och vattenområden, samt hur den byggda miljön ska utvecklas och bevaras.

En fördjupning av översiktsplanen innebär en mer detaljerad redovisning av kommunens avsikter med ett visst geografiskt område. Skälet är att den fördjupade översiktsplanen ska kunna fungera som en tydlig vägledning inför efterföljande beslut om mark- och vattenanvändningen i kommunen, till exempel vid bygglovgivning och detaljplanering.

Processen för att ta fram en fördjupad översiktsplan regleras av PBL och sker i tre steg: samråd, utställning och antagande.

Samråd, utställning och antagande

När ett förslag till fördjupad översiktsplan har tagits fram samråder kommunen med länsstyrelsen, myndigheter, medborgare och övriga som har intresse av förslaget. Efter samrådet sammanställer kommunen inkomna synpunkter på förslaget i en samrådsredogörelse.

Därefter sker en eventuell bearbetning av förslaget. När det är klart ställs planen ut och det ges återigen möjlighet att lämna synpunkter.

Efter utställningen sammanställs inkomna synpunkter i ett utlåtande. Den fördjupade översiktsplanen antas slutligen av kommunfullmäktige. Därefter kan den användas som underlag i kommande detaljplaner och bygglovbeslut. En fördjupad översiktsplan är ett vägledande men ej juridiskt bindande dokument.

Planområdet

Den fördjupade översiktsplanen för Järna tätort med omgivning behandlar ett geografiskt område med en radie på ca 2 - 4 kilometer från Järna centrum. Inom avgränsningen finns ett stort behov av riktlinjer för framtida bebyggelse och markanvändning. Det är:

- områden som är av strategisk betydelse för Järnas fortsatta utveckling
- områden där det råder hög efterfrågan på boende och verksamhetsutveckling
- områden där det råder konkurrens mellan olika anspråk
- områden med särskilda kvaliteter som riskerar att gå förlorade om de inte värnas

Ett område som inte behandlas i detalj inom ramen för den fördjupade översiktsplanen, men som är av stor betydelse för Järna tätort, är det antroposofiskt präglade området kring Rudolf Steinerseminariet i Ytterjärna, ibland även kallat Steinerområdet.

Under våren 2009 har Steinerområdet behandlats i ett separat program.

Under vintern 2011/2012 har en detaljplan för ett nytt konferenscenter varit ute på samråd.



Kulturhuset i Rudolf Steinerområdet i Ytterjärna.

Till Järna gränsar även Hölö-Mörkö och Vårdinge kommuner. För dessa har ortsanalyser tagits fram för att fastslå lämplig utveckling. Orterna bedöms inte konkurrera mot varandra utan verkar ömsesidigt stärkande. Vad som är bra för en ort är bra för alla avseende exempelvis företagsetableringar och nya bostäder.

Hur arbetet har bedrivits

Arbetet med att ta fram en fördjupad översiktsplan har bedrivits av tjänstemän inom de kommunala förvaltningarna, främst från samhällsbyggnadskontoret, kultur- och fritidskontoret och miljökontoret. Även Telge Nät har varit delaktiga i projektarbetet.

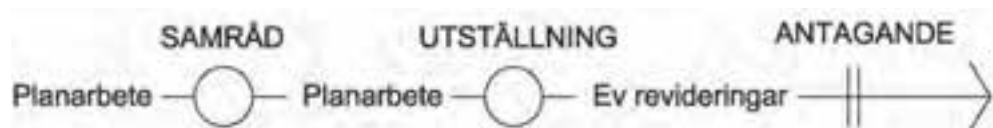


Illustration av planprocessen för en fördjupad översiktsplan.

Järna tätort med sina 6 763 invånare (inkl Kallfors) är en liten ort i en stor region. Läget i ett naturskönt sörmjällandslandskap med god tillgång till kommunikationer och en stor arbetsmarknadsregion tillfredsställer många behov hos både invånare, näringsliv och besökare.

Järna har en unik profil i och med antroposofernas närvaro och är inom flera områden en föregångsort vad gäller hållbar utveckling.

I Järna finns ett gott utbud av arbetstillfällen i förhållande till antal invånare. Flera av industrierna i Järna är inriktade på livsmedelsproduktion. Axa - Kungsörns verksamhet är belägen i hjärtat av tätorten.

Flera stora kommunikationsleder passerar Järna: E4:an, Västra stambanan och Riksväg 57. De goda kommunikationerna är en tillgång men innebär också att stora barriärer skapas i landskapet och inne i orten. När den planerade järnvägsdragningen Ostlänken genomförs tillkommer ytterligare en barriär mellan havet och tätorten.

Järna var fram till början av 1990-talet en relativt väl sammanhållen ort som vuxit ut från området kring järnvägsstationen. Under 1970-talet avstannade utbygganden och få planer för nya bostäder gjordes fram till början av 1990-talet. Då påbörjades en utbyggnad av golfbanor och småhusområden i Kallfors norr om tätorten. Efterfrågan på den sortens boende visade sig vara hög och flera liknande områden planlades.

Idag pågår planläggning av ytterligare en etapp, Norra Kallfors som är i antagandeskedet.

Utvecklingen i Kallfors har skett etappvis utan något helhetsperspektiv, vilket har skapat ett behov av en mer övergripande planering för hur Järna tätort ska fortsätta att utvecklas.



Orten har glesats ut. Nya bostadsområden har kommit till etappvis norr om tätorten.

Kvaliteter

Läget - naturnära i Mälardalsregionen med Stockholm inom pendelavstånd

Järna har tillgång till både landsbygd, skärgård, odlingsbygd och stora sammanhängande skogsområden. Samtidigt ligger orten inom pendlingsavstånd till Stockholm och mellanstora städer i regionen.

Goda kommunikationer

Järna ligger längs Riksväg 57 och E4:an. Västra stambanan passerar genom orten. Kollektivtrafik finns i form av pendeltåg och bussar. Kommunen tillhör SL:s verksamhetsområde.

Hållbar profil med kända profilverksamheter

De antroposofiska verksamheterna har gjort Järna känt även utanför landets gränser. Saltå kvarn och Ekolådan är några exempel på välkända livsmedelsföretag som bygger på antroposofisk värdegrund.

Tätortsnära landsbygd

Järna har goda förutsättningar att kunna stärka kopplingen mellan stad och land. I den tätortsnära landsbygden finns en god tillgång på bördig jordbruksmark. Ett flertal av jordbruken har en ekologisk eller biodynamisk inriktning.

Hav, sjöar och vattendrag

Järna har god tillgång till olika typer av vatten. Moraån är ett känsligt och artrikt vattendrag som omsluter Järna och leder ut till Järnafjärden. Kommunens östra gräns består av en två mil lång kuststräcka. Norrut ligger sjöarna Yngern och Vällingen och i anslutning till tätorten finns Logsjön.

“Småstadspotential”

Den äldre villastaden, tågstationen och affärsstråket längs Storgatan är bra förutsättningar att utveckla för att stärka karaktären av småstad.

Företagande och arbetsmarknad

Järna har flera stora företag och ett relativt gott utbud av arbetsplatser. Orten kännetecknas av en entreprenörsanda med ett aktivt småföretagande.

Valmöjligheter och mångfald

Ett varierat landskap, läget och mångfalden av verksamheter ger valmöjligheter beträffande boende, arbetsplatser och utbildning. Närheten till Södertälje förstärker dessa styrkor.

Inflyttning till orten

Järna är en ort som växer. Utvecklingen i Kallfors har visat att det finns ett intresse för att bosätta sig i Järna. Många av de inkomna samrådsyttrandena har även visat att det finns ett stort intresse av att bo centralt i tätorten.



Tätortsnära landsbygd är en resurs att ta tillvara på i Järna.

Hot

Barriärer

Barriärer inne i samhället och i landskapet förhindrar tillgängligheten mellan ortens olika delar samt till hav och rekreationsområden. Den planerade höghastighetsjärnvägen Ostlänken kommer att utgöra ytterligare en barriär.

Utglesad och uppdelat ort

Järna har sedan början av 1990-talet vuxit i kanterna och i ytterområdena. Många av de nya bebyggelseområdena ligger utspridda som egna enklaver och saknar förbindelse mellan varandra och med resten av tätorten. De tre områdena - Kallfors, Saltå/Nibbleområdet och tätorten har brister i kopplingen till varandra.

Brister i kollektivtrafik

En utglesad bebyggelsestruktur skapar ett bristande underlag för förbättrad kollektivtrafik.

Brist på attraktiva mötesplatser

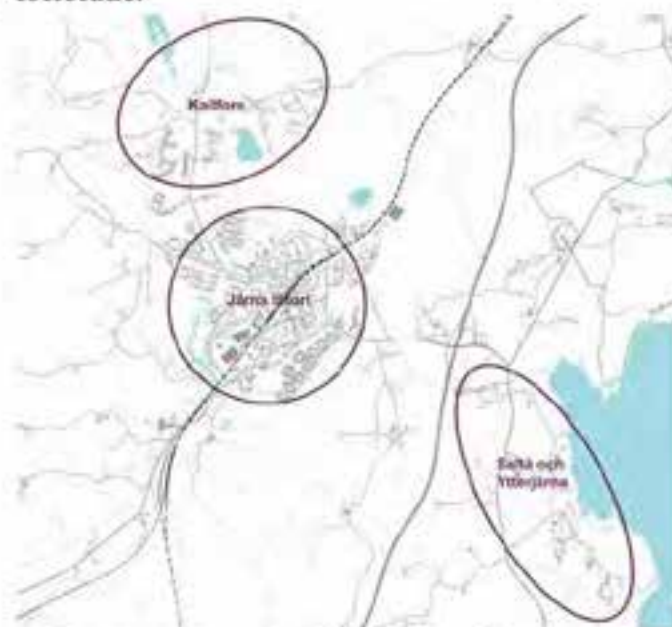
Brist på attraktiva mötesplatser påverkar folklivet i orten. Det finns också ett begränsat utbud av kultur- och fritidsverksamheter för ungdomar.

Försvagning av centrum

Utbudet av detaljhandel i Järna är svagt, vilket sannolikt beror på läget i regionen, dvs nära Stockholm, Södertälje och stora handelsområden. Det finns intresse av att etablera dagligvaruhandel utanför orten, vilket kan försvaga kundunderlaget i centrum.

Efterfrågan på boende i landsbygden.

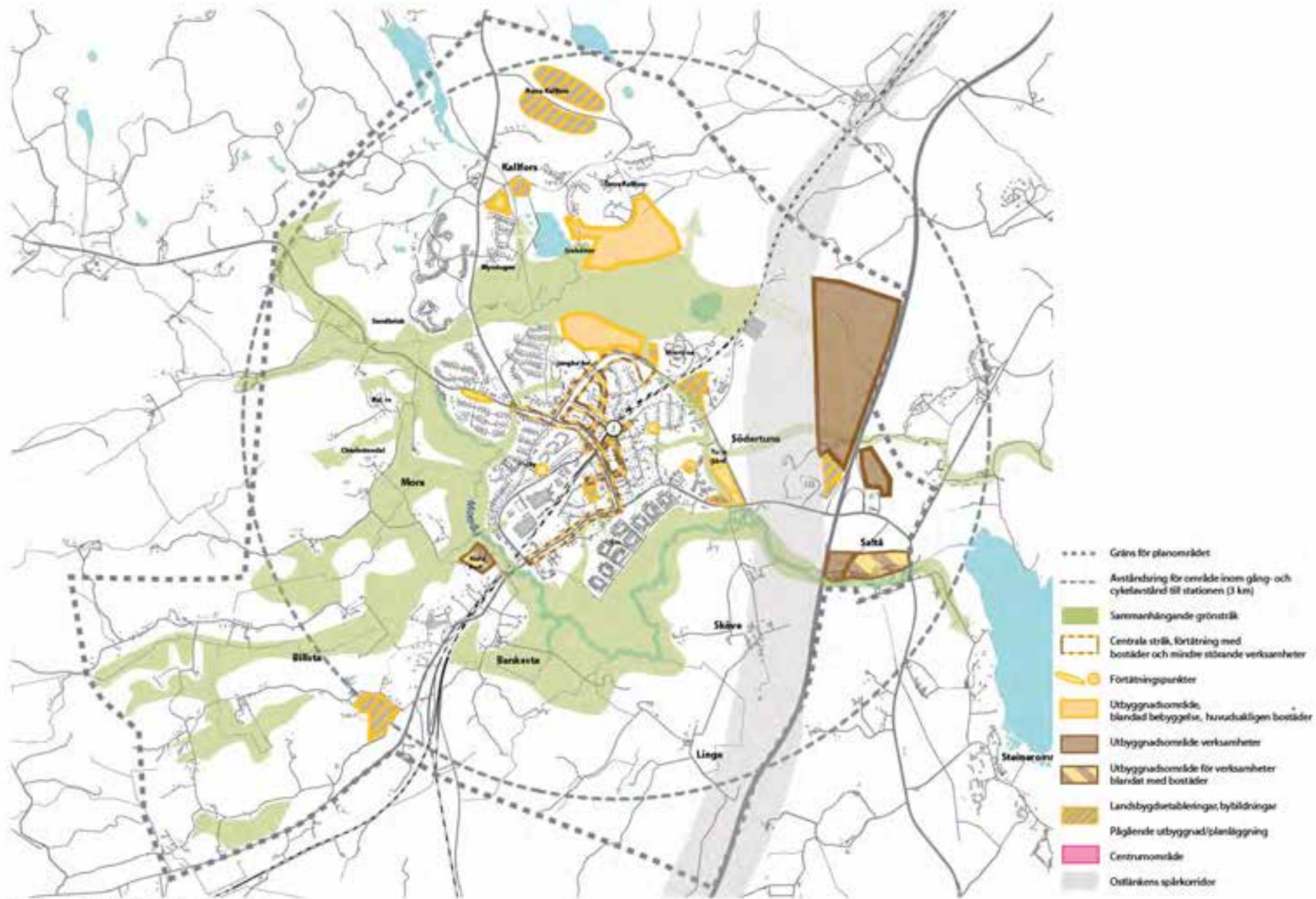
Önkemål om småhusetableringar på landsbygden kräver en strategi så att dess unika värden inte går förlorade.



Kallfors, Järna tätort och Saltå/Nibbleområdet.



Barriärer delar upp Järna.

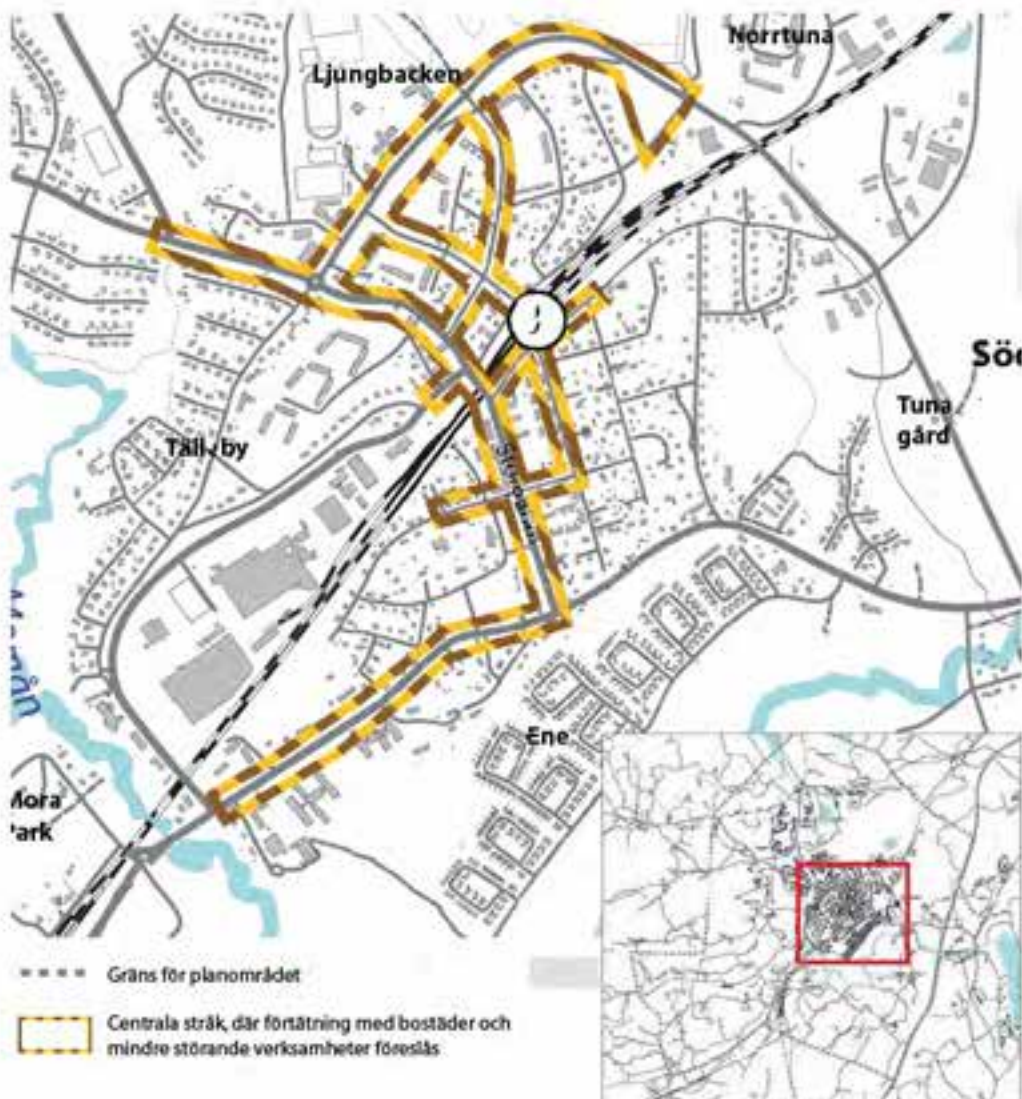


Förslag på utbyggnadsområden

FÖRSLAGETS HUVUDDRAG - SAMMANFATTNING

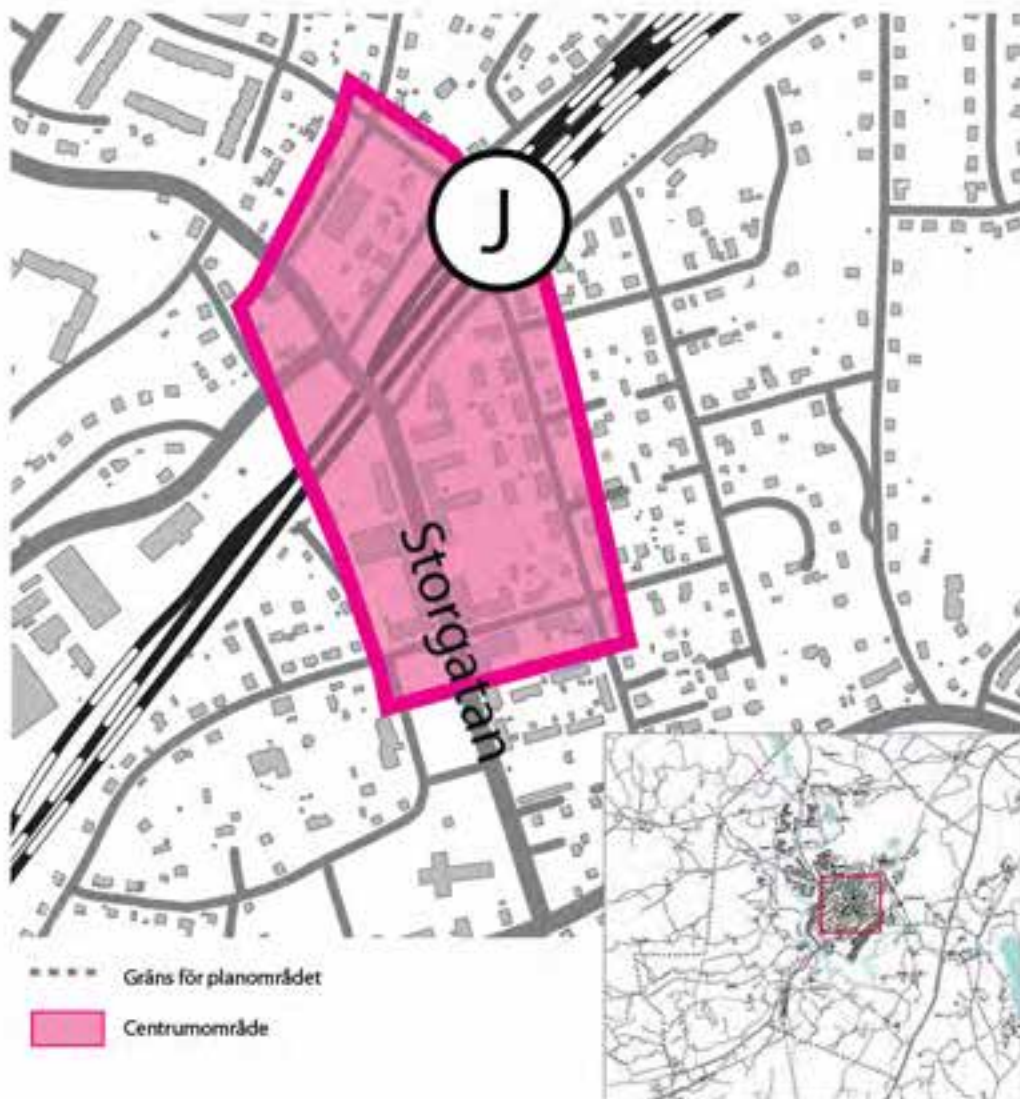
Förslag: Bygg Järna inifrån och ut

Hur: Järnas småstadskaraktär ska vidareutvecklas. En tätare bebyggelsestruktur ska skapas med stadsmässiga gator i de centrala delarna. Förtätning ska ske längs utpekade huvudstråk och på utvalda platser där ny bebyggelse kan tillföra kvaliteter.



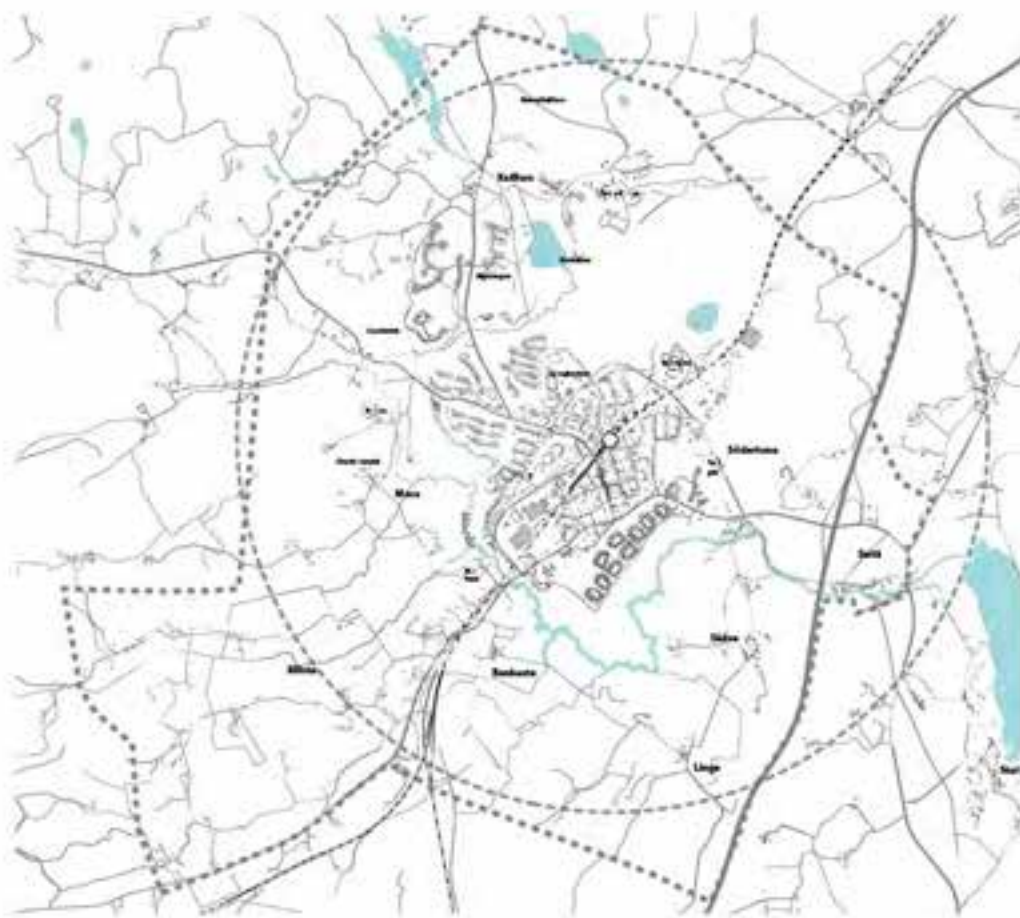
Förslag: Stärk centrum

Hur: Förutsättningar för ett attraktivt och livskraftigt centrum ska skapas. Större dagligvarubutiker ska behållas i centrum och möjliggör för småföretagande och hantverk i de centrala delarna av Järna.



Förslag: Skapa en sammanhängande ort

Hur: Nya utbyggnadsområden ska i första hand lokaliseras inom tre kilometers radie från Järna station. Tre kilometers gång- och cykelavstånd är acceptabelt och förutsätter att gena och säkra gång- och cykelstråk byggs ut.



..... Gräns för planområdet

----- Avståndsring för område inom gång- och cykelavstånd till stationen (3 km)

Förslag: Ta tillvara på närheten till naturen och de omgivande kultur- och landsbygdsmiljöerna

Hur: Sammanhängande grönstråk med kilar in till centrala Järna ska skapas. Landsbygdskaraktären i områdena söder och väster om Moraån ska värnas. Ny bebyggelse ska följa riktlinjer för utveckling av landsbygden.



..... Gräns för planområdet

----- Avståndsring för område inom gång- och cykelavstånd till stationen (3 km)

■ Sammanhängande grönstråk

Järna 2030

- En kreativ småstad i en ekologisk landsbygd

År 2030 är Järna en ort med karaktär av småstad där närheten till naturen, landsbygden och vattnet är en bibehållen kvalitet. Det är en attraktiv ort som växer och lockar nya invånare, företag och besökare. Småskalighet, variation och mångfald är ledord som kännetecknar Järna.

Järna har svarat på hur en ekologiskt, ekonomiskt och socialt hållbar ort skall se ut. Här är bilen inte en nödvändighet. Kollektivtrafik finns i form av pendeltåg, bussar och regionalståg. Restiden till Stockolms central är 30 minuter. Majoriteten av bostäderna ligger inom gång- och cykelavstånd till stationen.

Relationen mellan tätorten och den omgivande landsbygden har utvecklats. Livsmedelsproduktion är en av basnäringarna. Ekologiska jordbruk i kommundelen bidrar till ett gott utbud av närproducerad mat, såväl i Järna tätort som i övriga Södertälje. Odlingslotter i anslutning till bostäderna ger invånarna möjlighet till ett visst självhushåll.

Arbetet med att stärka centrum har skapat en levande mötesplats med ett varierat utbud av varor och tjänster blandat med bostäder.

På marknadsplatsen erbjuder lokala företag och matproducenter sina produkter och lockar ständigt nya besökare. Varumärket Järna har stärkts. Företagsvisionen "Järnaandan" har stimulerat kreativitet och entreprenörskap. Småföretagandet blomstrar och bidrar till ortens dynamik och tillväxt. Den hållbara profilen och de antroposofiska verksamheternas expansion har ytterligare ökat kännedomen om orten utanför kommunens gränser.

Järna präglas av stor omsorg om den byggda miljön och den arkitektoniska gestaltningen av hus och platser. Det avspeglas tydligt både i centrala Järna och på landsbygden. Kvarvarande kulturmiljöer inne i Järna och kulturlandskapet är väl omhändertagna och stärker Järnas kvalitet.

Barn och ungdomars behov är väl tillgodosedda med ett varierat utbud av förskolor och skolor. Idrotts-, kultur- och fritidsaktiviteter finns för alla åldrar.

Befolkningsutvecklingen har skapat underlag till en levande kvällsekonomi med fler restauranger och mötesplatser.

Riktlinjerna i den fördjupade översiktsplanen för Järna tätort med omgivning har varit en del i att skapa de fysiska förutsättningarna för att genomföra visionen.

Riktlinjer för ett hållbart Järna

Naturnära och hållbar

Bygg vidare på Järnas hållbara profil och det naturnära läget

- Tillgängligheten till rekreationsområden ska förbättras och sammanhängande grönstråk skapas. Kopplingen till havet ska stärkas.
- Vid planering av nya bebyggelseområden ska utformning och placering utgå från platsen och terrängen.
- Åkermark ska bevaras och utbytet mellan landsbygden och tätorten utvecklas. Möjligheten till närodlat och självhushållning ska utnyttjas.
- Nya bostadsområden ska lokaliseras inom gång- och cykelavstånd till stationen.
- Förutsättningar för fotgängare, cyklister och kollektivtrafikresenärer skall förbättras med gena och attraktiva stråk.
- Hållbara tekniska försörjningssystem för vatten och avlopp, energi och dagvatten ska utvecklas.
- Artrika vattendrag ska värnas och tillgången till vatten säkras.
- Ekologiskt byggande ska uppmuntras och prioriteras.

En helhet med variation och mångfald.

För att åstadkomma en sammanhållen, småstad med korta avstånd till service och goda kommunikationer föreslås förtätning inom och mellan områden. Utbudet av boendeformer ska vara varierat.



Enbostadshus på Sandtorpsvägen

FAKTARUTA

Förtätning

Förtätning innebär att ny bebyggelse tillkommer inom eller i direkt anslutning till redan bebyggda områden. Syftet med att förtäta är att utnyttja befintlig infrastruktur och minska utbredningen av tätorten. Det ger i sin tur kortare avstånd och förbättrar förutsättningarna för gång- och cykeltrafik. En högre täthet i

Tät och småskalig

För att skapa en mer levande ort med småstadskaraktär krävs en ökad täthet och fler stadsmässiga miljöer med förutsättningar för folkliv.

- Förtäta - Huvuddelen av ny bebyggelse ska tillkomma inom tätorten eller i direkt anslutning till den.
- Småstadens mått ska vara vägledande vid nybyggnation. Skalan i höjd bör vara 2 - 4 våningar.
- Större dagligvarubutiker ska koncentreras till tätortskärnan.
- Möjligheter för småskaliga verksamheter ska utvecklas i de centrala delarna.
- Stadsmässiga gator med god gestaltning ska skapas.
- Attraktiva mötesplatser ska utvecklas.
- Bostäder ska blandas med mindre störande verksamheter för att skapa förutsättningar för stadsdelar som är levande både på dag- och kvällstid.

bebyggelsestrukturen ökar underlaget för kollektivtrafik och service. De naturområden som finns i kanten av tätorten bevaras genom att motverka utspridning av bebyggelsen. Nackdelar kan vara att förtätning kan minska andelen obebbyggda, ibland gröna områden. Centrala parker och grönområden kan då få en högre belastning.

Stark identitet

Bygg vidare på Järnas identitet och utveckla kvaliteter som är unika eller områden där Järna är föregångare.

- Områden ska utmärkas med egna karaktärer. Järna ska bli en småstad med en tydlig avgränsning av ortens utbredning. Landsbygden ska fortsätta vara öppet landskap med bybildningar och inslag av enstaka ny bebyggelse.
- Den hållbara profilen ska vidareutvecklas.
- De särskilda kvaliteter orten har idag ska utvecklas.
- Det upplevda avståndet mellan tätorten och Kallfors ska minska och kopplingen mellan Ytterjärna, Saltå och tätorten ska stärkas för att binda samman ortens delområden.



Mora gård

Tillgänglig för alla

– socialt hållbart

Skapa förutsättningar för att människor med olika livsstil, olika åldrar och olika bakgrund ska kunna leva tillsammans

- Mötesplatser för människor med olika ålder och intressen ska utvecklas.
- Trafiksäkerheten, tillgängligheten och tryggheten för alla trafikslag, dvs för gående, cyklister, kollektivtrafik och biltrafik ska förbättras.
- Bostäder och offentliga miljöer ska vara tillgänglighetsanpassade.
- Överbrygg barriärer- förstärk länkar och förbättra tillgänglighet till hav, omgivande natur och landsbygd och mellan områden.
- Upplåtelse- och boendeformer ska varieras i varje stadsdel.



Logsjön i Järna.



Modernistisk villa i kvarteret Stenbocken, väster om Åsgatan.

FAKTARUTA

Social hållbarhet

Ett socialt hållbart område är tryggt, har blandad befolkning, erbjuder mötesplatser för människor med olika social och kulturell bakgrund, är tillgängligt för människor med funktionsnedsättning, och är utformat med barnperspektiv.

Huvuddragen i förslaget för bebyggelsestruktur handlar om att förtäta de centrala delarna och att gå varsamt fram i orörda områden.

TÄTORTEN

Övergripande förslag

Förslaget innebär att en ökad stadsmässighet skapas genom att förtäta de centrala delarna av Järna. Förtätning med flerfamiljshus, stadsradhus eller stadsvillor föreslås längs utpekade centrala stråk. Det skapar en tätare småstad på samma gång som det bidrar till en stadsmässig gestaltning av gator.

Moraån förslås även fortsättningvis utgöra gränsen för tätortens utbredning söderut. Den senaste Kallforsetappen, Norra Kallfors utgör den norra gränsen. Därefter tar utpekade grönstråk vid som en gräns mellan stad och land. Bebyggelsen utanför grönstråken ska vara underordnad ett landsbygdsmissigt uttryckssätt.

Östra Kallfors och tätorten är numera sammankopplade med en gång- och cykelväg. De boende i Kallfors har fått en genare väg till tätorten.

Som första etapp i utbyggnadsförslagen föreslås Östra Ljungbacken och därefter Svålsättershöjden. Tätheten i bebyggelsen bestäms utifrån hur centralt läge området har - ju närmare centrum, desto högre täthet.

Utöver föreslagen ny bebyggelse kring de centrala stråken utpekas tomma fastigheter bland de bebyggda, i centrala områden, där ny bebyggelse kan tillföra kvaliteter.

Den äldre villastaden med dess lummiga trädgårdar är karaktärsbärande och ska värnas. Möjligheterna till en utökad användning av komplementbyggnader, dvs uthus, lador, garage m.m, till bostäder eller verksamheter bör övervägas. Inom äldre villaområden föreslås detaljplanen ändras om det krävs för att säkerställa naturvärden och kulturhistoriska kvaliteter.

Järna har en centrumgata med dagligvaruhandel och annan service. Att det finns både ett affärsstråk och en tågstation är bra förutsättningar att bygga vidare på i syfte att skapa en levande småstad. Större dagligvarubutiker är viktiga magneter för ett levande centrum. Dessa föreslås även i fortsättningen lokaliseras till centrumområdet.

Förutsättningarna för etablering av små företag inne i tätorten föreslås stärkas. Detaljplanerna i de centrala delarna bör möjliggöra småskaliga verksamheter.

Södertuna industriområde föreslås byggas ut åt norr för att fortsätta rymma skrymmande och störande verksamheter.

Kommunens riktlinjer för bostadsförsörjningen framgår i Södertäljes antagna översiktsplan, Framtid Södertälje, kapitel 4.1.



Exempel på ny bebyggelse där bevarad natur är en kvalitet. Projekt i Lerum. Arkitekt:Vandkunsten



Exempel på 2-3 våningshus som ramar in en gata.

Centrala stråk

Förslaget till fördjupad översiktsplan syftar till att ge Järnas viktigaste gator en ökad stadsmässighet genom tätare bebyggelse, trädplanteringar och trottoarer. Gaturummen längs dessa gator ska ge gående och cyklister upplevelser av folkliv, årstidsvariation och trygghet.

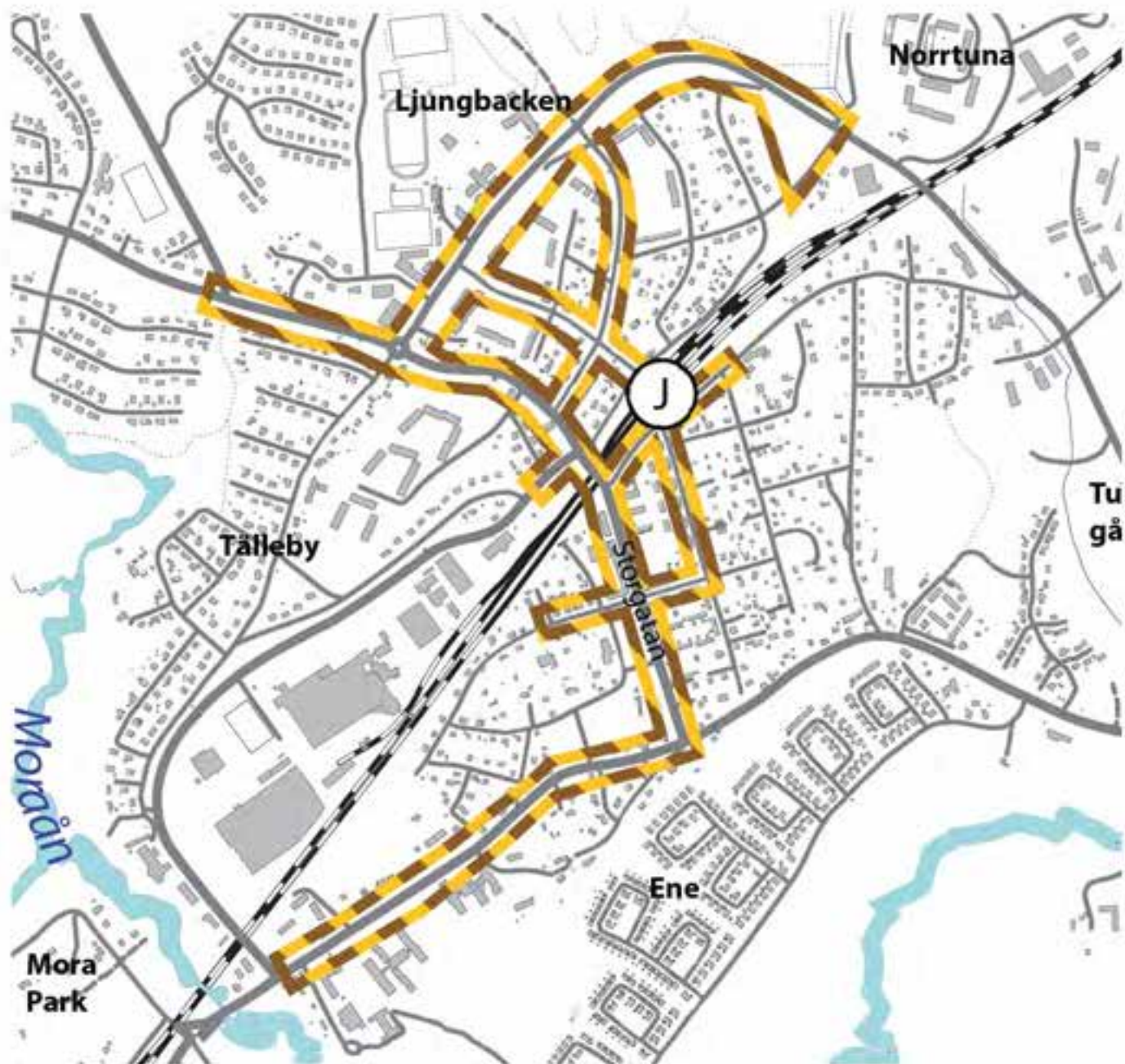
De gator som föreslås bli stadsgator är strategiskt belägna gator där många människor rör sig.

Bebyggelsen längs de centrala stråken bör ha en högre täthet än den övriga villastaden. Flerfamiljshus, stadsradhus eller stadsvillor är lämpliga bebyggelsetyper. Husen bör ligga nära gatan för att skapa ett stadsmässigt gaturum, lämplig skala i höjd är 2-4 våningar.

Detaljplanerna som styr bebyggelsen längs de centrala stråken ska vara flexibla och möjliggöra verksamheter i bottenplan och folkliv, t ex uteserveringar, längs gatorna.



Stadsgata kantad med två- och trevåningshus och lokaler i bottenvåningarna.



Centrala stråk i Järna som föreslås förtätas och ges ökad stadsmässighet.

Rönnvägen

Rönnvägen upplevs som ett öppet och utglesat väglandskap där parkeringar ligger närmast vägen i de bebyggda områdena. Sträckan mellan Norrtunaområdet och Löwens väg är obebyggd, vilket bidrar till att Norrtuna upplevs som isolerat från resten av tätorten.

Rönnvägen är utpekad som ett stråk för tunga transporter och genomfartstrafik. Tung trafik förbi skolorna är ett problem. Raksträckor och avsaknad av inramande bebyggelse bjuder in till höga hastigheter. Vid korsningen Turingegatan ligger en bensinmack, vilket medför skyddsavstånd till bebyggelse.

Förslag

Rönnvägen föreslås få en mer stadsmässig karaktär med en smalare gata kantad med bebyggelse och trädalleé. Det skulle medföra att karaktären av ringled försvinner och bidra till att dämpa hastigheten förbi skolorna. Norrtuna föreslås länkas ihop med resten av Rönnvägen genom ny bebyggelse, närpark och en god utformning av gaturummet. Delar av den gamla vägssträckningen för Rönnvägen ligger kvar orörd och skulle kunna bli en lokal-gata för ny bebyggelse.



Rönnvägen idag, vy mot öster.

Turingevägen

Turingevägen är den norra infarten till centrum och en av Järnas mest trafikerade gator. Bebyggelsen längs gatan är splittrad och har dålig kontakt med gatan. Stora delar omges av buskage eller slänter ner mot parkeringsytor.



Turingevägen idag med restaurang Turino till höger om vägen.

Förslag

Turingevägen fyller en viktig funktion som en av Järnas entréer. Bebyggelsen längs gatan bör vara sammanhållen och stadsmässig. Även profilbyggnader och landmärken kan passa in här. Lämpliga tomter för förtätning är platsen för restaurang Turino och slänten norr om Bergsgatan.



Exempel på sammanhållet gaturum som kantas av 2-3 våningshus.



Exempel på punkthus/stadsvillor i tre våningar Riksbyggen Järvastaden

Löwens väg

Den äldre villabebyggelsen bidrar till Järnas karaktär av villastad. I norra delen ligger flerbostadshus från 1900-talets mitt. Gatan är strategiskt belägen i närheten av stationen och kan få ökad betydelse vid en fortsatt utbyggnad norrut.

Förslag

Den äldre villabebyggelsen är karaktärsbärande för Järna och bör värnas. Möjligheter till förtätning med flerbostadshus finns i norra änden av gatan. Möjligheter till verksamheter i de befintliga flerbostadshusens bottenplan är positivt.



Löwens väg idag, vy mot norr.

Industrigatan

Industrigatans södra del utgör entré till norra delen av Järna från tågstationen. Ankomstplatsen har en småskalig karaktär med gräs och grusad yta med äldre villabebyggelse intill. Platsen kallas också Stinsträdgården. En stor del av platsen upptas dock av cykelparkering. Det gamla godsmagasinet ligger väster om entrén. Resten av Industrigatan kantas av buskage eller Konsums parkeringsyta och bebyggelsen har liten kontakt med gatan. Platsen kring den s.k. Stinsträdgården kan i framtiden behöva nyttjas för tågstationens utvecklingsbehov.

Förslag

Ankomstplatsen vid stationen föreslås utvecklas med ordnade sittplatser och planteringar, vilket skulle göra att platsen upplevdes mer välkomnande. Kontakten mellan bebyggelsen längs Industrigatan bör utvecklas. En förtätning med flerbostadshus, stadsvillor eller stadsradhus i kanten av Konsums parkering skulle skapa ett mer intimt gaturum. Bebyggelsemiljön kring det kulturhistoriskt värdefulla godsmagasinet är en kvalitet som bör beaktas vid framtida detaljplanering.



Industrigatan idag med Coops parkering till höger. Längst bort skimtar ankomstplatsen vid stationsingången.

Del av Södra Järnväggsgatan

Området vid stationens södra entré utgörs idag av en större parkeringsyta. På 1990-talet revs den gamla stationsbyggnaden, och har inte ersatts med någon ny bebyggelse. Den gamla skridskofabriken i hörnet Åsgatan - Södra Järnväggsgatan utgör ett blickfång i stationsområdet.

Förslag

Södra järnväggsgatans sydvästra del föreslås omvandlas till en lummig stadsgata. Ankomstplatsen vid stationen kan utvecklas med servering och handel. Kvarteret mellan Åsgatan och Sandtorpsvägen kan förtätas med flerbostadshus eller stadsvillor. Skalan bör vara samma eller något mindre än den intilliggande Skridskofabriken. Bebyggelsen bör placeras nära gatan för att skapa ett mer intimt gaturum.



Södra Järnväggsgatan och ankomstplatsen från stationen idag. Skridskofabriken syns till höger i bilden.

Åsgatan

Åsgatan har historiskt utgjort Järnas affärscentrum. Numera kantas gatan av bostadshus med undantag av det lilla torget vid korsningen.

Förslag

Platsen vid korsningen Åsgatan och Södra Järnvägsgatan ska återupprättas som en handels- och mötesplats. Tvärförbindelser och visuella kopplingar ska skapas mellan Åsgatan och Storgatan. Den äldre villabebyggelsen med stora tomter på den östra sidan ska bevaras. På obebyggda tomter kan ny bebyggelse prövas. Hänsyn till de omgivande husens karaktär och skala bör då tas.



Korsningen Åsgatan - Södra Järnvägsgatan idag. Platsen var Järnas första affärscentrum.

Hagagatan mellan Åsgatan och Dalvägen

Denna del av Hagagatan utgör en del av centrum, men är idag inte något affärsstråk. Luckor i bebyggelsen och få lokaler i bottenvåningar ger ett osammanhållet och öde intryck, trots närheten till Storgatans centrumstråk.

Förslag

Luckor i stadsbilden föreslås fyllas med ny bebyggelse. ICA-kvarteret föreslås byggas om till ett centrumkvarter. Flerbostadshus med lokaler i bottenvåningar föreslås för att utveckla de tvärgående stråken i centrum.



Hagagatan idag vy västerut från Storgatan.

Västra delen av Mölnbovägen (del av Riksväg 57)

Riksväg 57 är en statlig riksväg och primär transportled för farligt gods. Den är hårt trafikerad och utgör därmed en kraftig barriär i Järna. En omdragning av vägen har diskuterats länge. Ett vägreservat för en framtida sträckning finns redovisad i Öp 2004 och i trafiksavsnittet i denna fördjupade översiktsplan.

Längs med Mölnbovägen ligger det före detta äldreboendet Enegården. Under sommaren 2009 antogs en ny plan för fastigheten som möjliggör bostäder.

Förslag

Förtätning med flerbostadshus längs med det markerade området av Mölnbovägen föreslås på lång sikt. Vid en eventuell omdragning av riksväg 57 finns goda förutsättningar för handel och verksamheter i bottenvåningarna. Riksväg 57 är utpekad transportled för farligt gods varför behov av byggnadsfritt avstånd kommer att utredas i detaljplanearbetet.



Mölnbovägen (Riksväg 57) idag.

Storgatan

Storgatan utgör Järnas centrumkärna och längs den ligger handel och service. Genomfartstrafiken har begränsats och idag är gatan utformad som en gårdsgata med biltrafik på de gåendes villkor.

Dagens centrum är i huvudsak koncentrerat till Storgatan. Åsgatan, och framförallt Kyrkvägen, upplevs som baksidor av centrum.

Butikslokalerna i husen längs gatans östra sida saknar till viss del traditionella butikslokaler i bottenvåningarna, dvs med stora skyltfönster mot gatan.

På kvällar och helger saknas aktiviteter längs Storgatan. Klockartorget och parkeringen är tidvis tomma ytor och området kan upplevas som ödsligt och otrött. Det finns en detaljplan som möjliggör en utbyggnad av Futurum med bibliotek och fritidslokaler som skulle kunna leda till att aktiviteten i området ökar.

Förslag

För att stärka centrum krävs gemensamma ansträngningar från alla parter för att ordna rationella lokaler med bra tillgänglighet för dagligvaruhandeln.

Storgatan ska gestaltas som ett attraktivt affärsstråk, med tydliga butikslokaler i bottenvåningarna. Klockartorget bör utvecklas som mötesplats med uteplatser för servering med regnskydd. Utrymme för handel, torg och bostäder skulle kunna frigöras genom att ersätta carports och p-yta med parkering under mark.

Tvärgående centrumstråk ska utvecklas och bebyggelse på baksidan av ICA bör provas.



Förslag på möjliga förtätningsplatser i anslutning till Storgatan.



Parkering under mark frigör utrymme för ett torg kantat med bebyggelse.



Mer traditionella skyltfönster på östra sidan skapar ett mer dubbelsidigt centrum. Omvandling av arkaderna i gavlarna



Förutsättningarna för torghandel ska öka genom att utveckla en rymlig marknadsplats i centrum.

Förtätning i övriga delar av tätorten

Förtätning föreslås på följande platser:

1. Nykvarnsvägen

Förslag: Villor eller stadsradhus på södra sidan av Nykvarnsvägen. Nykvarnsvägen dras om.

2. Prästgårdsvägen-Smedjevägen

Förslag: Bostadsbebyggelse föreslås söderut på Prästgårdsvägen och i korsningen Smedjevägen-Tällebyvägen.

3. Tavestavägen

Förslag: Förskola eller stadsradhus/parhus på fastigheten Tavesta 7:3. Bebyggelsen bör placeras på samma avstånd till gatan som intilliggande hus för att få en sammanhållen gata.

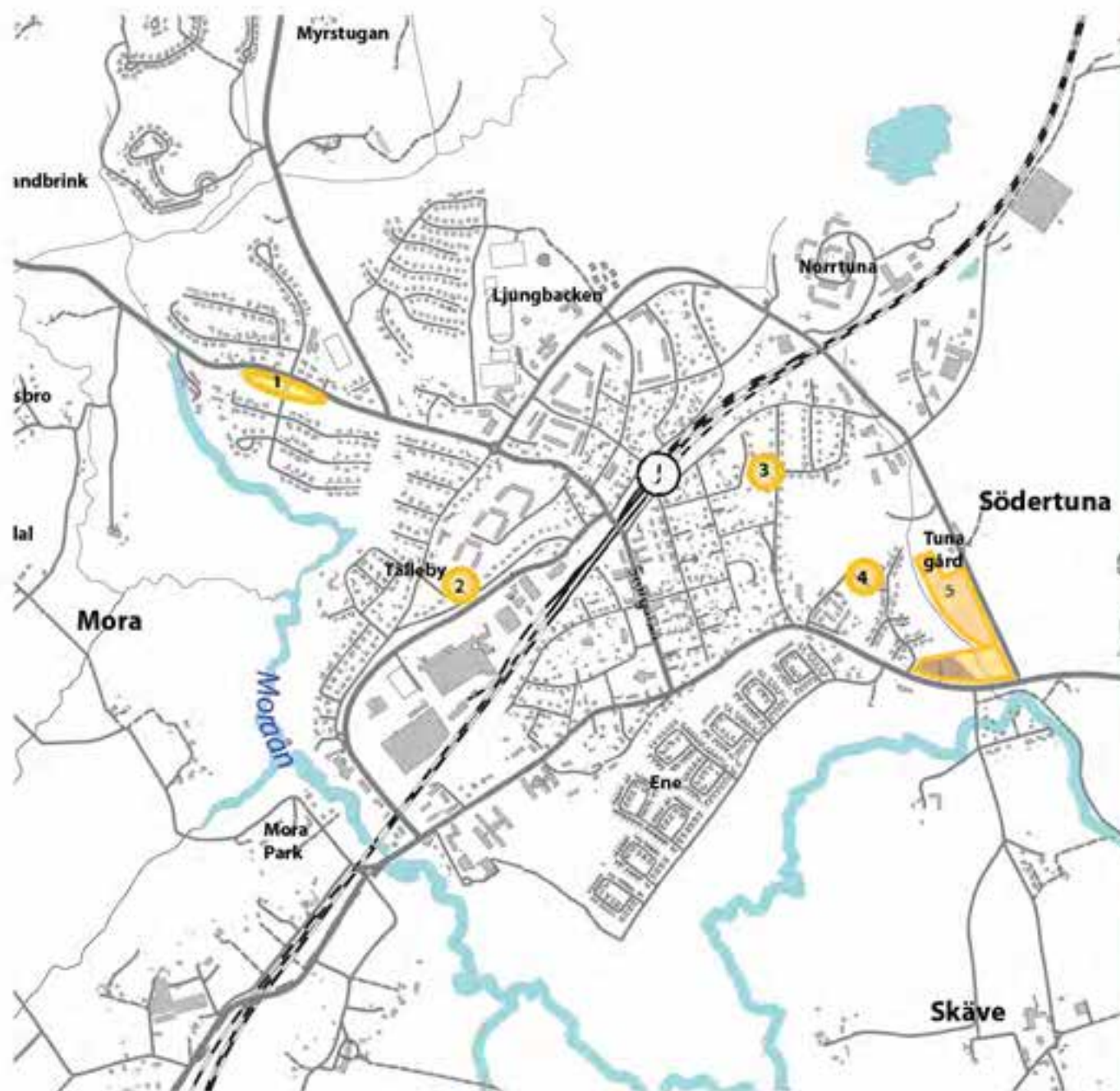
4. Tuna

Förslag: Radhusområdet väster om Tuna Backar föreslås utökas med ca 30 nya radhustomter.

5. Tuna Gård - Rönnvägen

Förslag: Nordvästra delen av området föreslås bli ett område för odlingslotter. Bostäder föreslås längs Rönnvägen. Handel och verksamheter föreslås vid rondellen och längs väg 57. Ny bebyggelse intill rondellen markerar tätortens östra entré tydligare.

Samtliga platser ligger på kommunalägd mark.



Östra Ljungbacken

Östra Ljungbacken är idag ett kuperat skogsområde som används för närrekreation. I sydvästra kanten har en förskola och flerbostadshus uppförts. Övriga delen av området är inte planlagt.

Området är utpekad i rapporten "Hållbart resande (HR) i den fördjupade översiktsplanen för Järna tätort" som det mest lämpliga utbyggnadsområdet ur HR-synvinkel för Järna.

Norra delen av området angränsar Logsjömossen. Kommunen är markägare för den del av området som ej är planlagt.



Östra Ljungbacken ligger norr om Rönnvägen.

Förslag

Östra Ljungbacken föreslås bli den första etappen i utbyggnaden av Järna norrut.

Lämplig omfattning på utbyggnaden är ca 500 bostäder blandat med icke störande verksamheter. Utbyggnaden minskar avståndet mellan Kallforsområdena och Järna tätort. Den anlagda gång- och cykelvägen utgör ett viktigt förbindelsestråk.

Stadsmässighet ska eftersträvas i utformningen av bebyggelse och gator. Området ska bidra till gestaltningen av Rönnvägen som stadsgata samt till att skapa ett samband med Norrtuna. Lämpliga bebyggelsetyper är parhus, radhus och flerbostadshus.

Gestaltningen och utformningen bör knyta an till Järnas skala. Naturkaraktären och terrängförhållandena bör vara en utgångspunkt och ses som en del av områdets karaktär och kvalitet.

Kilar och entréer till det föreslagna "gröna bältet" kring tätorten bör bevakas vid utformningen av området (se avsnittet Grönstruktur).



Exempel på flerbostadshus i kuperad terräng.
Bild: Arkape

FAKTARUTA

Hållbart resande i samhällsplaneringen

Projektet Hållbart resande i samhällsplaneringen är ett samarbetsprojekt mellan fyra kommuner på Södertörn: Botkyrka, Huddinge, Nynäshamn och Södertälje. Projektet har pågått sedan 2004 och finansierades av dåvarande Vägverket Region Stockholm och de deltagande kommunerna. Information om projektet finns på www.huddinge.se/hrisamhallsplaneringen.

Syftet med projektet är att öka kunskapen och acceptansen för hållbart resande så att gång-, cykel- och kollektivtrafikfrågorna prioriteras i kommunernas samhällsplanering. Genom att i planeringen särskilt beakta hållbart resande har kommunerna stor möjlighet att bidra till en omställning till ett mer hållbart resande. Samtidigt ökar valfriheten för resenären att kunna välja det resätt som passar för det specifika behovet och restillfället.

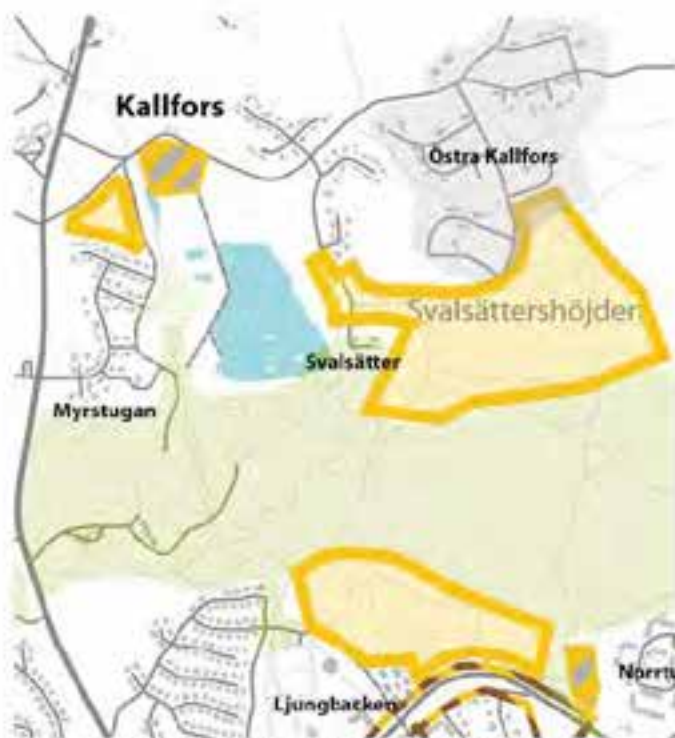
Projektet Hållbart resande i samhällsplaneringen arbetar bland annat med konkreta delprojekt i respektive kommun. Bland annat har projektet arbetat fram en metod att med hjälp av indikatorer från TRAST (Trafik för en Attraktiv Stad) öka förutsättningarna för att i planarbetet prioritera hållbart resande.

Järnanämnden antog i oktober 2008 rapporten "Hållbart resande i den fördjupade översiktsplanen för Järna tätort" som ett underlag i planarbetet för den fördjupade översiktsplanen.

Svalsättershöjden

Svalsättershöjden är arbetsnamnet på det skogsbeklädda höjdparti som ligger söder om Östra Kallfors. Området används i dag till närrekreation. I den östra kanten av området löper Sörmlandsleden. I söder avgränsas området av Logsjömosen och Logsjön. Här ligger också platsen för det nedbrunna torpet Herrvreten som är en populär rastplats. I västra kanten finns ett biotopskyddat naturvärde.

Byggnation av en gång- och cykelväg mellan Östra Kallfors och Rönnvägen har genomförts.



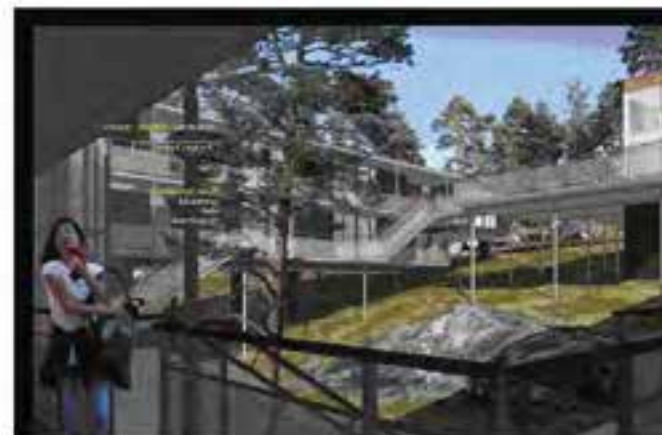
Svalsättershöjden ligger söder om Östra Kallfors.

Förslag

Svalsättershöjden föreslås som nästa utbyggnads-etapp efter Östra Ljungbacken. Området bedöms kunna rymma ca 200 bostäder. Bebyggelsen föreslås vara blandad, med huvudsakligen bostäder men även mindre störande verksamheter. Lämpliga byggnadstyper kan vara flerbostadshus, parhus, radhus och villor. Längs med huvudstråken i området föreslås bebyggelsen vara tätare. Mot kanterna kan den vara något glesare med en högre andel småhus. Naturen och terrängen bör vara en utgångspunkt i utformningen av området. För att styra bebyggelsen till centralare lägen i Järna har Svalsättershöjdens föreslagna exploatering minskats i utställningsförslaget och omfördelats till Östra Ljungbacken.

Övriga Kallforsområden

Väster om Tvetavägen ligger de tidiga första etapperna av den utbyggnad som har skett i Kallfors sedan i början av 1990-talet. Även dessa områden ligger som egna enklaver med svaga samband till övriga delar av Järna. Här föreslås inga nya bostäder som länkar samman bebyggelsen. Vid det fortsatta arbetet är det däremot viktigt att se över tvärförbindelser och attraktiva gång- och cykelstråk som förbinder områdena med övriga delar av tätorten. Ett sammanhängande grönstråk, ett "grönt bälte", runt orten och en omdragning av Sörmlandsleden föreslås (se avsnitt grönstruktur). Om dessa genomförs innebär det en starkare tvärkoppling mellan områden öster och väster om Tvetavägen.



Exempel på flerbostadshus i kuperad terräng.
Projekt i Lerum
Arkitekt: Vandkunsten



Exempel på miljövänliga radhus. Passivhus från Lindås park.

Norra Myrstugan

Precis norr om området Myrstugan föreslås ett nytt mindre bostadsområde med enbostadshus. Området ska komplettera befintlig bebyggelse.

LANDSBYGD

Järna omgärdas av stora sammanhängande landsbygdsområden. De rymmer värdefulla kulturmiljöer och ger möjlighet till rekreation och återhämtning. Åkermarken och djurhållningen är även viktig ur försörjningssynpunkt och möjligheterna till närodlat är en resurs att ta vara på och utveckla. Djurhållning kräver ibland viss hänsyn vid nyexploatering. Enligt senaste rön från Boverket ska varje nyexploatering prövas i varje enskilt fall utifrån dess unika förutsättningar.

Bosättning på landsbygden kan vara problematiskt ur ett hållbarhetsperspektiv. Exempelvis medför långa avstånd till service, arbete och kollektivtrafik en hög grad av bilberoende.



Exempel på modernt "ladhus"
Bild: Arvesund husföretag

Lokalisering av bebyggelse ska bygga på en hållbarhetsstrategi ur olika aspekter. Utgångspunkten är att jordbruksmark i första hand ska bevaras för livsmedelsproduktion och rekreativvärdena i kulturlandskapet och naturområdena ska upprätthållas. Det bör finnas möjligheter att skapa olika typer av bostäder och bostadsmiljöer, men varje ny bebyggelse som inte ligger i anslutning till befintlig måste kunna försvaras med att landsbygdens värden skyddas eller förstärks samt att utformning och lokalisering tar särskild hänsyn till landskapsbild och kulturvärden.

Utformning och placering av ny bebyggelse ska ske utifrån platsens karaktär och specifika förutsättningar. Hänsyn ska tas till naturvärden på platsen, landskapets befintliga karaktär och särskilt viktigt är att ta hänsyn till öppna landskap mellan bebyggelsegrupper. Inom områden med särskilda natur- eller kulturintressen ställs större krav på lokalisering och utformning av ny bebyggelse. Ny bebyggelse utanför tätorten ska inte lokaliseras på öppen åkermark. Utpekad grönstruktur ska värnas från nybyggnation.



Nybyggnation i Risbro

Arkitektonisk kvalitet på landsbygden
Grunden för att skapa en bebyggelse som bevarar och stärker de estetiska värdena på landsbygden är att ha respekt för det för trakten typiska kulturlandskapet, dvs husens utformning och placering, samt tomtens läge och anordnande. Det ska finnas utrymme för nytt tänkande och modern arkitektur även på landsbygden men det måste göras med stor respekt för den befintliga bebyggelsen och omgivande landskap. Ett viktigt planeringsunderlag vid bedömning av ny bebyggelse på landsbygden är kommunens riktlinjer "Omtanke och varsamhet vid byggande på landsbygden" (som omarbetas under 2012).



Vattentornet och Överjärna kyrka sett från Järnaslätten.

Områdesbeskrivningar

Risbro och Nykvarnsvägen

Risbro i norra delen av Moraområdet är en planlagd bebyggelsegrupp som består av 13 fastigheter. Angöringen till området sker via den första delen av grusvägen till Moraområdet.

Idag finns ingen kollektivtrafik längs med Nykvarnsvägen. Ytterligare bebyggelsegrupper skulle öka underlaget för en ny busslinje.

Bevara områdets karaktär med både äldre och modernare bostadsbebyggelse.

Området ligger inom tre kilometers radie från Järna station, och är ett område med landsbygdskaraktär. Vid komplettering av ny bebyggelse bör värdefull åkermark hållas fri från bebyggelse.



*Modernt på landsbygden
Bild: Villa Karlsson av Tham & Videgård Hansson
Fotograf: Åke E:son Lindman*

Moraområdet

Moraområdet avgränsas från tätorten av Moraån. Den tydliga gränsen för tätortens utbredning har bidragit till att Moraområdet fortfarande har karaktären av ett glesbebyggt jordbrukslandskap trots dess omedelbara närhet till Järna tätort. Längs med den slingrande grusvägen genom Mora går det populära promenadstråket "Morarundan".

Strax efter infarten i området från väg 57 ligger Mora Park, en läkepedagogisk verksamhet för barn och ungdomar. Dessa barn och ungdomar är känsliga för ljud och störningar. Verksamheten önskar utöka sina lokaler och bygga ett nytt skolhus.

Moraområdets karaktär med byar och levande jordbruksmark bör bevaras. Åkermarken och områdets kvalitet som rekreationsområde föreslås värnas och utvecklas. Den slingrande grusvägens lantliga karaktär föreslås bevaras. Utformning och placering av ny bebyggelse är viktig för bevarandet av områdets karaktär.



Intill Mora gård.

Området ligger väl synligt från Morarundan. Tillfarten till området föreslås ske via en ny väg från Billstavägen för att undvika att Morarundan belastas.

I brynet vid Moragård finns det möjlighet att komplettera med bebyggelse som är förenlig med allmänhetens tillträde till området. Läget är mycket attraktivt och med en ny förbindelse över Moraån kommer tillgängligheten från tätorten att var mycket god.

Tillgängligheten mellan Mora, Billsta och tätorten bör förbättras för cyklister och fotgängare. En gång- och cykelväg över Moraån föreslås.

Billstaområdet

I Billsta har det funnits ett starkt bebyggelsestryck under en längre tid med ett stort intresse för nya småhusetableringar. Det senaste årtiondet har området kompletterats med flera enbostadshus. Några av de nya husen har brutit mot traditionell placering och utformning.

Området är icke planlagt med undantag för en detaljplan från år 2000 för fastigheten Billsta 5:11 vid Leonardsberg.

År 2004 sammanställde kommunen en planutredning för Billstaområdet med riktlinjer för framtida bebyggelse. Avsikten var att utredningen skulle visa hur det är möjligt att bygga i området utan att karaktären av jordbrukslandskap går förlorad.

I planutredningen gjordes bedömningen att ett 50-tal nya bostäder, jämnt fördelade över området, skulle kunna komma till. Sedan planutredningen gjordes har ett 15-tal avstyckningar för småhus-tomter gjorts i Billstaområdet.

Billstavägen och odlingslandskapet i dalgången tillhör områdets känsligaste miljöer, både avseende kulturmiljö och landskapsbild.

Skäve-Bankesta-Linga

Skäve och Linga samt delar av landskapet mot Bankesta utgör riksintresse för kulturmiljövården. Förändringar kring Skäve och Norrbyvälle har till viss del minskat deras höga kulturmiljövärden. Vid placering av ny bebyggelse måste den visuella påverkan på riksintresset vägas in i helhetsbedömningen.



Enbostadshus i Billsta

Järnaslätten har ett högt värde ur kulturmiljö- och landskapsbildssynpunkt. Området består dessutom av värdefull jordbruksmark.

Kulturlandskapet med enstaka gårdsbildningar och öppna områden av odlingsmarker däremellan är väldigt känsligt. Ny bebyggelse får inte störa dessa värden.



Exempel på modern radhusbebyggelse som är anpassad till en lantlig miljö.

Bild: HSB-Det moderna lantlivet.

Arkitekt: Lena Almstand, ABAKO Arkitektkontor

Saltå

Längs Moraåns dalgång i östra delen av Järnasläkten ligger Saltå.

Utöver den läkepedagogiska verksamheten och Saltå kvarn, finns i området en frikyrka (kyrkan för Kristensamfundet), samt några privata småhus.

I slutet av 1960-talet planlades området för att möjliggöra en utveckling av området. De två byggnadsplaner som reglerar markanvändningen i området tillåter småindustri, bostäder och allmännyttiga institutioner.

Genom området slingrar sig Moraån ut mot Järnafjärden. För de planlagda delarna gäller inte strandskydd eftersom området planlades före det generella strandskyddet som infördes år 1975. Däremot inträder strandskydd vid detaljplanläggning.

Den karaktäristiska gångbron över motorvägen är en förbindelse för cyklister och fotgängare mellan Ytterjärna och tätorten. Bygatan genom Saltå är utpekad som ett huvudstråk för cykeltrafik.

Området kring Saltå är utpekad som en värdefull kulturmiljö i "Inventering av kulturmiljöer i Södertälje kommun, samt omfattas av riksintresse för kulturmiljövård.

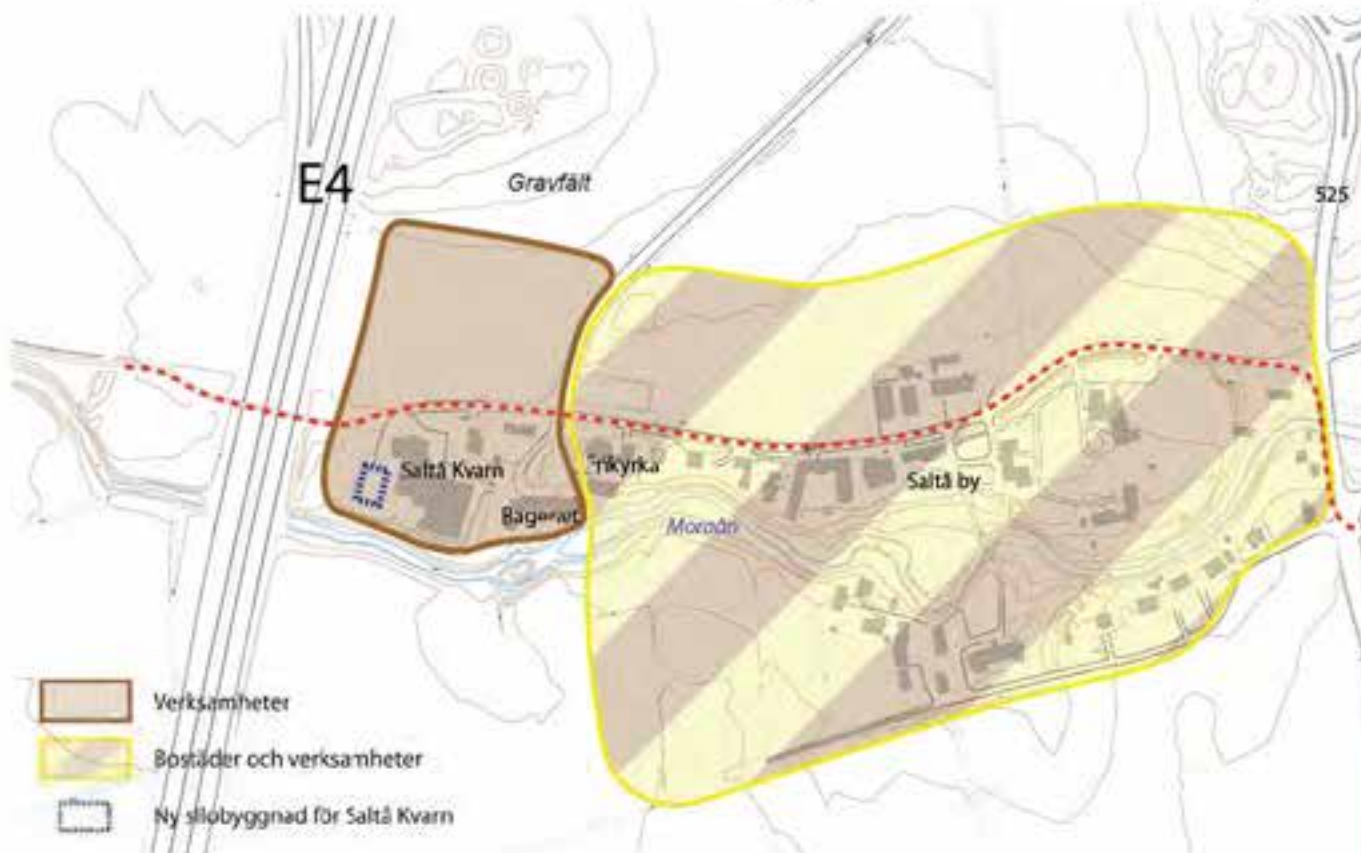
Förslag:

Området öster om kvarnen och bageriet fram till väg 525 föreslås som utvecklingsområde för icke störande verksamheter tillhörande kvarnen, t ex kontor, och Saltå by. Även ytterligare bostäder kan komma till inom detta område.

Kulturlandskapets öppenhet och betade marker är av stor betydelse för landskapsbilden. Kommunen anser att det är viktigt att värna åkermarken och en sammanhållen bystruktur.



Den karaktäristiska gångbron och Saltå kvarns kvarnbyggnad är välkända landmärken i Järna idag.



Förslag för Saltå

ARBETE OCH NÄRINGS LIV

Ett livskraftigt näringsliv och en god arbetsmarknad är viktigt för en orsts utveckling

Järna har en relativt god tillgång på arbetsplatser med några större profilverksamheter inom livsmedelssektorn, t ex Axa-Kungsörnen, Saltå Kvarn och Ekolådan, och ett aktivt småföretagande bland annat inom hantverk. Antalet företag i Järna är ca 500, varav ett tiotal har över 50 anställda. Antalet arbetsplatser totalt inom Järna kommunal är drygt 3 300 st.

Lantbruket är en viktig näringsgren inom Järna. Ett flertal av lantbruken är inriktade på ekologisk eller biodynamisk produktion. Den bördiga jordbruksmarken i Järnaslätten annonserar tillsammans med Saltå Kvarns kvarnbyggnad Järna från motorvägen. Totalt finns ett 50-tal företag inom jordbrukssektorn i Järna kommunal och jorbruksmarken uppgår till drygt 2 100 hektar.

Förslag

Större verksamhetsområden

Det finns fyra större arbetsplatsområden inom planområdet för den fördjupade översiktsplanen: Området vid Snickarvägen i centrala Järna som rymmer bland annat Axa Kungsörnens verksamhet och Järna panncentral, området mellan Mossvägen och Tuna industriväg, Södertuna verksamhetsområde samt området kring Saltå kvarn. Två av dessa, Södertuna och Saltå föreslås utvecklas.

Södertuna arbetsplatsområde ligger strategiskt vid motorvägsavfarten. Området avgränsas i öster av motorvägen och i väster av spårkorridoren för den planerade höghastighetsjärnvägen Ostlänken. Den södra delen av området är redan planlagt. Området föreslås i utställningsförslaget att utvidgas både norr- och österut för att möjliggöra fler verksamheter på platsen. Marken mellan järnvägs-spår och motorvägen lämpar sig bra för störande och skrymmande verksamheter. Möjligheter till annonsering av verksamheterna mot motorvägen finns också i de norra delarna. Dock bör man vara varsam med utformningen av byggnader i vyn mot Järnaslätten då den är känslig utifån landskapsbildsynpunkt.

Idag utgör kvarnbyggnaden vid Saltå ett välkänt landmärke. Byggnaden som ritades av arkitekt Erik Asmussen är ett exempel på hur industribyggnader kan få en god gestaltning och ge mervärden i ett kulturlandskap. Saltå kvarn har framfört önskemål om en ny planläggning för att möjliggöra en fortsatt utveckling av verksamheten. Den fördjupade översiktsplanen föreslår att om-

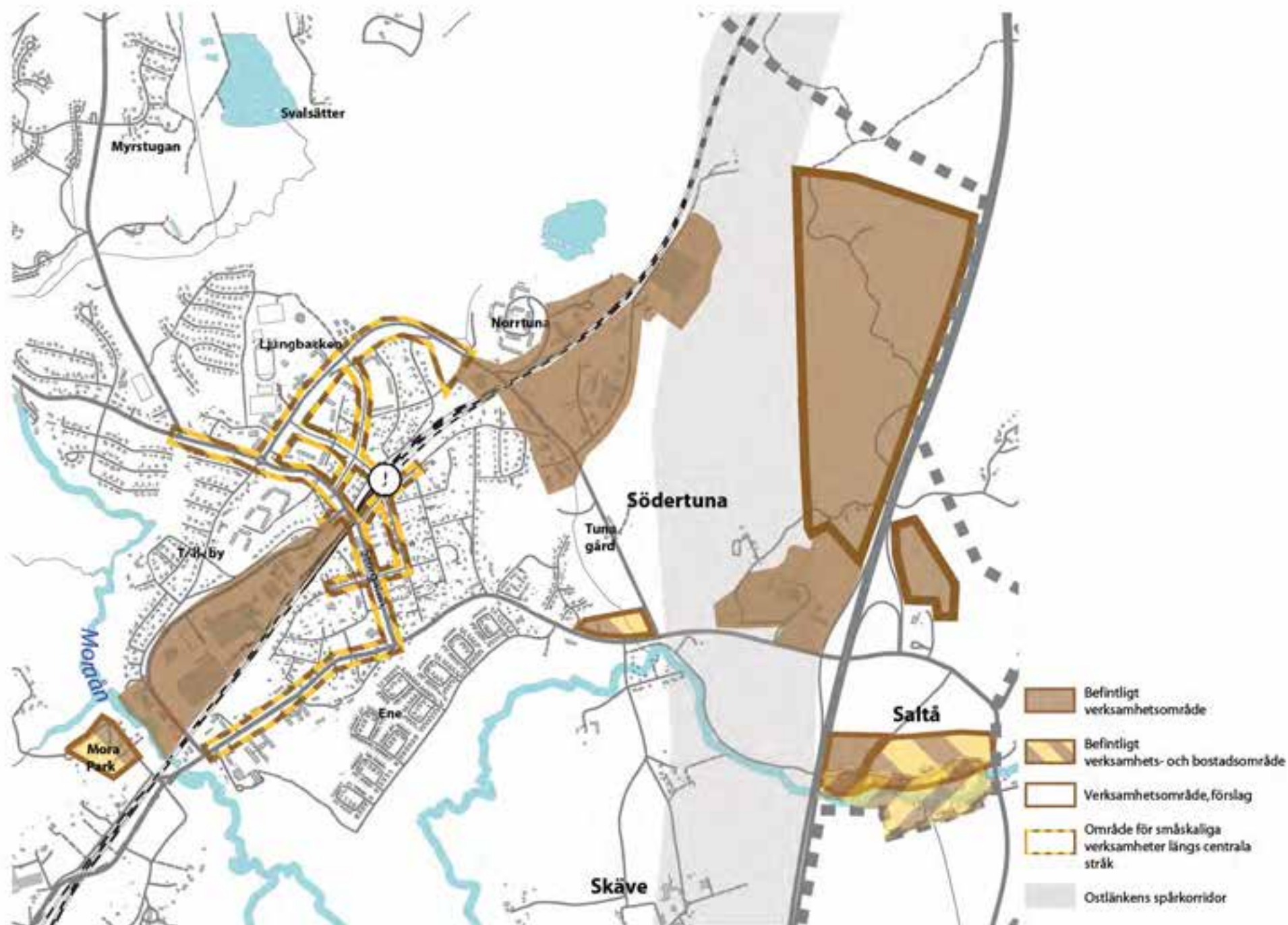
rådet utvecklas med utgångspunkt i den särskilda profil som har vuxit fram. Det är viktigt att beakta hur viktig platsen är som en symbol och entré till Järna i en vidareutveckling av förslaget, se vidare separat avsnitt om Saltå.

Småskaliga verksamheter

De småskaliga verksamheterna bidrar till att utveckla Järnas kreativa karaktär och är en god förutsättning för ett levande stadsliv. Möjligheter för utveckling av småskaliga verksamheter i de centrala delarna bör skapas. Mindre störande verksamheter bör blandas med bostäder i så stor utsträckning som möjligt.



Lantmännen Ceralia i Järna.



Förslag på utbyggnad av verksamhetsområden.

SERVICE

God och väl utbyggd service är viktigt för en orsts attraktivitet. Såväl offentlig som kommersiell service bör vara tillgänglig för alla invånare, även de utan bil och de som är rörelsehindrade

Offentlig service

Förslag

En ökning av barn i förskoleåldern beräknas på sikt i samband med pågående utbyggnad och planering i Järna med omnejd. Om Östra Ljungbacken och Svålsättershöjden byggs ut i enlighet med förslaget i den fördjupade översiktsplanen uppstår ett behov av ytterligare förskoleplatser i norra delen av orten. Platser för nya förskolor och skolor bör reserveras inom eller i anslutning till nya utbyggandsområden norr om Rönnvägen. Inom tätorten kan en förskola prövas på tomten vid Tavestavägen/Ängsgatan.

Bibliotek och fritidsverksamhet är andra delar av den offentliga servicen. År 2009 antog Järnanämnden en detaljplan som möjliggör en utbyggnad av Futurum-lokalen med bibliotek, föreningslokaler och fritidsklubb. Den planerade utbyggnaden kan fylla ett behov av aktiviteter för ungdomarna i Järna. Det kan även bli en magnet som kan bidra till aktivitet i centrum även efter butikernas stängningstider.

Kommersiell service

Förslag

Butiker, serveringar och andra verksamheter ger förutsättningar för folkliv och en levande ort. I Järna föreslås centrum stärkas som handelsplats. Centrumområdet ligger inom gångavstånd från merparten av invånarna i samhället. Samtidigt finns där förbindelser med buss och pendeltåg.

Gemensamma ansträngningar bör göras för att åstadkomma en utveckling av centrum. Den fysiska miljön bör göras attraktiv och möjligheter för butiker att expandera i centrum bör utredas, se även avsnitt Centrala stråk - Storgatan. Större dagligvaruetableringar bör bibehållas inom centrumområdet och etableringar utanför orten ska undvikas.

I anslutning till bostadsområden bör plats reserveras i nya detaljplaner för mindre närbutiker för att skapa en tillgänglighet av dagligvaror inom gång och cykelavstånd till bostaden.

Längs de centrala stråken bör lokalerna vara flexibla och tillåta omvandling till kontor/butik i bottenplan.

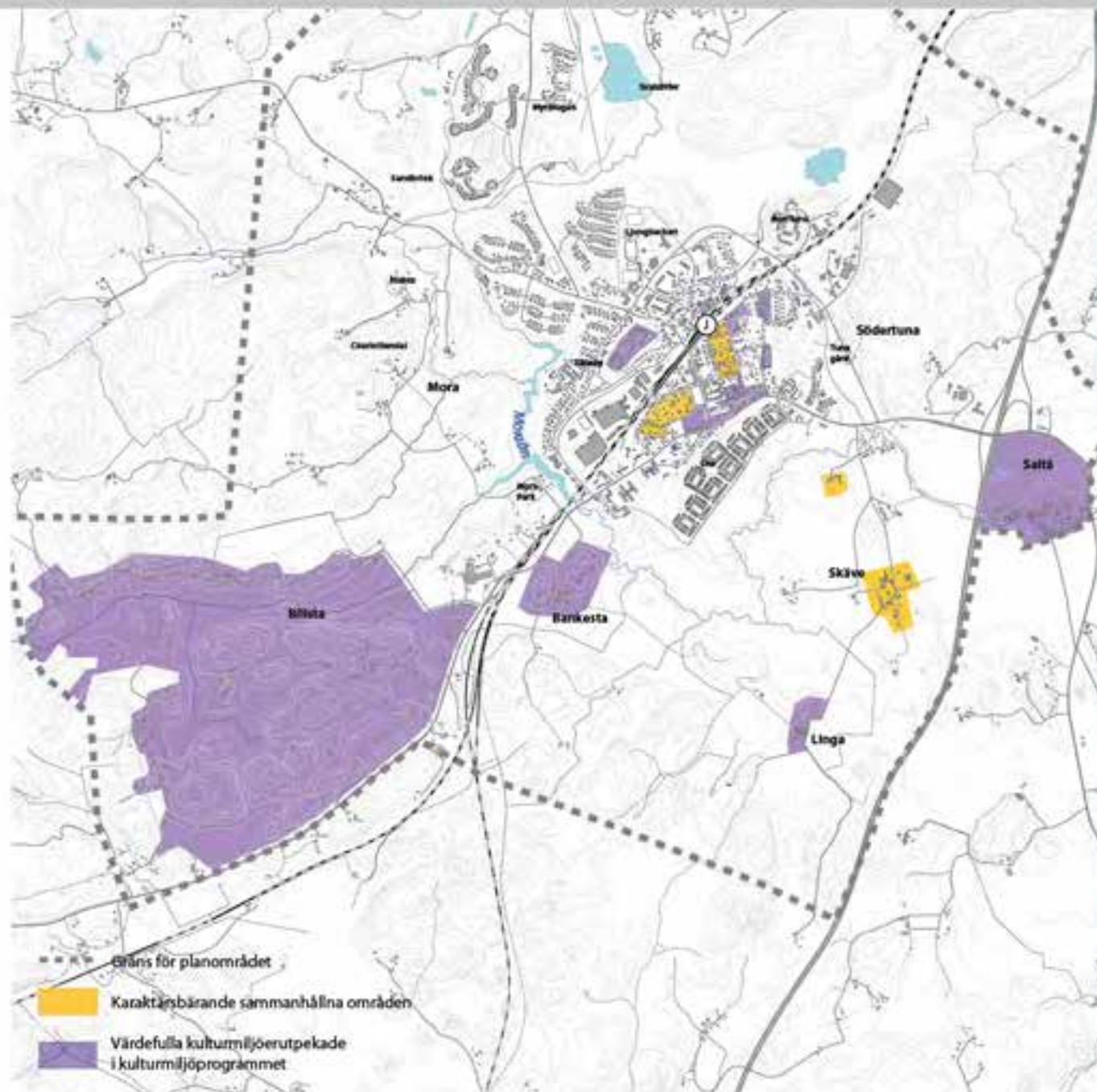
En marknadsplats med utrymme för flera handelsstånd bör finnas i centrum.



KULTURMILJÖ

För att Järna ska utvecklas och förstärka sin mångfald och identitet ur ett kulturmiljöperspektiv, bör följande punkter utgöra en vägledning vid planering och handläggning.

- 1 Vid ny- eller ombyggnad inom utpekade kulturmiljöer utgör "Inventering av kulturmiljöer i Södertälje kommun" ett vägledande kunskapsunderlag. Tillhörande handläggningsordning ska tillämpas.
- 2 Inom område av riksintresse för kulturmiljön ska särskild hänsyn tas till kulturmiljö och landskapsbild.
- 3 Vid nyexploateringar eller kompletteringar av befintlig miljö bör hänsyn tas till kulturmiljövärden, landskapets befintliga karaktär och områdets identitet. Anslutning till lokal byggnadstradition kan ske med både traditionellt och modernt formspråk.
- 4 Särskild hänsyn bör tas till öppna landskap mellan bebyggelsegrupper, i synnerhet inom värdefulla kulturlandskap.
- 5 Vid ny bebyggelse eller ombyggnad utanför tätorten ska hänsyn tas till de anvisningar som presenteras i "Omtanke och varsamhet vid byggande på landsbygden" som tagits fram av kommunen.



Värdefulla kulturmiljöer/kulturlandskap (lila) och karaktärsbärande sammanhållna områden (gula).

Järna tätort

Målbilden ur kulturmiljöaspekt är att Järna ska ha en blandad bebyggelse från olika tider som speglar dess mångfald, identitet och historia samt skapar en varierad småstad med karaktär. Att värna tätortens kvaliteter samt utveckla dessa med en ny modern bebyggelse av sin tid är en bra metod för att uppnå målet. För "Karaktärsbärande sammanhållna områden" ska områdenas kvaliteter som t.ex. formspråk, skala, placering och tomtstorlek vara vägledande att bygga vidare på, med både traditionell och modern arkitektur.



Exempel på traditionell landsbygdsbebyggelse, beteshage vid Tunaö.



Futurum i Järna.



Exempel på antroposofiskt präglad arkitektur i Järnaslätten.

Landsbygd

Landsbygden bör utgöra en klar differens till småstadens karaktär. Jordbruksmarken bör värnas som en förutsättning för upprätthållandet av det traditionella kulturlandskapet. Ny bebyggelse bör underordnas kulturlandskapets bärande karaktärsdrag dvs genom placering på impedimentmark, antal, tomtens läge och anordnande. Enstaka byggnader bör utgöra varsamma tillägg till befintliga bebyggelsestrukturer. Enstaka hus kan även förekomma enskilt placerade i områden där det inte strider mot kulturhistoriska intressen.

Värnande om landsbygdens kvaliteter utgör också en profil för det ekologiska och hållbara Järna som har sin historia sedan 1960-talet.

Försiktighet bör gälla i programområdets sydöstra del. Den sk Järnaslätten värnas samt orörda delar av det sydvästra området. Linga, Övereneby och Bankesta är huvudgårdar som bevarat sin karaktär av huvudgård, ett karaktärsdrag att värna. Järnaslätterns värden upprätthålls genom fortsatt jordbruksdrift, öppna siktlinjer, bevarande av äldre bebyggelse samt den äldre häradsvägen via Linga mot Hölö.

Grönområden och rekreation

Järnaborna har relativt nära till såväl ett storskaligt, öppet landskap sydöst om samhället som till ett småskaligt, omväxlande landskap kring Moraån samt ett större blandskogsområde norr och nordväst om orten.

Några vanliga promenadrundor finns i dessa områden: Lingarundan i det öppna åkerlandskapet, Morarundan i Moraåns dalgång och Logsjörundan runt Logsjön. Havet ligger på cykelavstånd, men trevlig och upplevelserik väg dit saknas för cyklister och gående.

Två av Sörmlandsledens ca 100 etapper passerar genom nordvästra delen av Järna tätort. Via leden kan man nå större skogsområden norr och väster om tätorten. Utbyggnaden av Kallfors har lett till att sträckningen av leden har setts över. Även passagen Tvetavägen/Nykvarnsvägen bör förbättras.

Barriärer som vägar och järnväg begränsar tillgängligheten till omgivningarna och entréer till grönområden är otydliga eller saknas.

Förslag

Järnaborna ska ha nära till marker för rekreation och naturupplevelser. Grönområden i samhällets ytterkant ska bilda en sammanhängande ring runt Järna, med bra samband till bebyggelsen och med tydliga, inbjudande entréer. Odlingsmark ska behållas för möjlighet till långsiktigt hållbar utveckling. Möjlighet till småskalig odling ska finnas i Järna. I utställningsförslaget har grönstråken utvidgats för att säkra de rekreativa kvaliteterna.

Järna ska upplevas som en ort i kanten mellan öppet åkerlandskap och skogsklädda höjder. Infarternas omgivningar ska upplevas som frodigt gröna entréer med odlingsområden och trädplanteringar. Järnas bebyggelse ska upplevas som naturnära.

Järna ska ha en tydlig ekologisk profil, med bibehållen odlingsmark och med tydligt inslag av närodlat, närproducerat.

Övergripande grönstruktur

Järna ska ha en sammanhängande grönstruktur där gröna stråk och länkar förbinder grönområdena.

Ett grönt bälte i tätortens ytterkant ska bilda en sammanhängande ring av varierande grönområden med lättillgängliga promenadstråk. Moraåns dalgång ska vara ett välkött kulturlandskap och en viktig del av detta gröna bälte, med utvecklade promenadstråk.

Gröna stråk ska leda in i tätorten.

Det gröna bältet kring Järna ska knytas samman med det stora sammanhängande grönområdet kring Farstanäs och Brandalsund.

De tre promenadslingorna Lingarundan, Morarundan och Logsjörundan ska förbindas med varandra genom det gröna bältet.

Sörmlandsleden anpassas ständigt till ny bebyggelse. Sträckan längs med Rönnvägen ersätts med en sträcka i det gröna bältet mellan Östra Kallfors och Mora.



Moraån Moraån



Förslag på övergripande grönstruktur.

Parker och offentliga rum

Järna upplevs som ett lummigt och grönt samhälle, främst på grund av att det finns villaområden med relativt stora tomter även centralt i tätorten. Däremot finns det få allmänna parker och naturområden inne i tätorten. Förtätning av tomtmark kommer därmed att påverka stadsbilden. Gator och vägar i samhället är anpassade till biltrafik och gatumiljön är ofta torftig. Järna har få om ens några gator med stadskänsla. Inne i tätorten finns de viktigaste offentliga mötesplatserna längs Storgatan och vid idrottsplatsen. Den enda riktiga parken är Järna torg vid kyrkan. Här finns lekplats, sommarservering och blomsterplanteringar. Parken fungerar som mötesplats för ungdomar.

Gång- och cykelvägar utgör ofta gröna stråk genom orten. Många gånger är omgivningen torftig med en remsa klippt gräs. Utveckling av de gröna stråken med trädplanteringar och alternativ skötsel är angeläget för att förbättra upplevelsevärden och värden för växt- och djurliv.

Förslag

Den närnatur som finns, exempelvis vid Vinkelgränd, vattentornet och Bergsgatan, samt det mindre skogsområdet öster om Tavestavägen, bör värnas och tillgängligheten till områdena förbättras.

Längs grönstråk genom orten är även mycket små närnaturområden viktiga för att skapa omväxling och naturupplevelse. En regelbunden skötsel krävs för att närnaturen inte ska bli slyig och upplevas otrygg och skräpig.

Närnatur nära bebyggelsen ska utgöra spännande lekplatser och platser för motion och naturupplevelser.

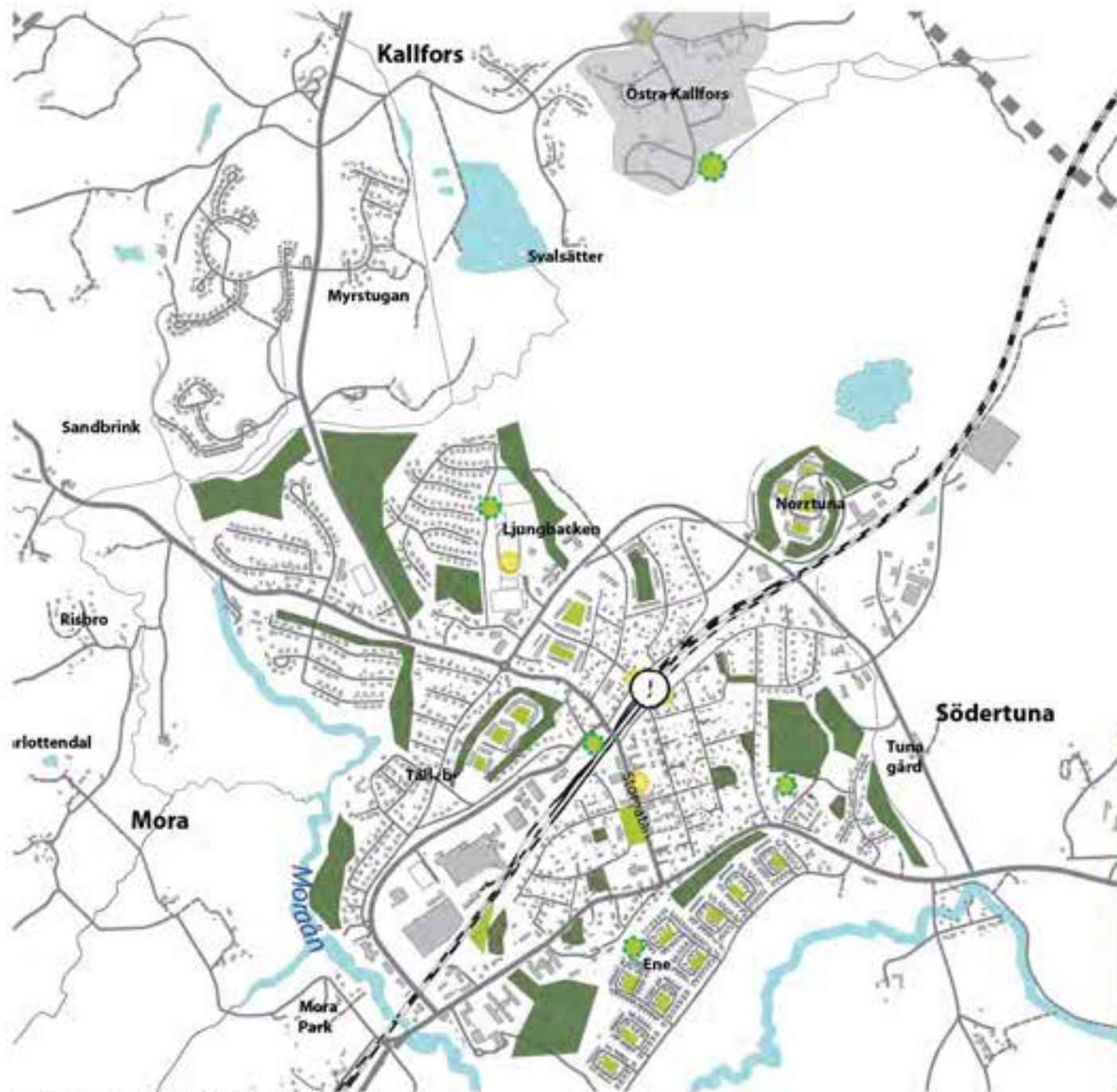
Närparker ska utgöra trygga mötesplatser i Järnas tätast bebyggda delar. Varje stadsdel bör ha en egen mötesplats i grön miljö - en närpark. I Starrbäcken fungerar idrottsplatsen till stor del som en samlingspunkt, men den bör kompletteras med en mindre offentlig mötesplats.

Viktigare gator i tätorten ska utvecklas till trädplanterade, säkra gaturum som fungerar som länkar i grönstrukturen.

Grönområden mellan stadsdelarna ska bidra till god orientering. Bostäder med utrymme för egna trädgårdar med odlingsmöjligheter ska finnas.



Järna torg med församlingshemmet i bakgrunden.



- Närpark, befintlig
- Närnatur på allmän mark, befintlig
- Viktig offentlig plats att utveckla
- Närpark, förslag

FAKTARUTA

Närnatur

Närnatur kallas mindre områden sparad naturmark nära bostadsbebyggelsen. Närnaturen är ofta viktiga för lek och hundpromenader, ger årstidsupplevelser och har betydelse för stadsbilden.

Närparker

Närpark är mindre anlagd park nära bostäder. En närpark kan vara allt från en klippt gräsyta till lekplats och planteringar med sittplatser.

Förslag på offentliga platser och närparker.

Glesa bussförbindelser, ett icke sammanhängande och bristfälligt gång- och cykelvägnät samt områden som inte är kollektivtrafikförsörjda gör att bilen används i stor utsträckning i Järna. Flera bostadsområden har långa gångavstånd till närmaste busshållplats som t ex Östra Kallfors, Tälleby och Norrtuna. Områdena längs Nykvarnsvägen har idag ingen busstrafik alls.

Längs huvudstråken för biltrafik kör mycket genomfartstrafik. Riksväg 57 (Rv 57), som genomkorsar Järna, är en statlig riksväg och primär transportled för farligt gods. Storgatan gjordes för några år sedan om till en gårdsgata, dvs ett stråk där fotgängare har företräde framför bilister, men är fortfarande en av infartsvägarna till centrum och stationen. Genomfartstrafik hänvisas till Snickarvägen och Rönnvägen. Huvudstråken utgör barriärer mellan områden och påverkar trafiksäkerheten och tillgängligheten.

Trafiksäkerhet

Korsningen Rv 57-Rönnvägen har varit olycksdrabbad och har byggts om till rondell. Rv 57 behöver även förbättras med säkra gångpassager och gång- och cykelbanor. Trafikverket har startat en förstudie för Rv 57 på sträckan Gnesta-E 4. Rönnvägen vid Tavestaskolan behöver trafiksäkerhetshöjande åtgärder för oskyddade trafikanter. Nykvarnsvägen har flera brister med bl a farliga tomtutfarer.

Tillgänglighet

Det är viktigt att minska barriäreffekten för gående och cyklister t ex genom en passage över Moraån och säkrare övergångställen på hårt trafikerade vägar.

Flera bostadsområden består av återvändsgator där gatunätet inte hänger ihop. Nya områden bör ha ett gatunät som planeras enligt rutnätsprincipen för att öka tillgängligheten och bättre koppla samman områdena.

Förslag Gång- och cykel

Nya gång- och cykelbanor föreslås i första hand utmed de trafikerade gatorna som t ex Rv 57, Tvetavägen och Snickarvägen. Det föreslås också nya cykelstråk till områden som ligger utanför tätorten som t ex Mora, ridhuset i Billsta, Saltå by och området i Ytterjärna. Regionala cykelstråk till Södertälje och Nykvarn föreslås också.

Nya cykelparkeringar med regnskydd föreslås vid strategiska busshållplatser. Infartsparkeringen för cyklar vid Järna station bör kompletteras med tak.

Nyligen åtgärdade cykelbanor är: Rönnvägen från väg 57 – Tuna industri, Ullängsvägen - Wadströmsväg, Åsgatan, Ljungbacken – Svålsäter/Kallfors, Rönnvägen (fram till Tavestaskolan), Backe vid Enegärdet (Sunnemovägen) och Löwens väg (del vid konsum).

Planerade upprustningar berör: del av Tuna industriväg, del av Snickarvägen, Storgatan – Spormakargatan (Trafikverket), del av Storgatan, del av Löwens väg, Industrigatan och Moraån mot Sandbrink.

Kollektivtrafik

I takt med att Kallfors byggs ut så behöver kollektivtrafiken till området förbättras. Detta ska ske genom att stärka kopplingarna från Kallfors till Tvetavägen samt att dra in vissa turer av befintlig busstrafik på en slinga genom Kallfors. En helt ny busslinje mellan Järna och Nykvarn föreslås också för att öka tillgängligheten mellan orterna.

Biltrafik

I samrådsförslaget redovisades två alternativa vägsträckningar mellan Järna och Kallfors. Ett huvudargument för en ny väg var att möjliggöra för en ny lokal busslinje i Järna och att knyta ihop Kallfors med tätorten. Vägalternativen har lyfts ut ur utställningsförslaget. Istället nyttjas och stärks befintlig kollektivtrafik längs Tvetavägen. Nya bostäder i Kallforsområdet förstärker det befintliga resandeunderlaget. Den gång- och cykelväg som anlagts genom skogen kopplar ihop Kallfors med Järna tätort. Många av de inkomna yttrandena under samrådet har också givit bilden av att det är ett allmänt intresse att bevara skogen fri från biltrafik.

Ett reservat för Rv 57 redovisas söder om tätorten för att på sikt få bort genomfartstrafiken genom Järna. Byggandet av denna förbifart förutsätter att Trafikverket finansierar projektet och det finns för närvarande inte med i Trafikverkets långsiktiga planering.

En ny sträckning av Nykvarnsvägen föreslås för att åtgärda farliga direktutfarer mot länsvägen. Befintlig väg blir då en lokalgata vilket kan möjliggöra nya bostäder längs gatan. Ny bebyggelse skulle kunna finansiera den nya vägsträckningen.

Vatten och avlopp (VA)

De allmänna spill- och dagvattennäten i Järna används inte på rätt sätt. I delar av systemet avleds dagvatten till spillvattennätet istället för till dagvattennätet. Fortsatta åtgärder bör göras för att få bort dagvatten ur spillvattennätet så att funktionskraven på spillvattensystemet kan hållas. Den mest kostnadseffektiva utbyggnadsriktningen av Järna sett från VA-systemets perspektiv bedöms vara mot öst, alternativt nordöst. Dricksvattenförsörjningen för nya bostadsområden kan lösas med hjälp av tryckstegringsstationer, men befintligt lokalnäts kapacitet behöver studeras inför planering av större områden.

På landsbygden har de flesta fastigheter enskilda lösningar på både vatten och avlopp. Generellt gäller att flera av dessa lösningar riskerar att späda på övergödningen av Moraån.

Förslag

- Hundraprocentig anslutning till allmänt VA för befintliga och tillkommande hushåll och företag inom verksamhetsområdet. (Miljökontoret ansvarar för att fastighetsägarna ansluter till den allmänna anläggningen.)
- Större sammanhängande bostadsområden ska anslutas till allmänt VA

- Bostadsexploatering i Svallsättershöjden och Östra Ljungbacken ska ingå i verksamhetsområdet för allmänt VA. Detta bör även gälla Östra och Norra Kallfors.

- Tillkommande bostadsexploatering norr om tätorten och utanför det allmänna verksamhetsområdet bör planeras på ett sådant sätt att VA anläggningarna standardmässigt motsvarar det allmänna verksamhetsområdets.

- Spill- och dagvatten ska hanteras i separerade system.

- Dagvatten ska i första hand tas hand om lokalt, genom infiltration eller utjämnings- och perkolationsmagasin för att undvika avledning genom dagvattenledning.

- För hushåll utanför allmänt verksamhetsområde ska den VA-lösning förordas som ger minsta möjliga miljöpåverkan.

- På landsbygden ska kommunens kretsloppspolicy tillämpas. Våtkompostering av klosettavfall ska förespråkas före andra enskilda lösningar.

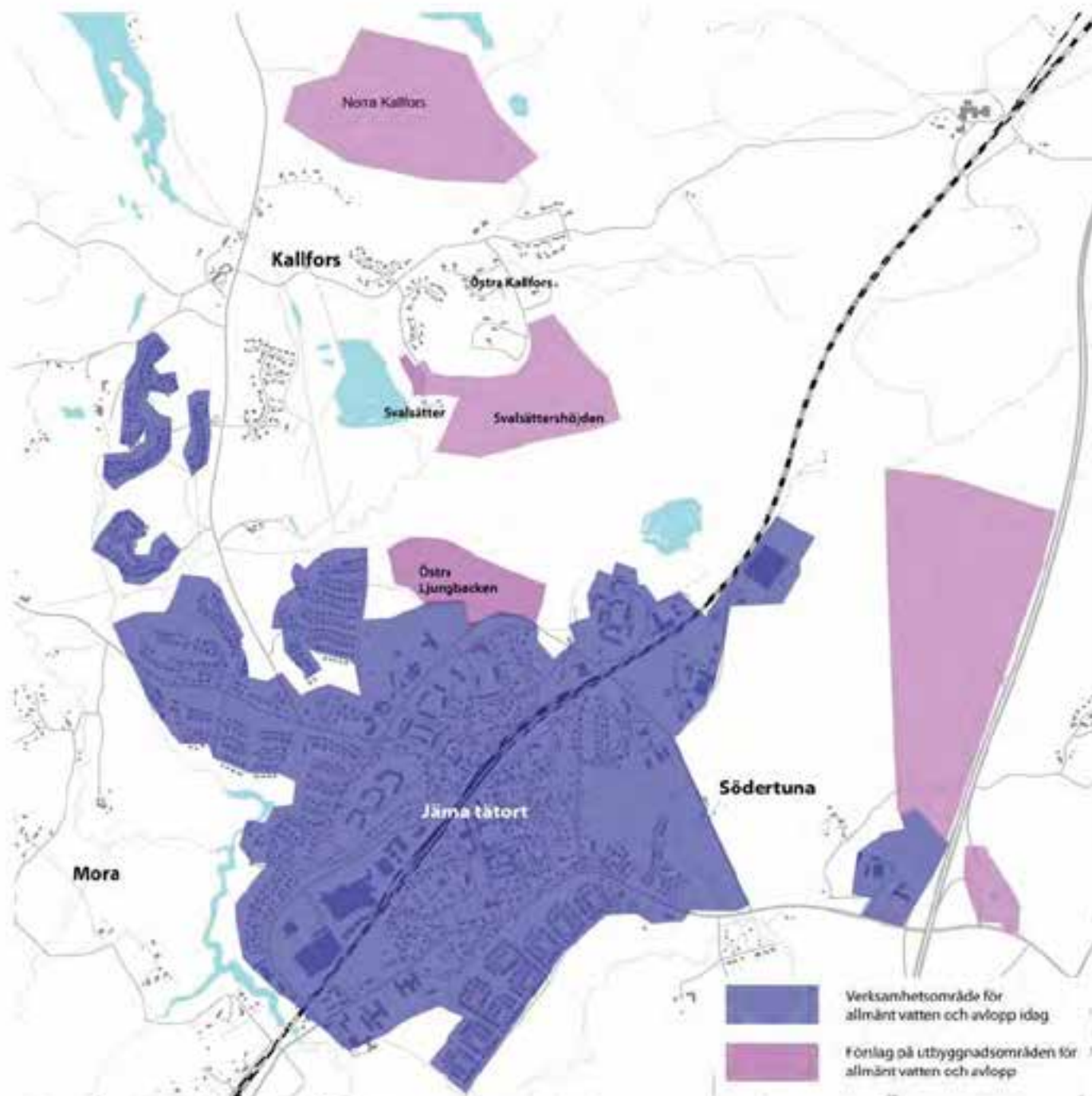
- Ny bebyggelse ska endast tillåtas om VA kan lösas på ett rationellt och miljövänligt sätt.

Energi

Befintlig kapacitet av el och fjärrvärme är närmast överdimensionerad i Järna. Det bör planeras för fjärrvärmeanslutning vid nya industri- och bostadsområden.

Förslag

- Uppvärmning ska baseras på förnybara energikällor.
- El och olja ska aldrig användas för direktuppvärmning.
- Fjärrvärme ska vara huvudalternativet vid planering av nya bostadsområden.
- Nybyggnation bör alltid ha system som möjliggör framtida anslutning till fjärrvärme.



FAKTARUTA

Verksamhetsområde

Kommunen är enligt Vattentjänstlagen ansvarig för att inrätta ett s.k. verksamhetsområde för allmänna vatten- och avloppstjänster där det behövs. Verksamhetsområdets utbredning avgränsas geografiskt med hänsyn till skydd för människors hälsa och miljön. Huvudman för Södertälje kommuns allmänna VA-anläggning är det kommunägda bolaget Telge Nät. Inom verksamhetsområdet är VA-huvudmannen skyldig att leverera allmänna vattentjänster och fastighetsägarna måste i gengäld betala för dem med VA-avgifter. Normalt täcker verksamhetsområdet tätort, men inte landsbygd.

Spillvatten

Spillvatten är förorenat vatten från hushåll, industriell verksamhet, servicanläggning m.m. Spillvatten kan vara t.ex. vatten som är klosettvattnet (vatten från toaletter) och BDT-vatten.

Dagvatten

Dagvatten är ett samlingsnamn för tillfälligt förekommande avrinnande vatten på ytan av mark eller byggnation. Vattnet kan vara bl.a. regnvatten, smältvatten, spolvatten och framträngande grundvatten.

- Verksamhetsområde för allmänt vatten och avlopp idag
- Förslag på utbyggnadsområden för allmänt vatten och avlopp

Förslag på utökat verksamhetsområde för kommunalt vatten och avlopp.

Tidigare planering

Översiktsplan 2004 för Södertälje kommun

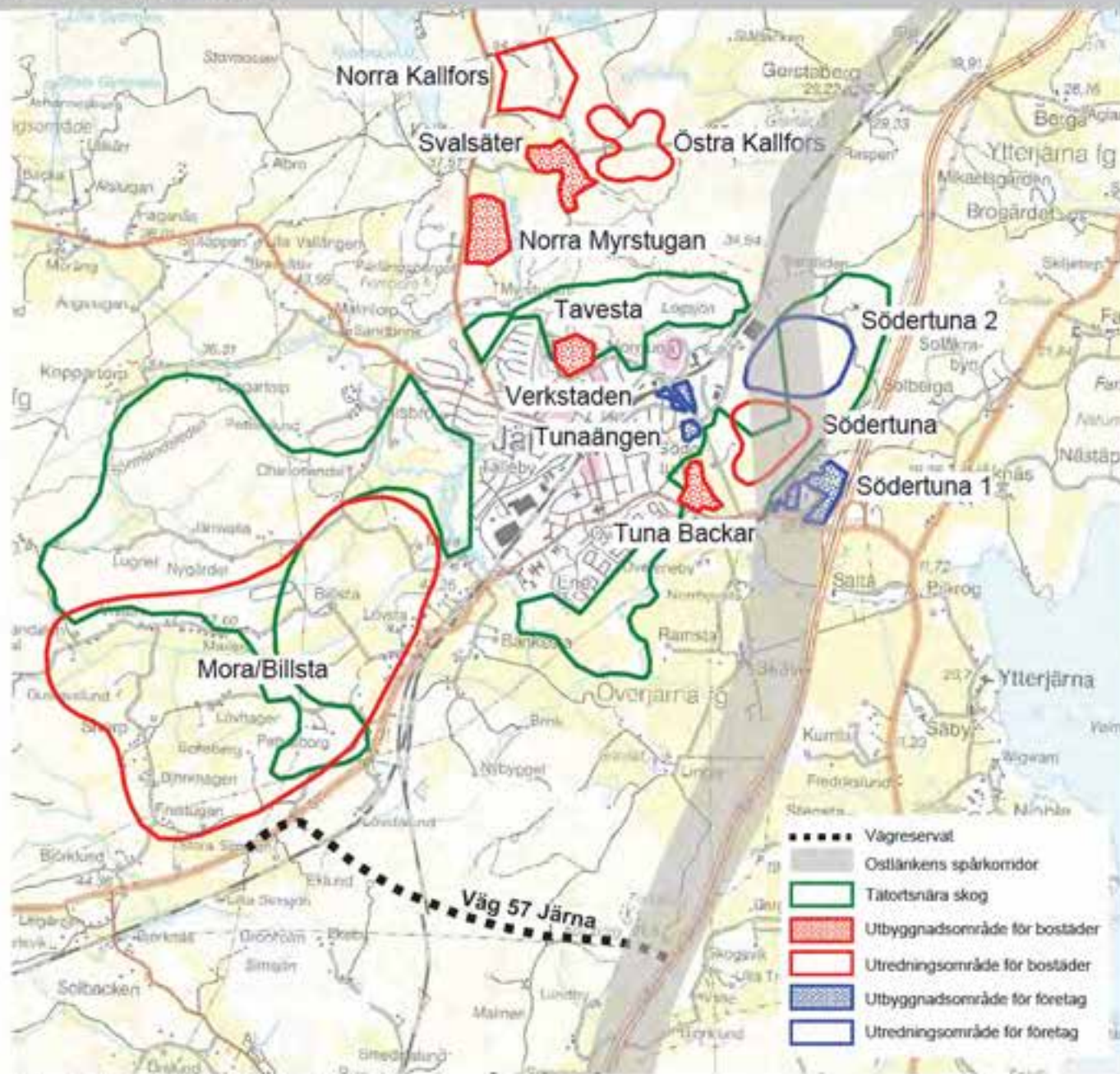
I Södertälje kommuns översiktsplan 2004 pekas Östra och Norra Kallfors, Södertuna och Billstaområdet ut som utredningsområden för bostäder i Järna. Området norr om Södertuna, Södertuna 2 (se karta), pekas ut som utredningsområde för företag.

Av de utpekade områdena är idag Östra Kallfors planlagt och under genomförande. För Norra Kallfors pågår detaljplanearbete i slutfasen. Mellan tätorten och E4:an ligger en av den planerade höghastighetsjärnvägen Ostlänkens spårkorridorer. Inom korridoren tillåts ingen planläggning. Utredningsområdena, både för bostäder och företag, i Södertuna berörs av närheten till korridoren. Inget av områdena har varit föremål för något detaljplanearbete. Gällande plan i Södertuna 1 är ej heller fullt utbyggd.

Planutredning för Billstaområdet

År 2004 sammanställde kommunen ett förslag på hur Billstaområdet ska utvecklas. Utredningen, som inte antagits politiskt, föreslog lägen för ca 50 st nya småhusetableringar. Av dessa är har bygglov beviljats för ca 15 st. Utredningen har ingen formell status enligt Plan och Bygglagen (PBL) utan har utgjort ett kunskapsunderlag i bygglovhanteringen för området och i arbetet med den fördjupade översiktsplanen.

Utredningen för Billstaområdet ska färdigställas under 2014.



Utbyggnadsområden enligt Översiktsplanen 2004.

Regionplan för Stockholmsregionen

På uppdrag av Regionplanenämnden i Stockholms läns landsting har Regionplane- och trafikkontoret sammanställt ett förslag till regionplan för Stockholmsregionen (RUFs). Den godkändes i landstingsfullmäktige i maj 2010.

I Regionplanen pekas Södertälje tätort ut som en yttre regional stadskärna: *”Utvecklingen i de yttre regionala stadskärnorna ska motverka att bebyggelsen och verksamheterna sprids ut. Vid knutpunkter i trafiksystemet bör marken utnyttjas mer intensivt. Det främjar stadskvaliteter, stadsliv och mötesplatser”*

Regionplanen föreslår överlag en tätare och mer sammanhållen bebyggelse i hela regionen. Järna tätort pekas ut som en regional stadsbygd med utvecklingspotential:

”Ökad täthet innebär att ny bebyggelse främst bör lokaliseras till redan bebyggda områden och i första hand till de delar som har eller kommer att få bäst tillgänglighet med kollektivtrafik.”

Hela RUFs:en finns att ta del av på Tillväxt-, miljö och regionplanerings hemsida: tmr.sll.se

Utredningar i samband med arbetet med den fördjupade översiktsplanen

Hållbart resande i den fördjupade översiktsplanen för Järna

I ett inledande skede av projektarbetet gjordes en inventering av förutsättningarna för hållbart resande i Järna tillsammans med projektet ”Hållbart resande i samhällsplaneringen”. En jämförelse mellan fem potentiella utbyggnadsområden gjordes. Resultatet sammanställdes i rapporten ”Hållbart resande i den fördjupade översiktsplanen för Järna”. Kommunalsnämnden antog i oktober 2008 rapporten ”Hållbart resande i den fördjupade översiktsplanen för Järna tätort”, som ett underlag till den fördjupade översiktsplanen för Järna.

Detaljhandeln i FÖP

I Järna finns intresse av att etablera livsmedelshandel utanför tätorten. I samband med planarbetet har kommunen låtit utreda förutsättningarna för detaljhandel i Järna och effekterna av en så kallad extern etablering. Konsultföretaget Nordplan har utfört utredningen som finns sammanställd i en rapport.

Regionalt tågstopp i Järna

Det finns en politisk vilja att arbeta för att få ett regionalt tågstopp i Järna. För att utreda förutsättningarna och konsekvenserna av ett sådant lät kommunen Sweco ta fram en rapport år 2008.

Barn, ungdomar och det offentliga rummet i Järna

I arbetet med den fördjupade översiktsplanen har kommunen ansett det vara angeläget att få med barn och ungdomars perspektiv på Järna som ett kunskapsunderlag i planeringen. Därför har man genomfört ett projekt där ett antal elever och förskolepersonal har intervjuats om sin syn på Järna.

Samtliga utredningar finns att ta del av på Samhällsbyggnadskontoret.

Läget i regionen

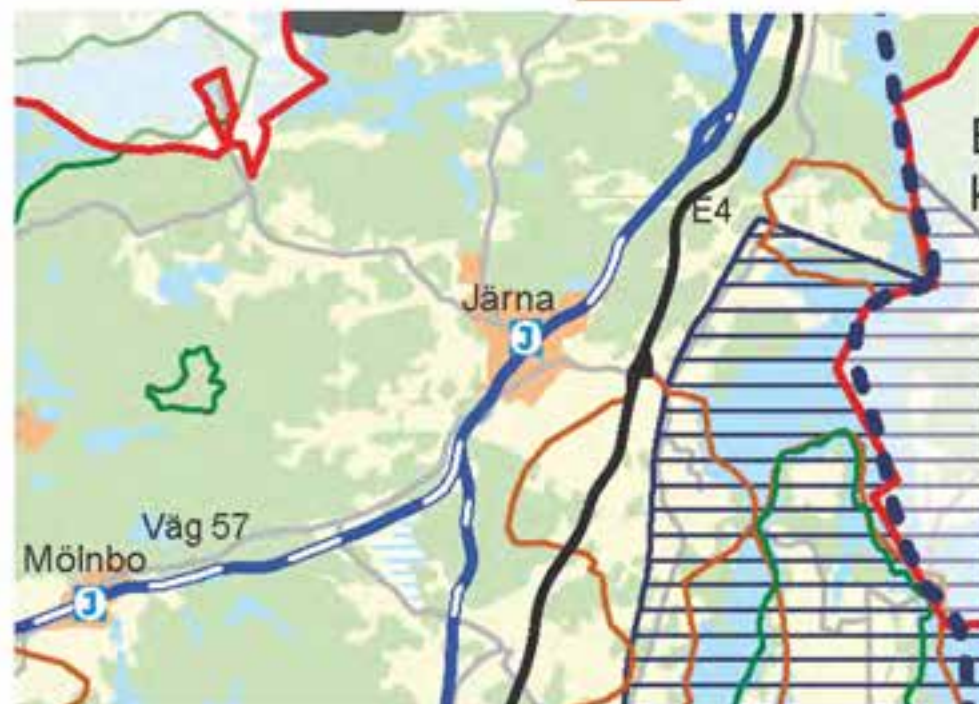
Järna kommun del är en av Södertälje kommuns fem kommundelar. Tätorten är belägen cirka 1,2 mil sydväst om Södertälje och cirka 5 mil sydväst om Stockholm. I Järna möts två av järnvägens stambanor, Västra stambanan och Nyköpingsbanan. Två större vägar passerar genom kommundelen, E4:an löper i nord-sydlig riktning i området mellan tätorten och Järnafjärden och riksväg 57 passerar genom tätortens södra delar.

Läget i landskapet

Järna tätort ligger i gränsen mellan ett höglänt skogslandskap och ett låglänt, storskaligt åkerlandskap som sträcker sig ut mot Järnafjärden. Från Järnaslätten stiger terrängen snabbt upp mot Överjärna kyrka och centrum. E4:an passerar orten till stor del över det öppna landskapet och skapar en barriär mellan samhället och Ytterjärna/havet. Skogsmarken i samhällets nordvästra del är blandskog med mindre sjöar och våtmark. Hela Järna ligger inom Moraåns avrinningsområde. Kring Moraån söder om samhället finns ett småskaligt odlingslandskap omväxlande med åkerholmar och större skogsklädda moränkullar.

Riksintressen

Inom planområdet för den fördjupade översiktsplanen finns riksintessen för kulturmiljö och kommunikationer; E4:an, Västra och södra stambanan samt spårkorridor för Ostlänken (redovisas på karta s. 9).



-  Riksintresse Väg
-  Riksintresse Järnväg
-  Riksintresse Kulturmiljövärd

B E F O L K N I N G

Den 31 december 2012 uppgick folkmängden i Järna kommun till 9 083 personer varav 6 643 personer var bosatta inom Järna tätort (inklusive Kallfors).

Enligt kommunens senaste befolkningsprognos för perioden 2013-2022 beräknas befolkningen i Järna kommun öka till cirka 9450 personer. Denna prognos inkluderar inte förväntat befolkningstillskott av planerade utbyggnadsområden. Till antagandeskedet av den fördjupade översiktsplanen kommer en fullständig prognos att redovisas.

Ålderstrukturen i Järna skiljer sig väsentligt ifrån kommunen som helhet vad gäller andelen unga vuxna i åldrarna 20-29 år. Denna skillnad kan främst härledas till flytt till högstskoleorter.

Andelen personer med utländsk bakgrund (personer födda utomlands eller personer vars båda föräldrar är födda utomlands) uppgick år 2012 till 21 procent att jämföra med 47 procent för kommunen som helhet. Inom Södertälje kommun utgörs den största gruppen med utländsk bakgrund av assyrier/syrianer (definieras som personer med ursprung i Irak, Libanon, Syrien eller Turkiet) medan personer med finsk bakgrund utgör den enskilt största gruppen med utländsk bakgrund inom Järna kommun.

Ohälsotalet var 2012 något högre i Järna jämfört med Södertälje kommun, 32 respektive 25.

Folkmängd efter kön och ålder i åldersklasserna (31 december 2012)

Ålder	Män	Kvinnor	Totalt
0-19	1 333	1 230	2 563
20-44	1 352	1 420	2 772
45-64	1 141	1 135	2 276
65-74	482	479	961
75-79	109	116	225
80- w	113	173	286
Summa	4 530	4 553	9 083

Källa: SCB Befpak

Folkmängden fördelad efter svensk och utländsk bakgrund samt kön (31 december 2012)

Bakgrund	Totalt	Män	Kvinnor	Totalt %
Svensk	7 179	3 596	3 583	79,0
Utländsk	1 904	934	970	21,0
Summa	9 083	4 530	4 553	100,0

Källa: SCB Befpak

Medelinkomst, (nettoinkomst) 2011 i tkr

Södertälje kommun	236,5
Järna kommun	210,7

Källa: SCB Inkopak

Ohälsotal, 16-64 år, 2012

Södertälje kommun	25
Järna kommun	32

Källa: SCB Ohälsotal

Utbildningsnivå

År 2011 hade 35 procent av de boende i Järna kommun eftergymnasial utbildning. Detta var något högre än motsvarande siffra för kommunen som helhet (31 procent). Medelinkomsten (avser den sammanräknade förvärvsinkomsten) var år 2010 lika högre i Järna kommun (266 300 kronor) jämfört med medelinkomsten i kommunen (251

Utbildningsnivå, andel av befolkningen 20-64 år, 2011

	Järna	Södertälje
Förgymnasial	14,5	21,0
Gymnasial, högst två år	23,4	23,3
Gymnasial, mer än två år	24,5	22,3
Eftergymnasial, mindre än tre år	14,7	13,8
Eftergymnasial, minst än tre år	20,3	16,4
Uppgift saknas	2,7	3,2
Totalt	100,0	100,0

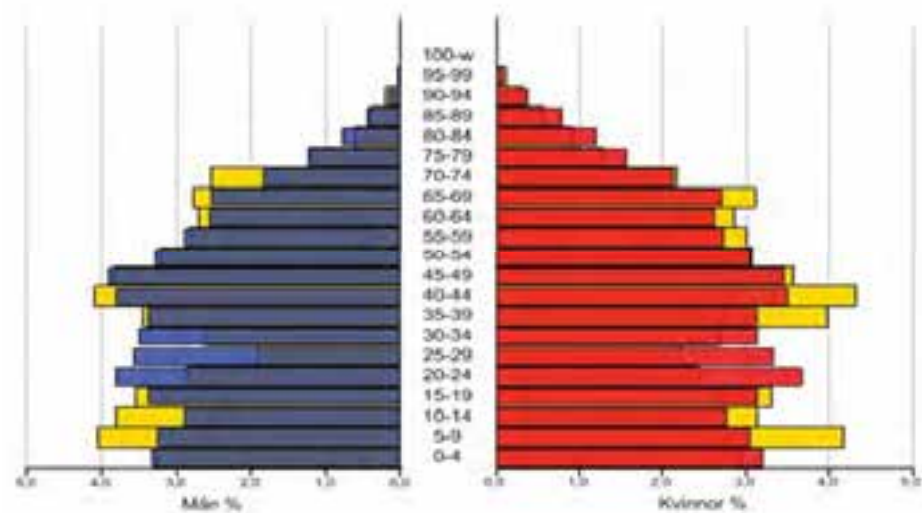
Källa: SCB Ampak

FAKTARUTA

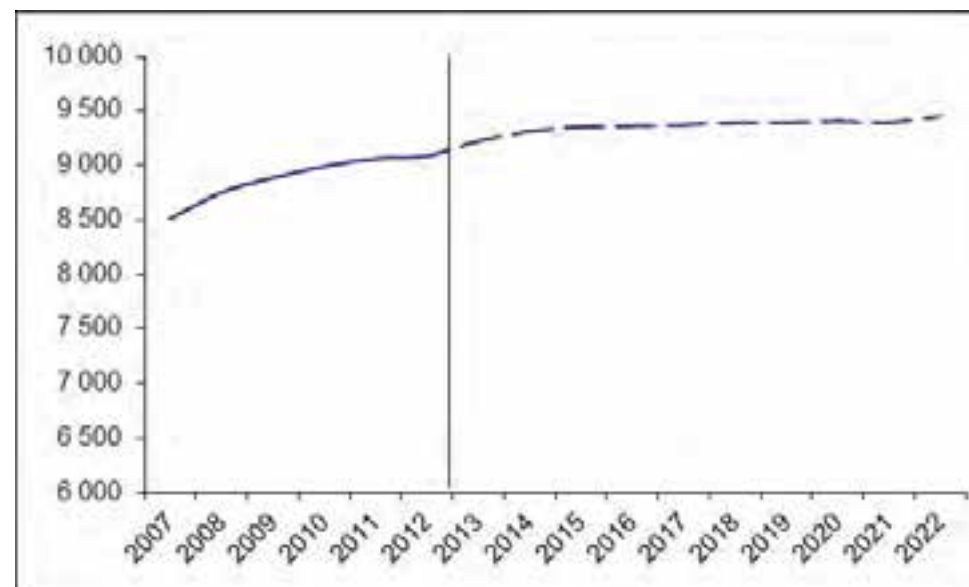
Ohälsotal

Ohälsotalet beräknas genom att summa dagar med sjukpenning, arbetsskadesjukpenning, rehabiliteringspenning samt dagar med aktivitets- och sjukersättning divideras med befolkningen i åldern 16-64 år.

Åldersstrukturen i Järna kommun jämförd med Södertälje kommun år 2012




Gul skugga illustrerar befolkningen i Södertälje kommun.
Källa: SCB Befpak

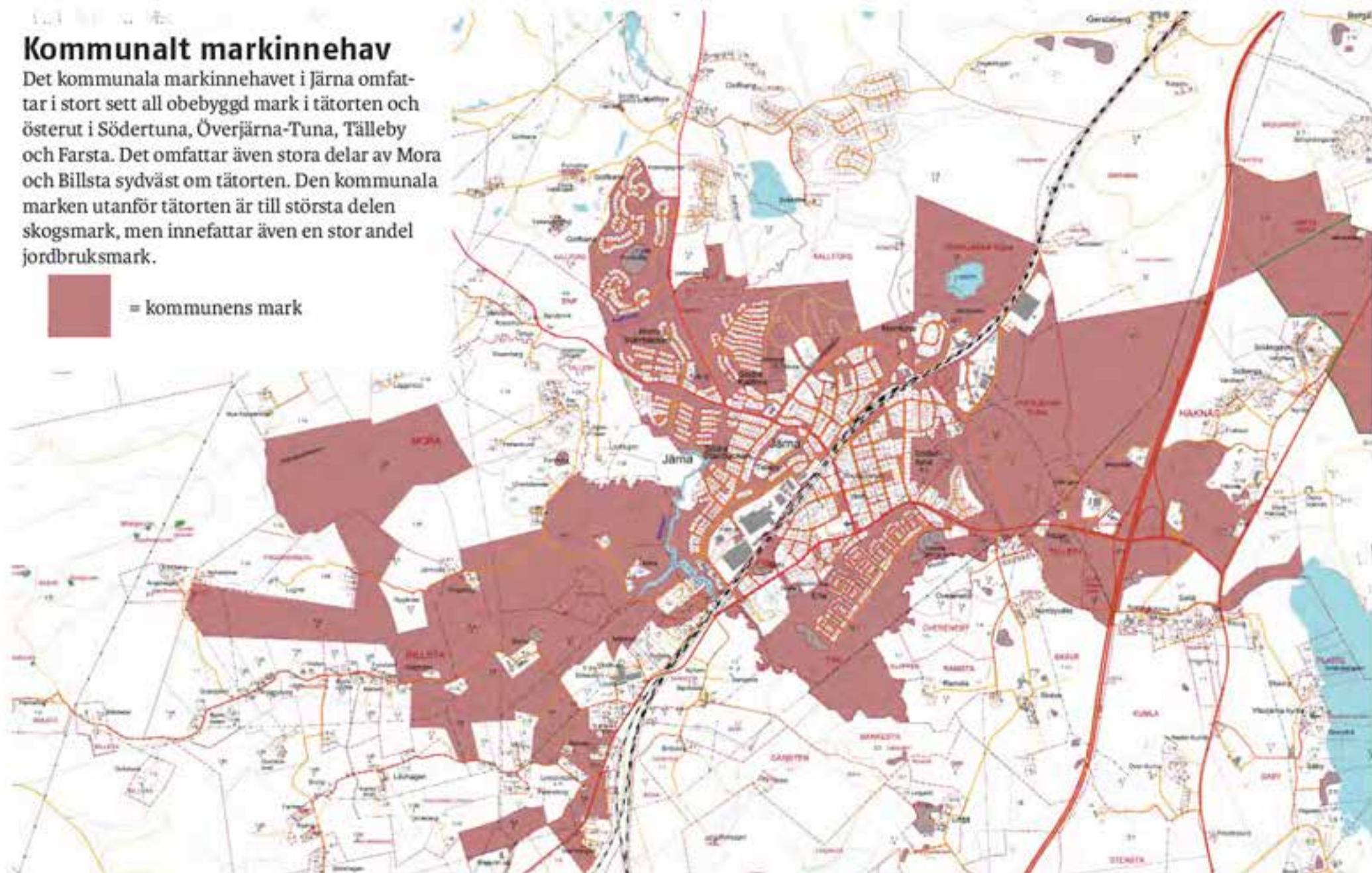


Folkmängd 2007-2012 samt prognostiserad folkmängd 2013-2022 (de flesta planerade utbyggnadsområden ingår).
Källa: SCB Befpak

Kommunalt markinnehav

Det kommunala markinnehavet i Järna omfattar i stort sett all obebyggd mark i tätorten och österut i Södertuna, Överjärna-Tuna, Tälleby och Farsta. Det omfattar även stora delar av Mora och Billsta sydväst om tätorten. Den kommunala marken utanför tätorten är till största delen skogsmark, men innefattar även en stor andel jordbruksmark.

 = kommunens mark



Det äldsta Järna

Ortnamnet Järna har sitt ursprung i ordet "garn" vars betydelse är smal, skyddad vik. Under förhistorisk tid bestod området av flera vikar där bördiga dalgångar idag breder ut sig. På höjderna längs vattnet bosatte sig människor vilket det stora antalet fornlämningar vittnar om. Under järnåldern tycks Linga i sydöstra delen av planområdet, ha utgjort en betydelsefull plats och med lämningar av gravfält med bautastenar, hällristningar och fyndet av ett vikingatida svärd samt en runsten som idag står på Skansen.



Äldre foto av Överjärna kyrka.
Foto: Torekällberget

Medeltidens socknar och kyrkor

Indelningen i Ytter- och Överjärna socknar går långt tillbaka i tiden. På 1100-talet uppfördes en stenkyrka i varje socken. De placerades strategiskt i landskapet, högt belägna med vy över Järnaslätten och Järnafjärden med den viktiga segelleden mot Södertälje och Mälaren. Kyrkorna var naturliga centrum i socknarna kring vilka viktiga samhällsfunktioner samlades. Flera kända medeltida bylägen finns i planområdet men inget är bevarat ovan mark.

Bebyggelsestruktur och ägande

Under 1600-talet och fram till sent 1800-tal dominerades markägandet kring Järna av stora gårdar som ex Bankesta. Fram till 1800-talets mitt utgjorde platsen för Järna till stor del Kallfors gårds betesmarker, undantaget några enskilt liggande torp och sockencentrumet. I de södra utkanterna etablerades småverkstäder och hantverksgårdar kring mitten av 1800-talet bl.a. Vagnmakarns och Smedjan.

Näringar

Överjärna har en typisk jordbrukssocken med en mängd smånärings t.ex. sågar, kvarnar m.m. Under 1600-1800-talet bedrevs en även omfattande gruvverksamhet i nordväst.

Järna stationssamhälle Järnvägen

Etableringen av järnvägen med förbindelse till Stockholm år 1861 innebar framväxten av Järna stationssamhälle. Under sent 1800-tal växte delar av nuvarande sockencentrum fram kring kyrkan med stall, skola, klockargård m.m. Stationsbyggnad i trä med tillhörande miljö uppfördes norr om spåret. År 1883 ersattes stationsbyggnaden av en ny i tegel på södra sidan av spåren. Den hade en särskild kunglig väntsal för den kungliga familjen som vistades på Tullgarns slott i Hölö socken.



Stationshuset i Järna kring sekelskiftet 1900.
Foto: Torekällberget

Villastaden

Marken mellan stationen och kyrkan planlades för Järna Villastad. Det var också här centrum låg och fram till 1960-talet var Åsgatan genomfarten till Södertäljevägen. Expansionen var till att börja med blygsam för att kring sekelskiftet 1900 öka. Karaktäristiskt för bebyggelsen var fristående villor anpassade på tomterna efter terrängens förutsättningar, ofta indragna en bit på tomten och med uthusen i bakkant. 1800-talets bebyggelse fick vanligen panelade fasader, inslag av snickarglädje och växlande takformer. På det tidiga 1900-talets jugendhus var även puts vanligt och fönstren fick en spröjsad övre del ibland med stilens välvda former.



Järna villastad. Utdrag ur häradsekonomiska kartan (1859 - 1934).

År 1912 bildades Järna municipalsamhälle och orten fick samma stadga för brand-, byggnads- och hälsovård som gällde för rikets städer. Året därpå öppnades Nyköpingsbanan och bebyggelsen utökades bl.a. norr om järnvägen. Perioden präglades arkitektoniskt av nationalromantikens former med branta sadeltak och småspröjsade fönster. På 1920-talet influerade trädgårdsidealet planerna med stora villor på luftiga tomter. Välkomnande trädgårdar framför husen var utmärkande liksom en grusad mittgång och trädgårdarnas möjligheter till egen odling var en viktig del av miljön. Husen försågs ibland med klassicistiska drag som exempelvis en kolonnförsedd portik eller markerade hörn.

Egnahem och småbruk

I Järnas omgivning bildades under 1910-talet ett flertal småbrukarkolonier genom Nationalföreningen mot emigrationen. Egnahemsbolag köpte upp mark som avstyckades från Bankesta samt Mora gårdar och egnahemslån erbjöds till den intresserade. Husen gavs en tidsenlig nationalromantisk stil med panelade trähus i röd färgsättning med vita knutar och småspröjsade fönster, en idealbild av den röda stugan. I närheten av småbrukarkolonierna fanns skola, handelsbod samt kontor där kurser i jordbruk erbjöds.



Cyrillus Johanssons stadsplan från 1925, med Storgatan, Rönnevägen och stationsläget illustrerade.

Det moderna Järna växer fram

Under mellankrigstiden etablerades ett flertal småindustrier vilket hänger samman med en bostads-expansion framför allt vid Ene och Tavesta som bebyggdes med småvillor. Husen som följer samma placering gatuvis är ofta något indragna på de små tomterna. Arkitekturen är präglad av enkelhet med panelade eller putsade fasader. De senare husen, från 40-50-talen har ofta puts- eller tegelfasader, flacka tak, och ofta ett skärmtak ovanför entrén.

År 1941 antogs ett stadsplaneförslag, egnahemsområdet ”Epagärdet” vid Tavestavägen bebyggdes och vid 1940-talets slut uppfördes Järnas första hyreshus längs Mölnbovägen.

Fram till 1950-talet kantades Storgatan av en gleslplacerad sekelskiftesbebyggelse med trävillor och små affärshus på lummiga tomter. Med efterkrigstidens högkonjunktur kom tätorten att växa. Järna kommun bildades år 1952 genom en sammanslagning av Vårdinge och Järnasocknarna och en ny generalplan antogs. Kring mitten av 1950-talet exploaterades markerna kring Tälleby som sammanlänkades med samhället. Området utökades därefter ytterligare med bostäder och med industriområdet där bl.a. Lantmännen Cerealia uppfördes, som sedan dess utgjort en stor arbetsgivare på orten.

Delar av Järnas äldre trähusbebyggelse revs för uppförandet av större fastigheter under sent 1960-tal. Med nedläggningen av landsbygdsskolorna och koncentrationen till tätorten byggdes Ene-, Ådal- och Tavestaskolorna. Flerbostadshusområdet tillkom vid Bergsgatan samt vid Mossvägen och gavs en tidstypisk planering med naturgårdar med inslag av bergknallar och tallar.

År 1971 uppgick Järna i Södertälje kommun. En ny generalplan för tätorten utarbetades och affärscentrumet koncentrerades till Storgatan. Ene gårdsåkermarker nedanför åsen bebyggdes med typhusvillor under sent 1960- tidigt 1970-tal. På Sågenområdet fick de små fabriksbyggnaderna lämna plats för storskaliga kvarter med flerbostadshus och i norra utkanten av tätorten uppfördes Norrtuna flerbostadshusområde. Det förlades tidstypiskt geografiskt avgränsat från övrig tätortsbebyggelse omgivet av skog. Storgatan förnyades när den låga trähusbebyggelsen revs för att möjliggöra uppförandet av nuvarande flerbostadshus med butiker i bottenvåningen, parkeringar och omdaning till gågata under 1980-1990-talet. I Södertuna uppfördes ett radhusområde som kom att utgöra ett nytt inslag i bebyggelsestrukturen. På 1980-talet påbörjades exploateringen av Kallfors gamla skogs- och jordbrukmarker med golfbanor och stora villaområden. År 1993 revs slutligen kärnan i det gamla stationssamhället, det gamla stationshuset i tegel.

Järna har sedan 2000-talets början expanderat med nya villaområden med dagens stora variation av typhusvillor, ofta uppförda på tidigare odlings- eller skogsmark. Där tätorten möter landsbygden i de södra och östra utkanterna har områden med industri- och kontorshus etablerats under senare år.

Landsbygden

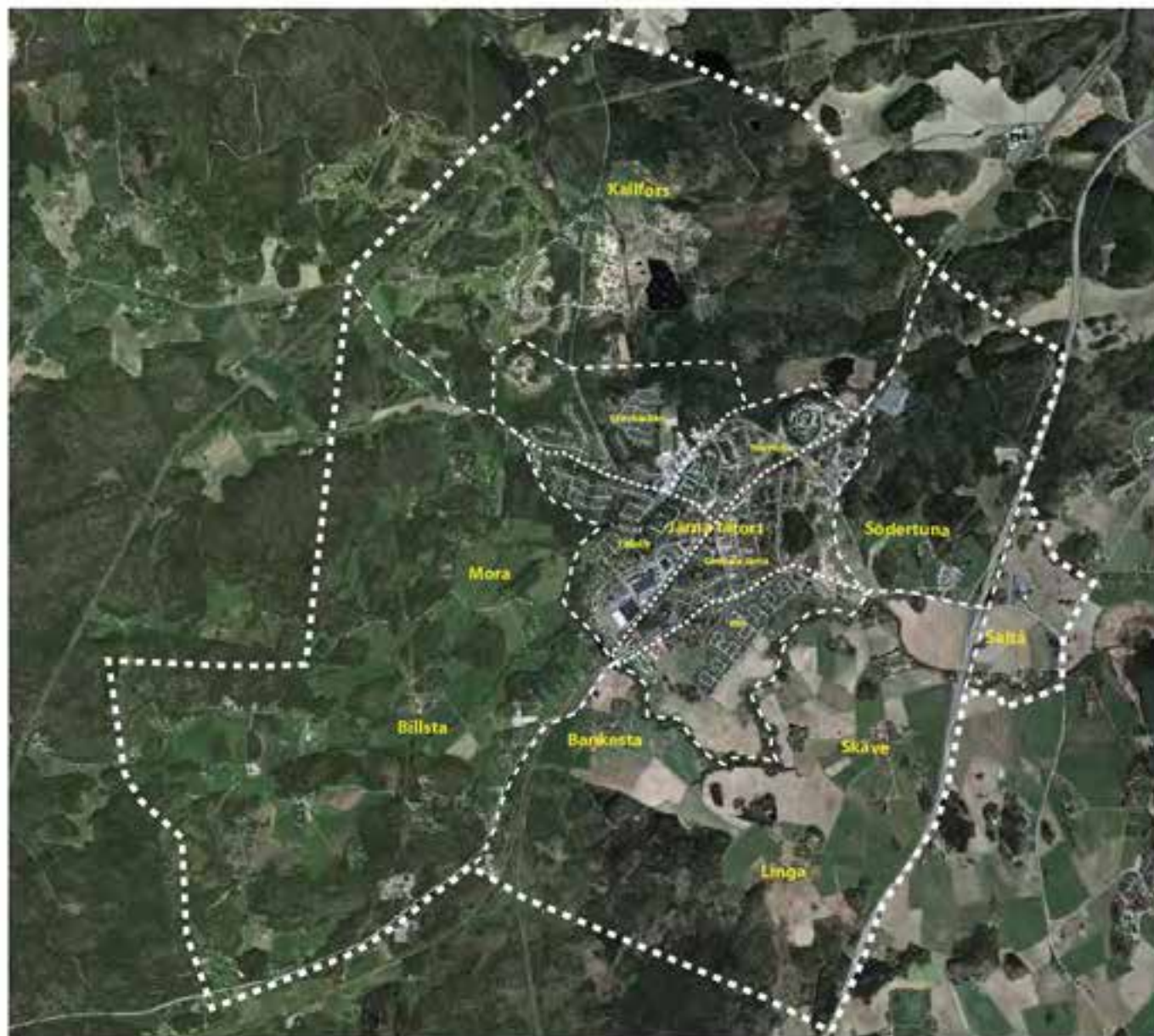
Landsbygden har som beskrivs i kapitlet Kulturmiljö under Förutsättningsdelen viktiga kulturmiljö-avsnitt i ett av odlingsmarken dominerat landskap. Strukturerna är till stor del bevarade sedan lång tid tillbaka. Landsbygden har framförallt påverkats av motorvägen som invigdes 1970 och som påverkat landsbygden stort både kommunikationsmässigt och som en barriär. På 1940-talet etablerades en antroposofisk läkepedagogisk verksamhet vid Saltå med arbetsskola och 1964 etablerades företaget Saltå kvarn. Från 1960-talet har verksamheternas utökning med en karaktäristisk arkitektur och behandling av mark och natur i områden som Saltå, Mora park, Risbro, Charlottendal, Skäve gett en särskild prägel kring Järna vid sidan av den traditionellt agrara bebyggelsekaraktären. Övriga delar av landsbygden har framför allt kompletterats med enstaka hus.

Bebyggelse

Bebyggelsen i tätorten speglar en gängse bild av stations samhällenas utveckling med en mångfacetterad bebyggelse av den tidigaste etableringen från medeltid med kyrkan, sockencentrumets trähusbebyggelse från 1700- och 1800-talen, stations samhälllets varierande hus från 1800-talets andra hälft och tidiga 1900-tal med villastaden, homogena villaområden från 1900-talets mitt och andra hälft, flerbostadshus samt 2000-talets pågående etablering av villaområden av olika typhus i tidigare skogsmark och odlingsmark i utkanterna av orten.

Kulturmiljö

Kulturmiljö är det fysiska arv vi människor genom tiden har lämnat efter oss i landskapet och som syns som vägar, odlingslandskap, gravar, bebyggelse m.m. Sammantaget är det de spår som berättar om en plats historia och identitet, som ger en känsla av kontinuitet och möjligheter att avläsa landskapet med dess historiska skeden. Kulturmiljön sätter oss människor i ett historiskt sammanhang och är allas angelägenhet och rättighet.



Planområdets olika delar.

Fornlämningar

Fornlämningar skyddas av 2 kap. (1998:950) Kulturminneslagen. Fasta fornlämningar har automatiskt ett skydd och omfattas även av skyddsavstånd.

Det varierar i storlek och avgörs från fall till fall av Länsstyrelsen. Det är förbjudet att ändra, skada, täcka eller ta bort en fornlämning. Länsstyrelsen är tillståndsmyndighet och skall kontaktas för information om tillståndsärenden t.ex. vid exploateringar som byggnads-, väg- eller ledningsarbeten. Fornlämningarna har en stark betydelse i kulturlandskapet och ger oss möjlighet att avläsa landskapets samband och kontinuitet.

För information om registrerade fornlämningar se Fornsök under Riksantikvarieämbetets hemsida www.raa.se

Tätortens omgivningar är fornlämningsmässigt mycket innehållsrika med en stor mängd lämningar från sten-, brons-, och järnålder längs den forntida havsviken kring s.k. Moragarnet.

Riksintressen

Riksintressen är utpekade av riksdagen som områden med värden av betydelse ur ett nationellt perspektiv. Åtgärder får göras inom ett riksintresse om de inte innebär en "påtaglig skada" på områdets värden eller betydelse. Riksintresset överväger andra allmänintressen. Kommunala beslut kan upphävas av länsstyrelsen/staten om kulturvärdena inte beaktas tillräckligt.

För riksintressen för kulturmiljövården betyder det att särskild hänsyn ska tas till den kulturhistoriska miljön och landskapsbilden.

Vid förslag till åtgärder ska dessa prövas mot

hänsynen till kulturmiljön och de värdebärande delarna i riksintressets motivering. Kulturhistoriska analyser kan behöva göras för att identifiera kulturvärdena och vad området tål för att inte förlora dem. Det är viktigt att i ett tidigt skede ha en dialog med fastighetsägaren och med länsstyrelsen.

Delar av den fördjupade översiktplanens sydöstra område ingår i riksintresse för kulturmiljövården enligt nedan. Det är kulturlandskapet kring Skäve, Linga och Saltå som berörs.

"Farledsmiljö och mellanbygd utmed vattenleden från Östersjön via Södertälje till Mälaren, som präglas av det försvarsstrategiskt viktiga läget,

dominerande storgods av delvis medeltida ursprung samt partier med ett mer småbrutet agrarlandskap".

Uttryck för riksintresset är bl.a.:

- Äldre vägnät
- Landskapspartier med mer småskaligt jordbruk och bebyggelse som huvudsakligen speglar 1800-talet
- Byar, ensamgårdar

Inventering av kulturmiljöer

"Inventering av kulturmiljöer i Södertälje kommun" är ett kulturhistoriskt kunskapsunderlag för samhällsplaneringen som antogs av Kommunstyrelsen i mars 2011. I enlighet med "God



Karta över delar av det riksintresse som ligger inom planområdet.

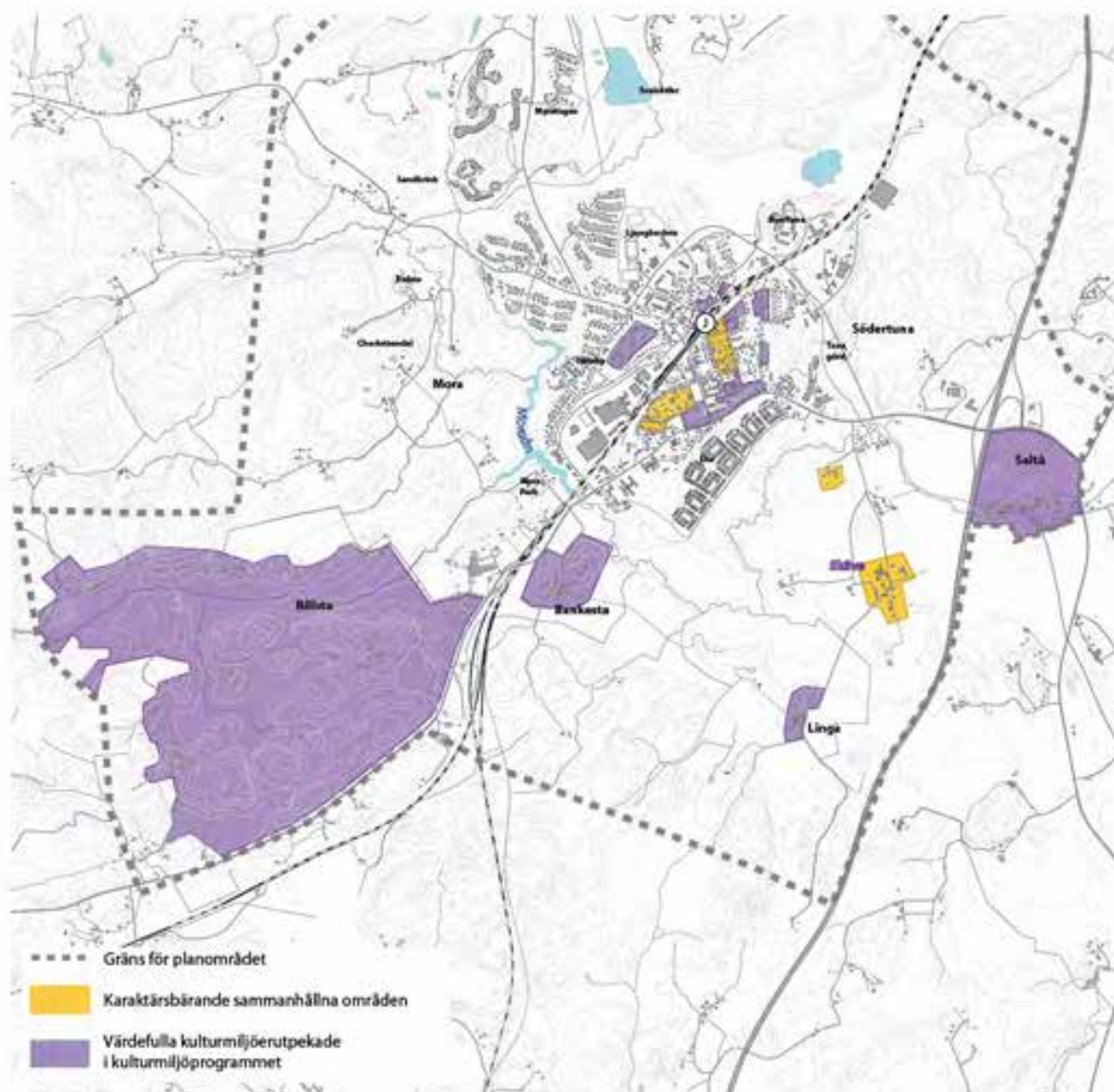
bebyggd miljö" i Agenda 21 och på uppdrag av Kommunfullmäktige innehåller inventeringen beskrivningar av särskilt värdefulla kulturmiljöer och deras kvaliteter som vägledning för hantering av kulturmiljövärdena som en resurs, se sodertälje.se.

Handläggningsordning

Till "Inventering av kulturmiljöer i Södertälje kommun" hör en handläggningsordning som är antagen av kommunens byggnadsnämnder samt av kommunstyrelsen. Genom den ges kommunens kulturmiljöexpertis möjlighet att yttra sig i utpekade kulturmiljöer av särskilt kulturmiljövärde vid planering och bygglov.

Kyrkomiljöer

Kyrkomiljöerna representerar tidiga sockencentrum, ofta med en nästan tusenårig hävd. De är av särskilt kulturhistoriskt värde. Kulturminneslagen anger att kyrkobyggnader och kyrkotomter ska vårdas och underhållas så att deras kulturhistoriska värde inte minskas. Kyrkobyggnader och kyrkotomter tillkomna före utgången av 1939 får inte väsentligt förändras utan tillstånd från Länsstyrelsen. Även vid tillskott eller förändringar i omkringliggande miljö ska kulturhistorisk hänsyn tas till kyrkomiljön och kyrkans läge i landskapet.



Värdefulla kulturmiljöer inom planområdet som beskrivs i Kulturmiljöprogrammet.

Nulägesbeskrivning- Tätort

Järna är beläget på en ås i landskapet, synligt från den bördiga Järnaslätten och från Saltsjön med Järnafjärden i öster. Tätorten delas itu av järnvägens sträckning med en broförbindelse emellan. Bebyggelsen speglar en gängse bild av stationssamhällets utveckling allt från den medeltida kyrkan till dagens nya villaområden på tidigare skogs- och odlingsmark i tätortens utkanter.

Planområdet utgörs i övrigt till större delen av en traditionell landsbygd som möter tätorten i öster, söder och väster. På flera ställen finns byliknande grupperingar av antroposofiska verksamheter som ofta utmärker sig i arkitektur och trädgårdsmiljö. I norr och i nordost möter tätorten skogsområden. I nordöstra delen utgör industri- och kontorshusområden samt biltvätt och hamburgerrestaurang tätortsgränsen.

Centrala Järna

Kyrkomiljön dominerar det gamla sockencentrumet som i övrigt består av en småskalig trähusbebyggelse. Stationsområdet bildar ett öppet mellanrum i bebyggelsen med avsaknad av stationshuset som lämnat plats för en modern pendeltågsuppgång och parkeringsytor. Norr om järnvägsspåren ligger ett äldre godsmagasin med tillhörande trädgårdsmark. Kring järnvägen samt längs väg 57 finns en småskalig bebyggelse som inrymt verkstäder men även småindustriverksamhet.

Skyltfönster i husen längs järnvägssträckningen berättar om den tidiga affärsverksamheten i området. Norr om järnvägen ligger också en matvarubutik omgiven av tillhörande parkering samt en restaurang med parkeringsyta intill.

Centrala Järna präglas delvis av sekelskiftesbebyggelsen med dess stora tomter och villaarkitektur. Exempel på detta syns i kvarteren kring järnvägen samt i kyrkans omgivningar (Hagagatan, Åsgatan, Sandtorpsvägen, Furuvägen). Området har också senare förtätningar av spridda villor och små flerbostadshus, exempelvis längs Åsgatan. Storgatan är kärnan i det kommersiella centrumet och präglas av relativt låga flerbostadshus med kommersiella lokaler i bottenvåningen samt av parkeringsytor. I östra delen av gatusträckningen ligger vårdcentralen inrymd i ett modernt tvåvåningshus.

Norr om Mölnbovägen mot Ene ligger flerbostadshus från 1940-talet.

Tavesta innehåller kvarter av tidstypiska småhus från 1930-40-talen av egnahemskaraktär, indragna från gatan på små tomter. De utmärks av en ganska anspråkslös arkitektur och följer ofta samma placering gatuvis. Hus av denna karaktär syns bl.a. längs Södra Järnvägsgatan och Tavestavägen vid Rönnvägen.

Södertunas bebyggelse består av radhus från 1980-90-talet och typhus från 2000-talet, grupperade på den tidigare odlingsmarken vid Tuna gård.

Kulturvärden

Ortens mångfacetterade bebyggelse med tidstypiska karaktärsdrag ger Järna dess karaktär. Flera kulturhistoriskt värdefulla miljöer ingår i "Inventering av kulturmiljöer i Södertälje kommun".



Överjärna kyrka

Överjärna kyrka och sockencentrum

Kyrkan har ett stort kulturhistoriskt värde som landmärke i landskapet och hjärtat i socknens centrum sedan medeltid. Tillhörande miljö med kyrkskola, klockaregård m.m. är av stort kulturhistoriskt värde som del av ortens tidigaste sockencentrum. Den kvarvarande torpbebyggelsen med Målarstugan och Sandstugan från 1700-1800-talet har dels byggnadshistoriska men även samhällshistoriska värden som berättar om bebyggelseformer och markanvändning innan stationssamhällets tillkomst.

Kv Pingsten 1 / Skridskofabriken

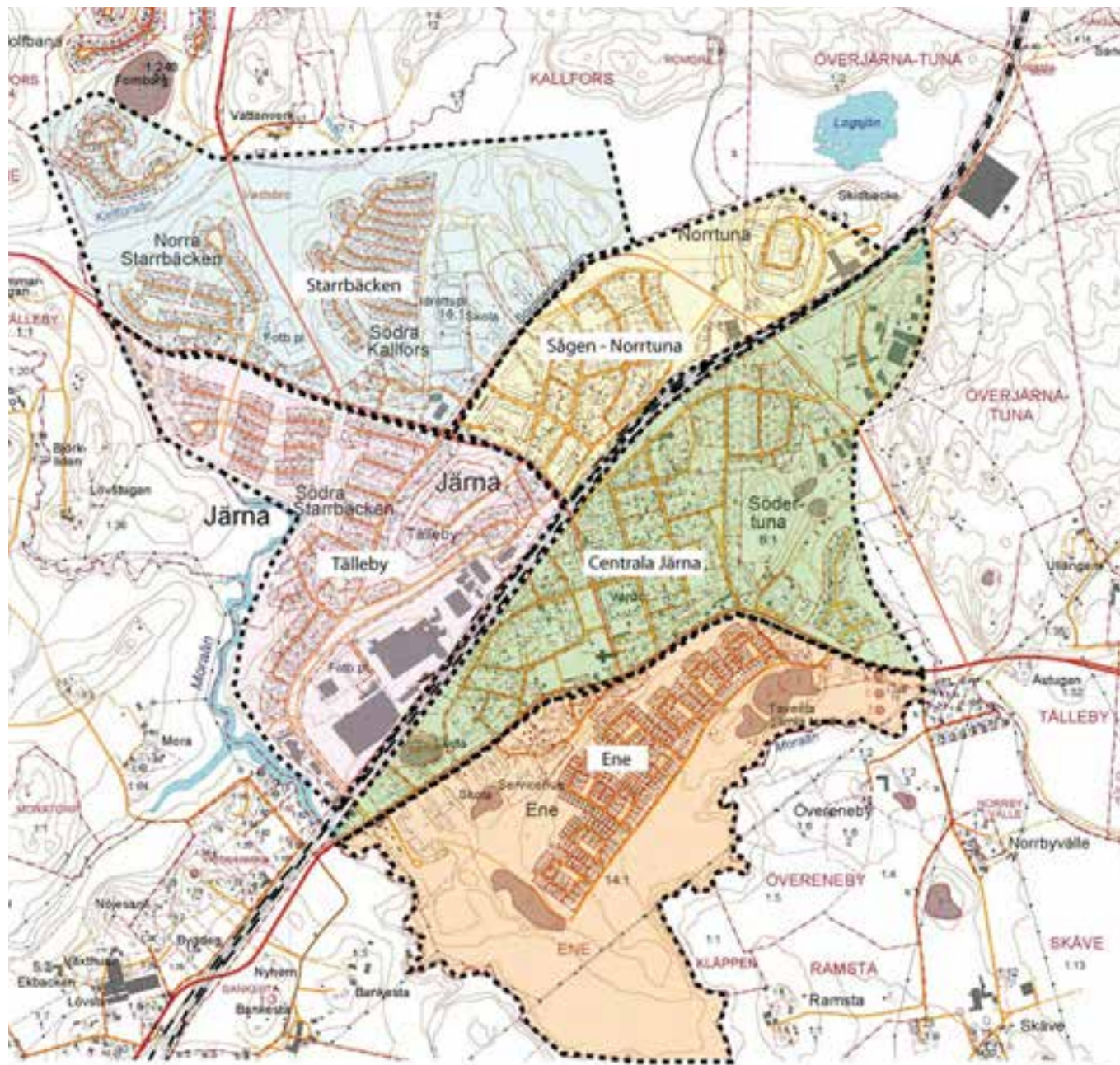
Skridskofabriken har ett kulturhistoriskt värde som en bevarad miljö från mellankrigstidens småindustrietableringar. Den har även en miljöskapande betydelse som blickfång i stationsområdet med sin typiska industrikaraktär.

Kv Pingsten 5-6

De två stora villorna från sekelskiftet 1900 är av betydande byggnadshistoriskt, arkitektoniskt och miljöskapande värde i sina högt belägna placeringar på tomterna och med dess representativa påkostade jugendarkitektur. Trädgårdarna bidrar till områdets trädgårdsstadskaraktär.

Övre Åsgatan / Övre Sandtorpsvägen

Miljön representerar villastadens blandning av träpanelhus, putsade historiserande byggnader och enklare trähus tillkomna kring sekelskiftet 1900. Kvarterens lummighet, småskalighet samt bebyggelsens karaktär sammanhänger med stationsområdets första expansion och har därför ett högt bevarandevärde.



Karta över de delområden inom tätorten som beskrivs i avsnittet.

Bild till vänster: Skridskofabriken i Järna. Foto: Torekällberget

Smedjan och Ingenting

Smedjan med verkstadsbyggnader och bostads-
huset Ingenting bildar en miljö av högt kulturhis-
toriskt värde och utgör ett av Järnas kännetecken
representerande 1800-talets småverkstäder. Miljön
har både byggnadshistoriskt värde, kontinuitets-
värde med hävd sedan år 1851 och är av miljöska-
pande betydelse.



Smedjan Ingenting

Centralskolan

Skolmiljö från 1940 i stramt utformad funkciona-
listisk arkitektur med stora symmetriskt placerade
fönsteröppningar och strama skärmtak. Miljön
representerar en välbevarad tidstypisk skolarki-
tektur och utgör med sin kontinuitet som skola ett
sambandshistoriskt värde.



Centralskolan

Sågen - Norrtuna

Den norra delen av centrala Järna innehåller såväl
en småskalig trähusbebyggelse från 1900-talets
första hälft, småverkstäder samt flerbostadshus-
områden vid Mossvägen, Sågen och Norrtuna.
Norrtuna är ett typiskt exempel på 1970-talets
planering, geografiskt avgränsat, högt beläget och
omgivet av skog.

Kulturvärden

Norra Järnvägsgatan

Kvarteren bildar en välbevarad sekelskiftesmiljö av
småverkstäder och villor, en rest av stationssam-
hällets expansion som är av byggnads- och sam-
hällshistoriskt värde av betydelse för Järna. Här
finns villor av enklare karaktär samt mer påkostade
hus i nationalromantisk anda. Bebyggelsen är tids-
typiskt placerad efter tomtens förutsättningar.

Godsmagasinet

Byggnaden är ovanligt förekommande i länet som
representant för de tidiga järnvägsbyggnaderna i
trä som uppfördes på landsbygden. Den är tidsty-
pisk med timrad stomme, panelade fasader och
utskjutande takfot. Den tillhör en mer och mer
sällsynt funktionsbyggnad av stort kulturhistoriskt
värde som sammanhänger med stationssamhällets
tillkomst.



Godsmagasinet

Karaktärsbärande sammanhållna
områden i centrala Järna:

Åsgatan/Hagagatan/Sandtorpsvägen
Blandad småskalig villabebyggelse dominerad
av 1900-talets första hälft av visst miljöskapande
värde och av karaktärsbärande betydelse.



Bebyggelse längs Åsgatan

Löwens väg

Småskalig villabebyggelse från 1900-talets första hälft där villorna ligger indragna på tomterna och där uthusen ligger i bakkant. Miljöskapande och karaktärsbärande betydelse.



Flerbostadshus vid Löwens väg

Tälleby

Området Tälleby/Södra Starrbäcken domineras av friliggande småhus från 1960-70-talen på relativt små tomter. Det är vanligen enplanshus med tegelfasader med inslag av träpanel, även mexitegel och puts förekommer. En stor del närmast järnvägens sträckning upptas av ortens centrala industriområde.

Kulturvärden

Tälleby prästgård och Tallstugan

Prästgården med belägg sedan medeltid är bevarad i delar från 1700-talet och har en historisk samt en miljöskapande betydelse. Tiondeboden utgör ett omistligt värde för Järna. Det bevarade båtsmanstorpets Tallstugan från 1700-talet har ett byggnads-historiskt och samhällshistoriskt värde trots att det idag ligger inklämt bland modern villabebyggelse.



Tälleby prästgård

Bergsgatan

Bergsgatans flerbostadshusområde består av naturgårdar inramade på tre sidor av välbevarade flerbostadshus i tegel uppförda 1958-63. Tidstypiskt är garagen i sockelvåningen, inslag av eternit, de flacka sadeltaken, smidesbalkonger och indragna entréer. Utformningen är likartad mellan byggnaderna men de skiljer sig fint och genomtänkt i de olika gårdsbildningarna.

Starrbäcken

Villaområden i Norra Starrbäcken/Södra Kallfors från 1960-70-tal, till övervägande del med tegelfasader i kombination med träpanel. Även helt panelade eller tegelhus förekommer. Ofta är entrédörarna gediget utförda i teak med sidoljus.

Ene

Enes bebyggelse är av blandad karaktär. De södra delarna upptas delvis av skolområdet från 1960-70-talen med Eneskolan respektive Ådalskolan som angränsar Moraån i sydväst. Nedanför åsen, angränsande landsbygdens odlingsmarker och beteshagar ligger Eneområdet som utgörs av villor främst från tidigt 1970-tal, belägna i en tät struktur på små tomter.

Kallfors

Kallforsområdet utgörs av olika typer av främst friliggande typhusvillor av olika karaktärer och i olika material, belägna kring golfbanorna, Pärilängsberget och Myrstuguberget samt mot Svålsätter i nordost. Även ett par flerbostadshus ligger i området.

Nulägesbeskrivning – Landsbygden

Stora delar av omgivande landsbygd utgörs av jordbruksmark dels i större jordbruksdrift men även i småjordbruk. I norra delarna breder sammanhängande skogsområden ut sig.

Kulturvärden

Landsbygdens kulturvärden består till stor del av det traditionella kulturlandskapet. Landsbygden är rik på fornlämningar som berättar om områdets långa hävd. Bebyggelsen är främst en agrart präglad trähusbebyggelse, placerad på impedimentmark, dvs mark som inte varit lämplig för odling. Mellan bebyggelsen sträcker sig vägar som kan vara av lång hävd och som bidrar till landskapets karaktär och identitet. Jordbruket är en viktig förutsättning för upprätthållandet av kulturlandskapets värden liksom mellanrummen den skapar.

Mora–Billsta

Området kännetecknas av jordbrukslandskap med bystrukturer (bebyggelsegrupper), enskilda gårdar samt torp. Bebyggelsen är dels traditionell och dels modern där träpanelarkitektur av ”antroposofisk karaktär” utmärker sig. Bland senare tiders tillägg förekommer även moderna typhusvillor som i färg, form och placering avviker från byggnadstraditionen på landsbygden. Det finns ett stort intresse av att bosätta sig i området med närhet till centrala Järna och trafikstråk.

Det vänstra fotot) Solgården är ett bevarat exempel på Bankestastugan.

Det högra fotot) Del av Järnaslätten, vy från Linga.

Billstas karaktär har skapats av de småbruk och egnahem som tillkom i området på 1910-talet och som genom förtätningar vuxit ihop till bystrukturer nästan av radbykaraktär. I övrigt kvarstår mellanrummen i landskapet. I Billsta finns en ridskola med tillhörande betesmarker.

Kulturvärden

Den äldsta bebyggelsen av enskilt liggande torp och gårdar från 1700- 1800-talet har ett byggnadshistoriskt värde och är av stor betydelse för områdets agrara karaktär. 1910-talets småbruk och egnahem med panelade rödfärgade fasader och småspröjsade fönster har både samhällshistoriska och byggnadshistoriska värden som är betydande för områdets kulturhistoria. Kulturlandskapet värden och identitet består i dess splittring i odlingsmarker och betade hagar samt sankmarker, ädellövträd, partier av skog i kuperad terräng, traditionellt lokaliserad bebyggelse kring dalgången och slingrande grusvägar av lång hävd samt mellanrummen mellan bebyggelsen.



Järnaslätten

Landsbygdsparti av sammanhängande odlingslandskap, uppbrutet av holmar och skogsklädda höjsträckningar. Gårdarna ligger som pärlband i landskapet, förenade av vägar emellan. I öster finns markerade rundande berghällar som utgör en spännande del i det annars flacka odlingslandskapet. Området är fornlämningsrikt.

Bebyggelsen är traditionell med undantag kring Skäve gård och Saltå där bebyggelse av antroposofisk träpanelarkitektur utgör ett nytt inslag med olika verksamheter kring ett biodynamiskt jordbruk. Vid Saltå som liksom Skäve gård finns läkepedagogiska behandlingshem. Det förekommer även senare tiders småhus vid bl.a Skäve, Saltå och Ramsta. Väster om Skäve ligger Norrbyvälle, en tidigare gård från tidigt 1900-tal.



Kulturvården

Större delen av området utgör riksintresse för kulturmiljövården. Området är utpekad av Riksantikvarieämbetet som av högsta kulturmiljövärde i utredningen om Ostlänken. Det är präglad av människan genom odling och betesdrift sedan förhistorisk tid vilket de många fornlämningarna som indikerar bosättningar i närheten av befintliga bebyggelsemiljöer berättar om. Genom landskapet från Övereneby, via Linga går den gamla häradsvägen mot Hölö. Några gårdar och enskilda hus har ett högt kulturhistoriskt värde i att de är mycket välbevarade, representativa för sin tid eller för området. De äldre torpen betingar byggnadshistoriska värden att värna. Skäve och Ramsta har inga höga kulturhistoriska värden men har miljöskapande värden som del av jordbrukslandskapet kring Järna med bevarade ekonomibyggnader och traditionella placeringar på impedimentmark.



Bankesta gård

Bankesta

Bankesta gård är välbevarat, uppdelat i mangård, ekonomigård och arbetarbostäder med byggnader från 1700-1900-talet. Miljön har ett högt kulturhistoriskt värde och berättar om socknens ägodominans innan stationssamhällets tillkomst. En grusväg leder genom gården och avdelar samt förenar de olika delarna fysiskt. Fornlämningarna berättar att platsen var ett av de tidigaste områdena i bygden som koloniserades. Av särskilt arkitektoniskt värde är klockstapeln. Bankesta är också av samhällshistoriskt värde som ursprung till etableringen av småbruken i Billsta-Moraområdet. Miljön ingår i "Inventering av kulturmiljöer i Södertälje kommun".

Linga

En stor mängd intressanta fornlämningar indikerar kontinuitet sedan stenåldern och om områdets stora dignitet under järnåldern. Bebyggelsemiljön från 1800-talet är mycket välbevarad, indelad i mangård och kringbyggd fägård. Miljön har ett högt kulturhistoriskt värde för Järnaslättens kulturlandskap. Miljön ingår i "Inventering av kulturmiljöer i Södertälje kommun".



Linga gård

Övereneby

Överenebys timrade parstuga är den exteriört bäst bevarade parstugan i området och har ett stort byggnadshistoriskt värde. Ekonomibyggnaderna utgör en karaktärsskapande siluett och ett riktmärke av miljöskapande värde i landskapet.

Saltå

Saltå har en mångfacetterad kulturmiljö med dess visuellt mycket tydliga järnåldersgravfält och kvarnverksamheten sedan medeltiden, med rester i Moraån intill. Den antroposofiskt präglade arkitekturen med kvarnbyggnad och bageribyggnad har blivit ett kännetecken för områdets biodynamiska profil. Den arkitektoniskt utmärkande kyrkan samt ett traditionellt omgivande odlingslandskap öppnar upp för siktlinjer mot Järnafjärden och kyrkorna.



Bageriet vid Saltå kvarn

Bristanalys och slutsats – bebyggelsestruktur

- Varierat utbud av boendeformer och upplåtelseformer saknas i flera av bostadsområdena/stadsdelarna. Inom hela tätorten råder det brist på seniorboende och radhus.
- Nyttillkomna bostadsområden långt ifrån tätortskärnan har medfört att tätorten har glesats ut, vilket innebär långa avstånd till kollektivtrafik och service i nya bostadsområden.
- Samband och helhet saknas mellan och inom de områden utanför de centrala delarna av tätorten. Områdena brister i kopplingen till varandra
- Majoriteten av flerbostadshusen i Järna saknar hiss och brister i tillgänglighet.
- Tydlig avgränsning av småstaden saknas.
- Inne i tätorten kan flera platser upplevas som ödsliga och tomma under stor del av dygnet. Få av gatorna i tätorten har en stadsmässig karaktär och utformning.
- Sentida villaområden i utkanterna av Järna utgör idag egna satelliter utan koppling till tätorten.
- I nyexploaterade områden i tidigare skogsmark har stor påverkan skett på naturen då bebyggelsen inte anpassats i placering efter rådande terrängförhållanden och där områdets skogliga kvaliteter till större delen tagits bort.



Flerbostadshus på Bergsgatan



Eneområdet

Bristanalys och slutsats – kulturmiljö

- Den äldre kulturmiljön i centrala Järna med bebyggelsen längs Storgatan samt stationsbebyggelsen har genom åren rivits. Stationsområdets södra del utgör idag ett mellanrum i bebyggelsen med avsaknad av stationsbyggnader och park.
- Senare tiders bebyggelse på landsbygden har ofta en otraditionell placering på bördig jordbruksmark utanför traditionella bebyggelsestrukturer med utformning och tomtstorlek som utgör främmande inslag i kulturlandskapet.
- I tätortens närområde pågår en långsam framväxt av spridda enstaka villor vilket hotar kulturlandskapets karaktär och kvaliteter.
- Sentida villaområden präglas dessutom ofta av en tät placering av relativt stora hus i relation till tomterna.

Nulägesbeskrivning

I dag finns det drygt 3 300 anställda i Järna kommun. Den dominerande sysselsättningsgrenen inom kommundelen är vård och omsorg som år 2010 sysselsatte 32 % av de förvärvsarbetande i åldern 20-64 år följt av tillverkning och utvinning (ca 20 %) samt utbildning (ca 12 %).

Förvärvsfrekvensen i Järna kommun är högre än genomsnittet i kommunen.

Näringslivet i Järna domineras profilmässigt och i antal av företag knutna till den antroposofiska rörelsen. Antroposoferna har sitt nordiska huvudkontor i Ytterjärna där de har en historia som går tillbaka till 1930-talet. Ett hundratal verksamheter med anknytning till antroposoferna sysselsätter upp emot 2000 anställda i Järna kommun vilket bidrar till att ge Järna en unik egen profil.

Räknar man antalet företag inom Järna kommun så finns det ca 500 stycken i ett flertal branscher.

Det finns fyra större företagsområden inom planområdet: Snickarvägen, Södertuna, området mellan Mossvägen och Tuna industriväg samt Saltå. Det enskilda företag som storleksmässigt dominerar arbetsmarknaden i Järna kommun är Lantmännen Cerealia vid Snickarvägen. De sysselsätter knappt 300 personer i Järna inom branschen livsmedelstillverkning.

Även Fläkt Woods AB, Saltå by, Hagströms Gruppen Måleri AB och G & C Hagströms Konsult AB är stora arbetsgivare på orten. I landsbygden kring Järna finns det också ett antal småindustrier, tex Järna Väsk- och Etuifabrik vid Håknäs, Nibble handelsträdgård och Nibble musteri.

Som redan nämnts sätter verksamheterna med anknytning till antroposoferna i Järna/Ytterjärna sin prägel på näringslivet och arbetsmarknaden i Järna kommun. Dessa verksamheter finns främst inom fem sektorer:

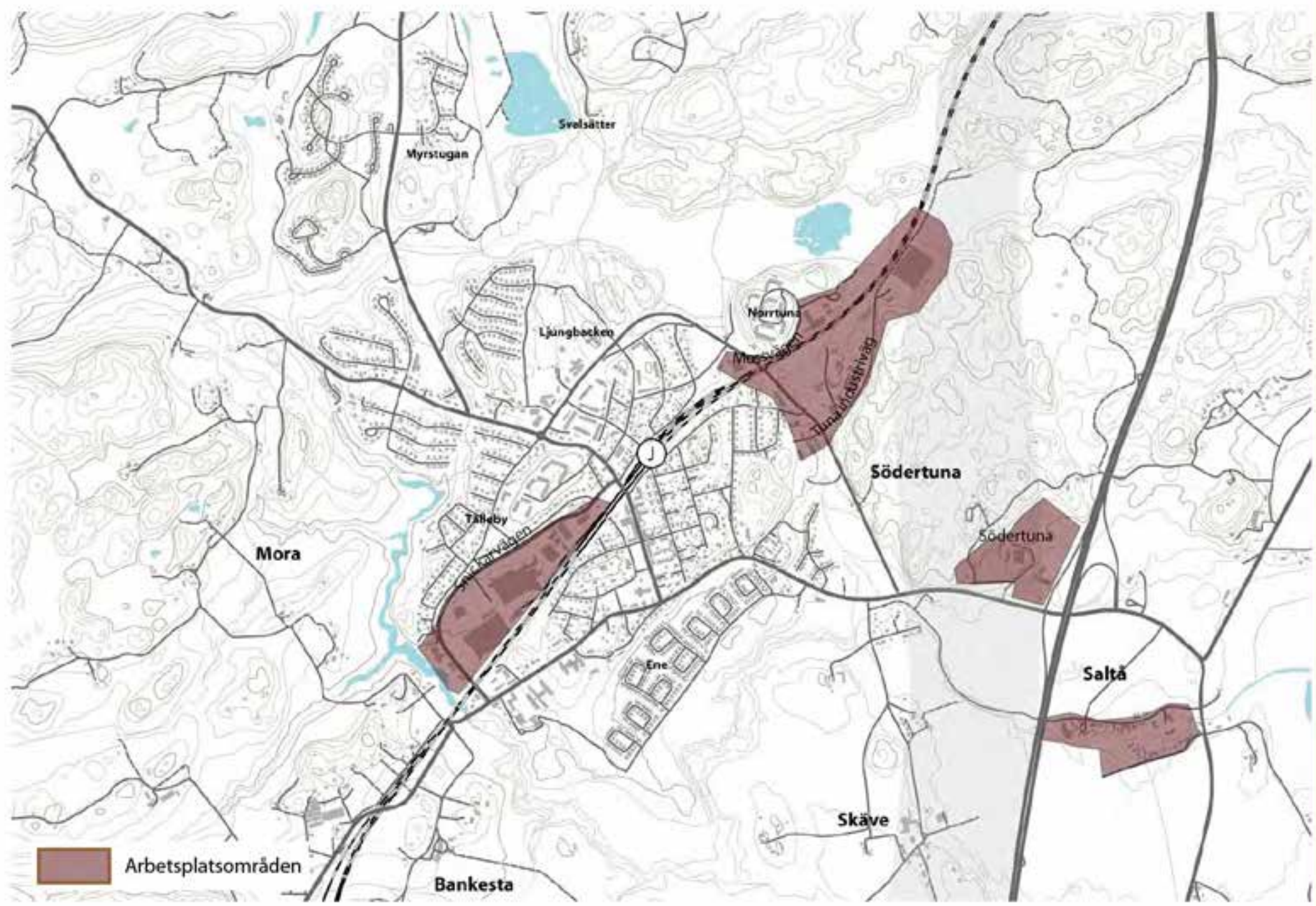
- 1) Skolor/utbildningar (Waldorf; Ungdomsseminarium; Kortare kurser)
- 2) Omsorg (Omsorg om psykiskt handikappade är ett stort område)
- 3) Jordbruk och livsmedel: "Från jord till bord" (BERAS; Saltå kvarn, Biodynamiska produkter, Järna mejeri etc.)
- 4) Sjukvård och läkemedel (Vidarkliniken, Weleda)
- 5) Kulturliv ("Rent kulturliv" samt produktion på hantverksmässig/konstnärlig grund – t.ex. Järnaarkitekterna.)

Bristanalys:

För näringslivets fortsatta utveckling i Järna är det viktigt att ha god framförhållning när det gäller planläggning för verksamheter och industri.

För nya industrietableringar finns det fortfarande en del mark kvar i Södertuna och i området vid Tuna industriväg. En del av industrområdet i Södertuna ligger dock inom spårkorridoren för den planerade höghastighetsjärnvägen Ostlänken, vilket betyder att bygglov ej kan beviljas, innan man vet den exakta spårdragningen.

Inom tätorten finns det behov av fler kontorslokaler.



Kommersiell service

I Järna tätort finns ett basutbud av butiker och service. Det mesta av handeln är koncentrerad till Storgatan som är Järnas affärsstråk. ICA och Coop utgör navet för det besöksintensiva företagandet (handel och service) i centrum.

Utöver dagligvaruhandeln finns i centrum bl a mindre detaljhandelsbutiker, bibliotek, caféer, restaurang, apotek, vårdcentral och bank.

Utbudet av detaljhandel i Järna är svagt jämfört med en ort av samma storlek i övriga landet, vilket sannolikt beror på läget i regionen, nära Stockholm, Södertälje och stora handelsområden. Järnaborna har 60 – 70 % köptrohet på dagligvaror och 5 % köptrohet sällanköpsvaror (Marcus Henriks-son Centrumutveckling)

Så kallade "externa etableringar" av dagligvaror blir allt vanligare inslag runt städer och tätorter i Europa. Även i Järna finns önskemål om etablering av en dagligvaruhandel utanför tätorten. För att belysa en sådan etablerings påverkan på utvecklingen av centrum har kommunen låtit konsultföretaget Nordplan ta fram två rapporter:

- "Marknads- och konsekvensanalys för planerad etablering av ny ICA vid Tuna backar i Järna i Södertälje kommun", Nordplan 2008
- Handelsutredning Järna, underlag till FÖP, Nordplan, juni, 2008

Slutsatsen i den sistnämnda rapporten är att om kommunen tillåter en extern etablering så kommer besöksintensitet och handel i centrum att minska. De befintliga verksamheterna beräknas förlora ca en miljon i intäkter.

Tillgänglighet är viktig för detaljhandeln. I orter som Järna brukar ca 70 % av inköpen ske med bil (Nordplans utredning). Nordplans utredning visade att nuvarande parkeringsytor i centrum är tillräckliga utifrån dagens situation. Vid en ökning av handeln kan det komma att behövas fler parkeringsplatser om inte andelen hållbara transporter ökar.

Bristanalys:

Svagt utbud av detaljhandel och konkurrens från stormarknader i regionen.

Centrum kan uppfattas som oattraktivt och enkelsidigt. Butikslokalerna längs östra sidan är ej traditionellt utformade med stora skyltfönster mot gatan, vilket gör centrumstråket enkelsidigt. Enkelsidigheten kan göra det svårt att hålla centrum levande. Även tvärförbindelser till parallellgatorna saknas.

Dålig koppling mellan Storgatan och omgivande gator.

Ordnade och skyddade platser för uteserveringar saknas i centrum.

Nya bostadsområden i Kallfors saknar service och ligger långt från centrum.



Tvärförbindelser i centrum saknas, gavlarna som vetter mot torget saknar butikslokaler med skyltfönster. Stora ytor upptas av parkering.

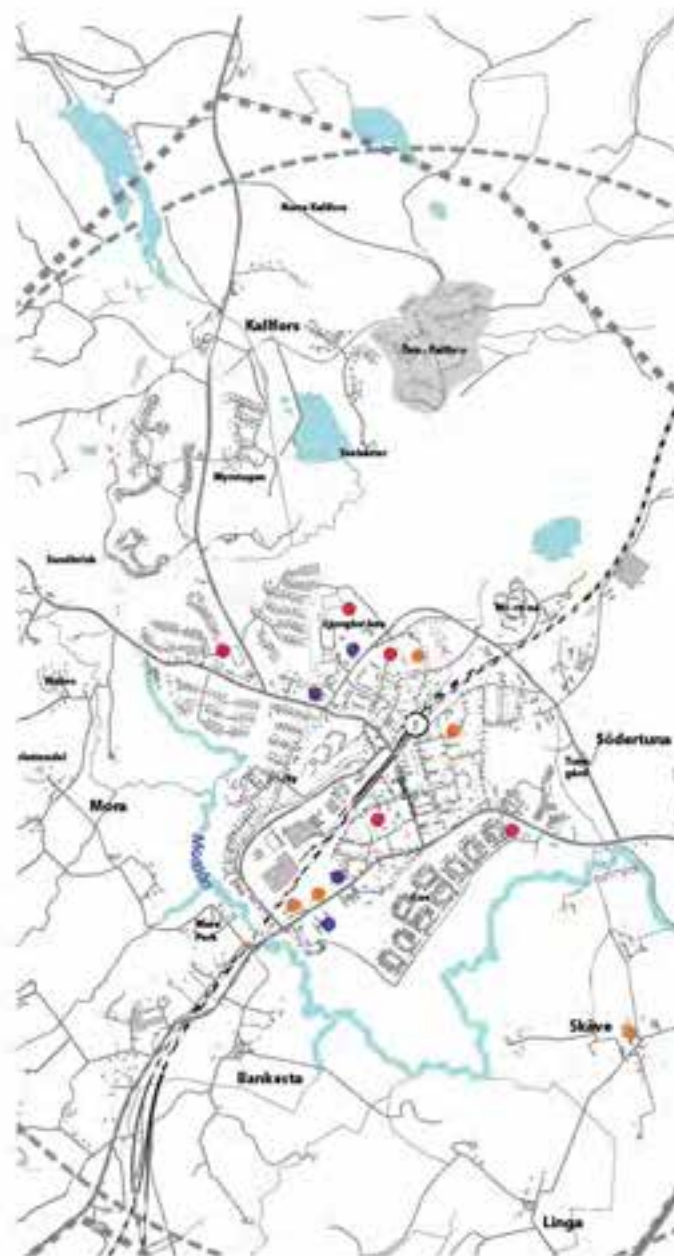
Järna har ett gott utbud och en god kvalitet på skolor och barnomsorg.

Inom kommundelen finns fem grundskolor, varav en kommunal grundskola som består av två enheter, Tavestaskolan och Ene-Ådalskolan. Inom området för den fördjupade översiktsplanen finns två gymnasier, det närmaste kommunala gymnasiet finns i Södertälje.

Det finns fem kommunala förskolor och fyra enskilda förskolor inom området för den fördjupade översiktsplanen.

Enligt kommunens befolkningsprognos kommer ökningen av barn i grundskoleåldern att öka i Järna kommun. Det är framförallt i området kring Östra Ljungbacken och Svålsättershöjden som behovet av förskolor uppstår.

- Enskild förskola
- Kommunal förskola
- Enskild skola
- Kommunal skola



Skolor och förskolor i Överjärna.

Vård

I Järna centrum finns vårdcentral, apotek och tandläkare. I kommundelen finns också ett stort antal dagliga verksamheter för personer med behov av särskilt stöd. Flera av dessa drivs i enskild regi med ekonomiskt stöd enligt Lagen om särskilt stöd (LSS).

Andelen personer 65 år och äldre kommer att öka i Järna kommun. Det gör att behovet av bostäder och vårdplatser för äldre kommer att öka.

På Rönnvägen finns Ljungbackens vård- och omsorgsboende. Boendet är drygt åtta år gammalt och består av 60 lägenheter.

Enegården vid Mölnbovägen inrymde tidigare ett äldreboende. En detaljplan för området vann laga kraft sommaren 2009. Detaljplanen medger bostäder.

Bristanalys offentlig service:

Fortsatt behov av förskole- och grundskoleplatser

Andelen äldre ökar och därmed behovet av äldreboenden.

Lägenheter i flerbostadshus med hiss saknas.

Barn och ungdomar har uttryckt att det saknas aktiviteter för dem.

Landskapet i och omkring orten har betydelse för hur orten upplevs. Det ger förutsättningarna för hur man kan orientera sig, och för hur grönområdena i tätorten kan användas. Begreppet grönstuktur används i den fysiska planeringen för att beskriva det nätverk av gröna områden som finns i ett samhälle (tätort). I grönstukturen ingår såväl parker, sparad naturmark, odlingsmark, gröna gaturum som gröna zoner i anslutning till vägar mm. Även privat tomtmark med vegetation ingår i grönstukturen och kan ha stor betydelse för stadsbilden och för växt- och djurlivet i orten.

Betydelsen av gröna områden

Park- och naturmark som ingår i den allmänt tillgängliga grönstukturen har stor betydelse för vårt välbefinnande och vår hälsa. Här finns platser för möten, upplevelser, lek och rekreation. Här finns ofta rester som minner om platsens historia och som kan ge identitet och förankring i samhället. Grönområden mellan olika stadsdelar bidrar till göra orten tydlig och lättare att orientera sig i. Gröna stråk som förbinder olika grönområden med varandra ökar tillgängligheten och möjligheten till rika naturupplevelser.

En väl sammanlänkad grönstuktur med gröna stråk in till samhället ger förutsättningar för ett rikt växt- och djurliv, även nära bebyggelse. De gröna områdena påverkar också närluften och luftkvaliteten. Här kan också finnas förutsättningar för odling och för att ta hand om dagvatten.

Nulägesbeskrivning

Järnaborna har relativt nära till såväl ett storskaligt, öppet landskap sydöst om samhället som till ett småskaligt, omväxlande landskap kring Moraån och ett större blandskogsområde norr och nordväst om orten. De varierade omgivningarna ger olika möjligheter till rekreation.

Några vanliga promenadrundor finns i dessa områden: Lingarundan i det öppna åkerlandskapet, Morarundan i Moraåns dalgång och Logsjörundan runt Logsjön. Havet ligger på cykelavstånd, men trevlig/upplevelserik väg dit saknas för cyklister och gående.

Barriärer som vägar och järnväg begränsar tillgängligheten till omgivningarna och entréer till grönområden är otydliga eller saknas.

De få mindre närnaturområden som finns ligger ofta kringbyggda och kan vara svåra att nå från flera håll. En del områden är ofta lämnade utan medveten skötsel, vilket begränsar användningen.

Landskapet

Järnas läge i landskapet upplevs främst i samhällets sydöstra del, där utblickar över odlingslandskapet finns. Här upplevs rymd. Samhället exponerar sig från långt håll med kyrkan som landmärke.

Från nordväst är gränsen mellan skogsbygd och bebyggelse otydlig, tätorten blir successivt mer påtaglig. Tydlig entré saknas.

Det lågt liggande, småskaliga odlingslandskapet längs Moraån, söder och sydväst om tätorten, är omväxlande med varierad rumslighet och vegetation. Längre utblickar saknas och tätorten skärmas

av med vegetationsridåer.

Grönstruktur, grönområden och promenadstråk

Grönstruktur

Söder och väster om tätorten bildar vegetationen kring Moraån/Kallforsån ett grönt bälte, omväxlande odlingslandskap, lövskogspartier och blandskog. Vissa delar av det gröna bältet är lättillgängliga med promenadvägar som följer vägarna i området. Andra delar är mer svårtillgängliga. Få tydliga "entréer" förbinder tätorten med Moraåns dalgång.

Nordväst om tätorten ligger Kallfors golfbana, som även utnyttjas som promenadområde i kanterna.

Skogsområdena nordväst och norr om tätorten har använts som strövskogar, men är allt mer bebyggda. Stråk från centrala Järna, genom den nytillkomna bebyggelsen ut till de större bakomliggande skogsområdena saknas eller är otydliga.

Österut mot havet utgör järnvägen, motorvägen och i viss mån topografin med kuperad terräng barriärer med få passager. Här behöver förbindelserna mot Farsta och Järnafjärden utvecklas för att ge järnaborna tillgång till attraktiva rekreativområden nära havet. Öster om Rönnvägen ligger ett kuperat område med varierande småbrutet öppet landskap och skog. Området är svårtillgängligt men har stor möjlighet att utvecklas till ett välbesökt strövområde. Öster och sydost om Järna dominerar det öppna odlingslandskapet. Promenadvägar som följer vägarna utnyttjas, men i övrigt är markerna otillgängliga. En förbindelse, gångbron över motorvägen, utgör viktig länk för gång- och cykeltrafik till Saltå och Ytterjärna.

Runt Järna finns ett natur- och kulturlandskap som ger stora, varierade möjligheter till rekreation och naturupplevelser. Det saknas dock tillgängliga, tydliga förbindelser från tätorten till omgivande grönområden. Vägar och järnväg utgör barriärer och skapar svaga länkar i grönstrukturen. Fler och bättre passager skulle skapa ett sammanhängande område. Även odlad mark utgör i viss mån en barriär för friluftslivet, men är samtidigt viktig för landskapsbildningen. Framkomliga promenadvägar och stigar är därför viktiga.

Promenadstråk

Morarundan

Den mest använda promenadrundan i Järna följer genom det variationsrika odlingslandskapet i Moraområdet och Moraåns dalgång. Det öppna landskapet och de fina omgivningarna gör rundan välbesökt. Morarundan utnyttjas också som cykelrunda.

Logsjön och Logsjörundan

Området kring Logsjön, som är Järnas enda tätortsnära sjö, är ett populärt promenad- och utflyktsmål. I området finns många spår och stigar som är betydelsefullt för friluftslivet. Den mest använda är den så kallade Logsjörundan som går i en slinga runt sjön. Intill sjön ligger även det Herrvreten som i sig är en populär rast och picknickplats. Norrtunabacken som också ligger intill sjön fungerar som skid- och pulkabacke vintertid.

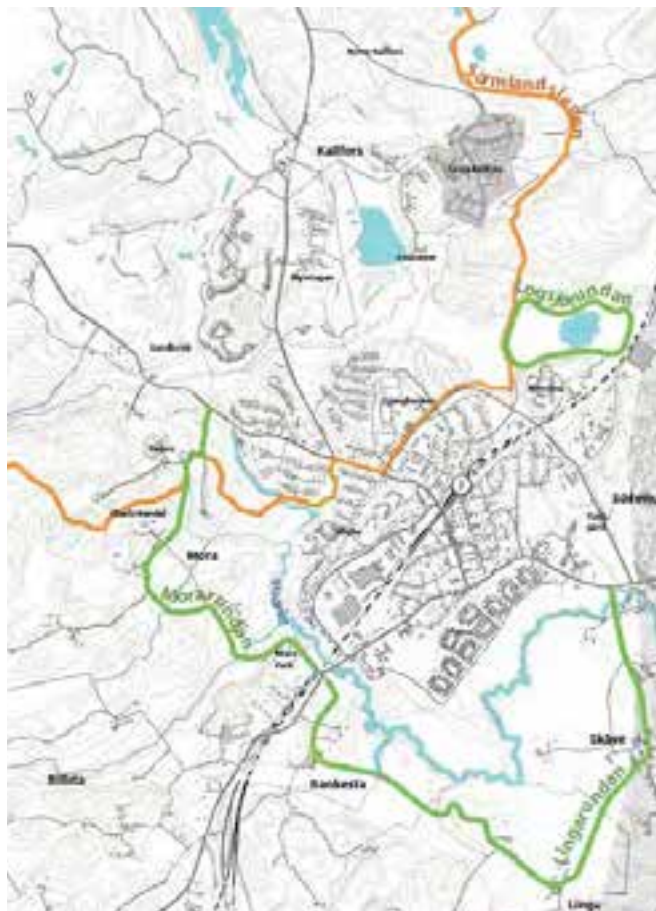
Lingarundan

Den här rundan är inte riktigt lika välbesökt som Morarundan och Logsjörundan men är fortfarande välanvänd och viktig att värna. Lingarundan rör sig

genom det öppna odlingslandskapet och är rik på kulturhistoria både vad gäller fornlämningar och gårdar.

Sörmlandsleden

Sörmlandsleden är totalt ca 100 mil och är en av Sveriges längsta natur- och kulturvandringsleder. Leden sköts av Föreningen Sörmlandsleden med stöd av markägare och ekonomiskt bidrag från länsstyrelser, kommuner, landsting och företag. Leden är markerad med orangefärgade ringar runt träd och stolpar.



Promenadstråk och vandringsled.

Två av Sörmlandsledens ca 100 etapper möts och passerar nordvästra delen av Järna tätort. Via leden kan man nå större skogsområden norr och väster om tätorten. Sörmlandsleden anpassas efter ny bebyggelse, ex. i Kallfors. Även passagen Tvetavägen/Nykvarnsvägen bör förbättras.

Cykelrundor

Kallforsrundan

Kallforsrundan utnyttjas för kortare cykelturer. Från Tvetavägen tar man av västerut vid Kallfors. Man cyklar genom den variationsrika skogen och når torpet Albros. Man fortsätter ut på Nykvarnsvägen som man tar tillbaka till samhället.

Hummelmorarundan

Hummelmorarundan är en populär cykelrunda. Från samhället via Nykvarnsvägen tar man in på avtagsvägen mot Hummelmora. Vägen går omväxlande genom skogsmark och öppen jordbruksmark vid Hummelhaga och Hummelmora. Man kommer sedan ut på Tvetavägen som man cyklar tillbaka till samhället.

Gerstabergrundan

Från Tvetavägen tar man av österut vid Kallfors gård. Efter de nya bostadsområdena kommer man så småningom till åker och betesmarkerna vid Gerstabergrunden. Sedan cyklar man under järnvägen och motorvägen. Efter Berga kommer man fram på väg 525 vid Brandalsund.

Billsta-Mölnboturen

Här tar man av från 57:an och cyklar genom det mosaikartade odlingslandskapet kring Billsta. Man cyklar förbi Palmskog och vidare över skogsmarkerna ända fram till Mölnbo. Vill man ha kortare alternativ finns flera avtagsvägar ner till 57:an.

Grönska i staden

Järna upplevs som ett lummigt och grönt samhälle, främst på grund av att det finns villaområden med relativt stora tomter även centralt i tätorten. Däremot finns det få allmänna parker och naturområden inne i tätorten. Förtätning av tomtmark kommer därmed att påverka stadsbilden. Gator och vägar i samhället är anpassade till biltrafik och gatumiljön är ofta torftig.

Närnatur

Närnatur kallas mindre områden sparad naturmark nära bostadsbebyggelsen. Närnaturen är ofta viktiga för lek och hundpromenader, ger årstidsupplevelser och har betydelse för stadsbilden. Järna har lite närnatur inne i de centrala delarna, men i utkanten av bebyggelseområdena fungerar intilliggande grönområden som närnatur. De mindre områden som finns, exempelvis vid Vinkelgränd, vattentornet och Bergsgatan, samt det mindre skogsområdet öster om Tavestvägen, bör värnas och tillgängligheten till områdena förbättras. Längs grönstråk genom orten är även mycket små närnaturområden viktiga för att skapa omväxling och naturupplevelse. En regelbunden skötsel krävs för att närnaturen inte ska bli slyig och upplevas otrygg och skräpig.

Närparker

Närpark är en anlagd mindre park nära bostäder. En närpark kan vara allt från en klippt gräsyta till lekplats och planteringar med sittplatser.

I tätortens mest centrala delar finns få närparker. I Eneområdet och längs gång- och cykelvägar finns närparker av varierande kvalitet, men få platser fungerar som mötesplatser.

Den enda riktiga parken är Järna torg vid kyrkan. Här finns lekplats, sommarservering och blomsterplanteringar. Parken fungerar som mötesplats för bl a ungdomar.

Gaturum och gröna stråk

Gång- och cykelvägar utgör ofta gröna stråk genom orten. Utveckling av de gröna stråken med trädplanteringar och alternativ skötsel är angeläget för att förbättra upplevelsevärden och värden för växt och djurliv. Tätortens viktigaste gator bör ges en stadsmässig gatusektion, med trädplanteringar och trottoarer.



Bristanalys:

Havet ligger på cykelavstånd, men trevlig/upplevelserik väg dit saknas för cyklister och gående.

Barriärer som vägar och järnväg begränsar tillgängligheten till omgivningarna och entréer till grönområden är otydliga eller saknas.

Österut mot havet utgör järnvägen, motorvägen och i viss mån topografin med kuperad terräng barriärer med få passager.

Få mindre närnaturområden som ofta ligger kringbyggda och kan vara svåra att nå från flera håll. En del områden är ofta lämnade utan medveten skötsel, vilket begränsar användningen.

Nya stråk från centrala Järna, mellan bebyggelsen i Kallfors ut till skogsområdena saknas eller är otydliga.

Längre utblickar saknas och tätorten skärmas av med vegetationsridåer.

Det saknas tillgängliga, tydliga förbindelser från tätorten till omgivande grönområden. Vägar och järnväg utgör barriärer och skapar svaga länkar i grönstrukturen.

Många gaturum är torftiga och onödigt ödsliga.

Viss skredrisk finns vid Moraån vid kraftiga regn. Hänsyn måste tas till detta vid detaljplanläggning intill Moraån.

Moraån

Moraån med Moraåns dalgång är en stor tillgång för Järnabornas möjlighet till rekreation med stora natur- och kulturupplevelser. Moraån är det största rinnande vattendraget i kommunen med ett avrinningsområde som omfattar 93 km² där flera stora sjöar, bl.a. Ogan, Vällingen samt Långsjön ingår. Vattendraget får namnet Moraån nedströms den punkt där Oganån och Kallforsån flyter ihop. Moraån ringlar sig, meandrar, sedan i utkanten av tätorten för att sedan mynna ute i Pilkrogsviken som är en vik av Järnafjärden.

Moraåns nedre delar är ekologiskt särskilt känsliga med en stark stam av havsöring som årligen vandrar upp i ån och leker. Vid väg 57 finns ett vandringshinder som gör att fiskarna i ån inte kan vandra längre upp. Moraån med tillhörande skogsridåer runt vattendragen utgör viktiga uppehållsområden och spridningskorridorer för olika slags djur och växter.

Planerat naturreservat

Den del av Moraåns dalgång som ligger söder om Järna tätort, mellan väg 57 intill Bankesta och där vägen mot Skäve möter väg 57, beslutades 4 september 2013 att inrätta ett naturreservat.

Riksintressen för naturvården

Inom planområdet för den fördjupade översiktsplanen finns inga riksintressen vare sig för naturvården eller för friluftslivet.

Biotopskyddsområden

Det finns ett biotopskyddsområde mellan Svålsäter och Logsjön norr om Järna. Biotoptypen är så kallade "äldre naturskogsartad skog" och utgörs i detta fall av en barrblandskog. Den skyddade arealen är 3,1 ha.

Vidare finns ett annat område som består av två skyddade biotoper som ligger intill varandra cirka 2 km sydost om Bankesta. Biotopskyddsområdena är dels ett litet område som består av "källor med omgivande våtmarker" i en barrblandskog samt ett annat lite större område intill med "äldre naturskogsartad skog". Den sammanlagda arealen för dessa två objekt är 4,9 ha.

Nyckelbiotoper

Den lövskog som kantar åravinen i den del av Moraån som föreslås bli naturreservat har skogsstyrelsen klassat som nyckelbiotoper (14,2 ha). Nordost om Södertuna finns en annan nyckelbiotop (2,5 ha) som består av lövsumpskog. En annan nyckelbiotop (1,2 ha) som består av blandsumpskog är belägen knappt 1 km nordväst om Sandliden. Nordväst om Logsjön finns också en nyckelbiotop som ligger intill Sörmlandsleden.

Naturvärden

Skogsstyrelsen har även klassat några områden som naturvärden. Naturvärden finns bland annat runt de lägre liggande delarna av Kallforsån respektive Oganån. Vidare finns ett par områden som klassats som naturvärden i anslutning till nyckelbiotopen nordost om Södertuna.

Flera sumpskogsområden/mossar finns väster om Logsjön. Dessa marker är känsliga för eventuella nya vägdragningar som kan förändra hydrologin. Eftersom det då även kan bli tal om markavvattning enligt 11 kap i Miljöbalken så krävs i så fall även dispens från det markavvattningsförbud som gäller för stora delar av södra Sverige. Om dispens ges skall även länsstyrelsen alternativt, miljödomstolen göra en tillståndsprövning.



Området runt Logsjön.

FAKTARUTA

Nyckelbiotoper

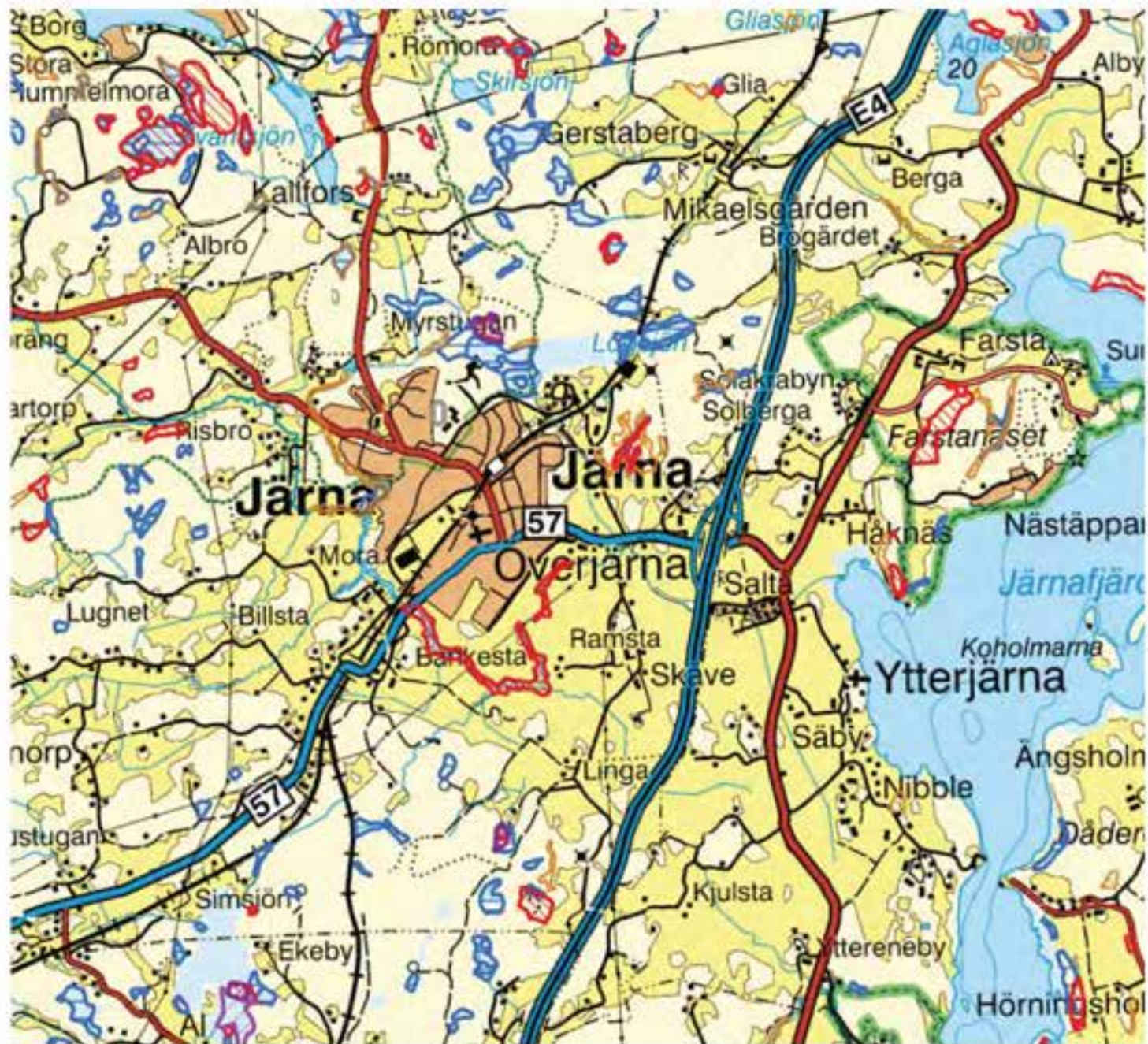
Nyckelbiotoper i skogen är särskilt värdefulla delar av skogsmarken som Skogsstyrelsen registrerat. Dessa skogar har egenskaper som gör att de har en nyckelroll för skogens missgynnade och hotade djur- och växtarter.

Naturvärden

Skogsstyrelsen registrerar också områden som inte uppfyller kriterierna för nyckelbiotoper men som på sikt förväntas uppnå dessa kriterier. Dessa objekt betecknas som skogsområden med naturvärden.

Biotopskydd

Mindre eller som annars är särskilt skyddsvärda kan förklaras som biotopskyddsområden med stöd av miljöbalken. Förutom de biotopskyddsområden som skogsstyrelsen beslutat om och som redovisats på kartan gäller ett generellt biotopskydd för vissa typer av biotoper i det öppna jordbrukslandskapet. Som exempel på de senare kan nämnas alléer, mindre åkerholmar samt småvatten och våtmarker på jordbruksmarken.



Kartans bakgrundsmaterial är ur allmänt kartmaterial.
Copyright © Lantmäteriet 2005 Dnr:MS2005/20.

Karta: Skogsvårdsstyrelsens "Skogens pärlor"
www.skogsstyrelsen.se

Vid planering av den framtida markanvändningen i Järna så är trafikfrågorna en central fråga. Det är viktigt att den planerade utvecklingen går hand i hand med utvecklingen mot ett hållbart, tillgängligt och säkert transportsystem. Det finns ett antal grundläggande planeringsprinciper som ska beaktas i planeringen:

- Nya exploateringsområden ska lokaliseras där det finns eller går att åstadkomma god kollektivtrafik. Vid hög befolkningstäthet så finns det underlag för hög turtäthet i kollektivtrafiken.
- Förtätning av staden/tätorten. Detta leder till ett minskat bilberoende och fler som går, cyklar och åker kollektivt i tätorten.
- Trafikstrukturen ska ha ett sammanhängande och tätt gatunät. Detta ger korta avstånd, ett lättorienterat gatunät, hög tillgänglighet, en sammanhållen bebyggelse och god stadsmässighet.
- Gång- och cykeltrafikanterna ska prioriteras genom gena, täta, attraktiva, trygga och säkra stråk. Trafiksystemet ska dimensioneras utifrån funktionshindrade, barn och äldre. Ett trafiksystem som är tillgängligt för dessa trafikantgrupper är tillgängligt för alla.

Mer än hälften av invånarna i Järna tätort, cirka 4 000 personer, bor inom en radie av 1 km från Järna pendeltågsstation. Inom en radie av 2 km, bor cirka 6 000 personer, vilket är ca 95 % av tätortens (inklusive Kallfors) befolkning.

Detta ger mycket goda förutsättningar för att åka kollektivt för arbetsresor m m. Det är viktigt att planeringen av Järna tar vara på närheten till tågtrafiken genom att nya områden ligger inom attraktiva gång- och cykelavstånd till stationen. Därför är det också viktigt att de nya områdena får gena gång- och cykelstråk.



Avståndsradier från Järna station (1 km, 2 km respektive 5 km).

För att jämföra genheten och restiden mellan gående, cyklister, kollektivtrafiken och biltrafiken kan man använda sk genhets- och restids kvoter. I rapporten "Hållbart resande i Järna 2008" finns ett exempel mellan Norra Kallfors och pendeltågsstationen där det blir en genhetskvot (cykel/fågelavståndet) på 1,9 dvs den befintliga cykelbana är 1,9 gånger längre än fågelavståndet.

En ny cykelbana mellan Kallfors och Järna har byggts. Den ger en genhetskvot på 1,3. På samma sätt kan man jämföra restider mellan olika trafikslag. Om miljövänliga trafikslag ska kunna konkurrera med bilen så är det viktigt att den fysiska planeringen ger förutsättningar för att cykeln och bussen får så korta restider och gena stråk som möjligt.

Nulägesbeskrivning

Kollektivtrafik

Dagens kollektivtrafik består av pendeltåget mellan Gnesta och Södertälje (med byte i Södertälje Hamn för resenärer till Stockholm) samt busslinjerna 784, 786 och 788. Pendeltåget har ca 1000 påstigande/dygn. Restiden för pendeltåget mellan Järna och Södertälje är 18 minuter. Till Stockholm tar det 52 minuter inklusive byte. Trafikutbudet med pendeltåget håller medelgod standard med 30-/60-minuterstrafik. I anslutning till stationen i Järna finns en infartsparkering med vanligtvis ett stort antal lediga platser. Buss 788 går från Järna station till Södertälje centrum via Södertälje hamn i rusningstrafik och tar cirka 25 minuter. Buss 784 går från Södertälje centrum via Tvetaberg till Järna och fortsätter sedan till Hölö och Norrvrå. Den går en gång i timmen, förutom i rusningstrafik då den går något oftare.

Biltrafik

Det övergripande vägnätet i Järna består av E4:an strax öster om tätorten och Riksväg 57 genom Järna. Dessa är också primära transportvägar för farligt gods. Väster om tätorten finns infarterna Nykvarnsvägen (Lv 509) och Tvetavägen (Lv 515). Järna tätort har genom E4:an goda vägkommunikationer för både person- och godstrafik i nordlig och sydlig riktning. Riksväg 57 går igenom tätorten vilket orsakar konflikter främst mellan oskyddade trafikanter och biltrafiken. Trafikverket som är väghållare planerar att genomföra trafiksäkerhetshöjande åtgärder. I översiktsplanen finns ett reservat för förbifart för väg 57 som långsiktigt är

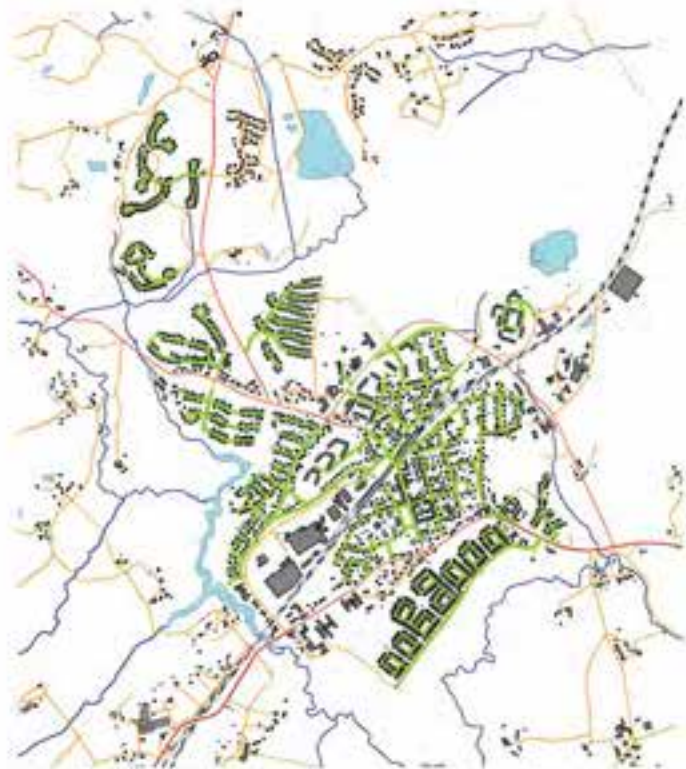
den lösning som krävs för att minska trafikbelastningen på nuvarande Riksväg 57. (se karta från ÖP 2004 på förbifart Riksväg 57). För närvarande finns det inga planer på en förbifart, men Trafikverket håller i skrivande stund på att göra en förstudie för RV 57 på sträckan Mölnbo - E4.

Inne i tätorten har Rönnvägen, Turingevägen och Snickarvägen funktionen som genomfartsgator. Storgatan går centralt genom Järna centrum och är numera utformad som en lågfartsgata där gående är prioriterad framför biltrafiken. Den är idag förbjuden för genomfartstrafik med tunga fordon.

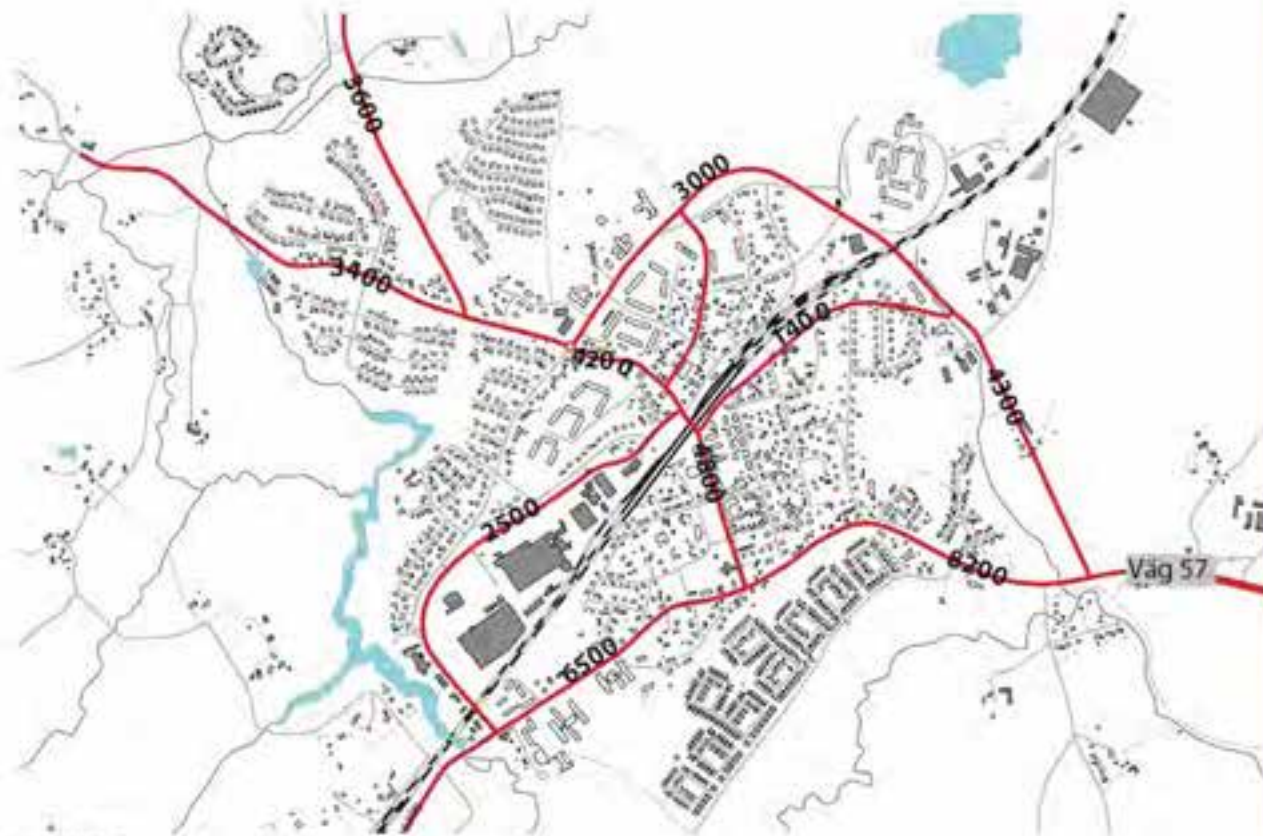
Hastighetsgränsen i tätorten är numera sänkt till 30 km/tim, förutom på de större genomfartsgatorna. Kommunen är väghållare inom tätorten med undantag för Riksväg 57. Enstaka områden i tätortens utkant har enskilt väghållarskap.

Parkering

Bilparkeringen i centrum ligger i direkt anslutning till Storgatan. Det finns också parkering bakom ICA-butiken. Antalet parkeringsplatser i centrum bedöms idag vara tillräckligt. Vid pendeltågsstationen finns pendelparkering på södra sidan men det saknas på norra sidan om stationen.



Områden med 30-zoner (gator markerade med grönt).



Trafikflöden och huvudstråk.

Bristanalys Kollektivtrafik

Glesa bussförbindelser samt områden som inte är kollektivtrafikförsörjda gör att bilen används i stor utsträckning. Det finns flera områden som har för långa gångavstånd till närmaste busshållplats som t ex Östra Kallfors, Tälleby och Norrtuna.

Kollektivtrafiken (buss) till målpunkter i Järnaområdet är generellt dålig, då den som bäst trafikeras med halvtimmestrafik. För företagsområdena Norrtuna och området kring Lantmännen cerealia ligger busshållplatserna långt ifrån (över 700 m). Även vissa förskolor ligger långt från busshållplatsen. Till ridhuset är det långt att gå från busshållplatsen och dessutom går man då längs en trafikerad väg (väg 57 som har skyltad hastighet 70 km/h) utan trottoar.

Ytterjärna ligger ca 5 km från tätorten och behöver goda kommunikationer för att vara nåbara för alla. Busstrafiken har ett mycket lågt trafikutbud.

Mot Nykvarn finns idag ingen busstrafik alls.

Biltrafik

Korsningen Rv 57-Rönnvägen har byggts om till cirkulationsplats. Rv 57 behöver även förbättras med säkra gångpassager och gång- och cykelbanor.

Gator och vägar är också viktiga gång- och cykelstråk genom orten. Järna har få, om ens några, stråk med stadskänsla. Vissa gaturum är onödigt ödsliga vilket också påverkar trygghet och bilarnas hastighet. Rönnvägens gaturum saknar idag en tydlig gestaltning vilket leder till höga fordonshastigheter. Rönnvägen, som har mycket genomfarts-

trafik och hög andel tung trafik, passerar Taveskolan vilket skapar otrygghet och konflikter mellan skolbarn och fordonstrafik.

Nykvarnsvägen har flera brister med bl a farliga tomtutfarter. Länsvägen har mycket genomfarts trafik med flera tunga transporter. För att förbättra trafiksituationen finns sedan tidigare planer på en ny sträckning av Nykvarnsvägen.

Södra Järnvägsgatan har en del smittrafik vilket ger konflikter då den inte är avsedd att fungera som en genomfartsgata.

Kallfors nås idag med bil via Tvetavägen som är en länsväg där Trafikverket är väghållare.

Flera modernt planerade bostadsområden består av återvändsgator där gatunätet inte hänger ihop. Detta ger sämre tillgänglighet, längre transportavstånd, mer svårorienterat gatunät och sämre stadsmässighet. Nya områden bör eftersträva ett gatunät enligt rutnätsprincipen.

Gång- och cykeltrafik

För att det ska vara attraktivt att cykla måste cykelinfrastrukturen hålla hög kvalitet, allt från sammanhängande cykelstråk, vägvisning och cykelparkeringar till en hög nivå på drift och underhåll. Det är viktigt att utgå från cyklisternas behov vid planeringen. Alla målpunkter i Järna tätort ska kunna nås med cykel.

Det saknas cykelstråk längs flera hårt trafikerade gator samt till områden som ligger utanför tätorten som t ex Mora, Billsta, Saltå by och områden i Ytterjärna. Det finns även behov av regionala cykelstråk till Södertälje och Nykvarn.

Vägvisning för gång- och cykeltrafik saknas helt. Det finns i dagsläget ingen cykelkarta över Järna. Södertälje kommuns cykelkarta visar endast cykelvägar i Södertälje tätort. Arbeta pågår med att ta fram en ny cykelkarta.

Cykelparkering saknas vid busshållplatser. De cykelparkeringar som finns saknar regnskydd och möjlighet att låsa fast ramen.

Det finns fyra stora barriärer inom Järna tätorts område som försvårar rörligheten för gående och cyklister:

- Moraån som avskärmar Moraområdet från Järna centrum
- Järnvägsspåret som löper genom hela samhället med bara fyra över-/undergångar
- Väg 57 som trafikeras av tung trafik och är rekommenderad primär transportväg för farligt gods
- Rönnvägen som trafikeras av tung trafik



Barriärer i Järna.

Vatten och avlopp (VA)

Nulägesbeskrivning

Kommunen är enligt Vattentjänstlagen ansvarig för att inrätta ett s.k. verksamhetsområde för allmänna vatten- och avloppstjänster där det behövs. Verksamhetsområdets utbredning avgränsas geografiskt med hänsyn till skydd för människors hälsa och miljön. Huvudman för Södertälje kommuns allmänna VA-anläggning är det kommunägda bolaget Telge Nät. Inom verksamhetsområdet är VA-huvudmannen skyldig att leverera allmänna vattentjänster och fastighetsägarna måste i gengäld betala för dem med VA-avgifter. Normalt täcker verksamhetsområdet tätort, men inte landsbygd. Det allmänna dricksvattnet i Södertälje kommun kommer från Djupdals vattenverk och avloppsvatten renas i Himmerfjärdsverket i Botkyrka samt i avloppsreningsverken i Hölö och Mölnbo.

På landsbygden finns olika enskilda lösningar för vattenförsörjning och avloppshantering. Dricksvatten kan tas från brunn på egen tomt eller från gemensamma brunnar som försörjer flera fastigheter. Avloppsrening kan ske på ett flertal olika sätt t.ex. genom slamavskiljare och infiltrationsanläggning, eller i markbädd om marken inte lämpar sig för infiltration. Andra lösningar kan vara mini-reningsverk eller slutna tankar där avloppsvattnet transporteras bort för rening i reningsverk. Den vanligaste lösningen på landsbygd är idag infiltration, vilket innebär att närmiljön belastas. Enligt kommunens kretsloppspolicy ska spillvatten våtkomposteras för att återföra näringen till jordbruksmark.

Tätorten

Nulägesbeskrivning

Järna förses sedan 2007 med dricksvatten från Södertälje genom överföringsledning från Djupdals vattenverk. Grundvatten tas från Malmsjöåsen som förstärkts med infiltration av mälarvatten. Överföringskapaciteten är god (ca 5 200 m³ per dygn) och bedöms vara tillräcklig för en befolkningsökning i de södra kommundelarna (Järna, Hölö, Mölnbo) motsvarande ca 1 830 nya hushåll med dagens vattenförbrukning (200 liter/person/dygn, men med omfattande trädgårdsbevattning försommartid, 2,5 pers/hushåll).

Idag vattenförsörjs totalt ca 8 840 personer (ca 2 530 hushåll) i de tre södra tätorterna. Om dricksvattnet inte användes för bevattning skulle det räcka till ca 3 900 nya hushåll. Hushållens vattenförbrukning har en minskande trend bortsett bevattningen, vilket innebär att samma vattenmängd skulle räcka till fler hushåll i framtiden om bevattningen kunde lösas utan att använda dricksvatten. Tryckstegringstationer kan dock behövas för att förse nya bostadsområden med dricksvatten. Myrstugans vattenverk i Järna är idag stängt, men fyller en viktig funktion för framtida vattenförsörjningsändamål, (samt i ett krisläge med bortfall av ordinarie vattenförsörjning).

Avledning och rening av spillvatten

- Verksamhetsområdet för allmänt VA täcker Järna tätort, samt Pärälängsberget i nordväst och Södertuna arbetsområde vid motorvägspåfarten i öst (se karta s. 42).

Inom verksamhetsområdet är de allra flesta hushåll och verksamheter anslutna till det allmänna spillvattensystemet. Allt spillvatten transporteras bort genom ledningar under Järnafjärden för att sedan renas i Himmersfjärdsverket i Botkyrka kommun. För Järnas del kan reningskapaciteten ses som obegränsad.

Avledning av dagvatten

- Dagvattenledningar finns väl utbyggda i Järna, men ändå avleds en hel del dagvatten via spillvattensystemet. Orsaken är främst att bebyggelse från 1950-tal och tidigare försågs med kombinerat avloppssystem (spill- och dagvatten i samma ledning). Det allmänna systemet har därefter byggts ut med separata dagvattenledningar, men de äldre delarna av fastigheternas ledningssystem har inte uppdaterats till modern standard. Detta medför överbelastning vid regnväder främst i de västra delarna av Järna. Källaröversvämningar förekommer och Telge Nät jobbar aktivt för att fastighetsägare inte ska leda ned regnvatten direkt i spillvattenledningarna. Kapaciteten är betydligt bättre i den östra delen av verksamhetsområdet. Att ansluta nya hushåll till det befintliga nätet görs därför lättast i området kring Södertuna.

Bristanalys

I vissa delar av systemet leds dagvatten till spillvattennätet istället för till dagvattennätet.

Landsbygd

Norr om verksamhetsområdet – Kallfors, Myrstugan och Svalsäter

Nulägesbeskrivning

Bostadsområdena Östra Kallfors, Svalsäter och Myrstugan har idag enskilt VA som förvaltas genom samfällighetsföreningar. Dessa gemensamhetsanläggningar är anslutna till den allmänna VA-anläggningen genom överföringsledningar. Anslutningspunkter finns vid Myrstugan och vid Rönnvägen söder om Norrtuna.

Söder om verksamhetsområdet – Billsta, Mora, Skäve, Linga

Nulägesbeskrivning

På landsbygden råder normalt enskilda lösningar för både vatten och avlopp. Där är infiltrationsanläggning, markbädd eller minireningsverk de vanligaste anläggningstyperna för avloppsrening. Slutna tankar är ovanliga, men förekommer och dricksvatten tas vanligen ur egen brunn. Närmast tätorten i Mora, Fredriksberg, Bankesta, Norrbyvälle, Tälleby och Skävesta ansluter dock gemensamhetsanläggningar viss bostadsbebyggelse till allmänt avlopp, se bild ovan. Dessa områden har dock enskilt dricksvatten som även här tas ur egna brunnar. Generellt gäller att andra lösningar än slutna tankar och minireningsverk belastar närmiljön och riskerar att späda på övergödningen av Moraån. Fördelen med gemensamhetsanläggningar är att större och effektivare avloppsreningsanläggningar tillskapas, som ofta är bättre ur miljösynpunkt än de mindre enskilda lösningarna.

Bristanalys

Många enskilda lösningar för både vatten och avlopp riskerar att späda på övergödningen av Moraån.

Energi

El

Telge Nät har två fördelningsstationer som förser Järna med el från Vattenfalls fördelningsstation vid Simsjön. Därefter omvandlas elen till lågspänning i nätstationer (små transformatorbyggnader) för distribution till bostäder, affärer, kontor och mindre industrier i Järna. Det befintliga nätet har en viss överkapacitet men behöver inom vissa områden förstärkas eller bytas ut pga. nya matningsvägar vid ersättning av luftledning till elkabel.

Fjärrvärme

Fjärrvärme i Järna produceras genom förbränning av deponigas från Tvetatippen och restprodukter från Cerealia i Tälleby industriområde med olja som spetsbränsle. De flesta flerbostadshus, skolor och lokaler i tätorten är anslutna till fjärrvärmenätet. Det finns ytterligare potential för att kunna förse fler bostäder och industrier i Järna med fjärrvärme.

Fjärrkyla

Fjärrvärmerna har idag en överkapacitet sommardag vilket gör att lösningar som kan omvandla fjärrvärme till kyla (absorptionsteknik) bör studeras vid förändringar och nyetablering av kylutrustning.



FAKTARUTA

BDT-vatten

Bad-, disk- och tvättvatten.

Spillvatten

Spillvatten är förorenat vatten från hushåll, industriell verksamhet, servicanläggning m.m. Spillvatten kan vara t.ex. vatten som är klosettvattnet (vatten från toaletter) och BDT-vatten.

Dagvatten

Dagvatten är ett samlingsnamn för tillfälligt förekommande avrinnande vatten på ytan av mark eller byggnation. Vattnet kan vara bl.a. regnvatten, smältvatten, spolvatten och framträngande grundvatten.

Dräntten

Dränvatten är vatten som avleds genom dränering, dvs. marken avvattnas och vattnet leds bort i rörledning, dike eller dräneringsskikt.

Avloppsvatten

Avloppsvatten är vatten som i de flesta fall är använt/förorenat och avleds i rörledning, dike eller liknande. Vattnet kan vara spillvatten, kylvatten, dagvatten, lakvatten från deponier och dränvatten. Avloppsvattnet kan komma från såväl hushåll som industri.

Utjämningsmagasin

Ett utjämningsmagasin samlar upp vatten i syfte att låta det rinna av i ett jämnt flöde. Spillvattennäten kan överbelastas under de tider då vattenförbrukningen är som störst. Det kan även finnas utjämningsmagasin för att utjämna dagvattenflödet vid tora regn.

Grundvatten

Grundvattnet är vattnet som finns i de underjordiska delarna på jordklotet. Vattnet är en av jordens viktigaste naturtillgångar och cirkulerar i ett ständigt kretslopp.

Infiltrationsanläggning

"I en infiltrationsanläggning renas vattnet genom att det rinner genom naturliga jordlager och sprids via marken till grundvattnet. Vattnet filtreras genom sand och jordlager där biologiska, fysikaliska och kemiska processer står för reningen. Infiltration kan användas för rening av blandat, urinavlastat avloppsvatten, eller BDT-vatten." www.avloppsguiden.se

Perkolationsmagasin

"Perkolationsmagasin är utschaktade gropar eller diken, som fylls med singel, makadam eller andra grovkorniga material. Magasinet tar upp dagvatten effektivt pga. stor porvolym. Magasinet skyddas mot nedtransport av finare material med t.ex. en fiberduk. Perkolationsmagasin kan utformas på olika sätt t.ex. som separat magasin, uppfyllt dike, i kombination med ledningsgravar, under byggnader, vägar och parkeringar." www1.vaasa.fi

Fördröjningsmagasin

"Fördröjningsmagasin är volymmaganin, hålrumsmagasin eller öppen damm. För att ta hand om mycket förorenat dagvatten (t.ex. från starkt trafikerad väg) kan man använda volymmaganin. I volymmaganin kan det finnas olika filter och oljeavskiljare. Hålrumsmagasin är ett stenfyllt magasin med ingen eller mycket liten perkolations till omgivande mark. Intaget till hålrumsmagasinet bör skyddas mot intrång av finare partiklar." www1.vaasa.fi

Slamavskiljare

"Slamavskiljaren fungerar endast som förbehandling. Dess funktion är att avlägsna grövre partiklar i avloppsvattnet så att efterföljande reningssteg inte sätter igen. Tidigare innebar det oftast en trekammarbrunn, men nu finns moderna slamavskiljare som är uppbyggda på ett annat sätt och har lika bra eller bättre slamavskiljningsfunktion jämfört med konventionella trekammarbrunnar. Om endast BDT-vatten går till slamavskiljaren räcker det i de flesta fall med en tvåkammarbrunn." www.avloppsguiden.se

Kretsloppspolicy

I början av 2010 antogs en kretsloppspolicy för enskilda avlopp inom Södertälje kommun. Policyn gäller när tillstånd ska ges för nya eller ändrade enskilda avlopp. Huvudinriktningen är extremt snålspolande toalett med sluten tank vilket gör att ca 90 % av det totala avloppsfödets kväve och fosfor fångas upp och kan återföras till jordbruksmark. Detta ger en hög och säker utsläppsreduktion av bland annat närsalter, smittförande bakterier och virus.

Idag kan enskilda avloppsanläggningar bli mer miljövänliga än de kommunala reningsverken. Genom uppsamling av toalettavloppet med vattensnål teknik (max 0,6 liter spolvolym) kan du bidra till att skydda miljön och samtidigt till utvecklingen av ett mer hållbart jordbruk. Detta är syftet med den Kretsloppspolicy som kommunen arbetar efter. Policyn överensstämmer även med nationell målsättning om kretslopp och hushållning med näringsämnen.

De avloppssystem som bäst klarar ambitionen i kommunens Kretsloppspolicy innebär att toalett-vattnet samlas in särskilt för behandling. På så vis samlas omkring 90 % av kvävet in för användning i odling, det är långt mer än de flesta reningsverk kan klara idag. Jämfört med att använda slam från t ex kommunala reningsverk så är också fosfor i mycket högre grad växttillgänglig i insamlat toalettavlopp. Det beror på att inga kemikalier har använts för att kemiskt binda fosfor.

En annan viktig aspekt vid insamling av toalettvattnet är att minimera andelen vatten, det är därför som vakuumpoletter är önskvärda. De minimerar behov av vatten för spolning vilket också är positivt i områden med begränsad tillgång på vatten. Det begränsar även transportbehovet.



SAMHÄLLSBYGGNADSKONTORET



MILJÖKONSEKVENSER

FÖP JÄRNA

En miljökonsekvensbeskrivning som dokumenterar miljöbedömningen av den fördjupade översiktsplanen över Järna har tagits fram av SWECO. Syftet med miljöbedömningen är att integrera miljöaspekter i tidigt skede i planen så att en hållbar utveckling främjas.

Miljökonsekvensbeskrivningen har upprättats av SWECO Environment AB på uppdrag av Södertälje kommun. Följande personer har medverkat i framtagandet av dokumentet:

Kajsa Nilsson (uppdragsledare, vattenmiljö, rekreation/friluftsliv)
Pernilla Westerlund (kulturmiljö/landskapsbild, luftmiljö, klimatpåverkan och hus-hållning med naturresurser)
Hasse Berglund (naturmiljö)
Jennie Brundin (buller, risk och störningar)
Jenny Carlsson (trafik och tillgänglighet)
Katarina Knyszewska (uppdragsledare kompletteringar, uppgradering)
Petra Carlenarson (kvalitetsgranskning kompletteringar)

Slutleverans

Stockholm 2012-06-04, reviderad 2014-01-13

SWECO VIAK
Gjörwellsgatan 22
Box 34044, 100 26 Stockholm
Telefon 08-695 60 00
Telefax 08-695 60 10

Uppdrag 343020160;
h:\föp järna\mkb\slutleverans mkb för järna
120604_140108_pia.doc



2012-06-04, reviderad 2014-01-13
Slutleverans

Uppdrag 343020160;
h:\föp järna\mkb\slutleverans mkb för järna
120604_140108_pia.doc



Sammanfattning

Bakgrund och syfte

Järna samhälle har vuxit snabbt under de senaste åren. Området ligger attraktivt nära öppna odlingslandskap, hav och skärgård samt förhållandevis nära större städer, Södertälje och Stockholm. I dagsläget bor cirka 8800 invånare i Järna kommun och man räknar med att befolkningen fram till år 2018 ökat till cirka 9100 personer. Utan en helhetssyn på områdets utveckling riskerar dess ursprungliga prägel, områden med höga kultur- och naturvärden, att förloras. År 2007 initierades därför arbetet med att ta fram en fördjupad översiktsplan över Järna. Planförslaget ser över Järnas tillväxt och ger utifrån ett helhetsperspektiv riktlinjer för den framtida planeringen. Målsättningen är att Järna med omnejd får en långsiktigt hållbar utveckling.

Syftet med att genomföra en miljöbedömning "är att integrera miljöaspekter i planen eller programmet för att "en hållbar utveckling ska främjas" samt att ge beslutsfattarna "tillgång till beslutsunderlag som möjliggör en ökad miljöhänsyn och som leder fram till bättre beslut ur miljösynpunkt". Södertälje kommun har fattat beslut om att genomföra en miljöbedömning parallellt med kommunens planarbete. Miljöbedömningen dokumenteras i denna MKB och behandlar enbart den fördjupade översiktsplanens miljökonsekvenser i jämförelse med ett så kallat *nollalternativ*, områdets sannolika utveckling om planen inte genomförs.

Konsekvenser

Kulturmiljö och landskapsbild

Nollalternativet bedöms medföra måttliga negativa konsekvenser. Ostlänken samt en ny sträckning av väg 57 riskerar att påverka kulturmiljölandskap av betydelse. Utbyggnad av bebyggelse med otillräcklig grad av anpassning kan även påverka kulturmiljöer i delområden negativt. Planförslaget kan utöver påverkan från Ostlänken och väg 57 medföra lokala negativa konsekvenser samt visuell påverkan på det värdefulla kulturmiljölandskapet vid Järnaslätten. En positiv aspekt som bör lyftas är att särskilt värdefulla/känsliga områden pekas ut så att kulturmiljö och kulturlandskap i Järna långsiktigt bevaras. Planförslaget bedöms sammantaget medföra små negativa konsekvenser.

Naturmiljö

Nollalternativet bedöms medföra små negativa konsekvenser. Ny bebyggelse och infrastruktur innebär försvagningar för ekologiska strukturer och svårigheter för biologisk mångfald att överleva och spridas. Bildandet av Moraåns naturreservat säkrar en del av Moraåns sträckning, en av de mest värdefulla strukturerna för biologisk mångfald inom planområdet. Planförslaget bedöms medföra måttliga negativa konsekvenser. Både norr om tätorten och i området mellan befintlig järnväg och E4:an finns skogar med betydande naturvärden, vilka riskerar att försvinna vid utbyggnad enligt planförslaget. En positiv aspekt av planförslaget är att värdefulla/känsliga kulturmiljöområden identifierats, vilket långsiktigt bevarar både kulturvärden och biologisk mångfald som är knuten till odlingslandskapet.

Vattenmiljö

Nollalternativet bedöms sammanfattningsvis medföra måttliga negativa konsekvenser för vattenmiljön. Enskilda avlopp kvarstår och riskerar att bidra ytterligare till övergödningen i Moraån. Mängden dagvatten ökar. Planförslaget bedöms medföra små positiva konsekvenser. Även om mängden dagvatten ökar, bedöms planförslaget sammantaget som positivt. Främst på grund av att de bostäder som i dagsläget har enskilda avlopp, ansluts till gemensamhetsanläggningar som ger mindre miljöpåverkan.

Rekreation och friluftsliv

Nollalternativet bedöms medföra måttliga negativa konsekvenser. Befintliga detaljplaner tar naturmiljö av lokalt rekreativt värde i anspråk och utbyggnad av Ostlänken samt ny vägsträckning av väg 57, bedöms medföra omfattande negativa konsekvenser för rörligheten och upplevelsevärdet i landskapet. Planförslaget bedöms i jämförelse med nollalternativet medföra måttliga positiva konsekvenser avseende rekreation och friluftsliv. Detta beror framförallt på att en ökad tillgänglighet skapas.

Trafik och tillgänglighet

Nollalternativet bedöms sammanfattningsvis medföra måttliga negativa konsekvenser för trafik och tillgänglighet. Utbyggnadsområden skapar inte tillräckligt underlag för utökad kollektivtrafik i Järna kommun. Planförslaget bedöms medföra måttliga positiva konsekvenser för trafik och tillgängligheten i jämförelse med nollalternativet.

Detta beror främst på att med planförslaget förbättras framkomligheten genom att väg och gång-/cykelnätet byggs ut. Planförslaget kan på lång sikt skapa underlag till att en ny lokal busslinje etableras i området dock är detta inte aktuell idag.

Buller

Nollalternativet innebär, förutom utbyggnaden vid Kallfors, endast mindre utbyggnad söderut och sparsam förtätning inom tätorten. Sammantaget bedöms detta ge små konsekvenser för bullersituationen. Planförslaget bedöms ge måttliga negativa konsekvenser ur bullersynpunkt. I det centrala stråket längs med väg 57, bedöms boende kunna påverkas negativt av buller från trafik.

Utsläpp till luft

Nollalternativet bedöms medföra små negativa konsekvenser för utsläppen till luft och föroreningshalterna inom kommundelen. En utbyggnad i enlighet med planförslaget leder till en ökad trafik och bedöms medföra små till måttliga negativa konsekvenser för utsläppen till luft och luftsituationen i kommundelen.

Övriga risker och störningar

Nollalternativet bedöms inte innebära några störningar eller påverkad riskbild för boende. Planförslaget bedöms medföra små konsekvenser ur risksynpunkt i jämförelse med nollalternativet. Utbyggnaden av bostäder utanför tätorten kan medföra risk för störningar med anledning av djuranläggningar i närheten. Inom tätorten finns risker kopplade till transport av farligt gods längs med väg 57.

Klimatet och hushållningen av naturresurser

Ur ett klimat- och hushållningsperspektiv bedöms nollalternativet medföra små till måttliga negativa konsekvenser. En utbyggnad i enlighet med planförslaget bedöms medföra stora till måttliga negativa konsekvenser beträffande utsläppen av växthusgaser och ett långsiktigt nyttjande av naturresurserna i jämförelse med nollalternativet.

Samlad bedömning

Konsekvenserna av nollalternativet och planförslaget skiljer sig tydligt mellan de olika miljöfaktorer som bedömts, men medför i en samlad bedömning relativt likvärdig påverkan ur miljö- och hälsosynpunkt, se figur 4.1. Det finns dock potential i planförslaget genom att förutsättningar på sikt kan komma att förbättras. Generellt kan sägas att en utbyggnad av bostäder genererar ett ökat underlag för en ökad kollektivtrafik. I konsekvensbedömningarna avseende luft, buller och klimatpåverkan antas att viss utbyggnad av kollektivtrafiken görs. Ytterligare satsningar på kollektivtrafiken kan dock bli aktuella i området på sikt, varför de negativa konsekvenser som uppmärksammas i MKBn eventuellt kan komma att minska.

De positiva konsekvenser som följer av planförslaget och som bör lyftas fram (eftersom de värnar om många av de värden som profilerar Järna), är konsekvenser avseende kulturmiljö, rekreation och friluftsliv samt tillgänglighet. Planförslaget medför stora positiva konsekvenser avseende rekreation och tillgänglighet i jämförelse med nollalternativet, bland annat genom att nya och förbättrade förbindelser tillskapas ut mot Billsta och Saltå/havet. Planförslaget förhindrar även att ny utbyggnad sker inom speciellt värdefull kultur- och naturmiljöområden och presenterar en tydlig strategi för hur Järna ska kunna utvecklas och samtidigt långsiktigt bevara kultur- och naturmiljö i framtiden.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Bakgrund och syfte	1
Konsekvenser	1
Samlad bedömning	4
Innehållsförteckning	5
1. Behov av miljöbedömning	6
2. Avgränsning	7
2.1 Generellt om avgränsning	7
2.2 Geografisk avgränsning	7
2.3 Nivåavgränsning	7
2.4 Tidsmässig avgränsning	8
2.5 Avgränsning av studerade alternativ	8
2.6 Avgränsning av miljöaspekter	10
2.7 Metodavgränsning	12
2.8 Osäkerheter i bedömningarna	12
3. Miljökonsekvenser	14
3.1 Kulturmiljö och landskapsbild	14
3.2 Naturmiljö	18
3.3 Vattenmiljö	23
3.4 Rekreation och friluftsliv	26
3.5 Trafik och tillgänglighet	29
3.6 Buller	32
3.7 Utsläpp till luft	35
3.8 Övriga risker och störningar	36
3.9 Klimatet och hushållningen med naturresurser	39
4. Samlad bedömning och måluppfyllelse	42
5. Uppföljning av betydande miljöpåverkan	45
5.1 Uppföljning för den fördjupade översiktsplanen	45
6. Bedömningsgrunder och riktvärden	47
Tillämpliga miljömål	47
Andra bedömningsgrunder	48
7. Referenser	54

1. Behov av miljöbedömning

Översiktsplaner omfattas i stort sett alltid av kravet på miljöbedömningar. Det är endast i sällsynta fall som dessa bestämmelser undantas, till exempel om det handlar om en mindre ändring/tillägg till en befintlig plan. Södertälje kommun har fattat beslut om att genomföra en miljöbedömning parallellt med kommunens planarbete avseende en fördjupad översiktsplan (FÖP) över Järna. Miljöbedömningen dokumenteras i denna MKB och behandlar enbart planens miljökonsekvenser.

Syftet med en MKB är att ge beslutsfattarna "tillgång till beslutsunderlag som möjliggör en ökad miljöhänsyn och leder fram till bättre beslut ur miljösynpunkt". Beskrivningen av en plans miljökonsekvenser ska utgöra ett underlag för arbetet med att hitta en lämplig utformning av planen. Den ska också göra det möjligt att i planarbetet väga miljökonsekvenserna mot andra viktiga faktorer, så att planen blir så bra som möjligt ur ett helhetsperspektiv. Syftet är också att ge politikerna ett underlag som beskriver översiktsplanens positiva och negativa påverkan på miljön.

Kraven på innehållet i en MKB framgår av 6 kap 12 § miljöbalken.

En fördjupad översiktsplan utgör ett underlag i det fortsatta program- eller detaljplanearbetet. Ur miljösynpunkt finns det många fördelar med att lyfta miljöfrågorna redan i det tidiga översiktsplaneskedet. När tillräckligt många nya bebyggelseområden och aktiviteter tillkommit, trots att var och ens bidrag är förhållandevis litet, så uppkommer sammantaget negativa eller positiva förändringar. Att studera miljöfrågorna tidigt ger på detta sätt härmed förutsättningar till att studera strategiska frågor och kumulativa effekter. Det finns även utrymme för att föreslå anpassningar inför kommande detaljplanearbete.

2. Avgränsning

2.1 Generellt om avgränsning

Avgränsning av den fördjupade översiktsplanen och tillhörande miljöbedömning innebär en fokusering på väsentliga frågor när det gäller alternativ, miljöaspekter, effekter, skadeförebyggande åtgärder, kompensation, uppföljning, metoder, tid och rum, men också upplägg av procedur och dokumentation.

2.2 Geografisk avgränsning

Utredningsområdet är avgränsat med hänsyn till planerad exploatering samt åtgärder som föreslås för att möta översiktsplanens behov (nya vägdragningar/trafikplatser, GC-stråk etc.). För vissa miljöaspekter bör effekter som kan uppstå även utanför planområdet belysas, detta motsvarar planens så kallade *influensområde*.

De miljöaspekter som bedöms ge effekter även i områden utanför planområdet är: utbyggnadens alstrande av biltrafik (vilket leder till buller och utsläpp till luft utmed angränsande vägnät), påverkan på angränsande rekreations- och naturvärden (bland annat genom ökat besöksstryck) samt påverkan på yt- och grundvatten.

2.3 Nivåavgränsning

Två faktorer påverkar avgränsningen av vad som är rimligt att ta upp i FÖP:en och MKB:n, och på vilken nivå detta ska belysas. Den första är vad planen ska reglera, det vill säga planinnehållet. Den andra är i vilket skede av planprocessen man befinner sig.

MKB:n kommer att fokusera på de strategiska frågor som har bedömts få störst betydelse för planens genomförande och allmänhetens intressen. En viktig fråga för nivåavgränsningen är hur planen förhåller sig till andra relevanta planer och program.

Vissa miljöfrågor som rör FÖP:en kommer att behandlas i senare planskeden och/eller utredas i andra beslutsprocesser. Det kan till exempel röra sig om följande steg i processen:

- Kommande detaljplanering
- Planering enligt lagen om byggande av järnväg
- Planering enligt väglagen

- Tillstånd till vattenverksamhet enligt miljöbalken 11 kap (eventuell nya broar inklusive vattenarbeten vid Moraån)
- Grävning och/eller sanering av förorenad mark (miljöbalken)
- Dispens från eller upphävande av delar av strandskyddat område

2.4 Tidsmässig avgränsning

För att möjliggöra en jämförelse mellan valda alternativs konsekvenser kommer alla analyser, bedömningar och beräkningar utgå från en i förväg bestämd tidpunkt, en så kallat jämförelse år. Vid den valda tidpunkten ska planförslaget, med föreslagna åtgärder och utbyggnadsområden, kunna vara maximalt utbyggda och genomförda med god marginal. År 2030 har bedömts vara en lämplig tidpunkt för denna bedömning. Planförslagets konsekvenser kan självfallet uppkomma längre fram än så i tiden, varför eventuell påverkan som riskerar uppstå på längre sikt uppmärksammas vid behov.

2.5 Avgränsning av studerade alternativ

Innehållet i en MKB regleras som tidigare nämnt i miljöbalken. Enligt miljöbalken 6 kap 12 § ska i en MKB "rimliga alternativ med hänsyn till planen eller programmets syfte och geografiska räckvidd identifieras, beskrivas och bedömas". Vidare ska MKB:n innehålla "en beskrivning av miljöförhållanden och miljöns sannolika utveckling om planen inte genomförs". Det sistnämnda föreslås motsvara planens *nollalternativ*.

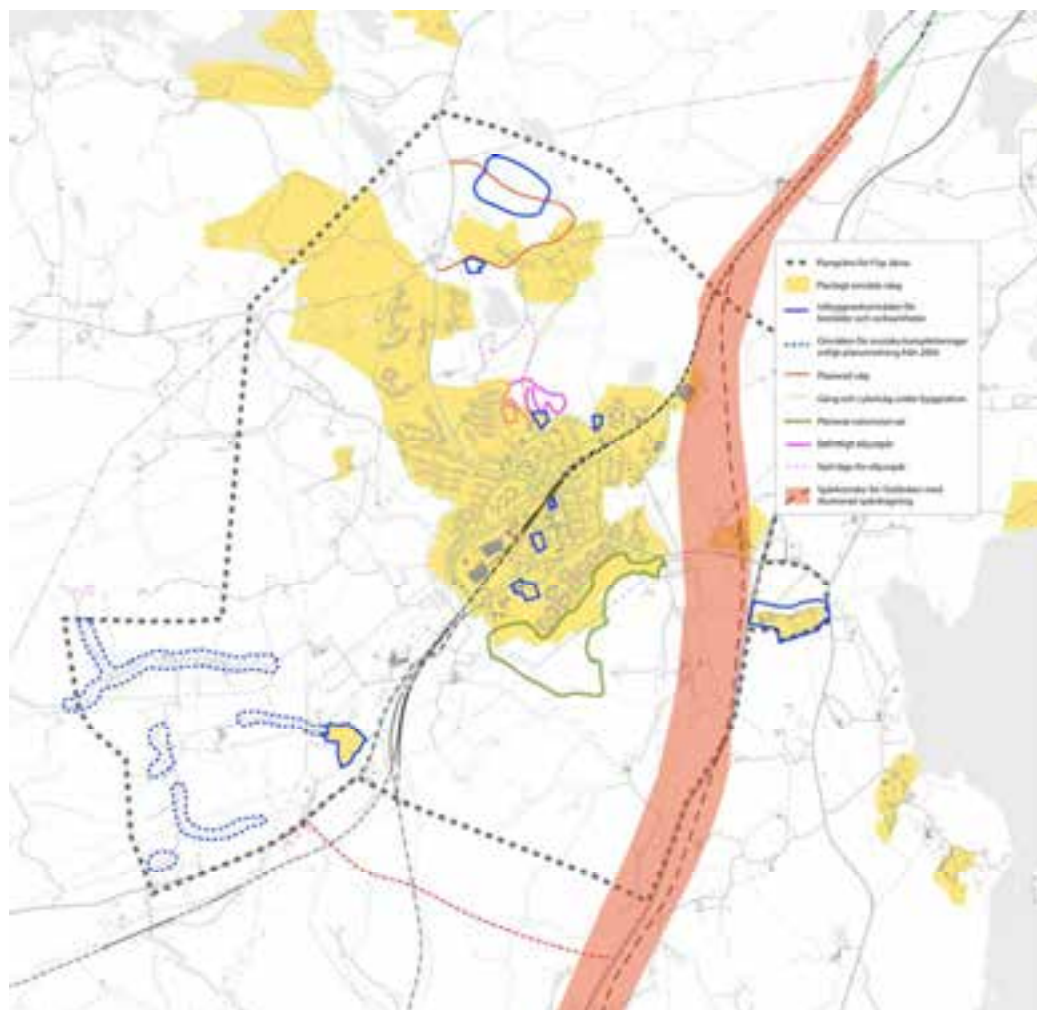
MKB:n för Järnas fördjupade översiktsplan studerar ett nollalternativ och ett planförslag. Eftersom planförslaget beskrivs och illustreras i FÖPen, hänvisas endast dit. Nollalternativet beskrivs fortsättningsvis i detta kapitel.

Nollalternativet år 2030

Nollalternativet antas generellt innebära att FÖP-området Järna utvecklas enligt gällande detaljplaner, pågående planutredningar och enligt kommande ÖP, Översiktsplan 2030 för Södertälje kommun. Detta innebär i stort att Järna behåller sin nuvarande karaktär, se figur 2.1.

Sammanfattningsvis antas nollalternativet innebära:

- Bostadsområden som omfattas av gällande detaljplaner och verksamheter som har gällande detaljplaner och/eller tillstånd enligt miljöbalken antas utnyttja befintliga byggrätter och erhållna tillstånd maximalt.
- En möjlig utbyggnadsriktning för bostäder finns söder om Järna i anslutning till Billsta – Fredriksberg (gällande planutredning för Billstaområdet).
- Fortsatt utbyggnad nordväst om Järna tätort vid Kallfors och Norra Myrstugan. Utbyggnadsförslag har föreslagits norr om befintlig bebyggelse i Myrstugan.
- Sparsam förtätning i Tavesta och Tuna backar (detaljplan finns) Tuna backar, Ljungbacken är ett utbyggt område med flerbostadshus.
- Ett befintligt elljusspår norr om Järna tätort förflyttas norrut upp mot Kallfors.
- Verksamhetsområde i del av Södertuna (detaljplan finns).
- Fortsatt reservat för alternativ vägsträcka för riksväg 57 och dagens genomfarter söder om Järna.
- Reservat finns för ny järnvägssträckning i området mellan Saltå och Järna tätort (Ostlänken).
- De åtgärder som föreslås i antagen cykelplan genomförs för att förbättra kopplingar mellan Järnas olika del- och grönområden.
- Befintlig natur- och parkmark antas kvarstå likt idag.
- Mark för företagsområden föreslås framförallt vara områden som redan är störda på ett eller annat vis, exempelvis utmed E4, järnvägen och/eller i anslutning till andra arbetsområden.
- Föreslaget naturreservat verkställs i enlighet med översiktsplanens intentioner.



Figur 2.1 Utbyggnadsområden och infrastruktur enligt nollalternativet.

2.6 Avgränsning av miljöaspekter

Diskussionen om vilka nyckelfrågor som MKB:n ska belysa har förts utifrån tidigare genomförda utredningar och underlag, planförslagets intentioner och omfattning samt gällande lagkrav.

Man kan urskilja tre särskilt viktiga frågor att diskutera vad gäller avgränsningen av miljöaspekter och nyckelfrågor:

- Vilka miljöaspekter är särskilt betydelsefulla för översiktsplanen?
- Vilka miljöaspekter bör särskilt studeras och är nödvändiga för att kunna anpassa kommande detaljplanering?

- Hur ska respektive miljöaspekt avgränsas till omfattning och detaljeringsgrad?

I tabellen nedan sammanfattas de nyckelfrågor som miljökonsekvensbeskrivningen för fördjupad översiktsplan för Järna belyser. Nyckelfrågorna följs av en motivering till varför frågan har bedömts vara prioriterad.

Miljöfaktor	Motivering
Natur och rekreation	Konsekvenser avseende natur- och rekreationsvärden inom och i angränsning till planområdet studeras i MKB:n. Översiktsplanen förutsätter att några befintliga promenadstråk och leder flyttas. Ny bebyggelse innebär att naturområden (med värden för rekreation och friluftsliv) och tillgängligheten påverkas inom planområdet.
Kulturmiljö	Järna är ett område med ett rikt och utbrett kulturmiljölandskap. Stora delar av planområdet utgörs av odlingsmark och öppna dalgångar. Området är även rikt på fornlämningar. MKB:n studerar hur planförslaget och föreslagna åtgärder förhåller sig till kulturmiljölandskapet. I detta ingår en översiktlig analys av landskapsbilden.
Vattenmiljö	Markanvändningen som föreslås innebär ökad andel hårdgjorda ytor inklusive ökad uppkomst av förorenat dagvatten. Planområdets påverkan på omgivning och recipienter, främst med avseende på dagvatten, studeras i MKB:n.
Trafik och tillgänglighet	MKB:n studerar planförslagets konsekvenser avseende tillgänglighet och trafikflöden. Främst är det den oskyddade trafikantens förutsättningar som beskrivs. Vilka möjligheter finns att ta sig säkert mellan olika delar av planområdet (gång- och cykelmöjligheter) och vilka kollektivtrafikförbindelser finns i områdets olika delar? Även trygghetsaspekten belyses.
Buller	Då den planerade markanvändningen kommer att medföra en trafikökning lokalt, belyser MKB:n översiktligt hur befintlig bostadsbebyggelse inom planområdet påverkas. Hänsyn tas till gällande riktvärden avseende trafikbuller. Externt industribuller från befintliga och nya verksamhetsområden, liksom omgivningsbuller från andra verksamheter, beskrivs översiktligt.
Övriga störningar	Planen befäster befintliga industriverksamheter och möjliggör nya verksamheter, av vilka flera kan ge uppkomst till omgivningspåverkan. Störningar från jordbruket och hästverksamheter (buller, allergener, lukt,flugor etc.) är exempel på andra störningar som MKB:n studerar.
Utsläpp till luft	Trafikens inverkan på luftkvaliteten studerats översiktligt, i första hand för att klargöra att överskridanden av någon miljökvalitetsnorm inte utgör något hinder för planens utbyggnadsalternativ.
Risk och säkerhet	MKB:n redovisar risker avseende bland annat transporter med farligt gods inom planområdet. MKB:n föreslår om fortsatta riskanalyser bör tas fram som underlag för kommande detaljplanering.
Klimatpåverkan och hushållningen med naturresurser	Planförslagets konsekvenser för klimatet och hushållningen med naturresurserna belyses översiktligt i MKB:n. Främst är det utbyggnadens trafikallsträng som ligger till grund för klimatresonemanget. Översvämnings- och skredrisker är andra klimatfaktorer som studeras. Hushållningen med naturresurserna tar bland annat upp ianspråktagandet av mark och områdets läge.

2.7 Metodavgränsning

Konsekvenserna av ett planförslag och ett nollalternativ bedöms och redovisas i text. Utöver ett beskrivande resonemang bedöms konsekvenserna även utifrån en fyrgradig skala där såväl positiva som negativa konsekvenser värderas. Skalan bygger på relationen mellan befintliga värden och omfattningen av förväntad miljöpåverkan. Syftet med kvantifieringen är att skapa en grund för en alternativjämförande utvärdering enligt den så kallade värderos-metoden. Metoden bygger på både kvantifierbara och erfarenhetsbaserade bedömningar. Värderosen redovisas i kapitel 4.

Nedanstående skala ligger till grund för bedömningarna i MKBn. Observera att skalan kan beskriva såväl positiva som negativa konsekvenser och att den därmed utgör en åttagradig skala.

4. Mycket stora konsekvenser (+/-)

Mycket stora konsekvenser på riksintressen eller andra intressen som gäller på EU-nivå (t.ex. Natura2000-områden, överskridande av miljö kvalitetsnormer).

3. Stora/måttliga konsekvenser (+/-)

Stora/måttliga konsekvenser på riksintressen eller värden av regional eller kommunal betydelse.

2. Måttliga/små konsekvenser (+/-)

Måttliga/små konsekvenser av kommunal eller mer lokal betydelse.

1. Små/obetydliga konsekvenser (+/-)

Små konsekvenser av mindre/lokal betydelse eller obetydliga konsekvenser.

2.8 Osäkerheter i bedömningarna

De utbyggnadsområden som studeras i denna MKB bör enbart ses som principiella utbyggnadsstrategier och inte som exakta eller färdiga utbyggnadsområden. Detta medför att detaljerade konsekvenser för enskilda områden inte kan bedömas i detta skede. I samtliga avsnitt i MKB:n anges ett övergripande resonemang kring om, hur och

på vilket sätt alternativen medför stora eller små konsekvenser för respektive miljöaspekt.

I kommande planeringsskeden (planprogram, detaljplaner etc.) får sedan avgöras om det finns behov av mer detaljerade utredningar och/eller upprättande av detaljplane-MKBs.

3. Miljökonsekvenser

3.1 Kulturmiljö och landskapsbild

Konsekvenser nollalternativet

Sammanfattningsvis bedöms nollalternativet medföra måttliga negativa konsekvenser för kulturmiljön. Inga riksintressen för kulturmiljövården påverkas. Utbyggnad av bebyggelse med otillräcklig grad av anpassning kan dock påverka kulturmiljöer i vissa delområden negativt. Ostlänken samt ny sträckning av väg 57 riskerar att påverka kulturmiljölandskap och fornlämningsstäta områden av betydelse.

Sammantaget bedöms det i nollalternativet finnas en viss risk för att negativ påverkan uppstår genom att ny bebyggelse upprättas i värdefulla kulturmiljöer och i delområden med hävdad kulturlandskap. I och med att en utbyggnad av Ostlänken samt en ny sträckning av väg 57 antas ske, riskerar nollalternativet även att påverka kulturmiljölandskap och fornlämningsstäta områden av betydelse.

Ny bebyggelse i områden med höga kulturvärden kan lokalt komma att utgöra en negativ påverkan på kulturmiljön. Värdefulla bymiljöer kan komma att påverkas negativt om ny bebyggelse tillkommer med otillräcklig grad av anpassning till miljön. Ny bebyggelse och tillbyggnader på landsbygden ska anpassas till befintlig miljö. Skriften "Omtanke och varsamhet, om byggande på landsbygden", ska vara vägledande.

Bakgrunden till ovanstående resonemang är att många enskilda personer liksom entreprenörer generellt antas vilja bygga nya fritids- och permanentbostäder i spridda lägen inom värdefulla kulturlandskap och bymiljöer. Görs detta utan en samlad och samordnad strategi, kan även mindre utbyggnader i området lokalt kunna komma att medföra negativa konsekvenser. Vid uppförande av ny bebyggelse i bymiljöer är de nya byggnadernas utseende, placering och struktur avgörande för huruvida bebyggelsen kommer att smälta in i miljön, eller om den kommer att upplevas påverka befintliga kulturvärden negativt. Nybyggnad i området innebär påverkan på landskapsbild, ianspråktagande av mark som idag används för djurhållning/jordbruk, samt ökad trafikbelastning. Eventuella nya lokalvägar och anslutningsvägar kan också innebära att jordbruksmark riskerar att delas upp. Detta försvårar en rationell jordbruksdrift med risk för upphörd hävd och igenväxning.

En utbyggnad av Ostlänken och en eventuell ny vägsträcka söder om Järna (alternativ till riksväg 57 och dagens genomfarter) kan resultera i kraftiga barriärer i det karaktäristiska landskapet. Särskilt Ostlänken, som planeras över Järnaslätten, kan försvåra den fysiska och visuella anknytningen till Östersjön. Ostlänken kommer att utgöra en ny fysisk del i landskapsbilden vilket innebär visuell påverkan i kulturlandskapet, men även direkt påverkan på många fornlämnings- och bebyggelsemiljöer.

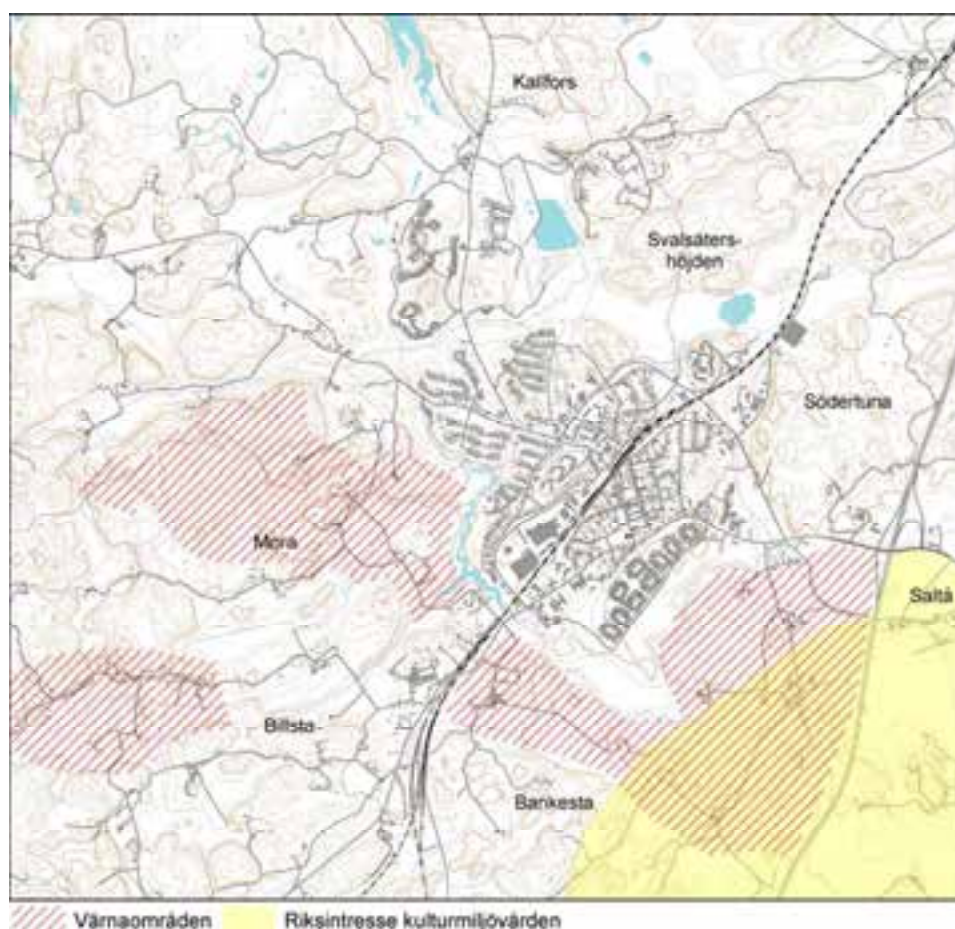
Konsekvenser planförslaget

Sammantaget medför planförslaget i jämförelse med nollalternativet måttliga positiva konsekvenser avseende kulturmiljö och landsbygdsutveckling. Sammanfattningsvis bedöms utbyggnad i enlighet med planförslaget medföra små negativa konsekvenser för kulturmiljön. En utbyggnad av Ostlänken och ny sträckning av väg 57 bedöms påverka kulturmiljöerna i likhet med nollalternativet. Föreslagen utbyggnad i enlighet med planförslaget kan medföra lokala konsekvenser samt visuell påverkan på det värdefulla kulturmiljölandskapet vid Järnaslätten. En positiv aspekt av FÖPen som bör lyftas är att inga nya bybildningar planeras, vilket medför att värdefulla områden inte tas i anspråk samt att sammanhängande grönstråk utökas sydväst om Billsta och i Bankesta. Det finns viss möjlighet till bebyggelse inom området om den sker enligt Södertäljes kommun allmänna riktlinjer för byggande på landsbygden där skriften "Omtanke och varsamhet, byggande på landsbygden" som är ett viktigt verklig. Det ger en tydlig strategi för hur Järna ska kunna utvecklas och samtidigt långsiktigt bevara kulturmiljö och kulturlandskap i framtiden.

Stora delar av planområdet är ostörda skogsområden som fyller viktiga funktioner för rekreation, kulturmiljö eller upplevelser som tillsammans med äldre torpbebyggelse har ett småskaligt landskap, odlingsmarker och betade hagar med partier av skog i kuperad terräng, se figur 3.1. Traditionellt är bebyggelsen lokaliserad kring dalgångarna och med slingrande grusvägar. De betade hagmarkerna med inslag av ädellövträd samt de betade sankmarkerna vid Billsta gård är utmärkande för kulturlandskapets brukade ålderdomliga karaktär. Planförslaget bedöms i hög grad verka för att Järnas karaktär och ovan beskrivna kulturmiljöer långsiktigt består. Genom att följa allmänna riktlinjer för bebyggelseutveckling skapas förutsättningar att känsliga kulturmiljöer och bebyggelseområden bevaras och undantas bebyggelse.

Inom befintliga bebyggelseområden som föreslås kunna förtätas, liksom inom föreslagna utredningsområden för ny bostadsbebyggelse, kan vissa kulturvärden komma att försvagas om inte den nya bebyggelsen anpassas till dessa värden. Även de äldre slingrande grusvägarnas karaktär är viktiga att bevara. Ett sådant område är gårdet norr om Saltå som ligger inom riksintresse för kulturmiljövården varför särskild hänsyn måste tas vid exploatering.

Att planförslaget pekar ut speciellt värdefulla områden utgör inte något juridiskt skydd, men medger en tydlig viljeriktning/väglledning som bedöms få en stor påverkan i den fortsatta utvecklingen av Järna. Värdefull kulturmiljö som enligt nollalternativet riskerar att påverkas negativt genom att ny bebyggelse tillkommer med otillräcklig grad av anpassning till miljön, kommer i enlighet med planförslaget att bevaras.



Figur 3.1 Områden som föreslås värnas samt befintligt område av riksintresse för kulturmiljövården.

Generellt är jordbruket en förutsättning för upprätthållandet av de mycket värdefulla landskapsrummen i Järna. Därför har bebyggelse uteslutande undvikits här. Kommande detaljplanering bör ta hänsyn till den rika förekomsten av fornlämningar. Arkeologiska undersökningar kan komma att krävas inför fortsatt detaljplanering. Värdefulla kulturmiljölandskap bedöms kunna vara ett viktigt stöd för anpassning av ny bebyggelse. Hänsyn bör därför även tas till kulturmiljöer för Ytterjärna och Överjärna socknar som enligt Inventering av kulturmiljöer i Södertälje kommun tydligt redovisar bebyggelsen med högt värde.

En utbyggnad av Ostlänken och eventuell ny vägsträcka söder om Järna (alternativ till riksväg 57 och dagens genomfarter) bedöms påverka kulturmiljöerna i likhet med beskrivning under nollalternativet ovan.

Förslag till fortsatt arbete

- Generellt bör nya enstaka byggnader inom planområdet följa delområdets traditionella mönster i placering, utformning, material och färgsättning. Vidare utredning beträffande ädelträden bör eventuellt utföras vid detaljplanarbete.
- Många vägars sträckning utgör en betydelsefull del av det ålderdomliga kulturlandskapet. Det är härmed viktigt att karaktären på områdets vägar bevaras. Vissa vägar bör undersökas närmare inför fortsatt detaljplanering och förändring. Dessa är vägar till exempel i anslutning till byar, gårdar, fornlämningar och på åsar.
- Den antroposofiska bebyggelsen vid Saltå är ett kännetecken för området. Nya enstaka hus i gårdens omgivning som bör placeras på obrukad mark bör även anpassas till befintliga byggnader i utformning och färgsättning. För värnande av kulturlandskapets karaktär är fortsatt jordbruksdrift samt bete i hag- och sankmark nödvändig.
- Vid byggande på landsbygden ska Södertäljes kommun allmänna riktlinjer för bebyggelseutveckling på landsbygden tillämpas.
- Kommande detaljplanering bör säkerställa att komplettering med ny bebyggelse av enstaka hus lokaliseras i anslutning till befintlig bebyggelse. Nya bebyggelseområden bör begränsas i

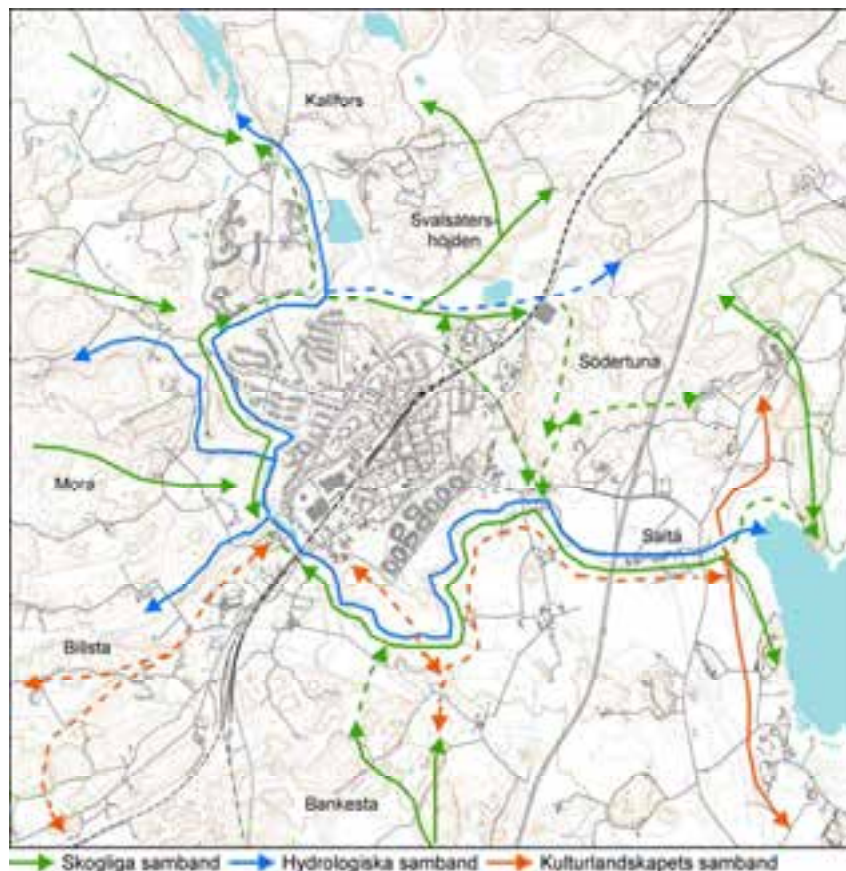
antal hus per gruppering. Uppbyggda tomter i åkermarker bör undvikas helt.

3.2 Naturmiljö

Konsekvenser nollalternativet

Nollalternativet bedöms medföra små negativa konsekvenser. Ny bebyggelse och infrastruktur innebär försvagningar för ekologiska strukturer och svårigheter för biologisk mångfald att överleva och spridas. Bildandet av Moraåns naturreservat säkrar en del av Moraåns sträckning, en av de mest värdefulla strukturerna för biologisk mångfald inom planområdet.

I nollalternativet är det framförallt en eventuell ny järnvägssträckning öster om tätorten (Ostlänken) som orsakar stor påverkan på naturmiljö och ekologiska samband. Den nya sträckningen förstärker en befintlig barriär som utgörs av E4:an och järnvägen. Dessa skär i dagsläget genom landskapet i nord-sydlig riktning strax öster om Järna tätort och utgör en stor barriär mellan Järna och Järnafjärden.



Figur 3.2 Ekologiska samband i/mellan naturområden runt Järna tätort. Hel och streckad linje innebär starkt respektive svagt samband.

Den förstärkta barriäreffekten som en ny järnvägsdraging innebär, påverkar den biologiska mångfalden genom att ekologiska samband ut mot Pilkrogsviken försvagas. Den kanske viktigaste strukturen i området, Moraåns sträckning/vattenmiljö, bedöms eventuellt komma att försvagas i dagsläget av tillrinning av otillräckligt renat dagvatten.

En del av åns lopp med omgivande mark, från befintlig järnväg i väster till tätortens södra kant, kommer att bli naturreservat. Detta bevarar områdets värden och kan på sikt komma att stärka värden och spridningsmöjligheter lokalt för vattenbundna arter och funktioner. Mindre värdekärnor och ekologiska samband i kulturlandskapet, som idag finns söder om tätorten, kan också komma att gynnas av reservatsbildningen kring Moraån.

Motorvägen innebär redan i dagsläget en kraftig fragmentering och utgör i sig en direkt barriär för arter och funktioner. Spridning över motorväg och stängsel är generellt svårare i jämförelse med spridning

över järnvägsspår. Även om bredden på järnvägsbarriären som passerar Järna har blivit större de senaste åren, genom trädskningsarbeten, är hindren inte oöverstigliga för all mångfald.

De känsliga partierna och svaga zonerna kring Järna är i nollalternativet Moraåns dalgång, nedströms det blivande naturreservatet. Detta är idag redan en utarmad miljö, där ekologiska samband har svårt att knytas ihop. Vid järnvägsutbyggnaden kommer ytterligare svagheter att skapas. Gröna samband i både naturmiljön längs Moraån (de skogliga värdena) och kulturlandskapets rester söder om tätorten, kommer att försämrats. Vidare är tätortens brist på grönstruktur ett potentiellt problem. Det finns i dagsläget inte något stråk av betydelse som stärker ekologiska samband in mot ortens mitt. Tack vare den dominerande låghusbebyggelsen behöver avsaknaden av grönstruktur inom tätorten inte nödvändigtvis upplevas som ett stort hinder.

Som nämnts tidigare finns en trend att många generellt vill bygga nya fritids- och permanentbostäder i spridda lägen inom värdefulla kulturlandskap och bymiljöer. Detta utgör inte bara negativa konsekvenser för kulturmiljön, utan kan även påverka den biologiska mångfalden. Arter och värden som är bundna till gamla tiders markanvändning, som gynnas av bete och småskaligt jordbruk, kan lokalt komma att missgynnas i nollalternativet, vid ianspråktagande av mark på Järnaslättan som idag används för djurhållning/jordbruk.

Konsekvenser planförslaget

Sammanfattningsvis bedöms planförslaget medföra måttliga negativa konsekvenser. Både norr om tätorten och i området mellan befintlig järnväg och E4:an finns skogar med betydande naturvärden, vilka riskerar att försvinna vid utbyggnad enligt planförslaget. En positiv aspekt av planförslaget är att värdefulla/känsliga kulturmiljöområden pekats ut att värnas, vilket långsiktigt bevarar såväl naturvärden som biologisk mångfald.

Vid en föreslagen utbyggnad enligt den fördjupade översiktsplanen, riskerar en del försvagningar av den biologiska mångfalden och de ekologiska sambanden att uppstå i det som kallas värdekärnor. Värdekärnor är ett samlingsbegrepp för ett område med höga naturvärden som bedöms ha stor betydelse för växter och djur. Värdekärnor kan vara nyckelbiotoper eller objekt med naturvärden. Det kan även vara skogs- eller vattenområden som inte är klassade som nyckelbiotoper, men som har en eller flera av kännetecknen för både skog och vattenmiljö med höga naturvärden. De samband som finns inom Järna kommun del kan delas in i vattnets, skogliga och kultur-

landskapsbundna värden. De ekologiska sambanden kan som regel inte fungera utan värdekärnor, där miljöernas funktioner, strukturer och arter kan överleva utan påspädning från omgivningen. Boende inom sådana områden tillskapar högt livskvalité och betraktas som mycket värdefullt.

I norra delen av planområdet kommer stora förändringar för naturmiljön och de ekologiska sambanden att ske. De största naturvärdena i detta område är koncentrerade till skogarna och de skogliga våtmarkerna som sträcker sig från Logsjön mot Myrstugan. Föreslagna etableringar kan komma att försvaga vattensamband och skogliga värden i Logsjöområdet samt i de skogliga värden som finns längs Kallforsbäcken. Det finns därför en risk att potentiella problem kan uppkomma vid en för hög exploateringsgrad. Det är av vikt att låta de formellt skyddade områdena, som biotoper och skyddad natur, behålla sin status. Detta gäller främst i området mellan Svålsätershöjden och Östra Ljungbacken, där känsliga, skogliga våtmarker finns.

Den mycket värdefulla limniska värden i Moraån, bedöms eventuellt påverkas negativt av planförslaget om åtgärder för omhändertagande av dagvatten inte vidtas. Ambitionsnivån i dagvattenhanteringen kan bli avgörande för planförslagets påverkan på limniska värden i Moraån. Anläggande av våtmarker, dammar, med mera hindrar att vattenmiljö i Moraån försämras samt bidrar till att rekreation och attraktion i grönområden ökar och skapar en positiv visuell upplevelse. Områden inom vilka dagvattenhantering planeras behandlas vid detaljplanförfarande.

Bildandet av Moraåns naturreservat säkrar i likhet med nollalternativet en del av Moraåns sträckning, vilket på sikt kan komma att stärka värden och spridningsmöjligheter lokalt för vattenbundna arter och funktioner. Den del av Moraåns dalgång som ligger söder om Järna tätort, mellan väg 57 intill Bankesta och där vägen mot Skåve möter väg 57, planeras bli ett naturreservat. Det planerade naturreservatet ingår i regeringsuppdraget "aldrig långt till Naturen". I nämnda uppdrag arbetar kommunerna i Stockholms län tillsammans med Länsstyrelsen för att få till stånd ett formellt skydd för ett 70 – tal utpekade värdefulla naturområden. Inom området för naturreservat finns det lövskog, lövsumpskog och blandsumpskog som utgör nyckelbiotoper, samt själva Moraån.

I de skogar som omgärdar Järna finns flera olika typer av värdekärnor. Skogliga värdekärnor som är knutna till Moraåns sträckning eller till jordbrukslandskapet utsätts inte för någon större värdeminskning i

planförslaget. De skogliga värden som hotas finns främst i skogarna runt Logsjön. Där finns bland annat ovan nämnda biotopsskyddsområde.

De naturvärden som är knutna till det öppna kulturlandskapet, bedöms inte påverkas i någon större utsträckning av planförslaget. Även om en viss utbyggnad sker i jordbruksbygden, bedöms den nya bebyggelsen inte riskera att förstöra området naturvärden. Kulturlandskapets naturvärden är helt beroende av att jordbruket fortsätter att bedrivas i området. Eftersom planförslaget vill lyfta fram närhet till landsbygd, jordbruk och den antroposofiska verksamhet som profilerar Järna, bedöms förslaget inte på något sätt förhindra att ett fortsatt jordbruks bedrivs. Tvärt om, kommer planförslaget, genom att ny bebyggelse förhindras inom speciellt viktiga och värdefulla kulturmiljöer, bidra till att de naturvärden och den mångfald som finns i odlingslandskapet i stor utsträckning bevaras, se figur 3.1 (*Kulturmiljö och landskapsbild*).

Förslag till fortsatt arbete

- Vid planeringen av förtätningar in mot Järnas kärna, bör gröna stråk och utsikter tillmätas stort värde. Grönstrukturen längs GC-vägar bör till exempel utvecklas, så att en del naturvärden och ekologiska samband ges möjlighet att etableras genom tätorten.
- Vid utveckling av bostadsområden bör stor hänsyn tas till befintliga skogs- och våtmarksmiljöer.
- Utbyggnadsområdet för verksamheter i anslutning till den planerade Ostlänkens bör utredas med avseende på naturmiljö eftersom det förekommer skogliga samband inom området.
- Vid utveckling av bostadsområden norr om tätorten, bör stor hänsyn tas till befintliga skogs- och våtmarksmiljöer. De formella skydd som finns ska bevaras intakta. Nya vägar och stigar bör inte etableras utan att noggranna analyser av konsekvenserna för miljöerna har utförts.

3.3 Vattenmiljö

Konsekvenser nollalternativet

Nollalternativet bedöms sammanfattningsvis medföra måttliga negativa konsekvenser för vattenmiljön. Enskilda avlopp kvarstår och riskerar att bidra ytterligare till övergödningen i Moraån. Mängden dagvatten ökar.

Nollalternativet kan ej jämföras med nuläget utan innebär en viss exploatering av befintliga antagna detaljplaner i Kallfors och Södertuna. Ett reservat för omdragning av järnväg respektive väg har planerats dock finns vägreservatet inte i Trafikverkets långsiktiga planering. Ny bebyggelse och infrastruktur ökar andelen hårdgjord yta och därmed även mängden förorenat dagvatten. Vidare bidrar den ökade trafikbelastning, som ett perifert bostadsområde i Kallfors innebär, till en viss ökning av föroreningar till dagvattnet.

Den nya bostadsbebyggelsen är framförallt av villakarakter där husen uppdelas av tomter/mindre grönområden och en stor andel dagvatten omhändertas direkt genom infiltration, så kallad lokalt omhändertagande av dagvatten (LOD). Förutsatt att renande och fördröjande åtgärder införs i dagvattenhanteringen kan negativa konsekvenser minskas avsevärt, dock aldrig försvinna helt.

Brister i ortens ledningssystem för dagvatten kvarstår så som i dagsläget. I delar av Järna (främst västra Järna) leds dag- och spillvatten i ett kombinerat avloppssystem. Under extrema regnperioder leder detta till överbelastning/översvämning som kan komma att belastar närliggande vattenmiljöer.

Vattenmyndigheten har fastställt miljö kvalitetsnormer som anger de kvalitetskrav som gäller för varje vattenförekomst inom distriktet, avseende ytvatten och grundvatten. Syftet är att uppnå så kallad God status i alla vattenförekomster och att "inget vatten får försämrats" senast den 22 december 2015. En åtgärdsplan har fastställts för de vattenförekomster där man bedömt att det kan bli svårt att nå miljö kvalitetsnormerna. Detta omfattar bland annat Moraån som enligt EU:s vattendirektiv inte klarar kriterierna för god vattenstatus och där det finns risk att ekologisk god status/potential inte uppnås till år 2015. Nollalternativet bedöms inte bidra till att kommande miljö kvalitetsnormer uppfylls eftersom Moraån är ett vattendrag som tar emot allt dagvatten från Järna tätort och därför är i behov av avlastning. Eftersom andelen enskilda avlopp med infiltration och brister i dagvat-

tenhanteringen kvarstår, riskerar vattenmiljön (övergödningen) i Moraån, med utlopp i Östersjön, att belastas ytterligare. Moraån ingår i Södertörns och Södertäljes kustavrinningsområden och klassas som nitratkänsligt. I Moraån finns en av länets större reproduktionslokaler för havsöring.

Konsekvenser planförslaget

Planförslaget bedöms medföra små positiva konsekvenser för vattenmiljön i jämförelse med nollalternativet. Även om mängden dagvatten ökar, bedöms planförslaget sammantaget som positivt. Främst genom att de bostäder som i dagsläget har enskilda avlopp, ansluts till mer miljövänliga gemensamhetsanläggningar.

Planförslaget exploaterar större områden med naturmark i jämförelse med nollalternativet. Med den nya bebyggelsen medföljer en större andel hårdgjord yta och därmed även en större mängd förorenat dagvatten. Befolkningsökningen i kombination med ett ökat bilberoende, bidrar samtidigt till att öka mängden föroreningar till dagvattnet. I centrala stråk inom tätorten planeras för en mindre andel flerbostadshus. Ny bebyggelse är dock främst av låghuskaraktär som uppdelas av tomter/mindre grönområden, varför en stor andel dagvatten omhändertas direkt genom lokal infiltration.

En ökad tillrinning av dagvatten, särskilt från industriområden som planeras öster om Södertuna men även området i Saltå kan innebära att belastningen av näringsämnen och föroreningar blir större i omgivande vattendrag. Industriområde samt utbyggnadsområde för verksamheter blandat med bostäder planeras intill Moraån. Dessutom ligger samtliga utbyggnadsområden inom Moraåns avrinningsområde. Området har redan i dagsläget en hög belastning av framförallt näringsämnen. Förutsatt att renande och fördröjande åtgärder införs i dagvattenhanteringen vid de olika utbyggnadsområdena, kan negativa konsekvenser minskas avsevärt, dock aldrig försvinna helt.

I Moraån finns ett rikt djurliv med en strömvattenberoende bottenfauna och vandrande fisk såsom havsöring och stensimpa. Enligt Vattenmyndigheten har Moraån en måttlig ekologisk status, framförallt påverkad av en hög belastning av näringsämnen från tillrinnande dagvatten och enskilda avlopp. En minskad belastning av näringsämnen i Moraån bedöms generellt som gynnsamt för vattenmiljön och dess fauna. Planförslaget möjliggör att de bostäder som ligger mer perifert med enskilda avlopp, ansluts till mer miljövänliga gemensamhetsanläggningar. Vidare anger planen att spill- och dagvatten hante-

ras i separerade system, vilket minskar risken för överbelastning/översvämning. Förutsatt att dessa åtgärder genomförs, bedöms planförslaget sammantaget bidra till att en ekologisk vattenstatus i framtiden uppnås i Moraån.

En befintlig vattentäkt (reservvattentäkt) vid Myrstugan, strax utanför centrala Järna, bedöms ha en god vattenkvalitet och pekas ut som ett område av hög prioritet för upprättande av skydd. Området omfattas av vattenskyddsområdes bestämmelser. Planförslaget kan lokalt komma att påverka grundvattenrörelser och kvalitet. Eftersom utbyggnadsområden ligger på ett relativt långt avstånd från Myrstugan förutsätts utbyggnad enligt planförslaget inte innebära någon påverkan på vattentäkten.

Enligt planförslaget kommer området kring Logsjön att bevaras i sin helhet och inte påverkas av den planerade utbyggnaden.

Förslag till fortsatt arbete

En väl genomtänkt dagvattenhantering är ur flera aspekter viktig att studera i kommande detaljplanarbeten. Översilnings- och fördröjningsytor samt reningsdammar, är delvis aktiva åtgärder för att minimera och rena utsläpp av föroreningar till sjöar och vattendrag, men ofta också (beroende på hur de anläggs) gynnsamma miljöer för den biologiska mångfalden.

- För att bevara vattenkvalitet och behålla en god livsmiljö för vattenlevande organismer, gäller generellt att undvika tillrinning av förorenat dag- och avloppsvatten till sjöar och vattendrag. Eftersom delar av dagvattensystemet i Järna är överbelastat, är det viktigt att minska belastningen på befintligt nät.
- Södertälje kommuns dagvattenpolicy bör i det fortsatta detaljplanarbetet beaktas för framtagande av lämplig dagvattenhantering. Anläggande av dammar, våtmarker och/eller andra dagvattenlösningar samt lämpliga platser för dessa bör undersökas vid det fortsatta detaljplanarbetet.
- Värdefull befintlig mark/vegetation där naturmiljön kan ta hand om föroreningar (vid infiltration av dagvatten) utan risk för ackumulering bör så långt som möjligt bibehållas.

- Grundvattenförhållandena bör studeras i det fortsatta detaljplanearbetet, för att undvika negativ påverkan på grundvattenkvalitet och kvantitet.

3.4 Rekreation och friluftsliv

Konsekvenser nollalternativet

Nollalternativet bedöms sammanfattningsvis medföra måttliga negativa konsekvenser. Befintliga detaljplaner tar naturmiljö av lokalt rekreativt värde i anspråk och utbyggnad av Ostlänken samt ny vägsträckning av väg 57, bedöms medföra omfattande negativa konsekvenser för rörligheten och upplevelsevärdet i landskapet.

Nollalternativet medför en viss exploatering. Detta gäller under förutsättning att antagna detaljplaner i Kallfors och Södertuna har tagits i bruk. Den naturmiljö som exploateras hyser inte några stora rekreativa värden, men utgör i de flesta fall en lokalt värdefull rekreativ miljö. Nollalternativet omfattar en viss utbyggnad av cykelvägar, främst inom tätorten men även ut till och förbi Myrstugan samt Kallfors, samt att ett befintligt eljusspår norr om Järna tätort förflyttas norrut upp mot Kallfors. Sörmlandsleden och promenadslingor kvarstår såsom i dagsläget.

Det öppna kulturlandskapet söder om Moraån och naturområdet vid Saltå kvarn (ut mot havet) ger plats åt många rekreativa värden, vilka fortsättningsvis kommer att upplevas som avskärmade av de boende i Järna. Naturområden som ligger i direkt anslutning till tätorten ligger många gånger bakom barriärer i form av befintlig bebyggelse eller vägar. Inga åtgärder planeras för att förbättra sambanden mellan tätort och rekreativa miljöer i nollalternativet och de grönområden som omgärdar orten upplevs fortfarande som svårtillgängliga. En utbyggnad av Ostlänken strax öster om Järna (längs med E4), enligt Banverkets spårförslag, kan komma att resultera i en kraftigt förstärkt barriäreffekt som avskärmar Saltå kvarn och kustområdet ännu mer.

Söder om Järna finns ett reservat som syftar till en etablering av alternativ vägsträckning för väg 57. Byggs denna ut minskar upplevelsevärdet i den omgivande kulturmiljön (rekreativa miljön), genom ett ökat buller och en visuell påverkan på landskapsbilden.

Konsekvenser planförslaget

Sammantaget medför planförslaget i jämförelse med nollalternativet måttliga positiva konsekvenser avseende rekreation och friluftsliv. Detta beror framförallt på att en ökad tillgänglighet skapas samt att grönstråken planeras utökas i områden söder, väst och norr om Järna tätort.

Planförslaget tar en större andel oexploaterad mark i anspråk i jämförelse med nollalternativet. Marken utgörs främst av grönområden i anslutning till befintlig bebyggelse. Den naturmiljö som exploateras består inte av några utpekade stora rekreativa värden, men utgör i de flesta fall en lokalt värdefull rekreativ miljö.

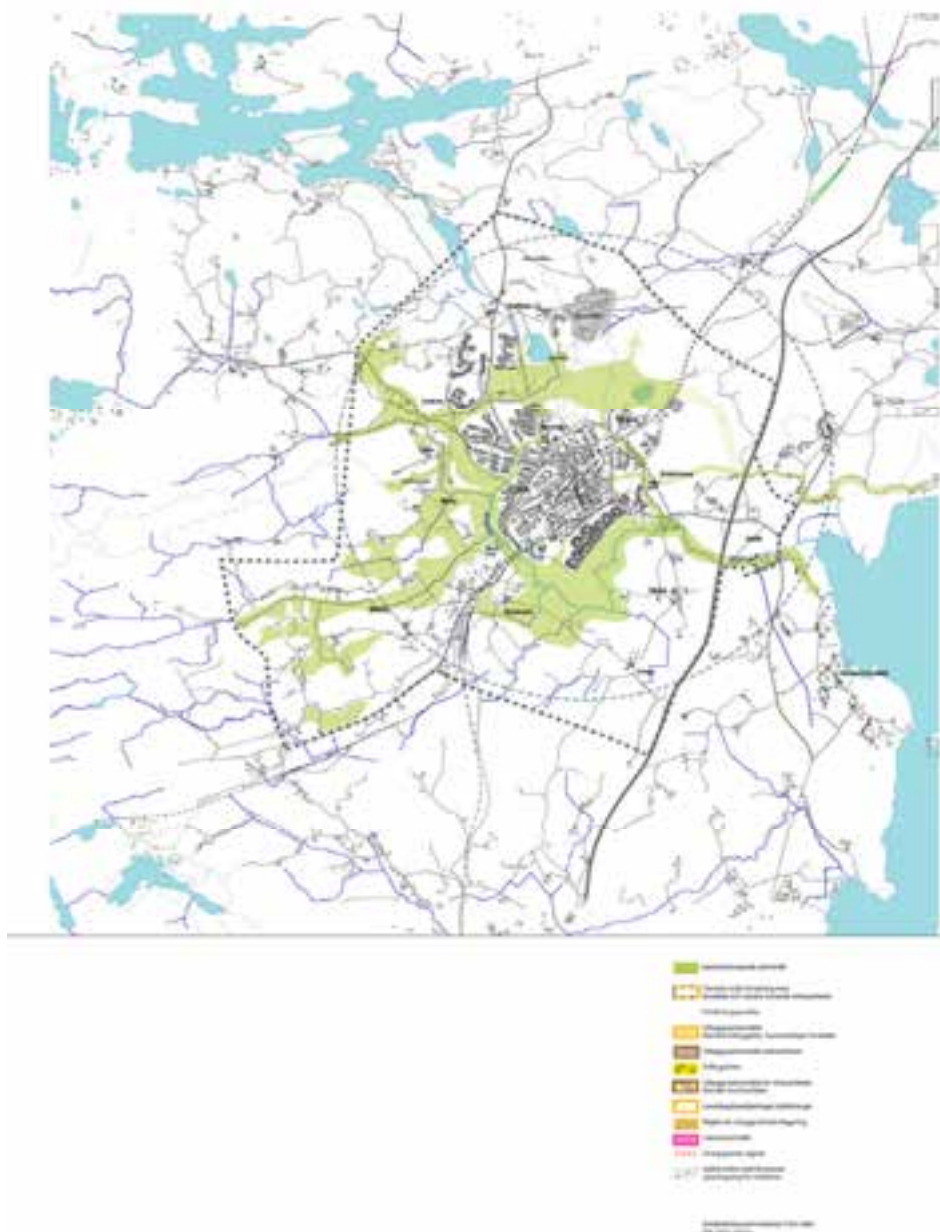
Sörmlandsleden, har naturligt anpassats efter bebyggelse. Planerad sträckning löper genom det grönstråk som omgärdar Järna tätort, se figur 3.4.

Den nya bebyggelsen får god tillgång till stora sammanhängande natur- och rekreativområden och samtliga nya bostadsområden i planförslaget medger ett naturnära boende med mycket god tillgång till rekreativa miljöer. Eftersom ny bebyggelse och infrastruktur främst anläggs i anslutning till befintlig bebyggelse, kan utbyggnadsområden dock komma att upplevas som en barriär, till exempel vid Östra Ljungbacken, där tillgången till natur och närrekreation för befintliga bostadsområden lokalt minskar.

Planförslaget syftar till att öka tillgången till naturmiljöer (rekreativmiljöer) och naturupplevelser för boende i Järna. Ett sammanhängande stråk av närnatur som planeras i hela planområdet ska bilda en ring runt samhällets ytterkant med tydliga och inbjudande entréer ut till stora omgivande naturmiljöer, se figur 3.4. Genom att tydliggöra och utöka stora entréer/grönstråk ut till rekreativområden, stärks och tydliggörs rörelsestråken ut i naturen. Detta ger förmodligen ett mer kanaliserade rörelsemönster över hur närnatur och rekreativområden besöks, vilket på sikt underlättar åtgärder och skötselplaner som kan komma att behövas när befolkningen växer.

Enligt planförslaget ska ny bebyggelse förhindras inom ett antal områden med speciellt viktiga och värdefulla kulturmiljöer på Järnaslätten. Detta bidrar även till att långsiktigt bevara den rekreativa miljö som odlingslandskapet söder om Järna utgör, se figur 3.1 (*Kulturmiljö och landskapsbild*).

En utbyggnad av en ny passage över Moraån öppnar möjligheter för större tillgänglighet till gröna områden söder om Moraån.



Figur 3.4 Entréer ut från Järna tätort till natur-/rekreationsområden, Sörmlandsleden, elljusspår.

Området söder om Moraån och området vid Saltå kvarn ut mot havet, utgör mycket fina natur- och rekreationsmiljöer. I dagsläget ligger båda dessa områden förhållandevis avskärmat. Planförslaget medger ett utbyggt vägnät med G/C-väg och bro som passerar över Moraån

ner till Billsta, samt förbättrade och mer inbjudandevägar ut till Saltå kvarn. Detta bedöms öka tillgängligheten till möjliga rekreationsområden för de boende i Järna. Båda dessa områden förmodas, genom att nya och förbättrade färdvägarna etableras, komma att besökas mer frekvent. Hur tillgängligheten till Saltå och havet slutligen upplevs, kommer i likhet med nollalternativet påverkas i stor utsträckning av den framtida utbyggnaden av Ostlänken. Enligt Banverkets spår förslag anläggs Ostlänken strax öster om Järna (längs med E4). För att motverka den kraftigt förstärkta barriäreffekt som järnvägssträckningen skapar, medger planförslaget även att den befintliga passagen/gångtunneln under E4 vid Södertuna (passagen mellan Järna tätort och Saltå/havet) förbättras/stärks upp och blir mer inbjudande.

Ett ökat befolkningstryck medför ett större slitage längs promenadstråk/leder etc. Andra indirekta effekter av befolkningsökningen är att andelen trafik och trafikbuller ökar. Trafikökningen gör att barriäreffekter och störning från vägar i form av till exempel buller kan komma att förstärkas något.

Den del av Moraåns dalgång som ligger söder om Järna tätort, mellan väg 57 intill Bankesta och där vägen mot Skåve möter väg 57, planeras bli ett naturreservat vilket ökar värde både för rekreation och friluftsliv för både boende i Järna och dess besökare.

Förslag till fortsatt arbete

- Befintliga förbindelser mellan Järna och kustområdet bör ses över och förstärkas i samband med att Ostlänken anläggs längs med E4. Syftet med detta är att på bästa sätt motverka den förstärkta barriäreffekt som Ostlänken skapar.

3.5 Trafik och tillgänglighet

Konsekvenser nollalternativet

Nollalternativet bedöms sammanfattningsvis medföra måttliga negativa konsekvenser för trafik och tillgänglighet. Utbyggnadsområden skapar inte tillräckligt underlag för utökad kollektivtrafik i Järna.

Det övergripande vägnätet i Järna består av E4 strax öster om tätorten och riksväg 57 genom tätorten. Genom E4:an är tillgängligheten för biltrafik till Järna god. Riksväg 57 går genom tätorten vilket orsakar konflikter mellan oskyddade trafikanter och biltrafiken.

Södertälje kommun har tagit fram en utredning "Hållbart resande i Järna" inom projektet med den fördjupade översiktsplanen. I utredningen konstateras att Järna generellt har relativt goda förutsättningar för hållbart resande. Det finns dock stor potential att förbättra förutsättningarna. I rapporten ges bland annat förslag på förbättrad kollektivtrafik, tillgänglighet till service och nya sträckningar för gång- och cykelvägar.

Nollalternativet medför en viss markexploatering. Detta gäller under förutsättning att antagna detaljplaner i Kallfors och Södertuna har tagits i bruk.

Bebyggelsen i Kallfors ligger fågelvägen cirka 3 km norr om Järna centrum. Till närmaste befintliga busshållplats är det nästan 2 km och för att komma till den måste man passera Tvetavägen. Området ligger även långt ifrån befintlig service och skola. Boende i Kallfors kommer med största sannolikhet att bli beroende av bil som transportmedel. Den nya bebyggelsen kan ge ett ökat underlag för kollektivtrafik, förskola och detaljhandel. I nollalternativet förutsätts dock att ingen sådan utbyggnad görs. I nollalternativet antas befintlig kollektivtrafik omledas till nya bostadsområden och förskola. Kollektivtrafiken är dock begränsad och eftersom mängden fordonstransporter ökar har bebyggelsen totalt sett en negativ inverkan på miljön. Även en ny gång- och cykelväg har byggts ut genom Östra Kallfors via Svålsätter till Järna tätort. Genom de nya kopplingarna har tillgängligheten till centrum med hjälp av gång och cykelvägar blivit god. Den nya gång- och cykelvägen förbättrar även tillgängligheten till grönområden framförallt genom grönområdet som ligger mellan Svålsättershjäden och Östra Ljungbacken.

Tillgängligheten till det öppna kulturlandskapet söder om Moraån och naturområdet vid Saltå kvarn (ut mot havet) är i dagsläget begränsad för de boende i Järna. I nollalternativet ingår inga åtgärder för att förbättra tillgängligheten. En utbyggnad av Ostlänken strax öster om Järna (längs med E4), enligt Banverkets spårförslag, kan komma att resultera i en kraftigt förstärkt barriäreffekt som avskärmar Saltå kvarn och kustområdet ännu mer.

Söder om Järna finns även ett reservat som syftar till en etablering av alternativ vägsträckning för väg 57. Omläggningen av väg 57 bedöms ge positiva effekter i form av förbättrad trafiksäkerhet inom tätorten. Den nya förbindelsen förväntas även avlasta trafikbelastningen genom centrala Järna.

Konsekvenser planförslaget

Sammantaget bedöms planförslaget medföra måttliga positiva konsekvenser för trafik och tillgängligheten i jämförelse med nollalternativet. En förbättrad framkomlighet tillskapas genom att väg och gång-/cykelnätet byggs ut.

Planförslaget innebär, utöver den exploatering som beskrivs i nollalternativet, en etablering av bostäder utanför eller i utkanten av tätorten, bland annat i Svåtershöjden, Östra Ljungbacken, Mora Park söder om Moraån samt bostadsområdet norr om Myrstugan.

Östra Ljungbacken är det område i planförslaget som ligger närmast centrum och järnvägsstationen. Det är mindre än 300 meter till närmaste busshållplats och det är även nära till förskola och skola. Till närmaste livsmedelsbutik är det mindre än en kilometer. Tack vare närheten till viktiga målpunkter finns goda förutsättningar för att boende i området väljer gång- och cykel som färdmedel framför bilen.

Norr om Östra Ljungbacken planeras för ny bebyggelse i Svåtershöjden. Området ligger ungefär 1,5 km från Järna centrum och järnvägsstationen. Den innebär vidare en omfördelning av trafiken som skulle gå genom centrum och som har E4:an som målpunkt.

Rönnevägen, Väg 57 och Storgatan utgör barriärer som idag måste passeras för att ta sig till många viktiga målpunkter. I planförslaget ingår en utbyggnad av gång- och cykelvägen längs med väg 57 vilket ökar förutsättningarna för resande till fots och med cykel som medför positiva effekter för tillgängligheten som i nollalternativet.

I planförslaget ingår en utbyggnad av gång- och cykelvägnätet som innebär att en bro byggs över Moraån. Detta skulle innebära en genare och trevligare väg till centrum för boende i Mora Park. Det planeras även för en sammanhängande gång- och cykelväg längs med väg 57. Trafikmängden bedöms inte komma att öka nämnvärt eftersom utbyggnaden av Mora Park endast är måttlig. De nya gång- och cykelvägarna innebär däremot bättre förutsättningar för ett hållbart resande.

En utbyggnad av Ostlänken och eventuell ny vägsträcka söder om Järna bedöms påverka trafik och tillgängligheten i likhet med nollalternativet.

I likhet med nollalternativet förväntas den planerade nya förbindelsen mellan riksväg 57 och E4 söder om Järna tätort avlasta trafikflödet genom centrala Järna.

Bebyggelsen i Kallfors kommer tillsammans med det nytt bostadsområde norr om Myrstugan skapa en sammanhängande ort. Till närmaste befintliga busshållplats är det nästan två kilometer och för att komma till den måste man passera Tvetavägen. Områdena binds samman med Järna tätort huvudsakligen av Tvetavägen.

Området ligger långt ifrån befintlig service och skola. Boende i Kallfors och norr om Myrstugan kommer med största sannolikhet att bli beroende av bil som transportmedel. Den nya bebyggelsen kan ge ett ökat underlag för förskola och detaljhandel även om det i nollalternativet förutsätts att ingen sådan utbyggnad görs. Kollektivtrafiken är dock begränsad och eftersom ingen ny busslinje planeras och mängden fordonstransporter ökar har bebyggelsen totalt sett en negativ inverkan på miljön.

Eftersom SL för närvarande inte har några planer på någon ny buss trafik utanför tätorten innebär det att bebyggelse som inte ligger i närheten av befintlig busstrafik inte kommer kunna kollektivtrafikförsörjas.

Förslag till fortsatt arbete

- Ökad kollektivtrafik till viktiga målpunkter.
- Bygga ut GC-nätet så snart som möjligt för att öka andelen resor till fots och med cykel.
- Förbättra trafiksäkerheten i konfliktpunkter främst mellan oskyddade trafikanter och biltrafik.
- Överbyggande av barriärer genom säkra gångpassager som är logiskt placerade och inte medför långa omvägar för gång- och cykeltrafik.

3.6 Buller

Konsekvenser nollalternativet

Nollalternativet innebär, förutom utbyggnaden vid Kallfors, endast mindre utbyggnad söderut och sparsam förtätning inom tätorten.

Sammantaget bedöms detta ge små konsekvenser för bullersituationen.

Vid ett nollalternativ planeras utbyggnad av 100-130 bostäder norr om Järna vid Norra Kallfors. Detta kommer att ge upphov till mer biltrafik till och från centrum vilket kommer att påverka bullersituationen främst för boende i närheten av Tvetavägen.

I övrigt kommer nollalternativet endast att innebära mindre utbyggnad söderut och sparsam förtätning inom tätorten. Detta bedöms inte förorsaka någon nämnvärd ökning av trafik som skulle kunna förvärra bullersituationen för de boende utmed bullerutsatta vägavsnitt. Inte heller för den nya bebyggelsen bedöms bullersituationen bli störande. Planerade områden ligger på behörigt avstånd från både E4, riksväg 57 och järnvägen, även i händelse av att Ostlänken byggs ut.

Vid nollalternativet kommer industriområden att etableras vid Södertuna, vilket kommer att vara utsatt för buller från E4. Några bostäder bedöms inte bli påverkade av eventuellt buller från nyetablerad industri på området.

Den planerade nya förbindelsen mellan riksväg 57 och E4 söder om Järna tätort förväntas avlasta trafikflödet genom centrala Järna.

Konsekvenser planförslaget

Sammantaget bedöms planförslaget ge måttliga negativa konsekvenser ur bullersynpunkt. Nyetablerade områden bedöms få en bra boendemiljö med avseende på buller, medan boende i ett centralt stråk längs med väg 57, bedöms kunna påverkas negativt av buller från trafik.

Planförslaget innebär liksom nollalternativet utbyggnad av Norra Kallfors. Konsekvenserna av detta är ur bullersynpunkt samma som vid nollalternativet. Därutöver kommer utbyggnad att göras vid Svalsättrahöjden med cirka 200 bostäder. Området där bebyggelsen planeras är idag skogsmark, belägen på relativt långt avstånd från industriverksamheter, genomfartsvägar och annat som kan ge upphov till bullerstörning. De nya bostäderna kommer i första hand att vara utsatta från buller från trafik till och från området via Tvetavägen. Även områdena Svalsättershöjden och delar av Östra Ljungbacken blir beroende av denna väg. Det finns risk för att Naturvårdsverkets riktvärden för buller inte kommer att kunna uppfyllas för de redan befintliga

bostäderna längs vägen eftersom trafiken kan komma att alstra högre bullernivåer.

Den planerade utbyggnaden av Östra Ljungbacken innebär att cirka 300 bostäder etableras i omedelbar anslutning till tätortens norra del. En del av husen kommer att ligga nära Rönnvägen, som enligt bullerkarteringen alstrar buller över 60 dB(A), d.v.s. över gällande riktvärden.

Söder om tätorten planeras ett nytt utbyggnadsområde för verksamheter blandat med bostäder, Mora Park. Utbyggnaden i sig antas inte medföra någon nämnvärd ökning av trafikbuller för de redan boende i Mora och Billsta.

Tillkommande bebyggelse inom ett centralt stråk i Järna tätort kommer att vara belägen inom cirka 100 meter från riksväg 57 och därigenom vara utsatt för buller från fordon som trafikerar riksväg 57. I övrigt antas tillkommande bostäder inte bli utsatta från buller från vare sig trafik eller industrier.

Den förtätning som planeras i tätorten ligger i anslutning till vägar och järnvägen och kommer av självklara skäl att utsättas för buller från passerande bil- och tågtrafik. Någon uppgift om hur många bostäder som beräknas att ingå i förtätningen har inte presenterats och det är därför svårt att uppskatta hur tillkommande boendetrafik kommer att påverka trafikbullersituationen i centrum.

Den planerade bebyggelsen i Saltå innebär utvidgning av befintligt industriområde och etablering av ett tjugotal bostäder i riktning österut. Avståndet till E4 från de planerade bostäderna varierar mellan 100 och 500 meter, vilket innebär att de i varierande utsträckning kommer att påverkas av buller från trafiken på E4. Beroende på vilken typ av företag som kommer att etableras inom det utökade industriområdet, kan bullerstörningar därifrån adderas till trafikbullret för den tillkommande bostadsbebyggelsen.

Liksom vid nollalternativet planeras i planförslaget för etablering av industriområden vid Södertuna dock är detta område av mer omfattande utsträckning i planförslaget. En övergripande strategi är att lägga mindre bullerkänsliga verksamhetsområden intill E 4 och järnvägen. Området kommer att vara utsatt för buller från E4. Några bostäder bedöms dock inte bli påverkade av eventuellt buller från nyetablerad industri på området. En bullerkartläggning för respektive område bör utföras vid detaljplaneförfarande.

I likhet med nollalternativet förväntas den planerade nya förbindelsen mellan riksväg 57 och E4 söder om Järna tätort, avlasta trafikbelastningen genom centrala Järna.

Förslag till fortsatt arbete

- Bullerstörningar för planerad och befintlig bebyggelse bör undvikas i så stor utsträckning som möjligt. I kommande detaljplanarbeten behöver bullersituationen kartläggas mer ingående. Detta gäller både i de specifika områden där bostäder planeras och dess omgivning.
- Vid eventuell samlokalisering av bostäder, småindustri och hantverk behöver lämpliga åtgärder vidtas för att minimera bullerstörningar. Hänsyn till detta bör tas i den fortsatta planeringen då en bullerkartläggning bör utföras.

3.7 Utsläpp till luft

Konsekvenser nollalternativet

Sammanfattningsvis bedöms nollalternativet medföra små negativa konsekvenser för utsläppen till luft och föroreningshalterna inom kommundelen, jämfört med nuläget.

Mätningar av utsläpp till luft har utförts sedan en längre tid på flera platser inom Södertälje. De har hittills inte visat på några överskridanden av befintliga miljö kvalitetsnormer till luft i Järna kommun. De luftföroreningar som förekommer inom planområdet härrör främst från trafiken på E4:an.

Enligt uppgift från Stockholms och Uppsala läns luftvårdsförbund låg halten av inandningsbara partiklar (PM10) för hela planområdet, i det lägsta intervallet, det vill säga $>27 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Utmed delar av E4:an ligger halterna i intervallet $39\text{-}50 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Detta värde ska jämföras med normen som regeringen satt upp vilket säger att medelvärdet för PM10 inte får vara högre än $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (under det 36:e värsta dygnet under ett år). Kvävedioxidhalterna inom planområdet beräknas ligga i intervallet $12\text{-}24 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (år 2006). Utmed E4:an ligger halterna i intervallet $12\text{-}24 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid medför att medelvärdet inte får vara högre än $60 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (under det 8:e värsta dygnet på ett år).

Konsekvenser planförslaget

En utbyggnad i enlighet med planförslaget leder till en ökad trafik och bedöms medföra små till måttliga negativa konsekvenser för utsläppen till luft och luftsituationen i kommundelen.

Miljö kvalitetsnormer för utomhusluft bedöms med god marginal innehållas inom hela planområdet även efter en maximal utbyggnad i enlighet med planförslaget (se befintliga halter under nollalternativet). Denna erfarenhetsmässiga bedömning baseras på att trafikmängderna är och kommer att förbli relativt låga inom planområdet och att de mest trafikbelastade vägarna även fortsättningsvis kommer att ha god luftomsättning och grön karaktär.

Utbyggnad av bostadsområden i norra perifera kommundelar bidrar generellt till regionala luftföroreningsproblem eftersom utsläppen av växthusgaser per person bedöms bli relativt stor. Utbyggnad av kollektivtrafiken, anläggande av nya GC-vägar och ett eventuellt framtida regionalstopp kan dock bidra till att andelen bilresor minskar bland de boende i Järna.

Förslag till fortsatt arbete

- Inga åtgärder eller kompletterande utredningar bedöms behövas inom ramen av kommande detaljplanering. Regelbundna mätningar förutsätts utföras för att följa upp miljö kvalitetsnormerna utmed E4:an.

3.8 Övriga risker och störningar

Konsekvenser nollalternativet

Sammantaget bedöms nollalternativet inte innebära några störningar eller påverkad riskbild för boende.

Nollalternativet innebär att de industrier och verksamheter som finns idag består. Utbyggnad av industriområde kommer att göras vid Södertuna, omedelbart väster om E4. Området ligger inte i närheten av befintliga bostäder och bedöms ur detta hänseende inte bidra till några störningar eller påverka riskbilden för boende.

Konsekvenser planförslaget

Sammantaget bedöms planförslaget medföra små konsekvenser ur risksynpunkt. Utbyggnaden av bostäder utanför tätorten kan medföra risk för störningar med anledning av djuranläggningar i närheten.

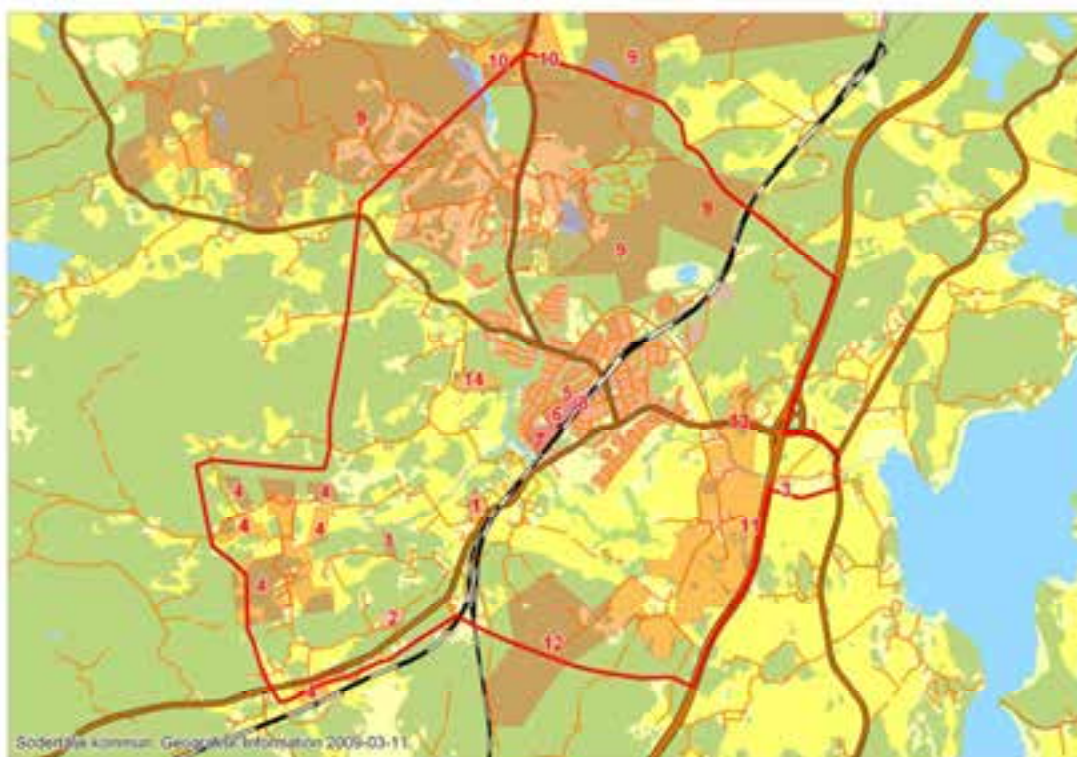
Inom tätorten finns risker kopplade till transport av farligt gods längs med väg 57.

Planförslaget innebär etablering av bostäder utanför eller i utkanten av tätorten. Omgivningarna är lantliga med flera förekomster av djurhållning, främst hästar. Det är rimligt att anta att just dessa förutsättningar lockar nya boende. Hänsyn bör dock tas till eventuella risker för störningar i form av allergener, lukt, flugor etc. Rekommenderade skyddsavstånd på grund av risken för allergi, buller och lukt bör beaktas.

Planförslaget innebär att nyetablering av bostäder planeras i nära anslutning till riksväg 57. Detta gäller den bostadsbebyggelse som planeras i ett av de centrala stråken längs väg 57 inom Järna tätort. Eftersom riksväg 57 är primär transportled för farligt gods kan det innebära konsekvenser ur risksynpunkt.

Konsekvenserna av etableringen av industriområdet i Södertuna är desamma som för nollalternativet ovan även om området är större i planförslaget.

En översikt över befintliga verksamheter som kan ha betydelse för bedömningen av störningar för boende återfinns i figur 3.5. Av översikten framgår att befintliga industriverksamheter i Järna tätort är relativt koncentrerade till industriområdet intill järnvägen (nr. 5-8). Ur störningssynpunkt bedöms detta inte ge upphov till några oacceptabla störningar om utbyggnad genomförs enligt planförslaget. Utanför tätorten finns större sammanhängande arealer av jordbruksmark med djurhållning (nr. 4 samt 9-14), bland annat kring Billsta, Svalstrahöjden och Kallfors. Vid utbyggnad enligt planförslaget kan detta eventuellt orsaka konflikter. Olika typer av djuranläggningar kan ge upphov till olika typer av störningar. För hästanläggningar kan det exempelvis gälla allergi, medan anläggningar för svinuppfödning främst kan ge störningar i form av lukt och buller. För att undvika att sådana störningar uppstår bör rekommenderade skyddsavstånd beaktas.



Figur 3.5 Översikt över verksamheter inom planområdet. Numreringen av verksamheter redovisas i listan nedan.

Nr.	Verksamhet
1	Järna Rosodling
2	Skrotfrag i Järna (bilskrot)
3	Saltå kvarn
4	Vretens Gård (djurhållning)
5	Järna Panncentral biobränsleanläggning
6	Lantmännen AXA
7	Flåktwoods
8	Järna Panncentral
9	Moraberg (djurhållning)
10	Römora Gård (djurhållning)
11	Skåve Gård (djurhållning)
12	Säby Gård (djurhållning)
13	Ullängen (djurhållning)
14	Lövstugan (djurhållning)

Förslag till fortsatt arbete

- Vid planläggningen av bebyggelse i närheten av riksväg 57 bör hänsyn tas till eventuella risker som härrör från transport av farligt gods. Behovet av särskild riskanalys bör utredas. Detsamma gäller vid planläggning av områden som har pekats ut som riskområden för skred eller översvämning. I fråga om skredrisk för-

utsätts att geotekniska undersökningar genomförs i ett tidigt skede, i enlighet med översiktsplanen.

2.9 Klimatet och hushållningen med naturresurser

Konsekvenser nollalternativet

Nollalternativet innebär små förändringar beträffande tillväxt och utbyggnad. Ur ett klimat- och hushållningsperspektiv bedöms nollalternativet härmed medföra små till måttliga negativa konsekvenser, jämfört med dagens situation.

Klimatpåverkan:

Enligt 2 kap 3 § PBL (2010:900) ska bebyggelse lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn till risken för olyckor, översvämning och erosion.

Med nollalternativet bedöms situationen vara lik dagens situation. Detta innebär att det inte finns tillräckligt befolkningsunderlag för utökad kollektivtrafik och inga större investeringar görs avseende utbyggnad av ett mer hållbart vatten- och avloppssystem. Med hänsyn till ovan bedöms inte nollalternativet främja en hållbar utveckling.

Riskområden för skred har identifierats i ÖP 2030 För Järna har området kring Moraån vid Saltå särskilt pekats ut, tillsammans med bostadsområdet i korsningen Rönnevägen-Södertäljevägen (riksväg 57) samt området kring Moraån där järnvägen och Mölnbovägen (riksväg 57) passerar. Den översvämningskartering som har gjorts av SMHI visar dock inte på några större risker för Järna eller kommunen i stort. Om förtätning utförs nära åstränderna bör ändå framtida risker för skred och översvämningar av källare, VA-system med mera beaktas.

Hushållningen med naturresurser:

Antalet bilresor bedöms dock vara lägre och bevarandet av biologisk mångfald högre vid nollalternativet jämfört med planförslaget. Ingen utbyggnad antas ske i skogs- eller åkermark med nollalternativet varför hushållningen med naturresurser antas vara fortsatt god inom kommundelen.

Konsekvenser planförslaget

Sammanfattningsvis bedöms en utbyggnad i enlighet med planförslaget bidra till stora måttliga negativa konsekvenser beträffande utsläppen av växthusgaser och ett långsiktigt nyttjande av naturresurserna jämfört med nollalternativet.

Klimatpåverkan:

Jämfört med nollalternativet innebär planförslaget fler invånare och en större trafikstring. Trafikstringen ökar också till följd av att bostadsexpansionen främst planeras i en perifer del av kommunen. Detta innebär sammantaget att utsläppen till luft av växthusgaser blir något mer omfattande med planförslaget. Om utbyggnaden av bostäder och arbetsplatser sker i nära anslutning till varandra, liksom till befintliga bostadsområden, innebär ökat underlag till att utöka och förbättra befintlig service och kollektivtrafik kan detta på sikt innebära förutsättningar för att reducera bilresandet. Om kollektivtrafiken till/från Järna inte förbättras bedöms dock att utsläppen till luft bli mer omfattande och konsekvenserna på klimatet större. För att få en minskad resursförbrukning utöver trafiken, krävs effektivare energianvändning och färre hus med direktverkande el eller liknande.

Avseende översvämningar och skred görs samma bedömning för planförslaget som för nollalternativet ovan.

Vid ytterligare utbyggnad av området kring Tuna backar bör eventuella skredrisker utredas vid detaljplanearbetet.

Hushållning med naturresurser:

Byggnad i Järna kommun del innebär en bostadsutveckling i ett perifert läge av kommunen. Detta görs genom utbredning av låg och gles småhusbebyggelse. Sammantaget antas detta kunna bidra till ökade transporter och ökade utsläpp samt ett visst ianspråktagande av skogsmark. En alltför omfattande utbyggnad i utkanten av befintliga bostadsområden kan innebära att jord- och skogsbruksintressen skadas, samt att förutsättningarna för bevarande av den biologiska mångfalden minskar.

Planförslaget bedöms dock understödja en hållbar utveckling med hänsyn till att problem med grund- och ytvatten kan minska, att till stor del redan ianspråktagna områden förtätas, de värdefullaste na-

tur- och kulturmiljövärdena bevaras och att ingen åkermark exploateras. Härutöver kan bland annat trafiksäkerheten höjas.

Förslag till fortsatt arbete

- I fortsatt arbete bör planeras för ökad avfallsåtervinning och eventuell biogasproduktion. Ökad lokal produktion av livsmedel och bättre samordning av transporter är andra åtgärder för att minska klimatpåverkan.
- I fortsatt planering bör framtida vattenflöden klargöras så att nya ledningsnät för dag- och spillvatten liksom pumpstationer dimensioneras och anpassas utifrån framtida förhöjda havsnivåer (bräddningsbehov, kapacitet etc.).
- Geotekniska utredningar om hur och på vilken nivå ny bostadsbebyggelse ska anläggas, bör utföras med avseende på framtida översvämnings-, ras- och skredrisker. Detta bör ligga till grund för fortsatt detaljplanearbete.

4. Samlad bedömning och måluppfyllelse

För att möta den befolkningsökning som Södertälje kommun förutspår, krävs utbyggnad av såväl bostäder som arbetsplatsområden. En ökad befolkningsmängd medför konsekvenser för miljön och ger generellt en högre belastning på såväl natur- och kulturmiljö som naturresurser och klimat. En mycket viktig del i utvecklingen utgörs därför av att kunna värdera och förvalta de natur- och kulturvärden samt markresurser som finns på bästa sätt, för att på så sätt uppnå en hållbar utveckling.

Konsekvenserna av nollalternativet och planförslaget skiljer sig tydligt mellan de olika miljöfaktorer som bedömts, men medför i en samlad bedömning relativt likvärdig påverkan ur miljö- och hälsosynpunkt, se figur 4.1. Det finns dock potential i planförslaget att förutsättningar på sikt kan komma att förbättras. De negativa konsekvenser som följer av planförslaget och som i framtiden kan komma att minska, är konsekvenser av att trafikmängden ökar såväl lokalt som regionalt. Detta kan lokalt orsaka negativ påverkan för boende vad gäller bullernivåer, ökar mängden luftföroreningar och medför samtidigt negativa konsekvenser avseende klimatpåverkan, då utsläppen av växthusgaser ökar. Planförslaget bedöms därför inte bidra till miljömålsuppfyllelse gällande miljömålen *Begränsad klimatpåverkan* och *Frisk luft*.

Utgångspunkten i den fortsatta planeringen/utbyggnaden i Järna bör vara att invånare så långt som möjligt erbjuds fungerande förutsättningar att leva på ett miljöriktigt hållbart sätt. Generellt kan sägas att en utbyggnad av bostäder genererar ett ökat underlag för resande, som i sin tur kan ge förutsättningar för en ökad kollektivtrafik. I konsekvensbedömningarna avseende luft, buller och klimatpåverkan antas att viss utbyggnad av kollektivtrafiken görs. Det finns dock ytterligare satsningar på kollektivtrafiken som kan bli aktuella i området på sikt, varför de negativa konsekvenser som uppmärksammas i MKBn eventuellt kan komma att minska.

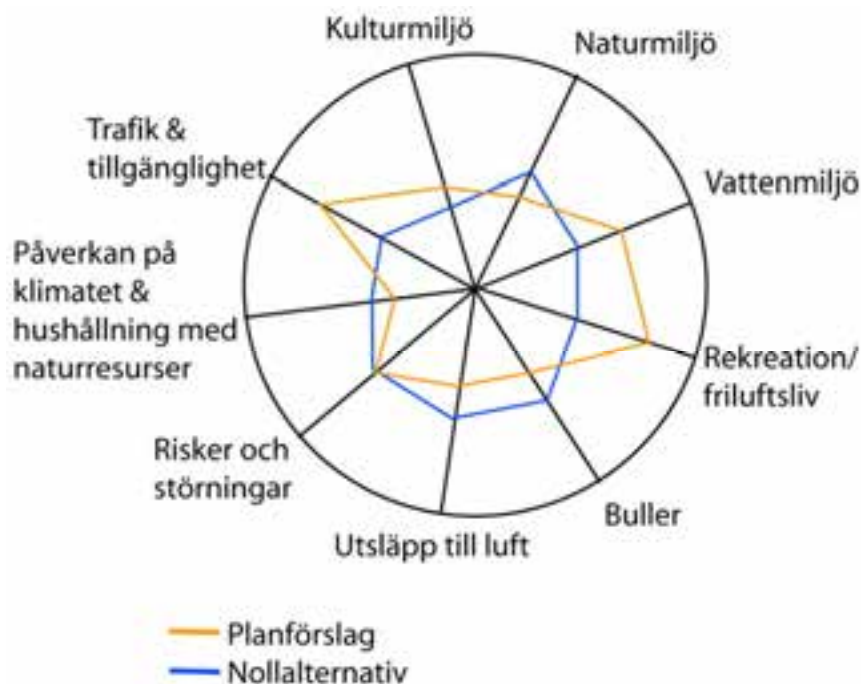
En eventuell utbyggnad av Ostlänken utgör en mycket dominerande aspekt i bedömningarna av både nollalternativet och planförslaget. Ostlänken kan komma att ha en stor negativ påverkan på miljön avseende framförallt natur- och kulturmiljö, men även tillgängligheten till havet. Eftersom planförslaget medger större utbyggnadsområden och en större andel exploaterad naturmark bedöms detta, i jämförelse med nollalternativet, medföra negativa konsekvenser på naturmiljön. Planförslaget bidrar inte till miljömålsuppfyllelse gällande miljömålen

Ett rikt växt- och djurliv, Levande skogar och Myllrande våtmarker då värdefull natur och ekologiska samband, bland annat i våtmarker, tas i anspråk i delar av utbyggnadsområdena. Odlingslandskapets naturvärden bedöms inte påverkas i någon större utsträckning. Tvärt om förhindrar planförslaget att utbyggnad sker i de delar av odlingslandskapet som bedömts utgöra speciellt viktiga kultur-/naturmiljöer. Planförslaget bedöms därmed bidra till att miljömålet *Ett rikt odlingslandskap*, uppfylls.

Påverkan på vattenmiljön bedöms totalt sett bli positiv och planförslaget bedöms bidra till att uppfylla miljömålen *Ingen övergödning, Levande sjöar och vattendrag* och *Hav i balans samt levande kust och skärgård*. Denna bedömning utgår ifrån att de nya bostadsområdena möjliggör att tidigare enskilda avlopp kan anslutas till mer miljövänliga gemensamhetsanläggningar. Vad gäller miljömålen *Grundvatten av god kvalitet* och *Bara naturlig försurning* så bedöms planförslaget varken bidra till eller motverka att miljömålet uppfylls.

De positiva konsekvenser som följer av planförslaget och som bör lyftas fram (eftersom de värnar om många av de värden som profilerar Järna), är konsekvenser avseende, kulturmiljö, rekreation och friluftsliv samt tillgänglighet. Planförslaget medför stora positiva konsekvenser avseende rekreation och friluftsliv i jämförelse med nollalternativet. Tydliga entréer tillskapas från Järna tätort ut i rekreativa miljöer och tillgängligheten ökar genom att nya och förbättrade förbindelser tillskapas ut mot Billsta och Saltå/havet. Som tidigare nämnts anger planförslaget även att flera områden med värdefulla kultur- och naturmiljöer skyddas mot ny exploatering. Planförslaget bidrar på så sätt både till att bevara, men också öka tillgängligheten till rekreativa miljöer (speciellt värdefull kultur- och naturmiljö) och bedöms medverka till att miljömålet *God bebyggd miljö* uppfylls.

Miljömålsuppfyllelse för miljömålen *Bara naturlig försurning*, *Giftfri miljö*, *Skyddande ozonskikt* och *Säker strålmiljö* har inte bedömts som relevanta att ta med i denna bedömning.



Figur 4.1. Värderosen – Varje axel utgör en miljöaspekt. Cirkelns mittpunkt representerar sämsta tänkbara utslag, medan cirkels ytterkant representerar bästa tänkbara. Om värdena binds samman skapas en bild, en värderos. Ju större bild, desto bättre är alternativet ur miljö- och hälsosynpunkt, d.v.s. minsta möjliga negativa påverkan. I denna figur syns nollalternativet som en blå linje och planförslaget som en gul linje

Tabellen nedan visar den kvantifierade konsekvensbedömningen enligt använd skala 1-4 (+/-). För beskrivning av bedömningsskalan, se avsnitt 2.7 - Metodavgränsning.

Tabell 4.1 Konsekvensbedömning enligt bedömningsskala.

Miljöaspekt	Nollalternativet	Planförslaget
Kulturmiljö	-3	-2
Naturmiljö	-1	-2
Vattenmiljö	-2	+1
Rekreation	-2	+2
Trafik och tillgänglighet	-2	+2
Buller	-1	-2
Utsläpp till luft	-1	-2
Risker/störningar	-1	-1
Påverkan på klimatet och hushållningen med naturresurser	-2	-3

5. Uppföljning av betydande miljöpåverkan

I lagtexten om miljöbedömningar finns krav på att miljökonsekvensbeskrivningen ska innehålla en redogörelse för ”de åtgärder som planeras för uppföljning och övervakning av den betydande miljöpåverkan som genomförandet av planen eller programmet medför” (6 kap 12 § punkt 9, miljöbalken). Det är både den förutsedda men även den oförutsedda betydande miljöpåverkan som planen ska följa upp.

Ur ett principiellt perspektiv har uppföljning stor betydelse för att tillgodose syftet med miljöbedömningen och det långsiktiga målet om en hållbar utveckling. För att säkerställa att miljöhänsyn finns med i det fortsatta planarbetet finns olika hjälpmedel inom ramen av kommande detaljplaner (genomförandebeskrivning, exploateringsavtal o.dyl.). Uppföljningen bidrar också till kunskapsuppbyggnad och på sikt bättre och effektivare miljöbedömningar. Den miljöpåverkan som bör följas upp inom ramen den fördjupade översiktsplanen kan inte specificeras i detalj eftersom planen omfattar ett stort område och har en lång tidshorisont. Härav har konsekvensbedömningarna gjorts på en relativt översiktlig nivå. Boverket rekommenderar att uppföljningen av den betydande miljöpåverkan som genomförandet av en plan i realiteten får, så långt som är möjligt ska kopplas till befintliga tillsyns-, miljölednings- och övervakningssystem.

Uppföljningen initieras lämpligen vid slutbesiktning och resultatet sammanställs lämpligen i en miljöredovisning. Vilken styrande verkan den fördjupade översiktsplanen har haft för miljön kan indirekt följas upp genom kommunens fortsatta arbete med bl.a. efterföljande detaljplaner, andra planer, lov och tillstånd med mera. Även andra planers och tillståndsärendens miljökonsekvensbeskrivningar kan vara lämpliga underlag i en sådan utvärdering.

5.1 Uppföljning för den fördjupade översiktsplanen

Den fördjupade översiktsplanen för Järna utgör en viktig del av områdets fortsatta planläggning. I kapitel 2 redogörs för planens konsekvenser, positiva och negativa, samt ges förslag till fortsatt arbete och/eller åtgärder för att begränsa den negativa miljöpåverkan. Härmed bör det kommande uppföljningsarbetet utvärdera både miljökonsekvensernas utfall samt hur och om åtgärdsförslagen beaktats. Lämpligen initieras uppföljningen av samhällsbyggnadskontoret.

Nedan redogörs för de frågor eller åtgärder som bör följas upp inom ramen av översiktsplanen. En stor del av uppföljningen bedöms kunna genomföras i samband med kommande detaljplanering. Ytterligare åtgärder eller förslag till fortsatt arbete framgår av respektive avsnitt i kapitel 3 (*Miljökonsekvenser*).

Generella uppföljningsfrågor för den fördjupade översiktsplanen och fortsatt detaljplanering:

- Hur har förslag till fortsatt arbete/åtgärder som föreslagits i denna MKB beaktats?
- Bedöms det att föreslagna åtgärder är tillräckliga eller kan det finnas behov av ytterligare studier/åtgärder för att begränsa/reducera eventuella negativa miljökonsekvenser?

Nedanstående aspekter bedöms vara särskilt viktiga att följa upp inom ramen av den fördjupade översiktsplanen:

Buller

- Eventuella bostadsområden där det kan finnas framtida behov av bullerdämpande åtgärder behöver identifieras och sättas i prioriteringsordning.
- Risk för bullerstörning bör beaktas vid eventuell samlokalisering av bostäder och verksamheter (småindustri).

Naturmiljö/rekreation

- Möjliga passager och förbindelser mellan Järna och kustområdet bör ses över och förstärkas i samband med att Ostlänken anläggs längs med E4, för att på bästa sätt motverka den förstärkta barriäreffekt som skapas.

Dagvatten

- Behövliga dagvattenåtgärder bör studeras i kommande detaljplanering.

6. Bedömningsgrunder och riktvärden

Tillämpliga miljömål

Nationella miljökvalitetsmål

Det övergripande målet för svensk miljöpolitik är att till nästa generation kunna lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen i Sverige är lösta. Riksdagen har antagit 16 nationella miljökvalitetsmål, så kallade miljömål, som beskriver hur vår miljö och våra natur- och kulturmiljöer bör beaktas för att värnas ur ett långsiktigt perspektiv. Enligt riksdagens beslut ska miljömålen i huvudsak vara uppnådda år 2020 (inom en generation). I Stockholms län ansvarar Länsstyrelsen för arbetet med att regionalisera de nationella målformuleringarna. Nedan redovisas de 16 nationella miljökvalitetsmålen.

1. Begränsad klimatpåverkan
2. Frisk luft
3. Bara naturlig försurning
4. Giffri miljö
5. Skyddande ozonskikt
6. Säker strålmiljö
7. Ingen övergödning
8. Levande sjöar och Vattendrag
9. Grundvatten av god kvalitet
10. Hav i balans, levande kust och skärgård
11. Myllrande våtmarker
12. Levande skogar
13. Ett rikt odlingslandskap
14. Storslagen fjällmiljö
15. God bebyggd miljö
16. Ett rikt växt- och djurliv

I kapitel 4 redogörs för planförslagets grad av måluppfyllelse med avseende på de nationella miljökvalitetsmålen.

Andra bedömningsgrunder

Miljökvalitetsnormer

Bestämmelserna om miljökvalitetsnormer (MKN) infördes i samband med att miljöbalken trädde i kraft den 1 januari 1999. En MKN ska tas fram på vetenskapliga grunder och ange den lägsta godtagbara miljökvalitet som människan och/eller miljön kan anses tåla, d.v.s. den högsta tillåtna halt av ett ämne som inte orsakar skador på människor eller miljö.

Idag gäller MKN för utomhusluft för kvävedioxid, kväveoxid, kolmonoxid, svaveldioxid, bly, ozon och partiklar. Även miljökvalitetsnormer för vatten är har framtagits inom ramen av EU:s vattendirektiv. Syftet med normerna är att bevara och uppnå en god vattenstatus samt helst förbättra vattenkvaliteten.

I tabellen nedan redovisas MKN för kvävedioxid och partiklar. MKN för resterande ämnen kommer inte att studeras inom ramen av denna MKB, då halterna i regionen är så låga att ett överskridande av normerna inte är realistiskt och MKN för ozon och vatten, ännu inte trätt i kraft.

Tabell 6.1: Miljökvalitetsnormer för kvävedioxid och partiklar.

Ämne	Miljökvalitetsnorm	Övrigt
Kvävedioxid	40 µg/m ³ som årsmedelvärde	Får ej överskridas sedan 2005
	60 µg/m ³ som dygnsmedelvärde	Får sedan 2005 överskridas högst 7 dygn per år
	90 µg/m ³ som timmedelvärde	Får sedan 2005 överskridas högst 7 dygn per år
Partiklar	40 µg/m ³ som årsmedelvärde	
	50 µg/m ³ som dygnsmedelvärde	Får överskridas högst 35 ggr per år

Riktvärden för buller

Trafikbuller

I samband med Infrastrukturpropositionen, 1996/97:53, som antogs 1997-03-20, fastställde riksdagen riktvärden för trafikbuller. Riktvärdet som normalt inte bör överskridas vid nybyggnad av bostäder redovisas i tabell 6.2 nedan:

Tabell 6.2 Riktvärden för trafikbuller vid bostäder - Infrastrukturpropositionen (1996/97:53)

Utrymme	Högsta trafikbullernivå dB(A)	
	Ekvivalentnivå	Maximalnivå
Inomhus	30 dBA	45 dBA (22-06)
Utomhus vid fasad, uteplats, balkong etc.	55 dBA	70 dBA
Utomhus fasad (tyst sida)	40 dBA	

Industribuller

Ljudet från all verksamhet inom industriområdet bör inte överstiga riktvärdena för externt industribuller enligt Naturvårdsverkets publikation 1978:5 "Riktlinjer för externt industribuller". Dessa riktlinjer redovisas, i utdrag, för nyetablering nedan.

Riktvärdet nattetid, 55 dB(A) maximalnivå utomhus, innebär att maximalnivån inomhus blir cirka 45 dB(A) med vädringsöppet fönster respektive cirka 25 dB(A) med stängda fönster. Riktvärdet 40 dB(A) ekvivalentnivå innebär på motsvarande sätt 30 respektive 10 dB(A) inomhus.

Tabell 6.3: Infrastrukturprop 1996/97:53.

Högsta ljudnivå, frifältsvärden Helgfria vardagar Sönd/helgdag	Ekvivalent ljudnivå, dB(A)			Maximal ljudnivå Alla dagar 22-07
	Kl 07-18	18-22	22-07	
Områdesanvändning				
Verksamhet (ej bullrande)	60	55	50	-
Bostäder, närrekreation				
Utbildning, vård	50	45	40	55
Fritidsbebyggelse, Rörligt friluftsliv etc.	40	35	35	50

Buller från byggarbeten

Naturvårdsverket har tagit fram allmänna råd med riktvärden för buller från byggplatser (AR NFS 2004:15). Bullervärdena för ekvivalent ljudnivå utomhus är angivna som frifältsvärden under dag, kväll respektive natt. För bostäder anges riktvärdena för ekvivalent ljudnivå vara 60, 50 och 45 dBA för dag, kväll respektive natt. För bostäder anges även ett värde för maximal ljudnivå nattetid under tiden 22-07. Om utomhusriktvärdena inte kan uppfyllas kan det bli aktuellt att inomhusvärden angivna som ekvivalent ljudnivå ska gälla. Vid enstaka kortvariga händelser, högst 5 minuter per timme dagtid, kan ytterligare upp till 10 dBA högre nivåer accepteras. Detta gäller inte kvälls- och nattetid.

Skyddsavstånd – risker

Översvämning och skred

Länsstyrelserna i Mellansverige gav år 2006 ut riktlinjer för nyexploatering i riskområden för översvämning och arbetar även med att ta fram riktlinjer för nyexploatering i skredriskområden.

I länsstyrelsernas riktlinjer för översvämning finns följande rekommendationer för markanvändning:

Markområden med stor sannolikhet för översvämning är områden som hotas av 100-årsflöde, det vill säga där sannolikheten för översvämningar beräknas till 63 % eller högre under en 100-årsperiod, bör det inte tillkomma någon bebyggelse alls, med undantag för enkla byggnader som garage och uthus.

Markområden med viss sannolikhet för översvämning är områden som hotas av högsta dimensionerande flöde, d.v.s. där översvämningar beräknas ske mer sällan än vart hundra år, kan samhälls-

funktioner av mindre vikt lokaliseras. Exempel är byggnader av lägre värde, byggnader av mer robust konstruktion, vägar med förbifartsmöjligheter, enstaka villor, fritidshus och mindre industrier med liten miljöpåverkan.

Markområden med låg sannolikhet för översvämning är endast i områden som inte hotas av 100-årsflöde eller högsta dimensionerande flöde bör riskobjekt och samhällsfunktioner av betydande vikt lokaliseras. Detta kan vara offentliga byggnader, t.ex. sjukhus, vårdhem, skolor, infrastruktur av stor betydelse såsom riksvägar och andra vägar utan reella förbifartsmöjligheter, järnväg, VA/avfallsanläggningar, el-/teleanläggningar samt industrier med stor miljöpåverkan eller andra industriområden. Även sammanhållen bostadsbebyggelse bör placeras ovanför nivån för högsta dimensionerande flöde.

Rekommendationerna föreslår var man kan bygga utan att vidta särskilda förebyggande åtgärder med avseende på höga flöden. I de fall man önskar använda översvämningshotad mark till annat än vad som rekommenderas bör en riskanalys utföras för att bedöma vilka åtgärder som behöver vidtas för att begränsa konsekvenserna av höga flöden.

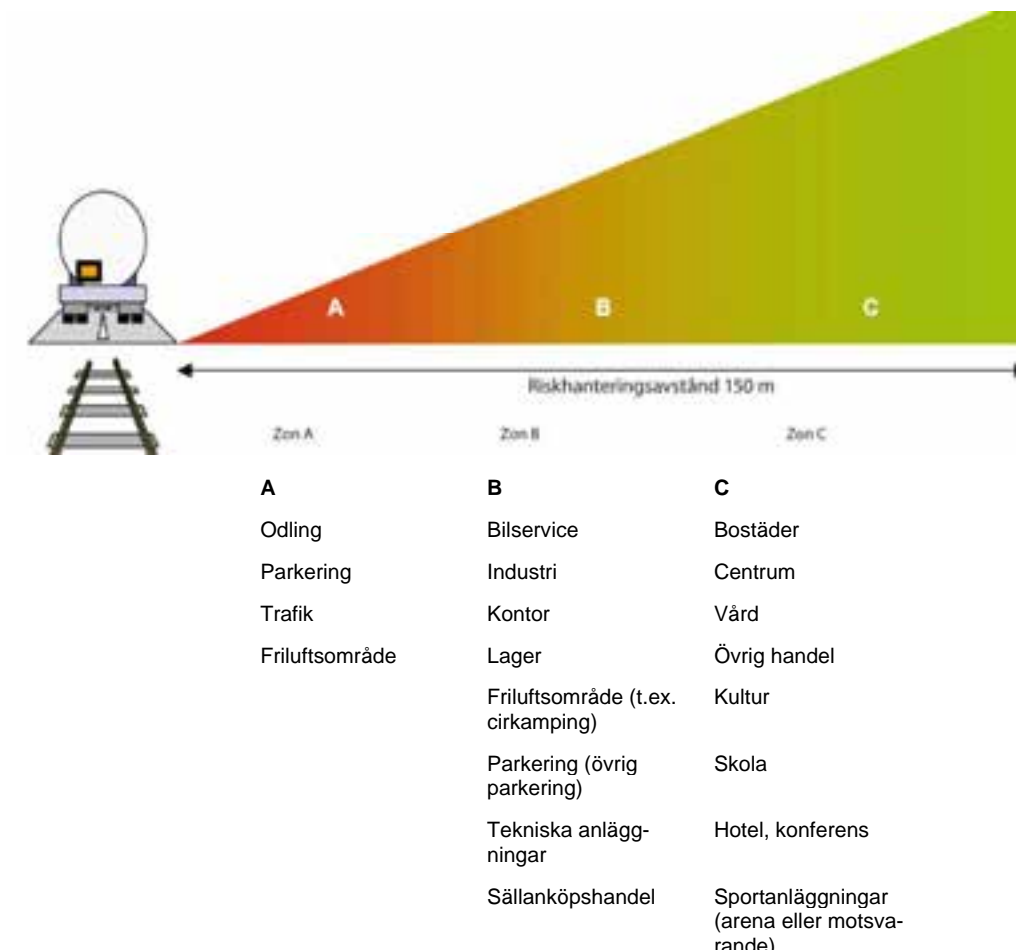
Vägar

För exploatering utmed vägar för transport av farligt gods ger Länsstyrelsen i Stockholms Län olika rekommendationer¹. Dokumentet utgör generella rekommendationer beträffande riskfrågor och riskanalyser i planärenden. Beträffande ny bebyggelse ges rekommendationer för hur nära transportleder för farligt gods som ny bebyggelse kan planeras. Rekommendationerna innebär kortfattat 25 m kring vägar med farligt gods skall lämnas bebyggelsefria. Avståndet till kontorsbebyggelse bör vara 40 m medan avståndet till bostadsbebyggelse bör vara 75 m. Vidare anges att inom 100 m från en transportled för farligt gods bör en riskanalys alltid finnas med i beslutsunderlaget.

Under 2006 har Länsstyrelserna i Skånes, Stockholms samt Västra Götalands län tagit fram en gemensam policy avseende riskhantering i detaljplaneprocessen, vilken innebär att risker ska beaktas i detaljplaner inom 150 meter från en transportled för farligt gods istället för nuvarande 100 meter i Stockholms län. Rekommenderade avstånd till olika typer av markanvändning kommer dock att kvarstå. Figuren nedan visar zonindelning

¹ Riskanalyser i detaljplaneprocessen, Länsstyrelsen 2006.

för riskhanteringsavstånd enligt Länsstyrelsens riskpolicy. Zonerna representerar möjlig markanvändning i förhållande till transportled för farligt gods.



Figur 6.1 Zonindelning för riskhanteringsavstånd enligt Länsstyrelsens riskpolicy
Källa: Länsstyrelsen.

Riktvärden för dagvatten

Dagvatten behandlas i miljöbalken, Boverkets byggregler samt i Naturvårdsverkets föreskrifter om bensinstationer och skrotbilsverksamhet. I Boverkets byggregler står det att "Dagvatteninstallationer skall ha anordning för avskiljning eller behandling av sådana ämnen som kan störa funktionen eller medföra skada på installationen, avloppsanläggningen eller recipienten."

Dagvatten från detaljplanelagt område är att betrakta som avloppsvatten enligt miljöbalken vilket innebär att krav ställs på att dagvattnet inte ska påverka miljön. Dagvattenhantering kan också omfattas av de mer allmänna skrivningar som finns i 2 kap. miljöbalken (allmänna hänsynsregler) samt 26 kap. (tillsyn). EU:s vattendirektiv syftar bland annat till ett långsiktigt skydd för alla typer av vatten. Målet är en god vattenstatus, bevarad och helst förbättrad vattenkvalitet.

I dagsläget finns det inga nationella fastslagna riktvärden för dagvatten utan bedömningar får göras från fall till fall utifrån referensvärden och mottagande recipients känslighet.

7. Referenser

Södertälje kommun, 2005. Delrapport av kulturmiljöprogram för Södertälje kommun Ytterjärna och Överjärna socknar, Remissversion.

Södertälje kommun, 2001. Dagvattenpolicy i Södertälje kommun, Antagen av KF juni 2001.

Södertälje kommun, 2005. Strategi för boende i Södertälje kommun, Antagen av KF 2005-05-30

VAS-rådet, 2008. Dricksvattenförekomster i Stockholms län, utkast rev 2008-12-18.

Södertälje kommun, 2008. Hållbart resande i den fördjupade översiktsplanen för Järna tätort

Södertälje kommun, 2004. Översiktsplan 2004 för Södertälje kommun, Antagen av KF april 2004.

Södertälje kommun, framtid Södertälje, förslag till ny översiktsplan 2012

www.viss.se