

## Yttrande till Samrådshandling Framtid Södertälje-Översiktsplan 2050

### Allmänt

Villaägareföreningen Östertälje -Rosenlund och dess medlemmar har tagit fasta på naturvärden och boendemiljö som viktiga områden. Som ett konkret exempel på motsatsen nämns Fornhöjden. Varken stadsbyggnadskontoret eller stadsbyggnadsnämnden tycks ha läst eller vill tillämpa översiktsplanens rekommendationer med avseende på boendemiljö och naturvärden.

I samrådsdokumentet presenterade planer har utan hänsyn till andra värden, men antagligen pga stränga direktiv, endast haft följande mål i sikte: förtäta, bygg mera, bygg högre, går det inte att bygga för boende så bygg lokaler för kommersiell verksamhet och "naturligtvis" tar ifrån förorten sin egenart genom att "stärka" deras förbindelse till stadscentrum. Andra för de boende "mjuka" värden nämns pliktrogen men sparkas hårdhänt undan om de blir ett hinder.

Översiktsplanen skrevs under dåtidens sanna förhållanden med sannolika antaganden om dagens förhållanden. Förändringen blev annat än den sannolika; kartan och verkligheten stämmer inte längre överens. Därför måste planer som beskrivs i samrådshandlingen kunna revideras i Översiktsplanen, inte minst pga Översiktsplanens långa giltighetstid. Revisionen bör åtminstone inför planens aktivering göras tidsaktuellt. Om detta bör informeras i Översiktsplan 2050.

### Yttranden om framtidsplaner för de sydöstra stadsdelarna

#### **Allmänt om utvecklingsmöjligheter**

I första stycket som handlar om utvecklingsmöjligheter så beskrivs Fornhöjden, Viksängen och området kring Östertälje station som utpekade för utveckling av nya bostäder och att de är *kollektivtrafik starka*. I nästa stycke menar författaren att bullret påverkar innevånarna i området negativt eftersom E4:an och Södertälje kanal skär genom området och att innevånarna saknar tillgång till större grönområden.

Det är alltså enligt författaren viktig att öka tillgången på grönområden framför allt i Rosenlund, Hagaberg, Viksängen, Östertälje. Här kan vi inkludera delar av Fornhöjden samt Glasberga. Motsatsen kan läsas när man föreslår i kapitel Viksängen att bygga nya bostäder och kontor mellan Karlsvik och Viksängsleden när man då måste ta ett stort naturområde i anspråk vid den gamla ridhustomten. Att man föreslår bullerdämpande åtgärder genom att bygga kontorslokaler som skydd verkar vara bara en ren skrivbords hypotes. Vem behöver kontorslokaler? Är det brist på dylika? Annan information för man idag via tidningar. Samma motsats får vi idag genom att det ska byggas åttavåningshus i kvarteret Jägmästaren i Östertälje i stället för att anlägga exempelvis en liten småskalig park med kanske ett café.

I Rosenlund har man just byggt en tillfällig förskola vid Folkparksvägen i en fin tallskog där folk som bor längs Strinbergsvägen/Högländsvägen promenerar och rastar sin hundar. Rent konkret borde man kanske besöka verkligheten lite oftare.

Vi får samma negativa och okunniga inställning till naturvärden och grönområden om det byggs längs Fornhöjdsvägen enligt markanvisningen Titania med ett exploateringsmål med upp till 1400 bostäder som nämns i inledande kapitlet **Allmänt**. I backen mot Fornhöjden från Glasbergavägen är det stora naturvärden. Så många bostäder på den relativt begränsade ytan innebär attupp till 40 st. Åtta våningshus ska byggas på östra och västra sidan längs Fornhöjdsvägen med start från Glasbergavägen fram till Ahréns Åkeri vid korsningen Fornhöjdsvägen och väg 225. Förslaget sparar inte mycket av naturvärdena i området.

## Ovarsam förtätning

En av de mest kritiska aspekterna av översiktsplanen är förtätningen av stadsdelarna och hopkoppling av dem. Medan förtätning kan bidra till en mer levande och dynamisk stadsmiljö, finns det också risker med ovarsam förtätning. Om den inte hanteras på ett genomtänkt sätt kan det leda till överbelastning av infrastruktur, minskad livskvalitet och förlust av grönområden. Det är avgörande att kommunen noggrant överväger var och hur förtätning ska ske för att säkerställa att den bidrar till en hållbar och trivsamt miljö. Att bevara och integrera grönområden som säkerställa tillräcklig infrastruktur och skapa attraktiva offentliga utrymmen är avgörande för att undvika de negativa konsekvenserna av ovarsam förtätning.

En titt enbart på de områdena i den sydöstra delen exkluderat Glasberga visar att någon ytterligare plats för infrastruktur saknas. I första stycket som handlar om utvecklingsmöjligheter beskrivs Fornhöjden, Viksängen och området kring Östertälje station som utpekade för utveckling av nya bostäder och att de är kollektivtrafik starka. I nästa stycke menar författaren att bullret påverkar innevånarna i området negativt eftersom E4:an och Södertälje kanal skär genom området och att innevånarna saknar tillgång till större grönområden.

Det är alltså enligt författaren viktig att öka tillgången på grönområden framför allt i Rosenlund, Hagaberg, Viksängen, Östertälje; här kan vi inkludera delar av Fornhöjden samt Glasberga. Åter en motsats där man föreslår i kapitel Viksängen att bygga nya bostäder och kontor mellan Karlsvik och Viksängsleden enär man då måste ta ett stort naturområde i anspråk vid den gamla ridhustomten.

Att man föreslår bullerdämpande åtgärder genom att bygga kontorslokaler som skydd verkar vara bara en ren skrivbords hypotes. Vem behöver kontorslokaler? Är det brist på dylika? Samma nonchalans upplever vi om ett åttavåningshus byggs i kvarteret Jägmästaren i Östertälje i stället för att anlägga exempelvis en liten småskalig park med kanske ett café.

I Rosenlund har man just byggt en tillfällig förskola vid Folkparksvägen i en fin tallskog där folk som bor längs Strinbergsvägen/Höglandsvägen promenerar och rastar sin hundar. Rent konkret borde man kanske besöka verkligheten lite oftare.

Vid samma inställning till naturvärden och grönområden byggs även längs Fornhöjdsvägen enligt markanvisningsavtalet med Titania såsom nämns i kapitlet *Almänt*. I backen mot Fornhöjden från Glasbergavägen är det stora naturvärden. Så många bostäder på den relativt begränsade ytan innebär att 40 st. åttavåningshus ska byggas på östra och västra sidan längs Fornhöjdsvägen med start från Glasbergavägen fram till Ahréns Åkeri vid korsningen Fornhöjdsvägen och väg 225. Förslaget sparar inte mycket på naturvärdena i området.

## Trafiksituationen

Trafiksituationen i området från Birkakorset via Erik Dahlbergs väg genom Rosenlund/Hagaberg och via Grödingevägen genom Östertälje bort mot Gärtuna och Igelsta värmeverk är kaotisk på morgon och kväll. Östertälje och Rosenlund/Hagaberg står inför en utmaning med den planerade förtätningen. Den planerade byggnationen av upp till 1400 nya bostäder i Östertälje innebär att den redan ansträngda trafiktrafikökningen på befintliga vägar kan bli betydligt värre med följd av längre pendlingstider, större miljöpåverkan genom ökade utsläpp och svårigheter att hitta parkeringsplatser. Problemet som sällan uppmärksammas är avsaknaden av utbyggnatsalternativ för det nuvarande vägnätet. Dagens trafiksituation, som redan nu är besvärlig, riskerar att förvärras markant.

Eftersom det inte finns plats för att bredda vägarna, kan vi förvänta oss att de boende kommer att söka alternativa rutter genom villaområden, vilket leder till ökad trafik där. Detta kan orsaka ytterligare

besvär och minska livskvaliteten för dem som bor i dessa områden. Motorväg och Södertälje kanal försvårar.

Hanteringen av utvecklingen kräver innovativa lösningar och noggrant planerad infrastrukturell strategi. Det är kritiskt att beslutsfattare och stadsplanerare inte tar hänsyn till både dagens och framtida behov för att säkerställa en fungerande stadsmiljö. Invånarnas trivsel och livskvalitet måste sättas i fokus innan dessa utvecklingsplaner genomförs.

### **Stadsmässig**

Stadsmässig är ett genomgående tema och nyckelord i samrådshandlingens text och när företrädare för samhällsbyggnadskontoret uttalar sig. Även stadsarkitekten svänger sig med detta nyckelord när han försvarar föreslagna betongkolosser i villaområden. Herrerna och för den del även damerna svänger sig med orden cikulär och miljövänlig. Materialet betong är varken cikulär eller miljövänlig.

Varför ser vi ingen av konsulter och anställda på samhällsbyggnadskontoret som pratar om småskalighet. I Översiktsplan-2050 är det väldigt sparsamt med hänvisningar till det lite mer jordnära småskaliga. Det tycks vara modernt att stora betongkolosser ska trängas in bland befintlig bebyggelse så fort det finns en tillgänglig yta, gärna om man kan bygga ytterligare ett miljonprogramområde. Varför talas det hela tiden i översiktsplanen om att man ska bygga samman stadsdelarna? Vad är vitsen? Det är svårt att förstå motivet enär det helt saknas uttryck i planen.

### **Sociala och kulturella aspekter**

Villaområden har ofta en unik karaktär och kultur som kan gå förlorad vid ovarsam förtätning. Det är viktigt att bevara dessa områdens identitet och säkerställa att förändringar sker i samråd med de boende. Vad är egentligen stadsmässig och varför behöver villasamhällen med sin charm och miljö förbli något annat. Per definition kan man påstå att stadsmässigt är något som har kanske följande innehåll: Per definition så kan man förenklat beskriva stadsmässigt enligt följande:

Bostadsområden i centrala städer

Lägenheter i flerfamiljshus, Hög befolkningstäthet, Närhet till kollektivtrafik.

Kommersiella områden:

Butiker, restauranger och kaféer i gångavstånd, Nattliv, kulturutbud och evenemang, Kontorsbyggnader och affärscentrum

Offentliga platser

Parker och torg för sociala aktiviteter

Kulturella institutioner som museer och teatrar

Högre grad av offentlig konst och gatuliv

Transport och infrastruktur:

Utvecklat kollektivtrafiksystem (spårvagnar, tunnelbanor) - Cykelbanor och gångvägar

Att bygga ett högt hus i betong eller tegel längs en väg eller i ett område kan inte per automatik kallas något stadsmässigt.

Igelstavig/strand är ett tydligt exempel på hur man kunde ha gjort något mer stadsmässigt, det finns inte en enda kommersiell lokal i dessa byggnader. Husen kantas av 90% asfalt och betong enda in på huskropparna. Att äga bil och bo där måste vara en dröm eftersom man välvilligt upplåter gatorna till

parkeringsplatser ända in på huskropparna. Trots att man byggt ett stort parkeringshus längs järnvägen så anser arkitekterna att det är viktigt med parkeringar så nära husen i stället för gröna ytor.

### **Analys och yrkanden för de de sydöstra stadsdelarna dvs.**

Rosenlund och Hagaberg

Fornhöjden

Viksängen

Östertälje

Igelsta

#### **Rosenlund och Hagaberg**

De första två avsnitten ger en hygglig beskrivning av området och nämner inga förändringar. Så följer det tredje avsnittet som beskriver en verklighet som inte finns. Frågan är hur långt snilleblixten med tunneln och Sagovägen har kommit: Diskussionsnivå? Planeringsnivå? Hur som helst bör texten anpassas till verkligheten.

Några tankar kring en möjligt realisering av objekten. Tunneln är en bra men dyrbar lösning av miljöproblemet kring Birkakorset och korset Turingegatan Oxbackleden, åtminstone om man vet var och hur man gör sig av med den förorenade luften i tunneln.

Användningen av Sagovägen som avlastning av Erik Dahlbergs vägen är en meningslös åtgärd. Dels belastas den av motorvägen utsatta östra sidan av Hagaberg ännu mer med buller och luftföroreningar, dels krävs expropriering av ett antal kulturhistoriskt viktiga villor.

Att påstå att åtgärden skulle "stärka" kopplingen mellan berörda stadsdelar incl. Östertälje och Europavägarna är att blunda för verkligheten. Samtliga dessa hårt trafikutsatta stadsdelar möts redan idag på exakt samma ställe dvs. i rondellen mellan Grödingevägen och Hagabergs Folkhögskola.

Vi kommer därför i våra medlemmars intresse motsätta oss en förändring av Sagovägens status.

#### **Fornhöjden**

Områdets egenart beskrivs bra i såväl Samrådshandlingen som i SBN 2020-06-16 (Program för Östertälje). Samtidigt betonas att Fornhöjden är "en utpekad tyngdpunkt i Översiktsplanen och i Utbyggnadsstrategin" dvs. framförallt ett område där lämplig mark för ny bebyggelse kan exploateras. Det nyligen ingångna markanvisningsavtalet med Titania bevisar detta. I avtalet anvisas områden som kräver sprängning och/eller avverkning av många stora träd för att skapa plats för upp till 1400 bostäder. För bedömningen av dessa irreversibla ingrepp i en naturlig miljö rekommenderas läsning av SBN-2017-00667,KS22/264 (Arkitekturstrategi, Hållbar arkitektur i Södertälje), kap2.3, de sista 9 raderna. **Den okänsliga exproprieringen inom aktuella området borde förbjudas**

Till sist en analys av några positiva effekter för de redan på Fornhöjden boende.

Påstående:

Den nya bebyggelsen bidrar till att förstärka kopplingen till Östertälje station.

Analys:

Avståndet och höjdskillnad till Östertälje station förändrar sig inte, om det byggs höga bostadshus på den obebyggda sidan av Fornhöjdsvägen. Det enda som hjälper är bättre kommunikationsmedel.

Påstående:

Den nya bebyggelsen ökar tryggheten.

Analys:

Stockholms kriminella getto är inte precis ett bevis för påståendet. Fråga de boende på Fornhöjden om deras åsikt och erfarenhet. I en liten grupp observerar man avvikelser mycket tidigare än i en stor grupp där medlemmarna är anonyma för varandra.

Slutsats:

De på Fornhöjden boende har inget att vinna på de framförda målen.

Vårt önskemål i Framtid-Södertälje Översiktsplanen 2050:

**Förbättra det som kan vara bättre och skapa gemenskap - kasta destruktiva mål.**

**Försök inte att skapa behov, som ingen efterfrågar istället för att ledas av behov som efterfrågas.**

Observera

Analysen och önskemål enligt ovan kompletteras av ett inlägg från en grupp på Fornhöjden boenden föreningsmedlemmar. Yrkanden från gruppen stödjar vi helt.

### Viksängen

Att det finns potential för nya bostäder från Karlsvik fram till Viksängsleden får medhåll om man då enbart bygger på den gamla Ridhustomten och sparar alla grönområden som en bullerdämpande barriär mot de befintliga bostadshusen längs Tältvägen och Viksängsvägen. Området i fråga är i sig väldigt utsatt för buller från tre håll, dels Södertälje kanal, dels järnvägen på motsatta sidan som leder ner till Södertälje centrum, dels från motorvägsbron, Saltsjöbron och järnvägsbron över kanalen.

Vad författaren menar med att verksamhetsområdet har stor potential att omvandlas till en stadsmiljö är oklart. Vilket område avses och varför skall det bli stadslikt. Nya bostäder och kontor skapar ingen stadsmiljö. Vidare påpekas det att det är viktigt med ytor för rekreation och att mötesplatser skapas, vad avses med rekreations ytor? Hur skapar man mötesplatser och vad innebär det? I dagens Viksängen finns det några kommersiella lokaler som inrymmer en Libanesisk restaurang som nästan aldrig är öppen, en liten jourbutik som det nästan aldrig är något folk i. Det finns nu också en Frisörsalong ganska nyöppnad samt ytterligare en frisörsalong plus en nagelsalong som tycks ha bommat igen. Ska vi kalla det stadsmässigt? Nej inte riktigt. Det krävs lite mer än så.

Vad som avses med att Viksängsvägens passage under järnvägen är lite oklart, har inget med sammanlänkningen mellan Viksängen och Karlsvik att göra. Alla hoppas på att gång- och cykelvägen längs kanalen mellan slussen och Östertälje båtklubb ska bli färdig, då kan man på så sätt ansluta även Viksängen till kanalstråket medelst gång- och cykeltrafik. Varför bör det utredas om ytterligare en passage över järnvägen mot Östertälje behövs? I dag finns det ingen överfart som hänför sig till järnvägen. Det finns två vägar under järnvägen, den ena är vid Viksängen ner mot Östertälje båtklubb, den andra är Grödingevägen vid Gärtunarondden.

Vad vi föreslår är att man i första hand snyggar till runt gamla Standard Radios fabrik idag Second Hand plus en massa bilreparationsfirmor. Eventuellt kan man sedermera gå vidare med någon form av uppsnyggning av området kring Roberts Bil & Lack och övriga allehanda firmor i det industriområdet beläget söder och längs om järnvägen.

## Östertälje

Det finns två versioner av framtidsförslag för Östertälje:

- ( 1 ) Samrådshandling Framtid Södertälje-Översiktsplan 2050 samt
- ( 2 ) Program för Södertälje SBN 2014-01067rev.2020-09-25 som (1) hänvisar till.

( 1 ) avsnitt 1 är en hygglig beskrivning av områdets bebyggelse och kräver ingen kommentar.

( 1 ), avsnitt 2 och ( 2 ) handlar framförallt om området kring Östertälje station. I ( 2 ) diskuteras möjligen större förändringar i omgivningen. Båda alternativ tar dock inte hänsyn till det begränsade utrymmet för nybebyggelse.

Grödingevägen är hård trafikerad och delar området vid Östertälje station i två delar med den sydliga delen begränsad av järnvägsstation och spår och mellanliggande utrymme upptaget av busstationen.

För den på tåg ankommande finns österut en stor infartsparkering, som redan i dagsläget är för liten utan att det finns ett alternativ. Området är tillräckligt stort för kommersiell verksamheter men ligger "på sidan om" för att fånga de resandens uppmärksamhet. Dessutom fattas utrymme för en infartsparkering. Kan infartsparkeringen placerad på samma område men under eller över den kommersiellen bebyggelsen vara en lösning?

Området norr om Grödingevägen begränsas av Kinandervägen, Grödingevägen och Glasbergavägen med bygghöjd två, möjligen 3 våningar. En solitär byggnad av denna storlek ger inget intryck av stadsmässighet.

Försök att bygga högre än befintliga villor, skuggar dessa och expropierar fastigheterna omkring det utpekade området sätter vi oss emot.

Några kommentarer till ( 1 ), avsnitt 3:

"Kopplingen för gång- och cykeltrafiken till Fornhöjden behöver göras kortare och tryggare."

"Tryggare" är nog lätt men "kortare" är ett verklighetsfrämmande mål. Existerande vägar kan redan idag vältränade personer komma att svertas. Avstånd och höjdskillnad kan knappast ändras.

Vår rekommendation: Stryk målet "kortare"

"Grödingevägens funktion som centrumstråk ska stärkas.....och på så sätt knyta Östertälje närmare centrala Södertälje"

Utveckling med ny bebyggelse är orealistisk pga att Grödingevägens norra sida i västlig riktning från och med Rännilsvägen kräver rivning av befintlig bebyggelse dvs villor.

Detta sätter vi oss emot.

På den sydliga sidan förhindras ny bebyggelse pga järnvägen och buller från motorvägen.

Vår rekommendation: Stryk målet att göra området kring den hård trafikerade Grödingevägen mera stadsmässigt genom ny bebyggelse.

Ändå finns mera realistiska åtgärder som förbättra kontakten med stadens centrum:

- 1 Genomgående gång och cykelvägar på båda sidor av Grödingevägen med bra sikt för korsande trafik.
- 2 Fotgångarövergång vid förbindelsen mellan Grödingevägen och rondellen vid motorvägsbron.
- 3 Stadsmässig standard av gång och cykelvägar även på vintern dvs snö- och halkfria vägar med

tillgång till snövalsfria övergångsställen.

### **Ingelsta**

Avsnitt 1 beskriver ett idylliskt område under utveckling för ca 500 bostäder; en del existerar redan.

Kommunikation med omvärlden: Cykel till arbete och naturligtvis centrala staden. Begränsat möjligt vid hyggligt väder och för den som har sin arbetsplats på Astra Zeneka eller värmeverket. Resten av boende är hänvisade till fötter, pendeltåg och bus eller, bevara oss, bil; inte ett ord om detta. Sen behövs även tillgång till den dagliga servicen såsom förskola, akutmottagning, mat etc med behov av kommunikation; inte ett ord om detta. Det förefaller det vanliga sättet för ett välplanerat bostadsområde. I översiktsplanen saknas här många nödvändiga och realistiska mål.

Resten om Ingelsta är vaga funderingar utan klara mål. Funderingar kring trafiken på Gärtunavägen?

Villaägarna  
Östertälje-Rosenlund

Lars Tjusberg  
Styrelseordförande  
Tel. 0703 957922  
email rosenlund.ostertalje@gmail