



Nynäshamns Naturskyddsförening

Nynäshamns kommun
Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen
149 81 Nynäshamn

31 januari 2010

Synpunkter på förslag till översiktsplan för Nynäshamns kommun

Vi har tagit del av förslaget till översiktsplan (ÖP) och redovisar några allmänna synpunkter i avsnitt 1 nedan. I avsnitt 2 finns ett antal mer specifika synpunkter.

1. Övergripande synpunkter

I jämförelse med det översiktsplaneprogram som vi lämnade synpunkter på 2007-02-27 har stora framsteg tagits i och med detta förslag till ÖP. Texten är betydligt mer genomarbetad och innehållsrik än i översiktsplaneprogrammet och vi instämmer i den inriktning som redovisas på s. 10, nämligen att uppnå långsiktigt hållbar ekonomisk, social och ekologisk utveckling. Vi håller vidare med om att den Ortsstruktur som redovisas på s. 10 torde kunna vara förenlig med en långsiktigt hållbar utveckling.

Även om det är rimligt att fokus för ÖP:n ligger på det närmaste decenniet tycker vi att det är en brist att ÖP:n i stort sett saknar ett ännu mer långsiktigt perspektiv. Vi menar att den även måste innehålla ännu mer framåtblickande scenarier för att den inte ska bli föråldrad alldeles för snabbt. Vidare ifrågasätter vi framtidsvisionens rimlighet beträffande en folkökning med 10 000 personer fram till 2019. Det förefaller inte realistiskt med en så stor folkökning, särskilt eftersom de alternativa scenarier som redovisas på s. 120f innebär en betydligt lägre folkökning. Detta gäller även i jämförelse med scenariet som förutsätter *hög* ekonomisk tillväxt – i "Högt läge" enligt RUFs förutspås en folkökning på 11 000 personer fram till 2030. Jämförelsen med RUFs höga läge säger alltså att framtidsvisionen är extremt expansiv vad gäller befolkningsökning, och det är mycket tveksamt om en så stark expansion är eftersträvsvärd.

Även om detta förslag till ÖP är betydligt mer genomarbetat än ÖP-programmet saknas enligt vår mening ett antal röda trådar som kan göra den mer sammanhängande och mer förenlig med hållbar utveckling. Vi vill särskilt betona följande:

1. Vi saknar en presentation av de nationella, regionala och lokala miljömålen samt att dessa mål används genomgående i ÖP:n för att motivera var, när och hur utveckling (och kompensationsåtgärder) bör ske i olika delar av kommunen. I samrådsredogörelsen 2007-08-22 för ÖP-programmet (s. 68) menade kommunen att de lokala miljömålen kommer att vara vägledande i översiktsplanen. Denna vägledande roll syns dock inte mycket av i förslaget till ÖP. Graden av uppfyllande av nationella, regionala och lokala miljömål borde också kunna vara till hjälp för att bedöma ÖP:ns miljökonsekvenser i kapitel 5.

2. Vi saknar ett underlag i form av en ny heltäckande naturinventering av kommunen. Detta skulle utgöra ett centralt underlag för ÖP:ns avgränsningar av kommunens utvecklingsområden. En modern utformning av en sådan naturinventering skulle även ge ÖP:n ett underlag för hushållning av ekosystemtjänster i kommunen.

Behovet av en ny heltäckande naturinventering var en av våra viktigaste synpunkter på ÖP-programmet, eftersom den gamla översiktliga naturinventeringen (ÖNI) är från 1988-90 och därmed föråldrad. Vi anser fortfarande att den nya ÖP:n inte kan basera sig på en 20 år gammal inventering. På 20 år hinner mycket hända, i synnerhet som flertalet av åtgärdsrekommendationerna i ÖNI:n har lämnats åt sitt öde. Bristen på förverkligande av de åtgärder som rekommenderades i ÖNI:n gör det ännu mer angeläget att skydda de kvarvarande naturvärdena.

Vi uppskattar kommunens ambition att delvis uppdatera naturinventeringen för de områden som i ÖP:n anges som aktuella för exploatering. Vi vidhåller dock att en partiell uppdatering är otillräcklig, eftersom det gång på gång har visat sig att det i praktiken är relativt oförutsägbart vilka områden som blir aktuella för exploatering. Därför är det nödvändigt att det finns en heltäckande och aktuell kunskap om kommunens naturvärden.

Vi vill tillägga att även om ÖNI:n är föråldrad finns det fortfarande skäl att i ÖP:n med hjälp av kartor redovisa ÖNI:ns klassningar av områden med högt, mycket högt respektive högsta naturvärde. Den befintliga redovisningen av naturvärden på s. 65 är otillräcklig.

3. Vi saknar en mer djupgående beskrivning av hur ÖP:n förhåller sig till uppfyllandet av god ekologisk status i kommunens vattenförekomster, såväl för sötvatten som för marina vatten. Vattenförekomster och miljökvalitetsnormer för dessa har definierats inom ramen för implementeringen av Vattendirektivet, vilket bör redovisas i ÖP:n.

2. Specifika synpunkter

Den beslutade inriktningens konsekvenser. På s. 10f beskrivs vad den beslutade inriktningen bidrar till. Vi saknar här en punkt som har med kommunens naturvärden att göra.

Bebyggelseutveckling i Nynäshamns stad (s. 40ff). Vi anser att ÖP:n ska ha beredskap för utfallet att de nuvarande planerna för hamn- och verksamhetsområdet vid Norviksudden, bostäder vid Hamnviken och bostäder vid Strandvägen inte blir verklighet. Detta (enligt vår mening önskvärda) utfall skulle innebära helt nya planeringsförutsättningar för Nynäshamns stad och kan exempelvis aktualisera möjligheten att t.ex. ha bostadsbebyggelse vid Norvik eller att flytta den befintliga hamnen till Norvik. Det senare skulle i sin tur möjliggöra en omvandling av den befintliga hamnen till bl.a. ett bostadsområde.

Bebyggelseutveckling i Stora Vika (s. 56ff). Vi uppskattar att en fördjupad ÖP ska tas fram för Stora Vika och att traktens ovanligt höga natur- och kulturvärden betonas i förslaget till ÖP. Vi anser också att det är mycket positivt att ÖP:n öppnar för helt nya användningsområden för det före detta kalkstensbrottet. Det är angeläget att nya bebyggelser och verksamheter i Stora Vika anpassas till natur- och kulturvärdena.

Gröna samband och länkar. Vi anser att områdena för stora samlade rekreations-, natur- och kulturvärden på kartan på s. 64 har en alltför begränsad utsträckning. Varför finns t.ex. inte den centrala Sorundabygden, trakterna runt Fällnäs-Koholmen-Grimsta-Stora Vika-Djursnäs samt Sunnerby-Väggarö-Muskan-Trollsta-Tärnan-Segersäng med? Det är mycket bra att det identifieras ett behov av att utveckla grönstrukturen mellan Hammersta och Kåringboda, men det bör uppmärksammas att gröna länkar bör bevaras och utvecklas mellan samtliga områden som har stora samlade värden.

Bevarande av naturområden. På s. 65 redovisas en riktlinje som säger att "Naturområden viktiga för rekreationssyften ska bevaras". Denna riktlinje måste utvecklas och preciseras. Förvisso är rekreationsvärden ett mycket viktigt motiv för att bevara naturområden, men andra viktiga motiv är t.ex. förekomst av skyddsvärda arter eller att naturområdena spelar en viktig roll för tillhandahållandet av ekosystemtjänster. Det senare har särskild bäring inte minst på marina miljöers betydelse för reproduktion av olika fiskarter. Vi anser att ÖP:n ska redovisa en strategi för inrättandet av fler områden med naturskydd och olika former av naturvård, inklusive kommunala naturreservat, vattenvård och hävd av ängs-, hag- och andra marker i samarbete med markägare och ideella krafter (inklusive oss), samt marina naturreservat och hänsynsområden. I en sådan strategi bör det bland annat beaktas hur kommunens naturområden hänger ihop dels inom kommunen och dels med områden i andra kommuner, så att sammanhängande spridningskorridorer för olika arter kan bevaras, jfr ovanstående synpunkt om gröna samband och länkar.

Tysta områden (s. 66f). Det är bra att behovet att bevara tysta områden uppmärksammas. Nya väg 73 torde ha gjort kartan på s. 67 delvis inaktuell och den bör således uppdateras.

Gång- och cykeltrafik (s. 72f). Vi efterlyser en hög ambition när det gäller att uppmuntra gång- och cykeltrafik i kommunen och hänvisar till de synpunkter vi gav 2006-05-17 på kommunens förslag till gång- och cykelplan, se bilaga 1. Vi vill särskilt trycka på väg 225:s potential som led för cykelturism.

Kollektivtrafik (s. 74f). Vi instämmer i att kommunen i sin planering ska underlätta invånarnas tillgång till kollektivtrafik. Vi vill betona vikten av att denna tillgänglighet blir bättre även i kommunens glesbygd. Vi föreslår att en behovsundersökning genomförs bland invånarna i kommunen för att bättre kunna bedöma t.ex. hur busslinjenät och turtäthet bör utformas. Om linjenät och turtäthet bättre kan anpassas till behoven blir resandeunderlaget större och en mer ambitiös utformning av kollektivtrafiken kan då motiveras. Bättre förbindelser från kommunens olika delar till Flemingsberg/Södertörns Högskola torde vara ett exempel på befintligt behov.

Väg 225 (s. 78). Vi instämmer i att det finns ett behov av åtgärder för att förbättra säkerheten längs väg 225. I våra synpunkter på kommunens förslag till gång- och cykelplan (se bilaga 1) har vi betonat behovet av en cykelbana längs hela väg 225. En begränsning mot tung trafik bör vidare införas. Frånsett alla andra skäl till detta av trafiksäkerhetsskäl har nya väg 73 rimligen ett mycket bättre skydd mot miljöfarliga utsläpp vid olyckor än väg 225. Väg 225 passerar vid ett flertal tillfällen över vattendrag som har naturliga bestånd av havsöring (Fitunaån och Kagghamraån samt deras tillflöden) och utsläpp av miljöfarliga ämnen till dessa vattendrag kan få förödande konsekvenser.

Bergtäktsplan. Vi har länge efterlyst att kommunen tar fram en bergtäktsplan. Med en sådan plan minskar risken att bergtäkter förläggs på ett oförutsägbart sätt. Vidare kan behovet av nya

bergtäkter minimeras om planen är tillräckligt ambitiös när det gäller återvinning av berg- och schaktmassor. I samrådsredogörelsen 2007-08-22 för ÖP-programmet kommenterade kommunen att "en bergtäktsplan är tänkt att ingå i den nya översiktsplanen" (s. 69). Tyvärr indikerar ÖP-förslaget att så inte blir fallet, eftersom avsnittet om berg och grus på s. 82f är mycket kort. Vi menar att avsnittet måste utvecklas till en riktig plan, som bl.a. bör innehålla:

- En strategi för att i mesta möjliga mån öka återvinningen av berg- och schaktmassor, t.ex. genom att se till att det finns en infrastruktur för detta. Förmodligen kan ett urval av befintliga grustäkter vara lämpliga som platser för mellanlagring, förädling och återvinning (i stället för att användas för fortsatt täkt av naturgrus).
- En inventering av redan tillgängliga berg- och schaktmassor från olika typer av byggen. Inventeringen bör exempelvis gälla de stora mängder krossade bergmassor som enligt Kustplan för Haninge och Nynäshamns kommuner (2002) finns inom området för Musköbasen och vid Älvsnabben. Enligt kustplanen (s. 31) bör dessa bergkrossmassor kunna användas för att täcka behov inom den närmaste regionen på fastlandet.
- En prognos av behovet av nya täkter utifrån annan planerad verksamhet som kan medföra berguttag. Om det föreslagna storskaliga borttagandet av berg i Norviksområdet skulle förverkligas, minskar detta rimligen behovet av annat berguttag i kommunen.
- Identifiering av lämpliga platser för bergtäkter, inklusive en inventering av markägares intresse att upplåta mark för bergtäkt.

Konsekvensbedömning (kapitel 5). Vi anser att detta kapitels redovisning av olika konsekvenser är alltför kortfattad och måste göras betydligt mer detaljerad, inklusive innehålla kvantitativa analyser. Som vi påpekade ovan kan en koppling till uppfyllandet av miljömål vara ett sätt att utveckla konsekvensbeskrivningen. Vi ser också ett behov av att kommunen i ÖP:n och i framtida planarbete använder sig av befintliga analysmetoder för att bedöma förenlighet med de tre dimensionerna av hållbar utveckling. Multikriterieanalys är ett exempel på sådana metoder, jfr. t.ex. Naturvårdsverkets rapport 5891 (2009). Avslutningsvis konstaterar vi att det på s. 122 förtjänstfullt nämns positiva konsekvenser för människa och miljö av en minskad vägtrafik. Denna konsekvensbeskrivning blir dock felaktig om de nuvarande planerna för hamn- och verksamhetsområdet vid Norviksudden förverkligas. Av prognoserna på s. 80 framgår nämligen att hamnen vid Norvik beräknas leda till en fördubbling av trafiken från 4 000 till 8 000 fordon per dygn. Vi konstaterar att antingen måste beskrivningen av miljökonsekvenserna på s. 122 göras om eller också måste ÖP:n ange att den utgår från förutsättningen att de nuvarande Norviksplanerna inte blir verklighet.

Med vänlig hälsning

NYNÄSHAMNS NATURSKYDDSFÖRENING

Tore Söderqvist
ordförande

Nynäshamns Naturskyddsförening

*** Vi har ca 500 medlemmar och är Svenska Naturskyddsföreningens lokalkrets i Nynäshamns kommun ***

Postadress: c/o Söderqvist, Norr Källsta 15, 148 96 Sorunda

Hemsida: www.naturskyddsforeningen.se/nynashamn

E-post: nynatur@hotmail.com

Tfn, ordf. Tore Söderqvist: 076-2475796

Bilaga 1. Föreningens synpunkter på gång- och cykelplan för Nynäshamns kommun

Nynäshamns kommun
Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen
149 81 Nynäshamn

17 maj 2006

Synpunkter på gång- och cykelplan för Nynäshamns kommun (remisshandling 2006-02-15)

Vi har tagit del av förslaget till gång- och cykelplan och lämnar härmed följande synpunkter.

Allmänt

Vi vill först understryka att vi allmänt sett är mycket positiva till att en gång- och cykelplan tas fram. Som ekokommun har Nynäshamns kommun ett särskilt ansvar att göra det lättare och säkrare för fotgängare och cyklister att ta sig fram. Det gynnar både miljö och hälsa. Planen innehåller dessutom en rad mycket goda förslag.

Men ambitionerna när det gäller förverkligandet av förslagen är alltför försiktiga, och många viktiga åtgärder omtalas i intet förpliktande ordalag. Enligt uppgifter i Nynäshamns Posten inskränker sig 2006 års kommunala insatser på området till endast 1500 meter nya cykelbanor. Om 2006 års insatser är representativa för framtiden kommer det att dröja alltför länge innan kommunens gång- och cykeltrafiknät får en acceptabel standard. **Fler åtgärder bör göras efter en tydligare tidtabell, och vi vill se en mer offensiv strategi för att förverkliga fler gång- och cykelbanor i kommunen.** Nedan föreslår vi hur finansiella resurser kan tillföras och ger exempel på nödvändiga ytterligare åtgärder.

Att skapa större finansiella resurser

En viktig del av en mer offensiv strategi är att skapa större finansiella möjligheter att genomföra angelägna åtgärder. I den samverkan som planen vill se mellan olika väghållare **har Nynäshamns kommun som ekokommun ett särskilt stort ansvar att påverka exempelvis Vägverket att prioritera satsningar på gång- och cykelvägar. Vi föreslår att kommunen tar fram en strategi för att åstadkomma en sådan påverkan.**

För att förstärka tillgängliga finansiella resurser föreslår vi vidare att kommunen hittar sätt att låta motorfordonstrafiken bidra med pengar till förverkligandet av åtgärder för att gynna gång- och cykeltrafiken. Det är nämligen motorfordonstrafiken som skapar trafiksäkerhetsrisker för gång- och cykeltrafiken och genom sin omfattning avskräcker människor från att ge sig ut i trafiken på cykel och till fots. Det finns därför samhällsekonomiska skäl att via avgifter låta motorfordonstrafiken kompensera för de negativa bieffekter den orsakar. Vi föreslår att kommunen ser närmare på vilken avgiftsfinansiering som kan vara lämplig. Det kan exempelvis handla om att öronmärka parkeringsavgifter eller en del av hamnavgifterna (anlöpande fartyg ger nämligen som bekant upphov till stora motortrafikströmmar genom kommunen).

Vi anser dessutom att kommunen bör ställa krav på att exploatörer bidrar till byggandet av gång- och cykelbanor. Exploateringsprojekt såsom ny bostadsbebyggelse bör alltid utformas så att de underlättar för gång- och cykeltrafik.

Exempel på nödvändiga högre ambitioner

Till sist vill vi ge tre exempel där vi anser att ambitionsnivån bör höjas i förhållande till förslaget.

1. *Väg 225.* Vi anser att arbete ska inledas med att underlätta gång- och cykeltrafik längs hela väg 225 mellan Ösmo och Södertälje. Behovet är akut. Inte minst de senaste årens ökning av tunga trafiken gör att det är förenat med livsfara att gå eller cykla längs väg 225. Situationen blir självklart ännu värre om storhamnsplanerna för Norvik förverkligas, om inte en viktbegränsning införs för vägen. **Vi föreslår att kommunen i samarbete med Botkyrka kommun, Södertälje kommun och Vägverket tar fram en utbyggnadsstrategi för en gång- och cykelbana längs hela väg 225.** Strategin bör ta fasta på vägens mycket stora potential som cykelturismled. Samfinansiering bör inte uteslutas, eftersom det troligen är det enda sättet att förverkliga en utbyggnad inom rimlig framtid. Den första utbyggnadsetappen bör gälla en gång- och cykelväg för sträckan mellan Spångbro och Ösmo.

2. *Väg 542.* **Vi föreslår en mer offensiv hållning även när det gäller utbyggnad för gång- och cykeltrafik längs med väg 542 från Spångbro till Grödbymalm.** Kommunen bör ta upp diskussioner med Vägverket om en sådan utbyggnad. Samfinansiering bör inte uteslutas. Till saken hör att grustagen i Sorunda ger ett betydande lokalt bidrag till tung trafik längs väg 542. Grustäkten vid Sunnerby gavs nyligen tillstånd till förlängd drift och länsstyrelsen behandlar i skrivande stund en ansökan om att öppna en ny bergtäkt vid Väggarö. Den tunga trafiken till och från dessa täkter berör många barn, eftersom den går förbi Fagerviks skola och Kyrkskolan samt passerar Sunnerby.

3. *Nynäsvägen mellan Älgviken och Nynäshamn.* Nuvarande väg 73 kommer förhoppningsvis att locka cyklister när nya väg 73 är färdig. Det är mycket viktigt att cyklister som ska ta sig till och från Nynäshamns tätort kan cykla trafiksäkert mellan Älgviken och tätorten. Planen förespråkar ett cykelfält eller separat gång- och cykelbana längs Nynäsvägen från Älgviken. **Denna vägsträcka är tämligen hårt trafikerad trots den nya infartsleden. Därför är det nödvändigt med högre ambitioner än ett cykelfält, det vill säga en separat gång- och cykelbana behövs.**

Med vänlig hälsning

NYNÄSHAMNS NATURSKYDDSFÖRENING

Tore Söderqvist
ordf.