



17 november 2014

Nynäshamns kommun
Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen
149 81 Nynäshamn

YTTRANDE över förslag till fördjupning av översiktsplanen för Nynäshamns stad

Vi i Nynäshamns Naturskyddsförening (NNF) har tagit del av förslaget till fördjupad översiktsplan (FÖP) för Nynäshamns stad och lämnar härmed våra viktigaste synpunkter i form av gillanden, invändningar, frågor och egna tilläggsförslag. Eftersom vi har vår största kompetens inom miljö- och naturområdet har vi fokuserat på miljö- och naturaspekter, men med tanke på att hållbar utveckling även har en social och en ekonomisk dimension berör vi även vissa sociala och ekonomiska frågor. Vi vill också passa på att tacka för att vi fick anstånd att lämna synpunkter till 2014-11-17.

På det hela taget är inriktningen på väg åt rätt håll. Vi ser dock inte någon anledning att mynta uttrycket (s. 10) ”Nya Nynäshamn”, som är benämningen på det privata planförslaget från Urban City Research (UCR). Kommunens föreliggande FÖP- förslag ger inte täckning för något ”nytt” Nynäshamn. Det finns inte heller anledning att ha en övergripande vision som lyder: ”Nynäshamn skall vara den mest attraktiva småstaden i Europas mest attraktiva storstadsregion Stockholm”. Om den är allvarligt menad skulle det krävas mycket extraordinära åtgärder för att uppnå den. Sådana åtgärder finns inte i förslaget. Formuleringen kan uppfattas som konkurrensinriktad, istället för som NNF anser, att kommuner och städer i regionen bör samverka.

I en ”huller om buller”-uppställning följer nedan våra tankar, frågor och förslag. Vi kommenterar först i huvudsak förslaget och därefter konsekvensbeskrivningen. Den senare imponerar inte som MKB, som vi är vana att läsa sådana. Exempelvis borde konsekvenserna i högre grad ha kunnat beskrivas kvantitativt. Se vidare nedan.

FÖP-förslaget

1. FÖP:ens styrförmåga som dokument är avgörande, eftersom en FÖP inte är juridiskt bindande. Hur väl kommer den att omfattas av politiker och förvaltning, dvs. avser man att följa den? Väldigt många övergripande planer har historiskt inte haft någon styrförmåga, t.ex. förra FÖP Nynäshamn (kallad ’Den goda småstaden’). Att uppnå en god styrförmåga är en mycket viktig punkt. Därför skulle vi i FÖP:en välkomna förslag på hur FÖP:ens status som styrande dokument kan höjas. Stockholms läns landsting kommer för övrigt nu att återinföra en Regionplane- och Trafiknämnd, vilket gör att styrmedel kan bli viktigare; Stockholmsregionen kan få mera krut i sin samplanering, vilket vore värdefullt.
2. FÖP i förhållande till ÖP, dvs. utbyggnad och utveckling i resten av kommunen, skulle behöva preciseras. Tidigare har slagits fast att staden byggts färdigt norrut. Så inte nu. Hur förhåller sig FÖP:en till ”flätan” mellan Nynäshamn och Ösmo (dvs. Björsta, Lidatorp, Källberga)?
3. Det som kallas ”utvecklingsområden” eller ”utredningsområden”, som kan komma på tal efter 2030, tar vi inte ställning till nu, trots att framförhållning är ett honnörsord i samhällsplanering. Just nu verkar den praktiska politiken många gånger handla om att skjuta fram och utreda sådant som är kontroversiellt. Mycket vatten kan flyta under broarna på femton år, så det är OK att vänta, i detta sammanhang. Med detta sagt kvarstår dock vår negativa inställning till de åtminstone för tillfället skrinlagda bebyggelseplanerna för Hamnviksområdet.
4. Vi bortser även från UCR:s förslag. Detta förslag faller i första hand på den föreslagna stadsbyggnationen i gästhamnsområdet, ett läge som uppenbart är i farozonen vid ökade havsvattennivåer.

5. Generellt bör planen poängtera hållbarhetsaspekterna än mer: Att ekologiskt bra förhållanden även är ekonomiskt och socialt bra framgår på s. 69. Vi saknar dock en pedagogisk förklaring och fördjupad analys av ekosystemtjänster, som är en sådan mycket direkt koppling mellan ekologi och ekonomi och helt avgörande för stadens, landets och klotets överlevnad. För de nationella miljökvalitetsmålen gäller som ett etappmål att betydelsen av biologisk mångfald och värdet av ekosystemtjänster senast 2018 ska ”vara allmänt kända och integreras i ekonomiska ställningstaganden, politiska avväganden och andra beslut i samhället där så är relevant och skäligt”. Se vidare SOU 2013:68 för förslag för att möjliggöra denna integrering. Som ekokommun förväntar vi oss att Nynäshamns kommun går före för att bidra till detta etappmål.
6. Fisken på s. 21 är väl en makrill? Inte särskilt passande för Nynäshamn. En strömming vore lämpligare.
7. På s. 24 redogörs för faktumet att vid ändring av detaljplaner i staden måste gammalt utsläckt strandskydd prövas. Vad skulle detta kunna innebära?
8. Kvarnängen och Rappsta som nya bostadsområden är vanskliga. Gymnasiet sägs i förslaget gynnas av ett mer centralt läge. Lösningen verkar vara att flytta boende och verksamheter till gymnasiets närhet, istället för att flytta gymnasiet till vad som redan nu är ett mer centralt läge. Resonemanget om eftergymnasial utbildning är bra och där föreslås den förläggas till idag centrala Nynäshamn. En flytt av gymnasiet skulle kunna samförläggas med eftergymnasial utbildning.
9. Biltrafikavsnitten är bra. Begreppet ”mobility management” skulle med fördel kunna utvecklas och kopplas till det som framförs på s. 55 om tillgänglighet och rörlighet. Transportsystemet behöver inte uppfylla allas önskan om att alltid kunna åka överallt billigt. Bilarnas hastighet bör anpassas till 30 km/tim i stället för 40, det är farten som dödar och lemlästar. Något bör skrivas om lämpliga drivmedel och fler kraftfulla el-laddstolpar bör sättas upp.

10. Kollektivtrafiken: På s. 58 framgår det att pendlarparkeringar ska minska. Det är förvisso riktigt att parkeringsplatser kan användas för bättre ändamål, men en minskning bör kombineras med någon form av styrning av resemönster så att motiven till kollektivtrafikpendling inte minskar, utan stärks. Vidare bör kollektivtrafiken till Nynäshamn förbättras ytterligare med hjälp av t.ex. direktbussar till/från Stockholm och bättre tvärförbindelser på Södertörn. Med bättre inpendlingsmöjligheter minskar behovet av parkeringsplatser i centrum.
11. Kollektivtrafiken: Här behövs även ett resonemang om stadens behov av hållbar kollektivtrafik *till* landsbygden för att tillgodose behovet av större samverkan mellan stad och land och tillgänglighet till landsbygdens resurser. Det handlar t.ex. om rekreation, friluftsliv, utomhuspedagogik, estetiska upplevelser i naturen, grön omsorg, andelsjordbruk, hållbar besöksnäring och kultur, men också om jobb med tanke på bl.a. generationsväxling och hållbart jordbruk. Jfr punkt 16 nedan om matförsörjning.
12. Vi uppfattar förslaget som att några rena gågator ska skapas på sikt, som t.ex. korset Centralgatan och Fredsgatan. Vi instämmer och anser att detta bör ske skyndsamt.
13. En generell och allvarlig brist är att det i förslaget tenderar att vara oklart vad som definierar ”värdefulla” kvaliteter och områden. Vilka kriterier har använts? Vem avgör vad som är värdefullt? Hur definieras ”mycket värdefull” respektive ”värdefull” grönstruktur (s. 24-25)? Förslaget bör på ett genomskinligt sätt redovisa hur de här bedömningarna sker.
14. En annan generell oklarhet gäller orden ”ska” och ”bör”. Det är viktigt att valörskillnaden i orden ”ska” och ”bör” klargörs, exempelvis i presentationen av riktlinjer, och valet av ”ska” eller ”bör” måste motiveras. Vi noterar att alla riktlinjer för bebyggelse och kulturmiljö (s. 53) uttrycks i presens eller ”ska”-form, medan alla riktlinjer utom två för stadens parker och grönska (s. 64) och för vatten (s. 67) uttrycks i ”bör”-form. Varför denna skillnad? Om ”bör” har en mjukare betydelsevalör anser vi att riktlinjerna för parker, grönska och vatten istället ska uttryckas i ”ska”-form.

15. Nynäshamn skall inte bara vara en växande stad som möter utvecklingen i regionen, utan även globalt. En viktig aspekt är därför att staden ska ha beredskap att kunna ta emot flyktingar på ett respektfullt och värdigt sätt nu och i framtiden. En aspekt av detta är att klimatförändringarna kan innebära stora folkomflyttningar i framtiden. Klimatflyktingar kan därmed komma att utgöra en mycket stor del av nytillskottet av invånare. Hur vill de bo? De har inte valt att flytta hit, men kommer från många olika länder och kan inte förmodas ha samma önskningskrav och krav som ”frivilligflyttare”, även om de kommer från EU-länder. Skissa på de sociala behoven, antalet bostäder, arbete och skola. Hur många kommer? Det duger inte att påstå att klimatflyktingsituationen är en katastrofsituation som inte går att planera för. Det bör finnas katastrofberedskap på många områden, detta är ett sådant område där det definitivt går att beräkna omfattningen.
16. Vikten av lokal matförsörjning är ett perspektiv som saknas i förslaget. Det är troligt att närproduktion och självförsörjning av mat kommer att bli mer nödvändigt i framtiden. Klimatförändringar och andra miljöförändringar innebär troligen att resten av världen med tiden behöver sin egen mat själva. Störningar i det globala transportsystemet och dyrare transporter generellt kan också ge stora effekter för matförsörjningen. Därför behöver FÖP:en ta upp matförsörjning även i staden genom t.ex. odlingslotter, villaträdgårdar, stadsjordbruk. Vem styr över detta? Hur kan staden försörjas med mat från närområdet? Landsbygdsutveckling kan innehålla idéer från Slow-City-konceptet (se Falköping som exempel) där starka samband finns mellan stad och landsbygd, och som bygger på stolthet över den egna staden/bygden. Med väl genomarbetade upphandlingskrav kan lokal matproduktion uppmuntras.
17. Förslaget menar att solenergi är bra. Vi hittar dock inte några konkreta förslag på hur den kan tas till vara.
18. Kartan på s. 25, som visar många olika slags hänsyn och risker, är svår att se och förstå. Den bör med fördel delas upp i flera olika kartor.

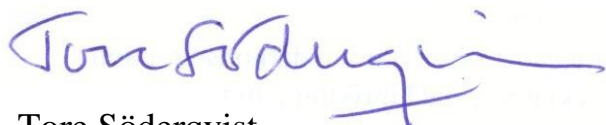
19. Vi vill se att FÖP:en tydligare betonar att detaljerade inventeringar av naturvärden (inklusive trädkarteringar) ska ske i god tid före ev. exploateringar/detaljplanearbete, så att denna kunskap är så aktuell som möjligt redan i exploateringarnas diskussionskede.
20. Vi vill inte att den föreslagna nya bostadsbebyggelsen vid Strandvägen (s. 104) genomförs.
21. FÖP-förslaget tar generellt alltför lätt på problematiken att miljö kvalitetsnormer för ekologisk respektive kemisk status för vattenförekomster i många fall inte kommer att uppfyllas. Uppenbarligen behöver utvecklingen anpassas för att minska risken att normerna inte uppfylls, vilket FÖP-förslaget inte tar tillräcklig hänsyn till.
22. Angående statusklassning för vattenområden i Nynäshamns närhet gör bl.a. kvicksilver att inget område uppnår god status, varken ekologiskt eller kemiskt, vilket de måste till 2015 och 2021. Anledningen är byggande och drift av Norviks hamn. Vad blir följderna av att Nynäshamn följer EU:s vattendirektiv?
23. Oljeraffinaderiets förorenade marker kommer att behöva saneras. NNF har ännu inte läst kommunens riskstrategi, men hoppas att där finns förtroendeingivande uppgifter och säkra alternativ. Vi hoppas också att det finns förslag på eliminering av risker och kommunala krav på sanering av markföroreningar. I FÖP-förslaget sägs att alla riskframkallande verksamheter skall kunna utvecklas, en restriktivare uppfattning är önskvärd.
24. Vattenberoendet från Stockholm är problematiskt. Reservvattentäkter måste noga skyddas, se även punkt (f) nedan beträffande ökad trafik av farligt gods.
25. Avloppsrening byggs för hur många? Även landsbygdens avlopp går till stadens avloppsreningsverk efter genomförd VA-plan. Och hur anpassas kapaciteten för att kunna ta emot avloppsvatten från sjöfarten, inklusive kryssningsfartyg? Vidare är lukten från reningsverket är ett problem.

Konsekvensbeskrivningen (Norconsult)

- a. Planens styrförmåga poängteras. Vi instämmer, se vidare punkt 1 ovan.
- b. Nollalternativet: Är det verkligen ÖP:en som är nollalternativet? Den gamla FÖP:en ”Den goda småstaden” påstås vara till stora delar genomförd, det är något vi ifrågasätter. Det känns snarare som att den gick upp i rök och överhuvudtaget aldrig användes som styrdokument.
- c. Beskrivningen av naturvärden och hur de skulle påverkas är delvis rudimentär. Naturvärdena vid Hamnviksområdet behöver beskrivas mer detaljerat. Varför ingår t.ex. inte södra delen av Nynäshamn (inkl. Hamnviksområdet) i kartan över nyckelbiotoper och naturvärdesobjekt på s. 21? Det framgår inte heller hur nyckelbiotoperna i Norviksområdet påverkas om Norviks hamn blir verklighet.
- d. Beträffande värderingen av naturvärden för delar av Alhagens våtmark och våtmarken söder om Älrvikssjön kan det mycket väl vara så att dessa våtmarkers flora är mindre rik än andra våtmarker. Att beskriva dessa våtmarker som att de har ”låga naturvärden” (s. 18) är i ett bredare perspektiv ändå felaktigt med tanke på deras betydelse för fåglar och de ekosystemtjänster som våtmarker tillhandahåller.
- e. Luftföroreningar beroende på trafik bedöms inte bli något problem. Det hänvisas till låga trafikmängder, finns då Norvik-relaterad trafik beräknad längs infartsleden?
- f. Problematiken med en ökande omfattning av farligt gods på väg och järnväg bör tydligare lyftas fram, bl.a. med avseende på risken för att reservvattentäkten Älby-Berga drabbas av föroreningar.
- g. Riskverksamheter i östra Nynäshamn påstås ligga på väl tilltagna avstånd från samlad bebyggelse. Det är inte riktigt i våra ögon. Hur långt är ett ”väl tilltaget” avstånd i konsultens värld? Överhuvudtaget består östra delen av otrevliga miljöer, t.o.m. farliga. Detta skulle bli ännu mer tydligt om Norviks hamn blir av, inklusive bullerstörningar från bergtäkt och godstrafik på väg och järnväg. Vad kan kompensera detta? Detta behöver behandlas tydligare i konsekvensbeskrivningen.

- h. Bra påpekanden om flerfamiljshus vid Strandvägen och Trehörningen som segregering pga. höga priser. Även på Sandhamn varnas för segregerat boende, vilket är tänkvärt.
- i. Småtrevligt stycke om lycka och delaktighet som folkhälsoaspekter att värna, när det gäller den fysiska miljön.
- j. Tillgängligheten till strandlinjen, t.ex. på Trehörningen, behöver tydligare bevakas.
- k. Beskrivningen av ekonomiska konsekvenser är kortfattad och borde ha varit mer ambitiös. Ekosystemtjänster och deras ekonomiska värde ingår inte i de samhällsekonomiska resonemangen, vilket är en brist. Överhuvudtaget relaterar beskrivningen av samhällsekonomiska konsekvenser inte till vad samhällsekonomiska konsekvensanalyser bör innehålla, jfr t.ex. Naturvårdsverkets riktlinjer för samhällsekonomiska konsekvensanalyser (2003) och Naturvårdsverkets rapport 6628 (2014) om samhällsekonomisk lönsamhetsbedömning.
- l. Avsnitt 7 om uppfyllande av miljömål tenderar att vara överoptimistiskt. Det är t.ex. en inte särskilt realistisk förhoppning beträffande God bebyggd miljö att befolkningen har allt den behöver så att de dagliga transporter kan minskas. Då arbetspendling med ett eller annat färdmedel ändå är så vanligt, kommer handeln i staden ha stor konkurrens med större centra närmare Stockholm.
- m. Konsulten verkar ha svalt förmodanden om ett stort antal arbetsplatser i NCC:s företagsområde i anslutning till Norvik, det nämns 1000-1500 jobb. Detta kommer inte att ske, ett logistikcentrum går inte att lägga längst ner på en halvö, med enda kombiterminal flera mil norrut.
- n. Vad betyder konsultens konstaterande (s. 46): "FÖP:en har inte den åtgärdsinriktade karaktär att någon miljöövervakning av planens genomförande är meningsfull"?

Med vänliga hälsningar



Tore Söderqvist
ordförande

Nynäshamns Naturskyddsförening

*** Vi har ca 700 medlemmar och är Naturskyddsföreningens lokalkrets i Nynäshamns kommun ***

Postadress: c/o Söderqvist, Norr Källstavägen 9, 148 96 Sorunda

Hemsida: <http://nynashamn.naturskyddsforeningen.se>

E-post: nynatur@hotmail.com

Tfn, ordf. Tore Söderqvist: 076-2475796

Följ oss på Facebook: <http://www.facebook.com/nynashamnsnaturskyddsforening>