



Sorundanet, Västerby, Pl 4474, 137 94 NORRA SORUNDA, Tel 0708-92 17 50, kontakt@sorunda.net

Sorunda 2010-01-31

Synpunkter på Samrådshandling Översiktsplan för Nynäshamns kommun 2010.

Efter att ha tagit del av handlingarna, vill Sorundanet framföra följande synpunkter:

Förslaget till Översiktsplan har för kort tidsperspektiv. Planen ska gälla i 10-15 år, men den som gäller för närvarande antogs i juni 1991 och är alltså nästan 20 år gammal innan den nya hinner träda i kraft. Därför är det nödvändigt att arbeta med ett längre tidsperspektiv, kanske 25-50 år. Det är naturligtvis alltid svårt att med säkerhet säga vad som kommer att hända i framtiden, men genom att tänka igenom och presentera några olika framtidsscenarier blir perspektivet vidare och dessutom mer underbyggt. I detta sammanhang bör nämnas att Sverige har ett nationellt mål att vara fritt från fossil energi år 2050. Detta mål bedöms kunna påverka den översiktliga planeringen i mycket hög grad. Det vore därför önskvärt med ett resonemang kring det nationella målet och översiktsplanens mål samt några scenarier kring en kommun fri från fossil energi.

I det nuvarande förslaget finns det en tydlig motsättning mellan *den hållbara staden* och *den ohållbara landsbygden*. Förslaget till översiktsplan tar sin utgångspunkt i att det är ohållbart att bo på landsbygden. Detta påstående trotsar all mänsklig erfarenhet och logiskt tänkande hävdar Sorundanet. Städer har alltid ansetts som bullriga, stinkande, smutsiga och ohälsosamma. Miljöproblem inklusive klimatfrågorna har tilltagit i takt med den globala urbaniseringen. Det finns inga vetenskapliga fakta som pekar på att staden skulle vara hållbarare än landsbygden. Sorundanets bedömning är att det i bästa fall är en öppen fråga om städer är hållbarare än landsbygd. Omflyttningen av människor från landsbygd till städer är dock en solklar miljöbelastning. Man måste bygga nya bostäder, arbetsplatser och infrastruktur som inverkar negativt under mycket lång tid innan de möjligen ger en miljövinst... Förutom detta är det synnerligen utmanande att peka ut landsortsbor som "ohållbara". Det finns en motsättning mellan ovanstående och formuleringarna på sidan 61: "Samtidigt är det viktigt att landsbygden och skärgården bevaras och hållas levande." Det går inte samtidigt att säga att det inte ska finnas kollektivtrafik på landsbygden och att dess invånare inte är hållbara.

Förslaget till översiktsplan baseras på en befolkningstillväxt som inte överensstämmer med verkligheten. Att utforma en översiktsplan där förutsättningen är att kommunen växer med 1.000 invånare per år när verkligheten är en bråkdel, (t.ex. 146 personer 2008), är en mycket krävande aktivitet. Mycket energi och fokus läggs då på fel saker, eftersom förutsättningarna är fel. Det hade varit mycket mer konstruktivt om kommunens tjänstemän hade fått ägna tid och tanke åt verkligheten än politiska fantasier! Dessutom är det anmärkningsvärt att det nämns olika siffror i förslaget till översiktsplan. På sidan 10 står det 35.000 personer år 2019, dvs. om åtta år ska en ökning med ca 10.000 invånare ha skett medan det på sidan 20 står att det ska vara 28.100 invånare år 2017, dvs. att om sex år ska det vara ca 3.000 invånare till jämfört med idag. På sidan 121 hänvisas till RUF:s siffror med en befolkningsökning år 2030 till 31.000 invånare. RTK:s prognos verkar vara mest förankrad i verkligheten med en ökning av 2.329 invånare från 2007 till 2017, dvs. drygt 2.000 invånare på 10 år. I detta sammanhang är det viktigt att understryka att med fler invånare följer inte bara ökade skatteintäkter utan en satsning på skola, omsorg, fritidsaktiviteter, sjukvård

Sorundanet är det nytänkande lokalpartiet i Nynäshamns kommun. Vi lyssnar, reagerar och agerar. Vi finns i kommunfullmäktige sedan 2006. Sorundanet vill och verkar för att utveckla hela kommunen positivt, att tillvarata hela kommunens unika natur- och kulturvärden samt att kommunala resurser fördelas lika mellan landsbygd och tätorter. Läs mer på **www.sorunda.net!**

och samhällsservice är också nödvändig. I de områden som det byggs många bostäder, måste inte bara behovet av skolor och barnomsorg tillgodoses utan lika viktigt är också att barnen och ungdomarna får möjligheter till meningsfulla fritidsaktiviteter i form av idrott och andra aktiviteter. De idrottsanläggningar som finns i kommunen nu, är redan idag för få och därför behövs det en satsning på fler idrottsanläggningar och utrymmen för spontanaktiviteter av olika slag, så att tillgängligheten till dessa ökar. Det måste vara ett av de viktigaste folkhälsomålen att satsa på.

Idag råder det en stor brist på gång- och cykelvägar i kommunen, även i tätortsnära lägen. Det innebär att om den formulering som finns på sidan 11 under rubriken *Hushållens ekonomiska frihet*, ska bli verklig, måste även kommunen satsa på att bygga gång- och cykelbanor och inte bara vänta på att Vägverket ska ha råd att göra det. I vissa områden, som t.ex. utmed väg 225, finns det ett akut behov av gång- och cykelbanor för att barn och andra oskyddade trafikanter ska kunna vara där. Det saknas t.ex. gång- och cykelbana mellan tätorterna Sunnerby och Grödbby, trots att t.ex. många barn just färdas den vägen till och från skolan. Med en gång- och cykelväg, skulle många barn kunna cykla till skolan och lättare ta sig till ungdomsgården i Sunnerby. I Grödbby finns det ingen gång- och cykelväg mellan t.ex. Trollstamalm och Fagervik och dessa områden ingår i tätorten Grödbby. Det är djupt beklämmande att man kan ha en formulering som: "Det är endast i tätortsnära lägen som invånarna ges full frihet att välja mellan att gå, cykla eller åka bil eller att använda kollektivtrafiken." (sidan 11). Om detta är översiktplanens "Vision, inriktning och strategi" (sidan 10) för kommunen, finns det all anledning för invånarna i Nynäshamn att reagera. Denna formulering ger ett tydligt intryck av att man över huvud taget inte tänker göra något för att förbättra vare sig kollektivtrafik eller utöka antalet gång- och cykelvägar utom möjligen i tätorten. Det är särskilt anmärkningsvärt, eftersom det inte står någonting i stycket under: *Tid för folkhälsa* (sidan 11) att detta stycke endast gäller de som bor i tätorterna. Det står: "En god samhällsplanering ökar möjligheterna till trygghet, sociala möten och fysisk aktivitet som till exempel gång och cykling. Därmed förbättras hälsan."

Det är däremot mycket glädjande, om än inkonsekvent med tanke på ovanstående, vad som står i stycket *"Barnen i främsta rummet"* (sidan 11). "Även i glesbygd behövs säkra gång- och cykelvägar, särskilt med tanke på barnens möjligheter att ta sig till skola, kamrater eller olika fritidsaktiviteter." Problemet är bara att kommunen konsekvent överför ansvaret på Vägverket för att gång- och cykelvägar byggs och Vägverket har inga pengar. Därför behöver ovanstående formulering stärkas, så att det framgår att även kommunen kommer att bidra med pengar till gång- och cykelbanor i glesbygden. Om inte det sker, är den citerade meningen bara ett önsketänkande utan någon möjlighet till realisering.

Med tanke på att även glesbygden byggs ut mer, är det viktigt att det även ingår i visionen, inriktningen och strategin att kollektivtrafiken ska förbättras och byggas ut, även på landsbygden och mellan tätorterna. Det finns t.ex. ett stort behov av förbättrad kollektivtrafik mellan Stora Vika och Ösmo.

I formuleringen "Varje del av kommunen ska tas till vara och utvecklas utifrån sina förutsättningar och perspektiven jämställdhet och folkhälsa ska genomsyra hela översiktsplanen." (sidan 12) saknas en strategi om hållbar utveckling.

Det saknas strategier och visioner i förslaget till Översiktsplan beträffande hur kommunen kan arbeta för att stödja de drygt 2.100 företag som finns i kommunen (sidan 21).

Det är intressant att se att Norvik ligger i ett av flera områden som utpekats som riksintresse för yrkesfisket i Nynäshamn (sidan 31). Det är ett förhållande som närmare bör förklaras.

"Prioriterade utvecklingsområden längs pendeltågets sträckning är orter med bäst förutsättningar för utveckling. Dessa är Nynäshamn, Ösmo och Segersång. De så kallade utvecklingsorterna bedöms ha förutsättningar för en väl fungerande kollektivtrafik med buss, dessa är Landfjärden, Sunnerby-Spångbro, Grödbby och Stora Vika." (sidan 38). Under rubriken *Riktlinjer* finns till Sorundanets förväning följande: "Varje ort har unika förutsättningar som ska beaktas i planering. Generellt gäller för samtliga orter i den hållbara Ortsstrukturen att utveckla följande värden:

Tät och intensiv – staden ska byggas tät för att ge förutsättningar för ett intensivt stadsliv. Det innebär att all mark utgör stad, det ska finnas ett sammanhängande, finmaskigt gång- och cykelnät där det är nära till mycket. Människors och trafikens rörelsemönster, hur människor kan mötas i stadsrummet, ska beaktas. En stad där fotgängare inte får plats är inte en stad.

Mångfald och variation – service så som handel och arbetsplatser bör eftersträvas i centrala stations-/hållplatslägen och byggnaders funktioner liksom ålder och ägandeformer, exploaterat och grönområden, känt och okänt, puls och ro ska blandas för att ge förutsättningar för mångfald och trygga samhällen som befolkas och är vid liv under dygnets alla timmar. På dessa platser krävs ett effektivt markutnyttjande närmast stationerna och vid centrala busshållplatser. Förtätning av redan bebyggd mark bör uppmuntras och studeras tillsammans med de boende och verksamma i området.

Flexibilitet – genom att bebyggelse kan anpassas och användas efter framtidens behov samtidigt som hänsyn tas till befintliga miljöer skapas en hållbar struktur.

Gemensamt – i staden samsas vi om det offentliga rummet och om vissa försörjningssystem. Våra gemensamma platser ska vårdas väl och vara trygga. Kollektivtrafiken är ett exempel på ett gemensamt försörjningssystem, där möts människor och genom utvecklade resecentrum ska byten mellan trafiklagen underlättas. Gång- och cykelvägar ska knyta samman hållplatserna och bebyggelsen. Det ska finnas möjlighet till parkering för pendlare, för cykel och bil, i nära anslutning till stationerna.” (sidan 38-39). I det ovanstående där det bl.a. talas om "... i staden ...", "Tät och intensiv – staden ska byggas ..." etc. är det intressant att få vidare utrett hur det relaterar till "Generellt gäller för samtliga orter i den hållbara Ortsstrukturen att utveckla följande värden:" (sidan 38). Merparten av den här texten verkar det ha ett ensidigt fokus på Nynäshamns stad (eftersom de andra tätorterna knappast kan kvalificeras för att kallas "stad".) Dessutom skrivs det i andra delar av förslaget till översiktsplan beträffande gång- och cykelvägar att "Det är endast i tätortsnära lägen som invånarna ges full frihet att välja mellan att gå, cykla, åka bil eller använda kollektivtrafiken." (sidan 11), vilket också går stick i stäv med ovanstående.

Det är också intressant att det på sidan 39 anges att "I kommunen finns tre prioriterade utvecklingsorter belägna längs pendeltågets sträckning. Det är Nynäshamn, Ösmo och Segersång. Dessa orter har god tillgång till spårbunden kollektivtrafik och det är i huvudsak i dessa områden som kommunen bör växa." (sidan 39) samtidigt som kommunen planerar att till stor del bygga ihop Gröbby och Sunnerby?

Beträffande förslag till förändring (sidan 42) är det tydligt att formuleringen "småstadskaraktär" står i vägen för starka ekonomiska intressen att få ut så mycket vinst som möjligt när det gäller exploatering och därför vill man slopa denna formulering. Om denna formulering (eller liknande) försvinner ur Översiktsplanen, lämnas "fältet fritt" för att bygga hur högt och högexploaterat som helst, utan hänsyn till framtida planering av en stadsbild som är attraktiv även för framtiden utan i stället banas väg för en fortsatt exploatering som fr.a. tillgodoser ekonomiska exploateringsintressen från enskilda byggföretag.

Eftersom Nynäshamns tätort ryms inom en radie av 2 km, borde man propagera mer för cykling och promenader till kollektivtrafik och arbete med tanke på folkhälsan. För dem som endast rör sig inom Nynäshamns tätort, borde bilen vara ett sällsynt fortskaffningsmedel.

Ösmo ligger i kommunens mitt och därför borde servicen för kommuninvånarna utökas just i Ösmo. "Både person- och varutransporter bedöms minska då människor har nära till service, arbetsplatser och fritidsaktiviteter." (sidan 122). Om detta ska uppnås, måste det ske en satsning på Ösmo även ur ett handelsperspektiv. För närvarande bedrivs en ensidig satsning på mer handelsyta i Nynäshamns tätort, men genom att utöka utbudet av handel i Ösmo, kan man försörja såväl Ösmo som Sorunda med bättre möjligheter till inköp på närmare håll. På det sättet skulle fler kommuninvånare handla inom kommunen i stället för utanför, som sker till stor del idag, särskilt för dem som pendlar till och från arbetet. Fr.a. för dem som bor i Sorunda är det för långt att åka

till Nynäshamn för att handla, inte minst när det gäller inköp som ska göras efter arbetsdagens slut.

Så vitt vi förstår, finns det också ett fritidshem i Segersäng och inte bara en kommunal förskola (sidan 44). Med tanke på alla barnfamiljer som flyttar in i Segersängs by, behövs det också sysselsättningar för barn och ungdomar på fritiden samt planering för var dessa barn och ungdomar ska gå i skola. Busshållplats för skolskjuts saknas fortfarande så vitt Sorundanet vet (sidan 46). Där- emot är det riktigt att det har skett en avsevärd ökning av trafiken på väg 546 genom Segersäng och att denna väg är i mycket stort behov av förbättringar. Trafikökningen har varit avsevärd sedan den nya väg 73 har öppnats och det är troligt att det blir ytterligare en trafikökning när den sista delen av väg 73 blir färdig mot Nynäshamn i december 2010. Det är värt att notera att den planerade trafikökningen i och med byggandet av Segersängs by beräknades till 580 % och dessutom har då oerhört mycket mer trafik tillkommit genom att invånarna i Spångbro, Sunnerby, Grödbby, Trollstamalm och ända upp till Västerby och övriga norra Sorunda föredrar att åka Segersängsvägen, väg 546 för att komma ut på väg 73. Tidigare vare det många som i stället åkte Sorundavägen till Västerhaninge och gick på väg 73 där. Med tanke på att Segersängsvägen också är den enda vägen till pendeltågsstationen Segersäng för dessa kommuninvånare, är detta inte hållbart, eftersom vägen inte har tillräckligt hög standard för så mycket trafik. Om man sedan dessutom planerar för en betydande exploatering i Hemfosa, liknande den i Segersäng, kommer trafiken på Segersängsvägen i det sammanhanget också att öka, eftersom det inte finns någon på- avfart till väg 73 vid Hemfosa. Även om Hemfosa inte ligger i Nynäshamns kommun, kommer en stor utbyggnad av Hemfosa att påverka trafiken på vägarna till och från väg 73.

Sorundanet anser det självklart att direktbussen från Nynäs havsbad till Gullmarsplan ska kallas motorvägsbuss och ska stanna vid trafikplatserna Älviken, Ösmo och Segersäng, där även parkeringar bör anläggas. Kommunen bör utreda och verka för att förbättra möjligheterna till kollektivtrafik till och från Landfjärden, i synnerhet med tanke på de i översiktsplanen redovisade framtida bostadsområdena där.

Det är viktigt att understryka att det inte är lämpligt att kombinera boende och täktverksamhet, eftersom störningarna för tåkten inverkar så negativt på boendemiljön, (sidan 53). Därför anser Sorundanet att det som står under rubriken "Störande verksamheter" på sidan 58 verkligen ska följas och detta också ska gälla även bergtäkter. När man läser vad som står under Riktlinjer på sidan 59:

- " Inga större utbyggnader eller etableringar av störande verksamheter bör ske i opåverkade eller tysta områden." har man svårt att förstå förslag till bergtäkt på Himmelsö och i Väggarö, som just nu är aktuella.

Om sambanden mellan Grödbby, Fagervik och Grödbylund samt kopplingen Spångbro-Sunnerby och pendeltågsstationen Segersäng ska stärkas (sidan 54), behövs både kollektivtrafiken (t.ex. i form av utökade turer mellan Grödbby och Segersäng) och gång- och cykelbanor mellan ovanstående områden samt en förbättrad vägkapacitet av väg 546 till trafikplats Segersäng.

Stora Vika har ett stort behov av utökad kollektivtrafik fr.a. till Ösmo. Precis som beskrivs i förslaget till Översiktplan, är det av största betydelse att hänsyn tas till den noggranna planering som har lagt grunden till Stora Vika, så att inte den värdefulla kulturmiljön förstörs.

Det är mycket intressant att läsa vad som står om riktlinjer för bebyggelse på sidan 60, om man har tagit del av många av de detaljplaner som har funnits det senaste halvåret i kommunen. Även om detta förslag till översiktplan inte har trätt i laga kraft ännu, kan man säga att formuleringarna går stick i stäv med många av de förslag till detaljplaner som har behandlats under det senaste halvåret. De formuleringarna som finns i förslaget till översiktplan (sidan 60), stöds av Sorundanet.

Strandskyddet är mycket viktigt och då går det inte att ständigt göra avkall på detta som det har varit nu i flera detaljplaner, t.ex. Himmelsö, Strandvägen och Doppingen.

Om nu detta ska vara en framtidsvision, bör formuleringen på sidan 74 ändras beträffande Ösmos nya reseterminal.

Sidan 78: Miljödomstolen har redan haft sitt utslag och texten bör ändras i enlighet med det.

På sidan 80 beskrivs trafikökningen som väntas bli följd av att Norviks hamn anläggs. Sorundanet bedömer att andelen tung trafik som kommer att fördelas på väg 225 respektive väg 73 är oklar. Det finns minst två utredningar som har redovisat olika fördelning av tung trafik. Sorundanet föreslår att flöden av tung godstrafik utreds ytterligare innan de ingår i översiktsplanen.

Det är förvånande att det som står om Torö i förslaget till ny Översiktsplan totalt utesluter kommuninvånarna på Torö. Torö omnämns endast i förslaget till Översiktsplan på några ställen och inga av dessa har vare sig med dem som är åretruntboende eller framtida planer att göra. Det första omnämmandet finns på sidan 16, där planen Torö, Svärdsö och Oxnö från 1993 föreslås upphöra att gälla i och med att den nya översiktsplanen antas. På sidan 23, omnämns Torö/Torö Stenstrand som populärt besöksmål, på sidan 29, står det om Södra Torö – Järflotta (riksintressen för naturvård), sidan 29, rastande alfågel, sidan 36 beträffande en över 300 år gammal tall, och sidan 62 angående fritidshusområden samt sidan 79, båt-kollektivtrafik från Ankarudden. Om nu denna översiktsplan ska ersätta den tidigare, bör det väl finnas anledning att ha någon framtidsvy för Torö också? Det nämns ingenting om skolan på Torö, affär, hur många invånare etc. Här bör texten kompletteras, så att Torö också finns med, även från andra perspektiv än som turistattraktion.

Sammanfattningsvis, efter att ha tagit del av förslaget till kommunal översiktsplan oroar vi oss över att översiktsplanen baseras på felaktiga bedömningar, påståenden och antaganden som t.ex.:

- Bedömningen att kommunen växer med 1.000 invånare per år när verkligheten är ca 150 invånare.
- "Den hållbara staden" och "den ohållbara landsbygden", ett påstående som saknar vetenskaplig grund.
- Avsaknad av tankar och visioner för stora delar av kommunen; som t.ex. Torö som behandlas mycket summariskt.
- Avsaknad av logik; t.ex. planeras för omfattande bebyggelse i Landsfjärden utan att det finns någon redovisning för hur denna ska försörjas med kollektivtrafik. Tillgång till kollektivtrafik är annars ett återkommande argument i översiktsplanen för hållbar bebyggelse.

Att producera en trovärdig översiktplan med ovanstående förutsättningar är givetvis ohållbart. Sorundanet lägger ett stort ansvar på den politiska ledningen som inte ger kommunens tjänstemän realistiska förutsättningar.

För Sorundanet

Lena Dafgård
Partiledare