



Till
Nykvarns kommun
Centrumvägen 24A
KS/2022:488
Planavdelningen
155 80 Nykvarn
servicecenter@nykvarn.se

YTTRANDE

Översiktsplan Nykvarn 2035 (KS/2022:488)

Naturskyddsföreningen i Södertälje-Nykvarn ber härmed att få lämna följande synpunkter på rubricerade förslag till Översiktsplan Nykvarn 2035 (ÖP 2035).

Sammanfattning

Naturskyddsföreningen menar att hållbar utveckling ska ske genom en sammanhållen utbyggnad, baserad på principen att bygga ”inifrån och ut”. Detta då till motsatsen utspridd bebyggelse. Det värnar natur, inkl skog och jordbruk och ger förutsättningar för god tillgång till samhällsservice och kollektiva kommunikationer. ÖP 2035 ger inledningsvis uttryck för något liknande genom skrivningen ”*Utvecklingen ska huvudsakligen ske genom förtätning och en vidareutveckling av Nykvarns tätort och Marsta ...*”. Ordet ”*huvudsakligen*” innebär dock en friskrivning, vilken de facto tar sig uttryck i förslag till utbyggnad/tillskott av bostäder på ett flertal områden på landsbygden som saknar, och inte kommer att förses med, tillräckligt god infrastruktur och samhällsservice för att man ska kunna kalla en sådan utveckling hållbar.

ÖP 2035 argumenterar för vikten av en levande landsbygd och menar att det uppnås genom att medge bostäder även utanför detaljplanelagt område. Men varför skulle en ”levande landsbygd” förutsätta bostäder snart sagt överallt? Hållbarhet innebär att, så långt det är rimligt, samla bebyggelsen, till förmån för samhällsservice inkl kollektivtrafik med mera. Det må vara sant att ”*Nykvarn har en vacker och attraktiv landsbygd och strandnära lägen där många väljer att bo*”, men vi menar att detta i sig inte ska motivera avsteg från hållbarhetsstråvan. Det ytterligare argument som ÖP 2035 anför om att bara en levande landsbygd och bostäder i strandnära lägen gör det möjligt att uppfylla RUFSS 2050 visioner om Stockholmsregionen som Europas mest attraktiva storstadsregion innebär att nästan vilka skäl som helst skulle kunna anföras för att slippa en i alla lägen hållbar samhällsutveckling.

Förslaget om området Marsta anser vi intressant. Det ligger inom ”rimligt” avstånd från tätorten och här finns, som det anges, utrymme för nya bostäder och möjlighet till

samhällsservice, kollektivtrafik och rekreationsområden. Vi ser fram emot en sammanhållen plan för detta område!

Beträffande Mörby så menar vi att detta stora område är alltför styvmoderligt avhandlat i förslaget. Här saknas preciseringar om allt från byggnaders lokalisering, utseenden, arkitektur, närhet med mera till hänsyn till natur och miljö, infrastruktur, gång- och cykelvägar, kollektivtrafik med mera. Kanske av rädsla för att det ska avskräcka företag att etablera sig här? Vi menar att sådan rädsla är obefogad – åtminstone förutsatt framåtsyftande planering, som ger området status istället för att ge det intryck av ett ”tråkigt”, gammaldags industriområde.

Vad gäller mobilitet och tillgänglighet så redovisar ÖP 2035 en ”målbild” som innebär att bilberoendet i Nykvarn ska minska och att detta ska mötas upp med ökade möjligheter att kunna använda kollektivtrafik, cykel och gång. Det ska vara så attraktivt att ”*de bilresor som genomförs är sistavalet i systemet*”. Vi menar att detta är helt rätt och överensstämmer med tankarna på hållbarhet.

Beträffande elförsörjning konstateras att Nykvarn inte har någon egen elproduktion men att det bör utredas om detta kanske kan komma till stånd, kanske kombinerad med småskalig, hushållsnära, elproduktion. Det tycker vi är en bra inriktning, liksom att ÖP 2035 betonar behovet av att utveckla infrastruktur för hållbara drivmedel, till exempel laddstolpar för elbilar, för de resor där det inte finns alternativ till bilen. Vidare ser vi positivt på att ÖP 2035 också berör kommunens som organisation eget ansvar som föregångare – men att detta kräver stöd från invånarna, vilka i sin tur behöver stöttas av kommunen!

Synpunkter i detalj

Inledning

Inledningsvis vill vi säga att den tidshorisont som anges, det vill säga fram till ca 2035, är en bra utgångspunkt. Vår förening omfattar ju både Södertälje och Nykvarn, och vi har tidigare i höst tagit del av och yttrat oss över Översiktsplan 2050 för Södertälje. Dess tidsrymd på mer än 20 år har gett upphov till de mest vidlyftiga förslag, somliga utan realism. Såklart det är bra med en framsynt planering – men mot bakgrund av de snabba samhällsförändringarna som sker och är förestående så anser vi inte att det är rimligt för en kommun, må vara medelstor, att planera för en så lång tidsrymd.

Bättre då med en gradvis anpassning till det vid aktuell tidpunkt förmodade framtida läget. Ur denna synpunkt anser vi alltså att Nykvarn är rätt ute.

Vårt yttrande hålls i stort sett på ett övergripande plan. Det baserar sig i huvudsak på vår genomgång av dokumenten **Del 1: Huvuddokument**, **Del 2: Utgångspunkter** och **Bilaga 1: Hållbarhetsbedömning och MKB**.

Beträffande *Bilaga 1: Hållbarhetsbedömning och MKB* är vi imponerade över den gedigna granskning som gjorts av Ekologigruppen, och vi finner där ett antal påpekanden som mycket väl kunde ha uppmärksamats av oss – och som vi följaktligen instämmer i. Vi redovisar här i det avslutande avsnittet ”Kommentarer till Bilaga 1” ett några utdrag som är speciellt relaterade till vårt intresseområde.

Kommentarer till Del 1: Översiktsplan Nykvarn 2035, huvuddokument

Naturskyddsföreningen menar att hållbar utveckling ska ske genom en sammanhållen utbyggnad. Det värnar natur, inkl skog, jordbruk och ger förutsättningar för god tillgång till samhällsservice och kollektiva kommunikationer. I den sammanfattning som inleder förslaget till översiktsplan (ÖP 2035) anges att *”Utvecklingen ska huvudsakligen ske genom förtätning och en vidareutveckling av Nykvarns tätort och Marsta i linje med gällande RUFSS 2050 samt en utveckling inom Sundsviksområdet i den tätortsnära landsbygden.”*

Även om skrivningen är vag och såklart öppen för olika tolkningar så ger den initialt ett positivt intryck. Förstås, visar det sig. Frågan är vad ordet ”huvudsakligen” betyder.

Vid en fortsatt genomgång av förslaget visar det sig att *”huvudsakligen”* visserligen innebär att merparten av ny bebyggelse (bostäder och verksamheter) kommer att förläggas i eller i omedelbar närhet till Nykvarns tätort eller till Marsta – men att det samtidigt föreslås utbyggnad/tillskott av bostäder på ett flertal områden på landsbygden; områden som idag och i allmänhet inte kommer att ha eller förses med tillräckligt god infrastruktur och samhällsservice för att man ska kunna kalla en sådan utveckling hållbar. (*Anm: De kursiverade citaten nedan är från resp. dokument*).

Må så vara att *”Nyttillskott av bostäder utanför detaljplanelagt område kan vara en förutsättning för en levande landsbygd i Nykvarn”* – men vad är det som säger att en ”levande landsbygd” förutsätter bostäder snart sagt överallt? Hållbarhet innebär att, så långt det är rimligt, samla bebyggelsen, till förmån för samhällsservice inkl kollektivtrafik med mera. Det må vara sant att *”Nykvarn har en vacker och attraktiv landsbygd och strandnära lägen där många väljer att bo”* – men att detta i sig ska motivera avsteg från att så långt möjligt bygga ett hållbart samhälle ställer vi inte upp på.

Det ytterligare argument som förslaget anför, dvs att *”En levande landsbygd och strandnära lägen är en förutsättning för att regionen ska nå visionen i RUFSS 2050 om att Stockholmsregionen ska vara Europas mest attraktiva storstadsregion”*, innebär de facto att nästan vilka skäl som helst skulle kunna anföras för att slippa en hållbar samhällsutveckling. För att inte tala om den skrivning som följer, dvs *”Kommunen vill erbjuda aktiviteter längs Mälaren för både boende och besökare samtidigt som vi värnar om miljön”*. Strandskydd, någon?

Märkligt för övrigt att kalla Sundsviksområdet för tätortsnära! Snällt räknat är det minst en halvmil från tätorten; realistiskt 6-7 km. Faktum är också att det under rubriken *”Utveckling på landsbygden och i strandnära lägen”* på sid 51 anges att *”Inom kommunen kan allt som inte är Nykvarn tätort, utvecklingsområdet Marsta och verksamhetsområdet Mörby ses som landsbygd”*. Mycket riktigt! Vilket implicerar att den av oss ovan (första stycket i detta avsnitt) citerade meningen *”... utveckling inom Sundsviksområdet i den tätortsnära landsbygden”* är felaktig och måste justeras.

Förslaget om Marsta anser vi intressant. Det ligger inom ”rimligt” avstånd (cykelavstånd) från tätorten och här finns, som det anges, utrymme för nya bostäder, där *”majoriteten av bostäderna kommer att vara småhus, som kan kompletteras med flerbostadshus i strategiska lägen ...”*, med *”samhällsservice nära kollektivtrafik, befintlig service och rekreationsområden i Nykvarns tätort”*. Vi ser fram emot en sammanhållen plan för detta område! Vi vill här betona att den odlingsbara mark som finns inom området ska värnas. Om inte odling/jordbruk så kanske park, som möjliggör odling i framtiden? Beträffande farhågor

för buller så är det såklart viktigt att anpassa läge och byggnader till detta. Det är ju också något som anförs i förslaget.

Beträffande Mörby så menar vi att detta stora område är alltför styvmoderligt avhandlat i förslaget. Här saknas preciseringar om allt från byggnaders lokalisering, utseenden, arkitektur, närhet med mera till hänsyn till natur och miljö, infrastruktur, gång- och cykelvägar, kollektivtrafik med mera. Kanske av rädsla för att det ska avskräcka företag att etablera sig här? Vi menar att sådan rädsla är obefogad – åtminstone förutsatt framåtsyftande planering, som ger området status istället för att ge det intryck av ett ”tråkigt”, gammaldags industriområde.

Angående det ovan anförda om att vara attraktiv, dvs ofta underförstått strandnära (till exempel till Mälaren eller Yngern), så skriver förslaget att *”För att skapa de bästa förutsättningarna på landsbygden och i strandnära lägen bör byggandet av nya bostadsområden särskilt inriktas till utpekade utbyggnadsförslag. På så vis ökar underlaget för samhällsservice och kollektivtrafik.”* Vi instämmer helhjärtat i en sådan inriktning – men anser att det ska skärpas genom att stryka ordet ”särskilt”. Vi menar att formuleringar som öppnar för undantag i princip ska undvikas.

Att ämnet är känsligt framgår med all tydlighet av att det förlänas en rejäl genomgång på hela tre sidor, s 51-53, under rubrikerna *”Bygga nytt på landsbygden”*, *”Detaljplanekravet”*, *”Sammanhållen bebyggelse”*, *”Bebyggelse som ska förändras eller bevaras”* – rubriker som säger det mesta om dilemmat om ”attraktionskraft” kontra ”hållbarhet” – där *”levande landsbygd”* är slagträet! Vi menar att Nykvarn är attraktivt i sin egen rätt!

De utbyggnadsförslag på landsbygd som redovisas är Uddens gård, Sundsviksstråket och Taxinge-Finkarby utredningsområde. Vi är kritiska till satsningarna på Sundsvik och Taxinge eftersom det inte kommer att vara realistiskt att förse dessa med tillräckligt god infrastruktur, inklusive VA-lösningar, vägar etc, och samhällsservice, som livsmedelsbutik, kollektivtrafik etc. Därmed motverkar de istället för medverkar till en hållbar utveckling.

Beträffande Taxinge-Finkarby uppges att det finns idéer om en framtida, efter 2035, utbyggnad med upp till 4000 småhus – vilket *”skulle innebära att en ny tätort i utvecklas i Taxinge, som i så fall även behöver utvecklas med ny samhällsservice i form av nya skolor, förskolor, vårdboenden, kollektivtrafik, bibliotek m.m.”* Måhända en idé som tål att granskas? Men först ska utredas om så stora tillskott verkligen inte kan ske i eller nära den befintliga tätorten – vilket enligt vår mening är prioritet nummer ett.

Slutligen beträffande denna Del 1 saknar vi ett resonemang om dels jordbruk (även om det nämns), energiförsörjning och trafik/kommunikationer. Även om dessa ämnen behandlas i Del 2: Utgångspunkter och i Bilaga 1: Hållbarhetsbedömning och MKB, så anser vi att det vore på plats med åtminstone ett omnämnande.

Kommentarer till Del 2: Översiktsplan Nykvarn 2035, utgångspunkter

Planeringsförutsättningar

Vi anser att den översikt och faktaredogörelse som görs i de inledande delarna, sid 1-14, är mycket bra. När turen är kommen till avsnittet Utmaningar för Nykvarn, vilket även det är mycket bra, är det läge för oss att ge några synpunkter.

Vi vill här speciellt uppmärksamma avsnittet *”Framtidens mobilitet inklusive Tillgänglighet inom och till Nykvarn”*. Det är en bra redovisning, och vi vill här bara citera följande: *”En målbild i kommunens vision 2035 är att bilberoendet i Nykvarn ska minska. För att kunna möta ett ökat behov av transporter behöver ett minskat bilresande mötas upp med ökade möjligheter att kunna använda kollektivtrafik, cykel och gång.”* Att vi uppmärksammar detta speciellt beror dels på att detta perspektiv saknas i Del 1, dels på att vi instämmer i målbilden!

Under rubriken *”Elektrifiering inklusive Elförsörjning i Nykvarn”* finner vi följande värt att citera: *”Nykvarn producerar i dagsläget ingen egen el inom kommunen. För att möta ett ökat behov av el i framtiden kan det bli aktuellt att se över markområden som skulle kunna producera el. Även småskalig elproduktion för hushåll skulle öka kommunens elförsörjning”*. Vi anser detsamma och menar att detta är synnerligen viktigt!

Under rubriken *”Ett förändrat klimat inklusive Begränsad klimatpåverkan och klimatanpassning i Nykvarn”* sägs att *”Kommunen som organisation har ett stort ansvar som föregångare och måste minska sina utsläpp från den egna konsumtionen och investeringar, men kommer inte att kunna nå målen om inte alla hjälper till. Kommunen behöver därför också stötta minskningar av utsläpp från invånarnas konsumtion, boende och transporter ...”* – något vi helhjärtat instämmer i!

Planstrategi

Vi vill ge en eloge till den mycket bra genomgång som görs av allt från *”Nykvarn i den regionala planeringen”* till *”Klimatanpassning”* och *”Energiförsörjning”*, där varje avsnitt – totalt 16 st! - avslutas med *”Förslag till riktlinjer”*. Det är frestande att här redovisa alla bra skrivningar, men det får räcka med att säga att vi instämmer i stort sett i allt.

Vi vill ändå speciellt peka på avsnittet *”Mobilitet och transportinfrastruktur”*, där bland allt klokt sägs följande: *”Det är viktigt att göra det möjligt att välja det transportslag som är mest optimalt ur ett hållbarhetsperspektiv för varje tillfälle. Det ska vara lätt att välja en klimatsmart transport där gång, cykel och kollektivtrafik blir ett givet första val. Genom olika strategier och åtgärder kan resande med kollektivtrafik, till fots och cykel öka samtidigt som bilresandet och bilägandet minskar. Flera åtgärder handlar om att göra gång, cykel och kollektivtrafik mer attraktivt så att de bilresor som genomförs är sistavalet i systemet. Det handlar också om att utveckla infrastruktur för hållbara drivmedel, till exempel laddstolpar för elbilar, för de resor där det inte finns alternativ till bilen.”* Vi instämmer i allt detta!

Riksintressen

Vi imponeras av denna faktarika genomgång. Vi vill dock uppmärksamma en passus som förekommer under rubriken *”Rörligt friluftsliv”*. Där står, vi citerar, *”Bestämmelserna”/... / ”ska dock inte ses som hinder för utvecklingen på landsbygden eller det lokala näringslivet, men inom område för riksintresset ska turismen och friluftslivet, särskilt det rörliga friluftslivets, intressen beaktas vid exploatering eller andra ingrepp i miljön”*.

Det är en skrivning som är en klar eftergift för de krafter som vill ge efter för önskemålen om att bygga bostäder på attraktiva områden även om de inte är tätortsnära eller har ur andra synpunkter hållbara lägen. I samma stycke sägs att *”Exploatering och andra ingrepp i miljön får komma till stånd **endast** om det kan ske på ett sätt som inte **påtagligt** skadar områdenas*

natur- och kulturvärden” – vilket även detta öppnar för tolkningar, avsteg och anpassning till de nämnda önskemålen. Vi menar därför att denna typ av skrivningar ska undvikas.

Kommentarer till Bilaga 1: Hållbarhetsbedömning och MKB

Som vi inledningsvis framhöll så är vi imponerande över den gedigna granskning som gjorts av Ekologigruppen, och vi finner där ett antal påpekanden som mycket väl kunde ha uppmärksammats av oss – och som vi följaktligen till fullo instämmer i.

Vi redovisar här, med hjälp av citat, delar som vi finner är speciellt relaterade till vårt intresseområde. Det görs utan kommentarer och syftar bara till att om möjligt ytterligare klargöra vår syn på Översiktsplan Nykvarn 2035.

S 30: En sådan utveckling kan dock leda till att förutsättningarna för ett levande stadscentrum i tätorten och detaljhandel på landsbygden väsentligt försvagas.

Kommunens har tydliga strategier kring verksamhets- och bostadsutveckling i kollektiv- och servicenära stråk, bevarande av natur- och kulturvärdena samt prioritering av areella- och turismnäringar i landsbygden. Detta kan bidra till att förbättra förutsättningarna för en starkare lokal ekonomi och en långsiktig resursförvaltning samt ge en högre investeringsvilja hos olika aktörer.

S 31: I ÖP2014 framförs behov av investeringar i VA-infrastruktur. Det saknas dock riktlinjer och mål som främjar en utveckling mot resilienta tekniska infrastrukturer. Det saknas även ambitioner och mål kring en förnybar energiförsörjning.

S 32: Strategin att samla tillkommande bebyggelse till Nykvarns tätort och landsbygdsbebyggelsen till sammanhållna stråk skapar förutsättningar och underlag för mötesplatser med lokal service.

S 37: - 2, risk till märkbara negativa konsekvenser eftersom planen: - i viss mån bygger bort produktiv jordbruksmark. Negativ påverkan på jordbruk och djurhållning kan även uppstå vid tätortens kantzoner där verksamheterna begränsas av exempelvis klagomål på lukt, störning av djur eller behov av skyddsavstånd kring tillkommande markanvändning.

- 3, risk till stora negativa konsekvenser för: - levande detaljhandel om storhandel lokaliseras vid Stockholms Syd/Mörby.

S 38: I översiktsplanens planeringsstrategi för Näringsliv – Areella näringar anges att brukningsvärd jordbruksmark endast får tas i anspråk för att tillgodose väsentliga samhällsintressen samt att jordbruksmarken bedöms få ett kontinuerligt ökande värde för hela Mälardalsregionen. Möjligheterna att bedriva ett aktivt skogsbruk värnas och exploatering på jordbruksmark ska i möjligaste mån undvikas. Möjlighet till yrkesfiske värnas genom att undvika exploateringar som bidrar till försämrade vattenkvalitet.

Översiktsplanens utpekade utvecklingsområden har delvis lokaliserats till jordbruksmark, vilket bedöms ha negativ påverkan på jordbruket genom att produktiv jordbruksmark byggs bort. Viss negativ påverkan på jordbruk och djurhållning kan även uppstå vid tätortens kantzoner där verksamheterna kan komma att begränsas av exempelvis klagomål på lukt, störning av djur eller behov av skyddsavstånd kring tillkommande markanvändning.

S 40: Kollektivtrafik i form av buss försörjer både tätorten och de mindre orterna. Stationen i Nykvarn är en viktig transportnod för resor till Södertälje och Stockholm, dit de flesta pendlar för arbete och skola. Den glesa strukturen på landsbygden skapar ett bilberoende. Kollektivtrafikresor främjas genom möjlighet till parkeringar i anslutning till buss- och tågstation för enklare byte av färdmedel.

S 41: Den nya översiktsplanen föreslår en förtätning genom utveckling i kollektivtransport- och servicenäralägen så att befintlig teknisk infrastruktur och service kan utnyttjas och produktion- och boendekostnader hållas ned. I planförslaget pekas även områden söder om Sundsvik samt i Udden gård ut för bebyggelseutveckling, vilket innebär ett fortsatt bilberoende, högre kostnader för offentliga service, samhällsservice samt för bland annat VA-infrastruktur och bredband.

S 42: Kommunens stora areal och gles befolkning på landsbygden bidrar till högre utsläpp av växthusgaser kopplade till privata bilresor samt högre kostnader för byggnation av tekniska system och infrastruktur. Kommunens produktion av förnybar energi är idag begränsat till privat produktion (solceller i villabebyggelser och/eller bostadsrättsföreningar). Etablering av storskaliga förnybara energianläggningar, bland annat vindkraftverk, i kommunen är i dagsläget starkt begränsat eftersom kommunen i sin helhet omfattas av riksintresse för MSA och norra halvan av kommunen omfattas av riksintresse för väderradar.

S 43: minus 2 - produktion av förnybar energi inom kommunen samt dricksvatten då kommunen är beroende av den regionala samverkan för att upprätthålla tekniska försörjningssystemen

S 44: Jordbruksmarken i kommunen förväntas öka i värde för livsmedelsproduktion inom Mälardalsregionen då både en växande befolkning och höga transportkostnader sätter fokus på mer en lokal matproduktion. Möjligheterna att bedriva ett aktivt jordbruk värnas i planförslaget och exploatering på jordbruksmark ska i möjligaste mån undvikas.

Utpekad exploatering sker delvis på jordbruksmark, vilket bedöms ha negativ påverkan på jordbruket genom att produktiv jordbruksmark byggs bort och/eller att åkermarkernas kontinuitet minskas, vilket i sin tur leder till minskad lönsamhet.

S 43 44 45: I verksamhetsområdet Stockholm Syd/Mörby finns möjlighet att bygga en laddstation för tunga eldrivna fordon, vilket har betydelse på nationell och regional nivå för gods- och transportsektorn. Denna åtgärd bedöms inverka positivt och medföra minskade utsläpp av växthusgaser. –

3, risk för stora negativa konsekvenser för: - klimatanpassning i glesa bebyggelser om enskilda vatten- och avloppslösningar inte följer kravställningar (negativ påverkan på grundvatten och sjöar – Yngerns och Mälarens avrinningsområden). En VA-plan har tagits fram 2021 för att utreda olika tekniska och ekonomiska lösningar för fastigheter i landsbygden. 29 Hållbarhetsbedömning med miljökonsekvensbeskrivning Slutversion 05 september 2024

Planförslaget bedöms bidra till en fortsatt ökning av privata bilresor samt medföra högre kostnader för byggnation av teknisk infrastruktur, vilket i sin tur bedöms som negativ för en hållbar resursförvaltning

I planförslaget och i klimatanpassningsplanen finns riktlinjer samt övergripande strategier och generella åtgärdsförslag kring de mest relevanta klimatfaktorerna. Det saknas dock konkreta mål för klimatanpassningsarbetet, vilket bedöms försvaga kommunens möjlighet att motarbeta den negativa påverkan som ökade transporter och utökad bebyggelse kan medföra för klimatet samt för kommunens sårbarhet för framtida klimatpåverkan.

S 47: Planens utpekade ambition av att fortsätta utveckla kommunens bostadsbestånd mot en majoritet av småhus samt begränsad produktion av hyreslägenhet bedöms som negativ för kommunens befintliga och framtida invånare, särskilt för svagare socioekonomiska grupper. En större produktion av småhus bedöms stå i konflikt med utpekade regionala utvecklingsmål för Nykvarns tätort och utvecklingen av täta stadsmiljöer.

S 48: Utvecklingen av landsbygden bedöms bidra till ett förbättrat underlag för service såsom kollektivtrafik, förskola, gång- och cykelvägar, bredband samt kommunalt vatten och avlopp. Planförslaget bedöms dock medföra risk för fortsatt hög bilanvändning bland boende. Förslaget medför också viss risk att bebyggelsen i Sundsviksstråket utvecklas till isolerade områden med höga bostadspriser, tillgängliga enbart för ekonomiskt resursstarka samhällsgrupper. Utveckling av

verksamhetsområdet Stockholm Syd/Mörby bedöms medföra stora negativa konsekvenser för bevarande av kommunens attraktivitet då utvecklingen sker på bekostnad av flera för kommunen värdehöjande kvaliteter. Detta gäller särskilt för Nykvarn tätorten och de områdena som ligger närmast Stockholm Syd/Mörby.

S 52: - den föreslagna planen riskerar att medföra märkbara negativa konsekvenser för ekologiska barrskogssamband samt föreslår bostäder inom den regionala gröna infrastrukturen. - 3, risk för stora negativa konsekvenser eftersom - naturmark med potentiellt höga naturvärden tas i anspråk för bebyggelse.

S 53: Markanvändningskartan pekar ut gröna samband runt tätorten och längs Turingeleden som ska utvecklas, hur det gröna sambandet ska utvecklas är dock otydligt. Att det gröna sambandet stärks är positivt och kan medföra små positiva konsekvenser. Ny bebyggelse föreslås i hög utsträckning på naturmark. Exploatering av naturmark är en irreversibel process som gör att de direkt påverkade områdena förlorar sin biologiska mångfald, samtidigt som olika arters livsmiljöer krymper och deras spridning i landskapet riskerar att påverkas.

Utifrån föreslagen markanvändning bedöms planen kunna medföra risk för stora negativa konsekvenser eftersom naturmark med potentiellt höga naturvärden tas i anspråk för bebyggelse eller för att exploatering sker alldeles intill sådana områden.

S 54: SE Karta. Översiktsplanens utveckling kan medföra att spridningssambanden för barrskogslevande arter försvagas. Det föreslagna bostadsområdet Uddens gård liksom verksamhetsområdet vid Mörby 7 riskerar att påverka barrskogssambanden i öst-västlig riktning

S 54: Översiktsplanen föreslår förändrad markanvändning inom områden som ingår i den regionala gröna infrastrukturen utpekad i RUFSS 2050. Detta gäller nya bostadsområden invid Yngern samt Uddens gård. Avgränsningen av regional grönstruktur är schematisk, men intrången bedöms vara av den graden att planen riskerar att medföra små till märkbara negativa konsekvenser för den regionala grönstrukturen.

S 56: - 2, risk för märkbara negativa konsekvenser eftersom

- översiktsplanen saknar tydliga och skarpa ställningstaganden kring hur värdefulla vattenmiljöer ska skyddas. Planen ger inga uttryck för restriktioner för bebyggelse vid känsliga eller skyddade vattenmiljöer. Planen saknar ställningstagande kring hur grundvattenresurserna ska förvaltas.

- exploateringar föreslås på naturmark nära sjöar och vattendrag och inom strandskyddade områden.

S 58: Nykvarns kommun har idag ingen egen energiproduktion utan får fjärrvärme levererad från Södertälje kommun. Kommunen strävar efter fossilfri energi men begränsas vad gäller vindkraft av påverkansområde från väderradar och MSA.

Mål och strategier för låg energiförbrukning samt miljöanpassat byggande saknas i planförslaget, vilket medför risker för högre belastning på miljön. Möjligheten att etablera större anläggningar för hållbar energiproduktion inom kommunen är begränsad, bland annat på grund av befintligt MSA-område

S 61: Region Stockholm utreder genom en åtgärdsvalsstudie om SLtaxa ska gälla även på Mälartågen.

S 62: - 3, risk för stora negativa konsekvenser för hållbart resande: - då andelen småhus är högt vilket bedöms öka bilberoendet. - då flera utvecklingsförslag ligger som i enklaver en bit utanför centralorten vilket bedöms öka bilberoendet.

S 62: Planförslaget bedöms både ge positiva och negativa konsekvenser hållbart resande i Nykvarn. Nykvarns kommun har på grund av tätortsstrukturen och den glesa landsbygdsmiljön utmaningar i att skapa hållbara transporter med minskat bilberoende och mer gång- cykel- och kollektivtrafik. För att främja en hållbar utveckling ser kommunen att det är viktigt att förtäta i närområdet av stationen och

att skapa trygga och levande miljöer här, vilket bedöms som rätt strategi för att främja hållbart resande. Planförslaget pekas dock ut en stor andel småhus i enklaver utanför centralorten, längs med Sundviksstråket och vid Uddens gård. Detta är i målkonflikt med förtätningsstrategin av att bygga kollektivtrafiknära lägen samt minska bilberoendet.

Enligt kommunens vision 2035 ska andelen cyklister öka och bilberoendet minska och flera av planens ställningstaganden berör hållbart resande. Vissa ställningstaganden har kommunen rådighet över – såsom att bygga i kollektivtrafiknära lägen enligt RUF:s riktlinjer, att bygga ut ett sammanhängande gång- och cykelnätverk i tätorten och på landsbygden, att bygga separata och upplysta gång- och cykelvägar samt att bevara och utveckla säkra pendelparkeringar för cykel och bil vid Nykvarns station. Det är viktigt att ställningstagandena realiserar för att planen ska medföra positiva konsekvenser för hållbart resande. Att kommunen har en cykelplan som utförligt beskriver utbyggnaden av gång- och cykelvägar mellan Nykvarns tätort och de övriga kommundelarna ökar möjligheten för att planerna också genomförs.

S 64: För exploatering inom strandskyddade områden krävs att det finns särskilda skäl som medger undantag från strandskyddsbestämmelserna. Kommunen bör i översiktsplanen föra ett resonemang om vilka särskilda skäl som kan anföras. Om inte marken kan anses som redan ianspråktagen krävs vanligen att lokaliseringen är väl utredd och motiverad - kommunen behöver kunna visa att det inte går att bygga utanför det strandskyddade området. Lokaliseringen och överväganden kring denna bör tydliggöras i översiktsplanen.

§ Vid separering av gång- och cykeltrafik från biltrafik är det viktigt att dessa går längs med bilvägen då gör det lätt för gångare och cyklister att orientera sig och det ökar samtidigt tryggheten genom att man ser varandra och kan känna sig sedd.

§ Tänk på vid separering av trafikslag att också separera gång- och cykeltrafik från varandra då många gående upplever det obehagligt när cyklister kör fort nära.

Södertälje den 15 december 2024

Naturskyddsföreningen i Södertälje-Nykvarn

Lars Ljungdahl
Remissansvarig
070-5669519, lars@photronik.se

Lars Klasén
Ordförande
073-5638001, lars.klasen@outlook.com