

Bakgrund

Björkviks båtklubb (ägare till Björnö 1:528) och Björnö MSV (ägare till Björnö 1:4) är markägare i området och har tidigare yttrat sig över samrådsförslag till översiktsplan.

I korthet påpekas att kommunen inte äger någon mark i området och att det krävs en dialog och samråd med markägarna men även med andra intressenter såsom Trafikverket m fl för att ett genomförande ska vara möjligt. Dessutom står föreslagen ny replipunkt vid Björkviks brygga i stark konflikt med områdets natur, kultur- och rekreationsvärden. Samtliga skäl för vår avstyrkan angavs i bifogat yttrande.

Översiktsplan 2035 med kommunala ställningstaganden kring Björkviks brygga

I samrådsredogörelsen framgår kommunens ställningstagande till vårt yttrande:

"Björkviks brygga kan användas som nod/replipunkt redan idag för att avlasta Stavsnäs. Björkviks brygga har tidigare, innan Trafikverket byggde om bryggan, använts av Waxholmsbolagets linjer från Nämndö och södra Nämndö skärgården. Björkviks brygga är en allmän brygga och kan användas utan investeringar i omkringliggande infrastruktur. Det är inget krav att det ska finnas service."

"Översiktsplanen är en del av en kontinuerlig process där ny lagstiftning och ny kunskap hela tiden tillkommer. Översiktsplanen som sådan är enbart vägledande för kommande planläggning och former av lovgivning. Detta innebär att frågor fortsatt kommer att behöva utredas i kommande skeden vad gäller marken och områdets lämplighet att utvecklas. Översiktsplanens tidshorisont sträcker sig till år 2035. Arbetet med en Havs-, kust- och vattenplan har påbörjats och grönstrukturplanen ska startas upp inom kort."

I kommunens granskningsutlåtande står det att översiktsplanen har uppdaterats med ett utvecklat resonemang kring varför Björkviks brygga förespråkas som en replipunkt. Regionen har önskat att skälen till varför Björkviks brygga ska utgöra ett avsteg från RUF 2050 ska tydliggöras. Regionen konstaterar inför antagandet att det fortfarande saknas en beskrivning av vilka konsekvenserna kan vara om platserna som anges inte utvecklas enligt kommunens intentioner. De bedöms inte heller som lika tydliga avseende Björkviks brygga som för övriga platser som innebär avsteg från RUF 2050.

Kommunen anser sig ha liten möjlighet att påverka trafiksituationen då Trafikverket är huvudman för merparten av de berörda vägarna. Med Björkviks brygga som replipunkt anser Trafikverket att de kan styra över trafik från Stavsnäsvägen till Ingarö, som inte anses ha samma framkomlighetsproblem. De anser vidare att kommunen bör arbeta med beteendeförändrande faktorer.

Synpunkter på Havs- och kustplanen

I Havs- och kustplanen utgår man från att Björkviks brygga ska utgöra en ny replipunkt. Eftersom Havs- och kustplanen inte alls behandlar kopplingen till och konsekvenserna vid Björkviks brygga, mer än i svepande ordalag, utan fokuserar på öar utan broar går det inte att förstå effekterna fullt ut om man inte samtidigt läser i Översiktsplanen. Och inte ens det hjälper. Vi har ändå försökt sammanfatta vad som återfinns i översiktsplanen och som samverkar med Havs- och kustplanen (se ovan).

"Det tematiska tillägget" som Havs- och kustplanen utgör innebär att " För frågor av allmänt intresse som tagits upp eller inte behandlats tillräckligt i gällande översiktsplan kan denna ändras i form av ett tillägg till översiktsplanen...". Det innebär att de delar som eventuellt ändras från översiktsplanen och antas i Havs- och kustplanen kommer att gälla som riktlinje framöver; dvs ha samma status som översiktsplanen.

Vi är givetvis positiva till en levande skärgård och kärnöarnas utveckling men vi saknar konsekvensbeskrivning av hur detta påverkar helheten vid Björkviks brygga.

nr 10

Björkviks brygga

Som en aktiv båtklubb som ständigt jobbar med utvecklings- och hållbarhetsfrågor är vi också skeptiska till en del av de föreslagna åtgärderna som berör båtlivet. Se synpunkter under båtlivet nedan.

I antagandehandlingarna för Översiktsplan 2035 anges på flertalet ställen, bl a i granskningsutlåtandet, att lämpligheten för Björkviks brygga som replipunkt för södra skärgården bör utredas vidare. Man hänvisar till kommande Havs- och kustplan och vattenplan.

Havs- och kustplanen utgår från att Björkviks brygga skall utgöra en replipunkt för södra skärgården. I riktlinjerna till planen kan man läsa : "Vid replipunkterna reservera utrymme för vänd- och lastningsplatser, laddinfrastruktur, parkering för bil och båt, bryggor samt terminaler för gods och passagerare". Om kommunen endast avser att starta upp kollektiv båttrafik med koppling till landbaserad kollektivtrafik (se samrådsgörelse till översiktsplanen ovan) vid Björkviks brygga bör detta tydliggöras och anges på annat sätt än som riktlinjerna för replipunkt anger. Att Björkviks brygga ska få reguljär båttrafik igen motsätter vi oss inte. Tvärtom är det utmärkt om fler båtpendlingsmöjligheter ges både för bofasta och för turistnäringen.

Någon redovisning av hur alternativen ser ut om, utgångspunkten att Björkviks brygga ska utgöra replipunkt, ej är genomförbart och vilka konsekvenser detta skulle få finns inte redovisade. Replipunkt Björkviks brygga utgör även nollalternativet i Miljökonsekvensbeskrivningen (Nollalternativet innebär det fall då havs- och kustplanen inte antas och översiktsplanens förutsättningar blir de som gäller). Om kommunen avser att göra den utredning om lämpligheten för replipunkt som utlovats, så bör inte Havs- och kustplanen föregripa denna. Det är att föregripa en demokratisk process med politiska ställningstaganden och därför fullständigt oacceptabelt. Där bör man lämpligen också bedöma om det går att starta upp kollektiv båttrafik med koppling till landbaserad kollektivtrafik; med eller utan övriga inrättningar. Någon möjlighet att få till en fullskalig replipunkt föreligger inte enligt vår mening och då bör detta också framgå. Vi finner därför förslaget till Havs och kustplan helt orealistiskt och ogenomförbart att gå vidare med innan dessa underlag finns.

I Björkvik finns många motstående intressen att ta hänsyn till och svåra avvägningar behöver göras. Det framgår med all önskvärd tydlighet av Översiktsplanens riksintressekartor mm. Området är tex av riksintresse för natur, kultur, turism och friluftsliv, mm; 4 kap, 1,2,4 §§ miljöbalken. Svaga grönsamband behöver skyddas och förstärkas. Samtidigt vill man avlasta Stavsnavsvägen som är hårt trafikerad och styra över trafik till Ingarövägen som Trafikverket idag inte anser har samma problem som Stavsnavsvägen. Välkommen ut en vacker sommar dag för att se dagens inferno. Vi anser det orimligt att överföra trafikproblemen till Ingarö istället. Det rimliga är att vidtaga åtgärder och lösa frågan där den hör hemma.

Båtlivet

Som båttrafikant skiljer man inte ut var olika kommungränser går. Det är viktigt att skärgården ses och behandlas som en enhet i regionen. Olika regler bör inte gälla i vårt gemensamma kustområde, Stockholms skärgård, som dessutom är utpekad som ett riksintresse. Havs- och kustplanen bör bidra till att förenkla och förtydliga utvecklingen utifrån dessa kriterier; inte skapa nya. Risken finns annars att både kommuninvånare och besökare inte respekterar ens de övergripande intressena. Självklart ska värdefulla natur - och kulturintressen värnas. Idag styrs mycket utifrån Strandskyggslagstiftningen, plan- och bygglagen och miljölagstiftningens olika restriktioner. Att ytterligare reglera detta på lokal nivå utan samordning med andra skärgårdskommuner känns inte relevant.

Björkviks båtklubb har i många år jobbat med information till våra medlemmar för att erhålla ett hållbart båtliv. Vi har också vidtagit en del konkreta åtgärder såsom genomgång av bottenfärger, förbudit uppställning av båtuppläggnings på vår parkering, mm.

Vi har också några konkreta synpunkter på några av de riktlinjer som föreslås.

1. Föreslagen riktlinje "Vågskyddade grunda kustområden och vikar med mjuka bottnar värnas. Låg- och oexploaterade områden bevaras och skyddas för framtiden genom formellt skydd och förbud mot anläggning av nya bryggor och muddring. I särskild skyddsvärda vikar bör båttrafik och ankring i områden grundare än 6 meter förbjudas"

De sk "vågskyddade grunda kustområdena" och "grunda skyddade havsvikar" omfattar enligt kartredovisningen nästan hela kommunens kust; både på fastlandet och vid öarna. Björkviks båtklubb ligger inom ett sådant område och det är viktigt att vår verksamhet även framgent får förutsättningar att fortleva. Tillräcklig reglering för tillståndsgivning för olika åtgärder finns redan i gällande lagstiftning.

2. Föreslagen riktlinje: "Bryggor lokaliseras och utformas så att negativ miljöpåverkan minimeras. Bryggor bör inte lokaliseras i vågskyddade grunda områden med mjukbottnar eller till platser där muddring krävs. Bryggor bör utformas så att muddring kan undvikas och skuggning av bottenvegetation minimeras." Björkviks båtklubb ligger inom ett sådant område och hur detta påverkar vår befintliga verksamhet, exempelvis med utbyte av bryggor mm undrar vi över. Vid nyanläggning borde rimligtvis detta kunna hanteras via strandskyddsdispens?

3. Ytterligare en riktlinje: "I grunda vikar med befintliga bryggor bör muddring och båttrafik begränsas för att minska grumling." Detta styrs redan idag av gällande lagstiftning och ytterligare reglering behövs inte. Vi har också svårt att utläsa om riktlinjen avser de två områdena som vi tidigare kommenterat eller om det gäller hela kommunens område.

4. I en annan riktlinje föreslås att "skydds- och restaureringsåtgärder bör prioriteras i bristområden för att säkerställa tillgången på fisk...". Frågan är viktig men vilka åtgärderna är och vem som ska bekosta dessa; särskilt intressant på privatägd mark, måste förtydligas.

5. Att anlägga bojar i naturhamnar behandlas under "friluftsliv, rekreation, sport och kulturliv", avsnitt "Hållbart båtliv". Detta kan säkert passa på några utvalda ställen men inte i alla naturhamnar om man samtidigt ska bibehålla karaktären. Lämpligheten bör nog utredas.

6. De informationsinsatser som Värmdö kommun arbetar med för att få till stånd en omställning till ett fossilfritt båtliv, är positivt. Vi tror dock att detta kommer att vara ett långsiktigt arbete då båtflottan idag inte ser ut så.

7. Det föreslås också att "områden som är känsliga för störningar kopplade till båtlivet bör kartläggas. I särskilt känsliga områden bör behov av formellt skydd, ankringsförbud och förbud mot båttrafik utredas." Detta utgör en stor inskränkning i nyttjandet. Vi saknar ett förtydligande av vilka områden som avses.

Sammanfattningsvis känns det inte som att Havs- och kustplanen bidrar till en levande skärgård utan snarare försvårar/omöjliggör detta.

Ingarö 2023-08-24

Hans Östman
Ordförande Björkviks båtklubb

Ylva Rosén
rdförande Björnö MSV