



2021-09-19

Synpunkter på Översiktsplanen för Nyköpings kommun 2040, slutlig version.

Bakgrund

Kommunbygderåd Nyköping som är en politiskt obunden, ideell paraplyorganisation för hela kommunens landsbygd har tidigare lämnat ett omfattande svar på den samrådsversion av översiktsplanen som varit föremål för remiss. Där har vi framfört synpunkter med tyngdpunkt i de frågeställningar som är av särskild vikt för landsbygden. **Vi nödgas dock konstatera att de flesta av våra invändningar kvarstår.**

Viljeytringen saknar fortfarande substans

I den nu gällande översiktsplanen från 2013 kan man läsa följande: "En bofast befolkning behövs i hela kommunen för att tillvarata och utveckla det sörmländska kulturarvet. Vikande invånarantal är därmed det största hotet mot ett levande kulturlandskap. Nyköpings kommun vill främja *en levande landsbygd och växande småorter* genom att prioritera de mark- och vattenåtgärder som skapar förutsättningar för en *befolkningstillväxt*. Detta skall ske sida vid sida med natur- kultur- och friluftsvärderna." I samma dokument kunde vi läsa att: "En landsbygdsutveckling i strandnära lägen får ske inom de delar av kommunen där en minskande befolkning ytterligare riskerar att försämra servicen." **Dessa målsättningar återstår fortfarande att fylla med ett reellt innehåll.**

Som ett resultat av kommunbygderådets synpunkter på granskningsversionen av översiktsplanen skriver man "att kommunen är positiv till utveckling på landsbygden" och att man vill "förstärka ställningstaganden om att gynna utvecklingen utanför centralorten" eftersom man konstaterat att det finns "ett ökat fokus på landsbygden och att fler vill bosätta sig på landsbygden". **Detta är bra men förutsätter samtidigt ett aktivt arbete med att frigöra användbar mark för att sådan bosättning ska ske.**

Övergripande kapitel – noder behöver definieras för att kunna utgöra en bas för att utveckla planen.

Här sägs att översiktsplanen är vägledande för hur landsbygden kan växa: "Vi utvecklar bebyggelse där det redan finns service och infrastruktur". Syftet sägs vara att möjliggöra den befolkningsutveckling som anges i bostadsförsörjningsstrategin och detta beskrivs på följande sätt: "Utanför centralorten föreslås ny bebyggelse längs med starka kollektivtrafikstråk, särskilt koncentrerad till utpekade bebyggelsenoder". Även på annat ställe i texten upprepas mantrat "att kraftsamla i noder" utan att innebörden i denna kraftsamling klart framgår. Att två eller tre orter med någon mils avstånd från varandra benämns som "en nod" ger ju inte per automatik en tillväxt, varesig befolkningsmässigt eller ur servicesynpunkt. Nod betyder ju per definition en knutpunkt (i ett nätverk) där linjer korsas. Alltså återstår att beskriva begreppet nod i samband med översiktsplanen.

Det blir än viktigare att klargöra innebörden i begreppet "noder" mot bakgrund av följande skrivning: "Fokusera bebyggelseutveckling och infrastruktursatsningar i utpekade noder så att goda förutsättningar ges för boende, service, arbetsplatser och kollektivtrafik". Vad betyder detta för de enskilda, mindre tätorterna på kommunens landsbygd?

Temakapitel landsbygd

Under denna rubrik kan man läsa följande: "Kommunen är positiv till och skall gynna en utveckling av bostäder verksamheter och initiativ som stärker och gynnar en fortsatt hållbar utveckling utanför centralorten". Återigen en positiv skrivning om landsbygden men den fråga som återstår är hur detta kommer till uttryck i den digitala översiktsplanen? Frågan kan även uttryckas på ett annat sätt. Hur avser kommunen att utnyttja den digitala planen för att identifiera och säkra upp områden där bostadsbyggande kan realiseras?

Det tidigare arvet att avsiktligt utarma landsbygden behöver alltså tvättas bort, därför ...

I den fördjupade översiktsplan (FÖP) för Nyköpings centralort inklusive Skavsta som KF antog ca en månad senare, i december 2013, angavs att det inom detta område borde planeras för en genomsnittlig tillväxt på 310 hushåll per år. Detta innebar således att det endast skulle planeras för $(340 - 310) = 30$ fler hushåll per år på landsbygden. Detta betyder att inte ens 9 % av de framtida bostäderna skulle byggas där, trots att således $\frac{1}{4}$ av kommunens dåvarande invånare bodde där. Detta i sin tur skulle förstås innebära en vartefter alltmer koncentrerad bosättning i Nyköpings stadsbebyggelsen i och förorterna kring staden.

...att under 2020 växte landsbygdens befolkning proportionellt sett mer än centralortens.

Vid årsskiftet 2020 - 2021 bodde ca 41.830 personer i centralorten och omkring 15.240 på landsbygden. Av den totala folkökningen i Nyköpings kommun under pandemiåret 2020, som "bara" var 480 personer, skedde en större del av befolkningstillväxten, nästan 30 %

(29,3 %), på landsbygden och något över 70 % (70,6 %) i centralorten. Detta innebär således, att i alla fall under året 2020 så var andelen av befolkningstillväxten som skedde på landsbygden t.o.m. större än dennas andel av den totala befolkningen i kommunen, som ju var ca ¼. **Vi menar att det är detta fenomen ÖP 2040 måste förhålla sig till.**

Översiktsplanens roll

Översiktsplanen skall vara vägledande och visa grunddragen för kommunens mark- och vattenanvändning. **Den skall också visa kommunens övergripande strategier och ställningstagande till mark- och vattenanvändning i hela kommunen** samt hur den bebyggda miljön skall användas, utvecklas och bevaras. Allt befintligt redovisas i den digitala kartans olika lager på ett detaljerat sätt.

Det som saknas är en redovisning av möjliga utbyggnadsområden i anslutning till de mindre tätorterna. Med hänvisning till alla de positiva beskrivningarna och de goda ambitionerna att **hela** kommunen skall utvecklas vad gäller boende, service och arbetsplatser är det fullt rimligt att den digitala kartan också redovisar utbyggnadsområden. **Vi föreslår således att den digitala kartan revideras i detta avseende genom den dimension som idag saknas: hur en plan kan realiseras.**

Det strategiska perspektivet

1. I och med de stora investeringar i anläggningar för den regionala spårburna trafiken i stråket mellan Stockholm och Östergötland som kommer att ske inom kort tid, och som delvis redan har inletts, skulle vi således önska att översiktsplaneringen för Nyköping hade skett med utgångspunkt från ett storregionalt perspektiv som sker i andra delar av landet.
2. Erfarenheter från pandemiåren 2020 - 2021 vad gäller boendepreferenser för många barnfamiljer (men förvisso långt ifrån för alla) tyder på att förvärvsarbetande vuxna i rätt betydande utsträckning, i vissa fall praktiskt taget helt, har kunnat arbeta med hemmet som bas. Detta har medfört att rymliga bostäder till rimliga kostnader, som påtagligt ofta visar sig vara gärna friliggande småhus på landsbygden och i de mindre orterna där, har blivit alltmer attraktiva sedan början av år 2020. Vi skulle vilja se på vilket sätt kommunen kan möta det här behovet.
3. Samtidigt står det sedan många år tillbaka alltmera klart, att det kommer att behöva ske betydande förändringar vad gäller resandet mellan bostäder och målpunkter som arbetsplatser, högskoleorter och service- och nöjescentra. Detta både på grund av att övergången till ett på sikt helt fossilfritt bilresande kommer att ta åtskilliga år, och därför att biltrafik (både på kort och lång sikt) är mycket mera utrymmeskrävande än kollektivtrafik.

Det som krävs för en stimuleras och möta en sådan inflyttning är en satsning på kollektivtrafik, och då i första hand på längre sikt spårtrafik, även på den landsbygd i kommunen som idag passeras av Nyköpingsbanan, och från mitten av 2030-talet också av Ostlänken och (inom den mest centrala delen av kommunen) av den näst intill geniala blivande bibanan till Ostlänken genom Nyköping. Satsa i marknadsföringen och översiktsplaneringen för Nyköping ordentligt på de klart förbättrade spårburna kommunikationer som planeras i och med Ostlänken.

4. Vi anser att inte endast Ostlänken, utan också Nyköpings- och TGOJ-banorna, från omkring år 2050 ska utgöra de grundvalar som Nyköpings kommuns framtida utveckling bör baseras på. Ostlänken har långt ifrån enbart, men kanske ändå främst, stor betydelse för centralortens framtida utveckling, samtidigt som Nyköpingsbanan och TGOJ-banan bör kunna ges en stor betydelse för utvecklingen av landsbygden och de mindre orterna där. Vi anser därför att kommunen bör satsa ordentligt både på TGOJ- och Nyköpingsbanorna, och på att dessa, tillsammans med Ostlänken, ska komma att utgöra avgörande viktiga grundelement i den framtida fysiska strukturen för Nyköpings utveckling.

Vi anser att Nyköpings kommun i sin fortsatta översiktsplanering särskilt ska lyfta fram och skapa förutsättningar för ny naturnära bosättning och de goda möjligheterna till en fossilfri och förhållandevis snabb pendling, baserad på snabba tåg på Ostlänken men också på spårburet resande på Nyköpings- och TGOJ-banorna.

En mer dynamisk planering baserad på befintliga förutsättningar

Om man ritar upp cirklar med radier motsvarande 2-3 mils vägavstånd kring orter som Stigtomta och Vrena vid TGOJ-banan samt Jönåker och Tystberga vid Nyköpingsbanan, och kanske också runt förorter som Arnö, Enstaberga och Sjösa, kan man lätt konstatera att dessa cirklar tillsammans (och särskilt befolkningsmässigt) omfattar högst betydande delar av Nyköpings kommuns landsbygd. Avstånd på upp till 2-3 mil i varje riktning är dessbättre möjliga att köra fossilfritt inte bara med elbilar utan också med laddhybrider. Denna typ av fordon har hittills förefallit mest lämpade för stadstrafik, men de kan också vara till stor nytta för de familjer som väljer att bosätta sig på landsbygden, förutsatt att det sker inom rimliga avstånd från noder som kan ges god kollektivtrafik.

Stationsnära lägen är förstås bra, då kan många ta sig till och från stationerna till fots eller med cykel. Men de som bosätter sig inom områden på 2-3 mils avstånd till stationer med tåguppehåll, eller hållplatser för fossilfri och snabb regional busstrafik, där de har tillgång till parkering och laddning av elbilar och laddhybrider vid bytespunkterna, kan naturligtvis också få ett långsiktigt hållbart resande.

Betydande delar av Tunabergshalvön ligger längre från stråken utmed Nyköpings- och TGOJ-banorna, men orterna Nävekvarn och Buskhyttan bör ges möjligheter till framtida expansion.

En del andra orter på landsbygden i Nyköpings kommun, som Aspa eller Runtuna, ligger inte lika långt från Skavsta, Tystberga eller Vagnhärad och bör bli föremål för en djupare analys.

Det är således fullt möjligt och högst rimligt att bosätta sig, ofta i friliggande småhus, inom stora delar av Nyköpings kommuns landsbygd och i de mindre orterna där, och att kombinera ett sådant attraktivt, och särskilt för småbarnsfamiljer *dokumenterat* attraktivt boende med ett långsiktigt hållbart och fossilfritt resande med bil, buss eller cykel till och från framtida stationer vid Ostlänken eller Nyköpings- och TGOJ-banorna, kanske kombinerat med hållplatser med parkeringsytor vid regionala busslinjer.

Konsultföretaget Sweco föreslog i en av Nyköpings kommun beställd utredning, som publicerades på hösten 2018, bland annat att det på sikt, kanske från ca 2050, borde övervägas om inte pendeltågstrafik bör etableras på både Nyköpings- och TGOJ-banan. **Vi menar att detta bör analyseras djupare.**

Kollektivtrafikplanering och bebyggelseplanering

Det är ingen dum idé att basera markanvändningsplanering på planer för framtida kollektivtrafik. Så har skett inte minst i Skåne. Ett exempel kan lyftas fram. **Mellan 2010 - 2020 hade befolkningen i Jönåker och Tystberga ökat något, med cirka 5 %, samtidigt som invånarantalet i de båda orter i Vellinge kommun som 2015 fick pendeltågstrafik hade ökat med flera tiotals procent.** Detta har till stor del skett i och med att den tätbebyggda ytan i dessa orter har expanderat mycket kraftigt under den aktuella tioårsperioden. Men bebyggelsen där är fortfarande att beteckna som stationsnära.

Något liknande borde kunna ske också i Nyköpings kommun! De dyra men förstås helt nödvändiga järnvägarna finns ju redan på plats! Stationsnära lägen för ytterligare bebyggelse borde kunna åstadkommas också här, i orter som Stigtomta, Vrena, Tystberga och Jönåker, och med fördel också i förorter som Enstaberga och Sjösa. **Förutsatt förstås att insikten och viljan verkligen finns hos Nyköpings kommuns politiker och samhällsplanerare.**

Kommunbygderåd Nyköping

Larz Johansson
ordförande

Gunnar Casserstedt
sekreterare

Bertil Sannel
styrelseledamot och docent i kulturgeografi