

Ostlänken och Nyköpingsbanan – viktiga frågor för Kommunbygderådet i Nyköping

Ostlänken är en föreslagen drygt 15 mil lång högfartsbana genom södra Sörmlands och centrala Östergötlands län mellan Järna och Linköping. För en historik med vissa bakgrundsfakta hänvisas till bilaga. (Denna är dock under fortsatt arbete och revidering.)

Av den nya banan kommer nästan halva sträckan, 73 av 174 km, att gå genom Nyköpings kommun, och då till allra största delen genom landsbygden i den södra delen av kommunen. Anläggandet av Ostlänken blir under byggtiden på omkring 7 år under 1920-talet ett av de största byggprojekten i Europa.

Under åtminstone den senaste 10-årsperioden har anläggandet av Ostlänken betraktats som en inledning på att bygga ut högfartsbanor på sträckan Stockholm – Jönköping – Göteborg (Götalandsbanan) och (Stockholm –) Jönköping – Malmö (– Hamburg) (Europabanen).

Båda av kostnads- och nyttskäl (får man valuta för pengarna?) har dock under senare tid högfartsbanor i Sverige alltmer kommit att ifrågasättas inför fattandet av de avgörande besluten från statens sida. Vad gäller Ostlänken har planprocessen dock nu gått förbi ”the point of no return”. Det anses (och är de facto) helt nödvändigt att bygga en ny och kapacitetsstark järnväg mellan stockholmsområdet och Östergötland. (Se vidare bilagan.) Om en fortsättning söderut sedan skapas genom Götalands- och Europabanorna eller genom upprustning av den drygt 150 år gamla Södra stambanan är inte längre avgörande för beslutet att bygga Ostlänken.

Den 13 april i år (2016) besöktes riksdagen av en delegation bestående av politiker på nationell, regional och kommunal nivå samt tjänstemän och företagare från Södermanlands och Östergötlands län. De fick då försäkringar från infrastrukturministern om att planeringsprocessen vad gäller Ostlänken fortsätter helt enligt planerna, med sikte på en byggstart 2021 och att banan öppnas för högfartstrafik 2028. Det är detta besked som vi nu i bl.a. Nyköpings kommun har att förhålla oss till.

Både under själva byggandet och under en mycket lång tid därefter kommer anläggandet av Ostlänken självfallet att i högsta grad påverka ”vardagslivet” för oss som bor och verkar på landsbygden och i de mindre orterna i den södra delen av Södermanlands län. Vi kan endast marginellt påverka banans dragning inom den på nationell nivå beslutade s.k. röda korridoren. Men även detaljer kan vara viktiga för lokalbefolkningen, och därför är det viktigt att kontinuerligt och noga följa plan- och byggprocessen, för att så långt som möjligt undvika ”onödiga” nackdelar för oss som bor och försörjer oss på landsbygden och i de mindre orterna i den södra delen av Nyköpings kommun.

Givetvis erbjuder byggandet av Ostlänken genom våra bygder samtidigt möjligheter till en framtida utveckling som det gäller att tillvarata på bästa sätt. Inte minst detta kräver att vi från den lokala befolkningens sida noga följer plan- och byggprocesserna. Planeringen sker sedan en tid tillbaka på detaljnivå, och det är inte minst på den nivån som vi måste vara aktiva.

Kommunbygderådet kan spela en viktig roll som "lobbygrupp" i det här sammanhanget, men det är samtidigt av största vikt att försöka avgöra, och komma överens om, vem som bevakar vad. KBR kan i praktiken endast utföra ett ideellt arbete, och det är därför viktigt att kommunbygderådets fortsatta arbete inriktas mot områden där det inte redan finns mera resursstarka föreningar och organisationer som agerar, som t.ex. LRF-föreningar eller företagarföreningar. På den här punkten krävs snabba ställningstaganden.

Här följer nu ett försök till sammanställning av ett antal frågor där aktiva insatser från KBRs sida, som vanligt givetvis ofta i nära samarbete med andra föreningar m.m. bör kunna övervägas. För att ta ställning till vilka ärenden som KBR bör engagera sig starkt för krävs enligt ovan snara ställningstaganden från styrelsens sida:

- A. Bevakning av detaljplanering och byggprocess för att så långt rimligt 1/ begränsa nackdelarna för a/ markägare, b/ boende och arbetande samt c/ besökande och turister samt 2/ ta vara på de möjligheter som kan uppkomma lokalt genom byggprojektet.

Exempel på nackdelar är generellt försämrad arrondering av jordbruks- och skogsmark, inklusive barriäreffekter för jord- och skogsbruk med uppkomst av "isolerade" ytor mellan motorvägen och den nya banan, påverkan på natur- och kulturlandskapet, uppstyckning och kapning av väglänkar och hela -system, stängning av etablerade stråk för såväl rörligt friluftsliv som tamdjur och vilt, t.ex. ridstigar, minskad möjlighet till och behållning av att ströva i markerna, såväl rent fysiskt som visuellt och akustiskt, skador till följd av påkörda och stressade vilda och tama djur, buller i boendemiljöer samt skador på särskilt värdefulla objekt och områden som fornlämningar och naturskyddsområden, vidare sannolikt minskad biologisk mångfald samt negativa effekter på vattentäkter m.m.

Exempel på konkreta åtgärder som kan vidtagas är att (utöver sådana åtgärder som inlösen av fastigheter och annat som regleras juridiskt) se till att det finns hyggliga möjligheter att korsa spåren (givetvis planskilt), och att geografiskt samordna sådana passager över eller under såväl motorvägen som Ostlänken, som på långa sträckor kommer att löpa relativt nära varandra. Denna bevakning sker med fördel i samarbete med lokala LRF-föreningar och andra fastighetsägarföreningar, vattenvårdsföreningar, dikesföreningar, viltvårdsföreningar, naturvårdsföreningar, hembydsföreningar och andra samfällighetsföreningar inklusive vägföreningar. Hur aktiv roll bör/kan KBR spela inom alla dessa områden?

- B. Att arbeta för att den "boom" som kommer att uppträda lokalt under utbyggnadstiden ger en skjuts åt det lokala näringslivet, d.v.s. för lokalt verksamma företag och företagare. De är generellt sett alldeles för små för att kunna fungera som huvudentreprenörer i byggprocessen, men de kan i bästa fall göra kompletterande insatser i mindre skala "längre ner" i entreprenörshierarkin.

I detta sammanhang bör betonas att det är viktigt att kommunen för en aktiv markpolicy så att det kan skapas ytor för lager och reparationsverksamhet m.m. i strategiska lägen som samtidigt inte nedför alltför mycket bullar och farlig tyngre trafik under byggprocessen. Byggvägar m.m. måste dras så att sådan trafik i största möjliga utsträckning leds utanför tätbebyggelse.

Det kommer under byggnadstiden att uppkomma ett väsentligt utökad behov av olika former av lokal service, t.ex. vad gäller logi och matställen men också viss butiksservice, måhända räddningstjänster och kanske också viss hälsovård för att åtgärda ”enklare” personskador. För allt detta är det viktigt med ett nära samarbete med lokala företag- och branschorganisationer och med kommunen och landstiget. Det gäller förvisso också att få dem som arbetar med anläggningsarbetena att trivas i bygderna!

Bör KBR försöka att göra insatser på de här områdena, eller ska detta arbete helt överlämnas till exv. företagareföreningar och olika kommunala/landstingskommunala m.fl. organisationer? Här gäller det vidare att se till att de möjligheter och resurser av vitt skilda slag, som kan uppkomma lokalt i samband med bygget av Ostlänken, verkligen utnyttjas på ett konstruktivt sätt, så att de blir till glädje för lokalsamhället även sedan byggprocessen är över.

Närmast följer några exempel på sådana ärenden från Tystbergabygden. Liknande potentiella möjligheter erbjuds rätt säkert också på andra håll inom Nyköpings kommun. De bör inte missas, tillfällena kommer nog inte åter.

1. Avlastning av genomfartstrafik genom Tystberga. Under arbetet med Järnvägsutredningen, som slutfördes 2010, framkom att det skulle bli aktuellt att bygga bilvägar utmed banan. Dessa skulle sedan järnvägsbygget var klart omvandlas till enskilda vägar, som i vissa fall kunde få statsbidrag och vara öppna för allmän trafik. Tystberga vägförening stängde för omkring fem år sedan av en ”smitväg” genom den äldsta delen av tätorten som alstrade en hel del för boendemiljö och trafiksäkerhet olycklig genomfartstrafik till och från Tystberga trafikplats vid E4:an. Om den väg som byggs utmed banan ca en km norr om tätorten efter banbyggets slut kan användas för allmän trafik skulle den här genomfartstrafiken, som fortfarande får ta en omväg på statliga vägar inne i Tystberga, men utan att vara lika trafikfarlig och störande som den tidigare trafiken, kunna ledas till och från motorvägen på ett bättre sätt än idag. En möjlighet som bör utnyttjas.
2. Ostlänken kommer av allt att döma att byggas rätt över Tystbergas vattentäkt. Detta är givetvis både Trafikverkets och kommunens planerare väl medvetna om, men det är viktigt (och behöver bevakas) att lösningen av detta problem sker på ett sådant sätt att den nya vattentäkten dimensioneras för en utökad befolkning i orten och bygden. (En utökad befolkning torde krävas för att möjliggöra framtida tåguppehåll i bl.a. Tystberga på den nuvarande Nyköpingsbanan genom orten. Se vidare nedan.)
3. Av översiktsplanen för Nyköpings kommun, som antogs av fullmäktige sent under året 2013, framgår att det ur trafiksäkerhetssynpunkt behöver byggas en gång- och cykelväg med belysning utmed väg 771 (med Trafikverket som huvudman) mellan Tystberga tätort och hållplatsen för regionala bussar vid Tystberga trafikplats. (Bussarna går inte ner till Tystberga.) Eftersom Ostlänken och denna sträcka av 774 korsar varandra mellan tätorten och trafikplatsen är det viktigt att beakta att det här bygget av gc-vägen blir möjligt – och gärna genomförs – i samband med bygget av Ostlänken och den bro som kommer att behövas här.

4. I den ovan nämnda översiktsplanen uttalas att detaljplaneringsåtgärder som kan försvåra ett återupptagande av tåguppehåll vid f.d. Tystberga station (som stängdes för persontrafik sommaren 1972) inte får vidtagas. Här byggdes för något år sedan en kommunal återvinningsstation. Trots den finns det plats för en betydande infartsparkering nära den f.d. stationen. (Om så inte hade varit fallet hade bl.a. Tystberga vägförening och andra föreningar i Tystberga överklagat detta bygglovsärende.) Eftersom anläggandet av Ostlänken är en nödvändig men inte tillräcklig förutsättning för att tåguppehållen i Tystberga kan återkomma efter en ”paus” på ett drygt halvsekel är det viktigt att fortsatt bevaka markanvändningen i anslutning till den f.d. stationen.
5. F.n. planeras uppförande av mellan 50 och 100 bostadslägenheter i flerbostadshus och småhus helt nära den ovan nämnda f.d. stationen. I samband med pågående ändring av idag gällande detaljplaner för att möjliggöra detta har planarkitekten riktat berättigad kritik mot den nuvarande övergången över spåren vid f.d. stationen. Här bör anläggas en planskild passage över eller under spåren. En sådan förbereds med fördel vid anläggande av en eventuell framtida perrong för tåguppehåll enligt punkten C nedan.

De ovan nämnda fem ärendena är således exempel på frågor som det är viktigt att bevaka ur ett lokalt perspektiv. Vem bör göra detta? Motsvarande frågor finns säkert på andra håll, t.ex. i Kiladalen. Den här bevakningen kan därmed vara en fråga för KBR – men den behöver i så fall ske i mycket nära samarbete med lokalt verksamma föreningar på de olika platserna.

- C. Att arbeta för att den nuvarande Nyköpingsbanan bevaras och används för lokal och viss regional tågtrafik sedan Ostlänkens har börjat trafikeras. Att Ostlänken byggs är som nämnts en nödvändig förutsättning för att Nyköpingsbanan ska kunna användas för lokal och viss regional persontrafik. I dagens situation med relativt tät regional trafik mellan Stockholm och Östergötland på banan finns inte kapacitet för pendeltågstrafik med flera tåguppehåll på denna. Anläggandet av Ostlänken får samtidigt oundvikligen negativa följder för dem som bedriver verksamhet inom de areella näringarna i våra bygder liksom för boendemiljön och för landskapsbild, turism och naturupplevelser m.m.

Bygget av motorvägen mellan Södertälje och Norrköping på 1970-talet medförde naturligtvis liknande negativa konsekvenser för dem som då var bosatta och verksamma i lokalsamhällena här. Men de nackdelarna kompensades, i vissa fall t.o.m. i hög grad, av positiva följd effekter. Sålunda fick vi i Tystbergabygden två trafikplatser vid motorvägen som i ett slag medförde väsentligt kortare restider för biltrafikanter till och från vår bygd. Det blev möjligt att i högre utsträckning än tidigare bo i bygden och pendla till arbetsplatser på också rätt betydande avstånd därifrån, inklusive den centrala delen av stockholmsområdet. Och att handla varor och tjänster på en väsentligt utökad geografisk marknad. (Vilket dock snart slog ut vartefter alltmer av den lokala servicen.)

Tystberga och Lästringe, liksom tätorterna i bl.a. Kiladalen, växte från 1910-talet upp som stationssamhällen, i samband med tillkomsten av Nyköpingsbanan mellan Järna och Åby utanför Norrköping. Tågen slutade dock att göra uppehåll (annat än i Nyköping) redan 1972. (Tåguppehållen i Vagnhärad återkom dock 1991.) Detta var inte alls unikt, tvärtom skedde vid denna tid indragning av ett stort antal stationer och hållplatser på landsbygden i Sverige, liksom nedläggning av trafiksvaga banor. Också godstrafiken avvecklades i stor utsträckning på mindre järnvägsstationer.

Sedan dess har lokal och viss regional persontrafik tagits upp igen, ofta på "länsjärnvägar" eller motsvarande banor med annan huvudman än dåvarande SJ. Detta har inte kunnat ske på Nyköpingsbanan av den enkla anledningen att det här inte fanns något utrymme för sådan trafik, i och med att denna bana hade rätt omfattande nationell och regional trafik. Banan graderades 1990 upp till att bli en del av Södra stambanan, men kapaciteten förblev låg, med enkelspår och många kurvor, d.v.s. mycket långt under gängse stambanestandard. Det har helt enkelt saknats utrymme för lokal persontrafik – och underlaget för sådan trafik har också varit högst begränsat.

Någon aktiv satsning från Nyköpings kommun sida på att verka för en expansion av bebyggelsen för att bygga ut underlaget för lokal spårtrafik i orterna utmed Nyköpingsbanan har hittills inte skett. Detta konstaterande får inte tolkas som gnäll, det har tvärtom varit en högst rationell policy från kommunens sida, eftersom det inte har varit möjligt att sätta in miljövänlig lokaltågstrafik på banan. Anläggandet av Ostlänken ändrar dock helt på det hittillsvarande förhållandet. Detta är i högsta grad värt att notera!

Genom att nationell och regional trafik förs över till den nya banan frigörs i ett slag kapacitet för att använda Nyköpingsbanan för lokal och viss regional persontrafik. Därmed skapas förutsättningar för att på viss sikt skapa en "bandstadsstruktur" i hela stråket Norrköping – Nyköping – Vagnhärad – Järna (– Södertälje) genom södra Sörmland, "upphängd" på Nyköpingsbanan för lokalt resande mellan ett antal hållplatser utmed banan, inklusive Nyköping, men också som eventuella fortsatta mer långväga resor mot inte minst Stockholm, Norrköping och Linköping och vice versa.

Häriigenom skulle den lokala befolkningen i området få en sorts "kompensation" för de negativa effekter som är ofrånkomliga till följd av att en högfartsbana passerar rätt genom bygderna. En grundförutsättning för detta är givetvis att underlaget för resor ökas avsevärt i närheten av hållplatserna och att infartsparkeringar ordnas. Detta kräver en omfattande revidering av översiktsplaneringens förslag till utbyggnad av för Nyköpings kommun.

Vid sidan av en fortsatt satsning på centralorten bör enligt vår mening en förhållandevis kraftig byggnation inledas också i "pärlbandet" av mindre orter utmed Nyköpingsbanan, och prövas också vad gäller den s.k. TGOJ-banan. Spårburen lokaltrafik på dessa båda banor skulle på ett effektivt sätt kunna knyta samman orterna i kommunen och ge drastiskt förbättrade möjligheter till resor till och från arbetsplatser och service också utanför Nyköpings kommuns gränser.

Tystberga i maj 2016

Arbetsgruppen

PS! Ostlänkens betydelse och de potentiella möjligheterna att använda Nyköpingsbanan för utbyggd och effektiv spårtrafik i stråket Stockholm – södra Södermanland – östgötastäderna Norrköping och Linköping är självfallet mycket starkt kopplad till regionfrågan i östra Svealand med Mälardalen och nordöstra Götaland. Här kommer i framtiden att finnas synnerligen stora möjligheter till kraftigt vidgade regionala arbetsmarknadsområden, baserad på kollektiv trafik.

Att bilda en storregion där såväl kommunerna i Östergötlands län som de i varje fall i södra Södermanlands län ingår, och samtidigt bygga ut Ostlänken, liksom att utnyttja Nyköpingsbanan för mera lokalt resande, ger utan tvekan betydande synergieffekter! Förslaget om att Östergötlands och hela Södermanlands län skall ingå i skilda storregioner framstår inte minst ur det här perspektivet som närmast bisarrt och uppenbart kontraproduktivt! Men hur knyter vi på ett effektivt sätt ihop dessa i realiteten sammanvävda frågor? / DS

Bilaga (under utarbetande)

Bakgrund: Kapaciteten, en kärnfråga

Kapaciteten på järnvägarna mot och genom de centrala delarna av stockholmsområdet har, ända sedan den första järnvägen byggdes här i mitten av 1800-talet, varit ett ständigt återkommande problem. Här anlades på 1860-talet den första järnvägssträckan i Sverige med två parallellt löpande spår, ett för lokaltrafiken och det andra för den mera långväga trafiken. Senare gjordes tågföringen här om till vanlig dubbelspårsdrift med (i det här fallet) trafik in mot Stockholm på det ena spåret och trafik i motsatt riktning på det andra.

Det kan vara värt att fundera över hur det kan komma sig att det, ännu när det här skrivs nästan ett och ett halvt århundrade senare, endast finns två spår på sträckan mellan Stockholms Central och Stockholms Södra. Först 2017 invigs Citybanan genom centrala Stockholm, nu med två spår för pendeltågstrafiken och två för den regionala och nationella trafiken. För en (dock begränsad) tid blir kapaciteten på spåren här därmed förhoppningsvis någorlunda tillräcklig.

Av kapacitetsskäl skedde därefter, från slutet av 1800-talet, en fortsatt utbyggnad av dubbelspår både norr- och söderut från centrala Stockholm. Under år 1908 hade utbyggnaden söderut hunnit fram till Rönninge några km från Östertälje med passagen över Södertälje kanal, som i sig var ett problem ur kapacitetssynpunkt. Först 1915 blev dubbelspåret klart ända till Järna.

Staten, som var ansvarig för utbyggandet av de viktigaste huvudbanorna i landet (stambanorna), stod vid denna tid inför två val. Återigen av kapacitetsskäl! Antingen att fortsätta att bygga ut dubbelspår på stambanan söder- och västerut från Järna genom Sörmland, med fortsättning mot Göteborg och Malmö. Eller att i stället bygga en helt ny (enkel)spårig järnväg via Nyköping mellan Järna och Åby, strax norr om Norrköping, med fortsättning söderut på den på 1870-talet byggda Östra stambanan från Katrineholm via Norrköping och Linköping till Nässjö, och vidare på Södra stambanan mot Malmö och Kontinenten.

Efter årtionden av utredande valdes alternativet att bygga en ny bana Järna – Nyköping – Åby. Den invigdes för trafik mellan Järna och Nyköping i december 1913 och två år senare mellan Nyköping och Åby. Utmed banan växte det, som var vanligt då utmed nya viktigare järnvägar, upp ett ”pärlband” av stationssamhällen. Mest betydande av dem blev Vagnhärad, med vad som kom att fungera som Trosa stads järnvägsstation. (Trosa stad och Vagnhärad landskommun var dock administrativt sett skilda kommuner.) Andra samhällen utmed banan öster om Nyköping är som bekant Hölö, Västerlång, Lästringe, Tystberga, Svärta och Sjösa. Väster om Nyköping finner vi i Sörmlands län Enstaberga, Jönåker, Ålberga och Stavsjö.

Den då nya banan kallas här fortsättningsvis för Nyköpingsbanan. Detta är inte något ”officiellt” namn. Den förkortade sträckan per järnväg mellan Stockholm och Östergötland, Småland och Sydsverige med 17 km (ca 10 %) jämfört med den sedan 1870-talet existerande ”omvägen” via Katrineholm. Den nya banan byggdes dock inte alls i traditionellt hög ”stambanestandard”, kanske i alla fall delvis för att beslutsfattarna sannolikt förstod att dess tillkomst inte skulle lösa kapacitetsproblemen här på särskilt lång sikt, och att det senare skulle komma att krävas dubbelspår även på stambanesträckningen Järna – Katrineholm – Norrköping – Linköping (– Malmö).

Nyköpingsbanan byggdes sålunda av staten av kapacitetsskäl, med tanke på transportererna mellan stockholmsområdet å ena sidan och Östergötland och södra Sverige å den andra, och inte för att möta något betydande transportbehov mellan södra Sörmland och resten av Sverige.

Anläggandet av Nyköpingsbanan avslutade byggandet av viktigare banor i statlig regi i Göta- och Svealand för en tid på inte mindre än 70 år under 1900-talet. Först mot slutet av detta århundrade genomfördes några viktiga statliga järnvägsprojekt i den södra delen av landet, som byggandet av den nya banan (Malmö –) Lund –Landskrona – Helsingborg (– Ängelholm – Halmstad – Göteborg inklusive rätt mycket senare tunneln genom Hallandsåsen!), Svealandsbanan genom den norra delen av Sörmlands län och Grödingebanan mellan Stockholm och Södertälje. Också dessa banor byggdes av kapacitetsskäl, men även för att kunna erbjuda snabbare (person)trafik.

Administrativt sett är Nyköpingsbanan sedan 1990 en del av Södra Stambanan mellan Stockholm och Malmö. Men den är fortfarande en ”slingrig och backig” enkelspårig bana med ett begränsat antal mötesplatser och med klart begränsad trafikkapacitet. Den elektrifierades visserligen redan i början av 1930-talet, vilket i sig ökade kapaciteten, men denna är fortfarande låg.

Det går inte att samtidigt köra ett behövligt antal någorlunda snabba regionala tåg, några pendeltåg med upphåll i orterna längs banan och enstaka godståg på den befintliga banan. Än mindre att också köra snabbtåg. Så när SJ under 90-talet satte in snabbtågstrafik på Södra stambanan mellan Stockholm och Malmö fick snabbtågen genom Sörmland gå på dubbelspårssträckorna via Katrineholm och inte över Nyköping.

Under 1980-talet fördes det fram förslag från SJs sida om byggande av några nya och moderna järnvägar i Sverige, bland annat (1984) på sträckan Göteborg – Borås – Jönköping – Tranås med vidare förbindelser mot Linköping och Stockholm på Södra stambanan. (Ett första utkast till en Götalandsbana.) Några år senare, på hösten 1991, presenterade SJ ett förslag om att bygga en högfartsbana Järna – Nyköping – Norrköping – Linköping för 5,2 miljarder kr i 1990 års penningvärde. Detta kan vara det första utkastet till vad som idag kallas Ostlänken. Återigen motiverades förslaget främst av kapacitetsskäl.

Tio år senare, 2001, lät landsting och länsstyrelser samt flera kommuner i Södermanlands och Östergötlands län, tillsammans med företrädare för näringslivet i länen, ta fram en idéskiss för en helt ny järnväg mellan Järna och Linköping via Nyköping och Norrköping. Nu bildades också bolaget Nyköping-Östgötalänken AB, i syfte att ”lobba” för en modern järnväg med god kapacitet på denna sträcka. Följande citat kan med fördel hämtas ur den ”Viljeförklaring avseende utbyggnad av Nyköping-Östgötalänken” som ägarna avgav 2007-11-16:

”Järnvägsstandarden mellan Östergötland och Stockholm innefattande bl a den enkelspåriga s k Nyköpingsbanan uppfyller ... inte de krav som idag kan ställas på ett modernt och konkurrenskraftigt järnvägsalternativ. Ett beslut om utbyggnad bör därför ... komma till stånd med innebörden att banan skall byggas ut till dubbelspår med höghastighetsstandard snarast.” Observera att det fortfarande är Nyköpingsbanans bristande kapacitet som, om än tillsammans med låg högsta tillåten hastighet på banan, ses som det stora problemet.

Bolagets dåvarande ägare var Regionförbunden Östsam och Sörmland samt Linköpings, Norrköpings, Nyköpings, Oxelösunds, Trosa, Mjölby och Botkyrka kommuner. Nuvarande ägare (2016) är desamma, så när som på att Södertälje kommun har gått in som delägare i stället för Botkyrka kommun, och att Östsam har lagts samman med landstinget i Östergötland till Region Östergötland, som har ersatt Östsam som delägare i Nyköping-Östgötälänken AB.

Under året 1991 bildades också Tåg i Mälardalen AB av ansvariga för kollektivtrafiken i Stockholms, Sörmlands, Uppsala, Västmanlands och Örebro län. Den direkta anledningen till att bolaget bildades då var de förestående utbyggnaderna av Svealandsbanan, söder om Mälaren, och Mälarbanan norr om denna sjö. SJ skulle svara för den länsöverskridande trafiken och länstrafikbolagen för trafiken inom respektive län. Den länsöverskridande trafiken visade sig dock olönsam för SJ vilket krävde vartefter betydande ekonomiska bidrag från länshuvudmännen.

Bolaget Tåg i Mälardalen bytte 1995 namn till Mälardalstrafik AB (MÄLAB). Sedan 2013 ingår också Region Östergötland i MÄLAB, som 2015 beställde ett drygt 30-tal tvåvåningståg för att kunna bedriva tågtrafik i Mälardalen utan att vara lika beroende som tidigare av SJ som operatör.

På initiativ av Nyköpings kommun startades på hösten 1991 också ”fjärrpendeltrafik” på sträckan Norrköping – Nyköping – Järna (– Stockholm). Nyköpings kommun och blivande Trosa kommun (som från 1.1.1974 fram till 1.1.1992 var en del av Nyköpings kommun) köpte då upp persontågstrafik av SJ, och de från sommaren 1972 slopade tåguppehållen vid Vagnhärad station återinfördes. Någon ytterligare station återöppnades dock inte.

Nyköpingsbanan under 2010-talet – från Svarte Petter till Fågel Fenix?