



Synpunkter från Kommunbygderåd Nyköping på Detaljplan för Väster 1:42 m.fl. Nyköpings resecentrum. Antagandehandling. BTN13/68

Kommunbygderådet (KBR) ber härmed om att få lämna nedanstående synpunkter på av KF 2020-03-10 antagna "Detaljplan för Väster 1:42 m.fl. Nyköpings resecentrum".

Synpunkterna lämnas, som framgår av texten nedan, med tydlig bäring på såväl det just nu pågående översiktsplanarbetet för Nyköpings kommun som framtida detaljplanering av områdena framför allt kring den blivande järnvägsstationen men även övriga områden i Skavsta.

KBR har, i sitt remissvar per 2020-01-11 på Trafikverkets förslag till järnvägsplan för Nyköpings resecentrum, lyft fram att vi ser mycket positivt på detta förslag. Vi konstaterar där inte minst

- att kapaciteten för framtida persontrafik med tåg kommer att utökas väsentligt,
- att byten mellan å ena sidan tåg och å den andra buss eller cykel kommer att underlättas,
- att plattformar med förbindelsevägar blir mer funktionella än hittills,
- att avstånden mellan stationen och stadscentrum snarast blir (om än marginellt) kortare än hittills,
- att den barriär som fram till nu har funnits för höga fordon på den för trafiken i centrala Nyköping viktiga Brunnsgatan, på grund av att passagen under järnvägen här långt ifrån har "fri höjd" på 4½ meter, kommer att elimineras, liksom
- att övriga barriäreffekter för förflyttningar inom stadsmiljön, som skapas av järnvägsspåren i det aktuella området, kommer att bli mindre besvärande än hittills, samt
- att Nyköpings- och TGOJ-banorna, och den nya bibanan genom Nyköping, kommer att kopplas samman till ett enda tekniskt system i anslutning till resecentrum.

Allt detta är givetvis förträffligt, och dessutom alls inte enbart för dem som i framtiden kommer att bo eller arbeta i centralorten med förorter, utan också för alla som då kommer att bo på landsbygden och i de mindre orterna i Nyköpings kommun!

Att detaljplanen kommer att ge möjligheter till att därutöver ordna nya vägar till och från resecentrum inte minst för gående och cyklister, men också för bussresenärer att ta sig till och från den nya bussterminalen, innebär som vi ser det ytterligare fördelar. Härtill kan lyftas fram möjligheterna till att uppföra kompletterande bostadsbebyggelse i området, liksom bl.a. att anlägga en ny park.

Att det nuvarande stationshuset kommer att bevaras, om än med nya funktioner, är också värdefullt, liksom förslaget till ett nytt verksamhetshus vid Brunnsgatan. Att döma av illustrationerna i planen kommer den tillkommande bebyggelsen, både i anslutning till järnvägs- och busstationen, och vad gäller de övriga delarna av det nu planlagda området, att få en god arkitektonisk utformning, samtidigt som den hittillsvarande prägeln av trädgårdsstad inte bör behöva gå förlorad. Också detta är t.o.m. i hög grad positivt, enligt vår mening.

I och med att KBR sedan bildandet 2012 har argumenterat för att Nyköpings- och TGOJ-banorna på sikt (kanske från ca år 2050) bör få pendeltågstrafik, något som också planerarna vid SWECO föreslog på hösten 2018 i den på uppdrag av Nyköpings kommun genomförda studien ”Målbild tåg och stresstest bibana Nyköping”, så har vi i hög grad uppskattat det som står på sid. 17 i den nu antagna detaljplanen för Nyköpings resecentrum, nämligen (citat):

”Väster om planområdet planeras för nya spår i anslutning till TGOJ banan, ... Utvecklingen av resecentrum skapar möjligheter för trafik norrut på TGOJ-banan i och med fler plattformar och sammankopplingen mellan Ostlänken och TGOJ-banan. Dessutom möjliggör planen plattformar på TGOJ-banan mot Oxelösund. Planförslaget bedöms inte påverka eventuella framtida möjligheter för att bedriva persontrafik på TGOJ banan även om det i dagsläget inte finns med i den nationella planeringen.”

I den ovan nämnda rapporten från SWECO föreslogs att man, kanske från ca 2050, borde pröva om inte pendeltågstrafik skulle kunna sättas in på Nyköpingsbanan på hela sträckan mellan Norrköping C och Södertälje C via Nyköping. Tågen borde göra uppehåll i Åby, Krokek (Kolmårdens station), Jönåker, Enstaberga, Nyköpings resecentrum, Sjösa, Tystberga, Vagnhärad (den nuvarande stationen), Hölö och Järna, samt i Södertälje Syd (för anslutning till det nationella tågtrafiksystemet) och i Södertälje Hamn (med anslutning till SL:s pendeltåg).

Detta anser vi inom KBR fortfarande vara ett mycket klokt och framtidsinriktat förslag, som med fördel också borde kunna utgöra en given utgångspunkt för den idag pågående översiktsplaneringen för Nyköpings kommun. En sådan persontågstrafik skulle dock beröra tre regioner och fyra kommuner, vilket talar för att den i första hand skulle kräva en hantering genom Mälardalstrafiken.

Det i stort sett enda, som vi i vår granskning av den föreslagna järnvägsplanen och 2018 års förslag till detaljplan för Nyköpings resecentrum har varit negativt inställda till, gäller behovet av parkeringsplatser i anslutning till resecentrum, inte minst för pendlare som är bosatta eller arbetar på landsbygden eller i mindre orter i områdena utanför centralorten med förorter. Vi kan idag konstatera att det, jämfört med i detaljplaneförslaget från sommaren 2018, nu står i den antagna detaljplanen, att (citat från sidan 27) ”Bilparkeringen ska till skillnad från dagens situation riktas tydligare till resecentrums behov och funktioner”. Detta är vi inom KBR tacksamma för.

På sid. 28 i detaljplanen står vidare att: ”Åt väster hittas funktioner pendlarparkering där det finns en bygggrätt för ett parkeringshus. Parkeringshuset som funktion planeras samnyttjas både som pendlarparkering samt av framtida boende i Nöthagen. Antalet parkeringsplatser som avses reserveras för pendlare inom planområdet uppgår till ca 130 st. platser.”

Det är lite märkligt, men 130 p-platser är exakt samma antal som numera finns i det garage, i anslutning till resecentrum i Strängnäs, som invigdes den 14 september 2018, i samband med ombyggnaden av station och spår m.m. i Strängnäs från enkel- till dubbelspår. Av dessa p-platser i Strängnäs är 24 laddplatser för elbilar. Det finns dessutom en hel del p-platser utomhus i anslutning till den ombyggda järnvägsstationen i Strängnäs. Parkeringarna där är avgiftsbelagda, och t.ex. ett månadskort i garaget kostar 400 kr.

Tätortsbefolkningen i Strängnäs med förorter är dock inte ens hälften så stor som i Nyköping med förorter. Däremot är restiderna mellan Strängnäs och Stockholm C, Södertälje Syd och Flemingsberg praktiskt taget desamma som de ska bli mellan Nyköping och Stockholm C, Södertälje Syd och Flemingsberg, sedan trafiken på Ostlänken och bibanan genom Nyköping har inletts. Restiden mellan Strängnäs och Stockholm C är idag ca 47 minuter, och mellan Nyköping och Stockholm C ska den bli 46 minuter. Dessa fakta gör att vi i ledningen för KBR har varit mycket skeptiska till att parkeringshuset i Nyköping bara kommer att dimensioneras för 130 platser för pendlare. Det borde snarare vara minst 250!

Det måste också observeras, att det vid stationen i Läggesta, vid Svealandsbanan, finns ett par hundra p-platser som inte är avgiftsbelagda! Där parkerar förvisso många pendlare från bl.a. tätorterna Mariefred, Åkers Styckebruk och Stallarholmen i den östra delen av Strängnäs kommun. Men där finns trots det gott om parkeringsutrymme också för dem som bor mera centralt i Strängnäs kommun.

Parkeringen i Läggesta är därför ett utmärkt alternativ för de strängnäsbor som pendlar mot Södertälje och Stockholm till att parkera i Läggesta i stället för vid resecentrum i Strängnäs. Stationen i Läggesta ligger på ca 16 kilometers järnvägsavstånd från resecentrum i Strängnäs, och på vägen mot Södertälje och Stockholm. Parkeringen i Läggesta ligger dessutom i direkt anslutning till E20-motorvägen, och går därför lätt att nå också från bostäder inne i centrala Strängnäs.

Detta kan säkerligen, i mer eller mindre hög utsträckning, bidra till att det kan räcka med de idag befintliga parkeringsplatserna vid resecentrum i Strängnäs. Men i Nyköping planeras såvitt vi vet ingen motsvarande pendlarparkering som den i Läggesta.

Dessbättre skulle detta dock kunna ändras! För det vore naturligtvis olyckligt, för att uttrycka det milt, om mycket mark nära resecentrum centralt inne i Nyköpings stadsbebyggelse skulle behöva reserveras för biluppställning dagtid för pendlare från centralorten och landsbygden kring denna. Här kommer, enligt vår bestämda uppfattning, den planerade stationen vid Skavsta flygplats väl till pass som en högst betydande potentiell resurs, detta tack vare att tågtrafiken till och från Skavsta på Ostlänkens bibana genom Nyköping ska skötas av samma förhållandevis snabba tåg som trafikerar stationen vid Nyköpings resecentrum! Enligt Trafikverkets PM "Kompletterande lokaliseringstudering, Bibana Nyköping, Ostlänken. Granskningshandling 2017-11-13" (sid. 41) planeras varannat tåg som trafikerar bibanan i riktning mot eller från Stockholm att köras mellan Norrköping och Stockholm, medan resterande tåg ska vända i Skavsta, och således pendla mellan Stockholm C och Skavsta, och även de göra uppehåll i Nyköpings resecentrum, Vagnhärad, Södertälje Syd och Flemingsberg.

I och för sig ligger förstås Skavsta "på fel sida" i förhållande till Nyköpings resecentrum, både för de pendlare från själva centralorten och för dem på landsbygden och i de mindre orterna kring staden som reser mot Södertälje och Stockholm. Men restiden mellan Skavsta och Nyköpings resecentrum uppskattas till endast till några (ca 6) minuter, något som mer eller mindre kan komma att kompenseras av att det rimligen går åtminstone ett par minuter snabbare att förflytta sig mellan en parkerad bil i Skavsta och järnvägsplattformen där än genom motsvarande promenad vid Nyköpings resecentrum.

Mark för en stor infartsparkering (med laddplatser för elbilar), och gärna i flera än ett plan, bör därför reserveras i anslutning till stationen i Skavsta. såväl för pendlare till och från Nyköpings centralort med förorter som för pendlare från landsbygden och mindre orter på upp till ett par mils avstånd från stationen i Skavsta! Detta skulle inte ta en enda kvadratmeter mark inne i Nyköpings stadsbebyggelse i anspråk!

Att förse dem som i framtiden kommer att vilja pendla regelbundet med snabba tåg, mellan Nyköping med omnejd och arbetsplatser och högskoleorter i betydande delar av Mälardalen och Östergötland, och samtidigt ge möjlighet för pendlarna att köra bil en kort del av de aktuella sträckorna närmast hemmet, framstår för oss som minst lika legitimt som att reservera mark för parkering för flygresenärer till och från Skavsta! Parkeringarna för de flygresenärer som vill resa med bil till och från Skavsta lokaliseras förstås helst i nära anslutning till flygterminalerna, men däremot med fördel inte i direkt anslutning till just järnvägsstationen i Skavsta! Där används marken i stället för infartsparkering för "vanliga" pendlare till och från Nyköping med omnejd i den södra delen av Region Sörmland!

Parkeringsytorna nära järnvägsstationen i Skavsta och de ytor som kan lokaliseras till andra platser nära flygterminalerna kommer att efterfrågas av två i stort sett helt skilda grupper, nämligen dels av vanliga och regelbundna pendlare, som väljer att parkera sina bilar i Skavsta och inte inne i centrala Nyköping, och dels av de flygresenärer som vill resa med bil till och från Skavsta flygplats.

Samma tåg på Ostlänkens bibana kan dessbättre betjäna både de övriga flygresenärerna, d.v.s. dem som inte reser med bil till och från Skavsta, och de reguljära pendlarna. Det viktiga blir förstås att detta beaktas i den kommande kommunala detaljplaneringen vad gäller Skavsta, och att mark därför reserveras för parkering såväl i ett eller ett par områden vid järnvägsstationen som i andra lägen vid flygterminalen eller terminalerna.

Detta kommer rimligen att också kräva en revidering av den idag gällande fördjupade översiktsplanen för Nyköpings tätort och Skavsta, som antogs av KF den 10 december 2013. Men en aktualisering av denna plan är under alla förhållanden ändå nödvändig, i och med att Regeringen den 7 juni 2018 bestämde att den blivande järnvägsstationen i Skavsta ska anläggas vid bibanan, och inte som tidigare hade sagts vid huvudlinjen. Det finns således all anledning att då också se till att tillräckligt stora och effektivt lokaliserade parkeringsytor reserveras i Skavsta när översiktsplanen aktualiseras.

Dessutom krävs givetvis mera geografiskt utspridda p-platser i anslutning till arbetsplatser i Skavstaområdet. Samt förstås säkra bilvägar till och från de olika parkeringsytorna, och ett väl utformat nät för gående och cyklister både inom Skavstaområdet, och dit och därifrån.

Den blivande järnvägsstationen i Skavsta måste med andra ord ses som en viktig resurs, inte alls främst eller bara för flygresenärer, utan för alla dem som i framtiden kommer att bo och arbeta i den aktuella delen av Region Sörmland! En väl genomförd detaljplanering av Skavstaområdet framstår därför för oss inom KBR som en mycket viktig uppgift för Nyköpings kommuns politiker och samhällsplanerare! Detta gäller således såväl ur centralortens som landsbygdens och de mindre orternas perspektiv. Och därmed för oss i ledningen för Kommunbygderådet!

För Kommunbygderåd Nyköping

Stavsjö och Nyköping den 2 april 2020

Larz Johansson
Ordförande

Gunnar Casserstedt
Sekreterare
Reuterholms väg 4
618 95 Stavsjö
gunnarcasserstedt@hotmail.com

Bertil Sannel
Styrelseledamot