



## **Synpunkter på förslaget till ÖP 2020 för Trosa Kommun från Kommunbygderåd Nyköping.**

### **Önskemål:**

- 1. Reservera vid detalj- och översiktsplaneringen för Trosa kommun tillräckligt med mark vid blivande Resecentrum i Vagnhärad för såväl god bussanslutning som infartsparkering, inte endast för de boende i Trosa kommun utan även för dem som i framtiden kommer att bo i närliggande delar av Nyköpings kommun.**
- 2. Anpassa den fysiska planeringen för Trosa kommun till att det, efter tillkomsten av Ostlänken, ska vara möjligt att köra både pendeltåg, med uppehåll i bland annat Vagnhärad's nuvarande station, och ett mindre antal godståg på Nyköpingsbanan på hela sträckan mellan Norrköping och Södertälje C via Nyköping.**

### **Motiveringar och andra kommentarer:**

Kommunbygderåd Nyköping (KBR) bildades 2012 av några bygderådsföreningar i Nyköpings kommun för att samordnat företräda landsbygdsbefolkningens intressen i kommunen, samt för att upprätta goda kontakter också med andra myndigheter och organisationer på både nationell, regional och lokal nivå. KBR:s styrelse har därför med stort intresse tagit del av förslaget till Översiktsplan för Trosa kommun med dess planeringshorisont fram mot år 2040.

Kommunbygderådet företräder de som bor och verkar inom geografiskt sett betydande delar av Nyköpings kommun, bestående av landsbygd och mindre orter, med sammantaget inemot 30 % av kommunens befolkning. Rådet har naturligtvis ingen formell rätt att redovisa synpunkter på förslaget till ÖP för Trosa kommun. Vi tar ändå tillfället att härmed göra detta, eftersom Vagnhärad i Trosa kommun har ett viktigt läge för byten mellan olika färdmedel, särskilt för de som pendlar kollektivt mellan bostäder i den sydöstra delen av Sörmlands län och arbets- och utbildningsplatser i resterande delar av södra Region Sörmland, Östergötland samt Södertälje, Stockholm och kommunerna på Södertörn i Stockholms län.

Vagnhärad har redan idag ett strategiskt läge för dessa trafikanter. Rimligen förstärks ortens roll som ”spindel i kommunikationsnätet” i den här stockholmsnära delen av Region Sörmland i än högre grad fram mot och efter mitten av 2030-talet, tack vare tillkomsten av nya och

snabba regionala tåg på Ostlänken, som kommer att göra uppehåll vid bland annat ett nytt Resecentrum strax sydväst om Vagnhärad trafikplats vid E4:an genom södra Sörmland.

Det kommer därför på sikt att finnas ett stort behov vid Resecentrum i Vagnhärad för såväl en rymlig terminal för fossilfria bussar, som för relativt stora infartsparkeringar med laddstolpar för elbilar. Parkeringsplatserna ska i första hand vara till för dem som bor på landsbygden Trosa kommun, men även på landsbygden i angränsande delar av Nyköpings kommun.

Vi i Kommunbygderåd Nyköping räknar förstås med att det nu framlagda förslaget till Översiktsplan för Trosa kommun kommer att utgöra en god grund för den detaljplanering som nu måste ske för de berörda områdena i Vagnhärad, men vi avser att även noga följa den fortsatta fysiska planeringen. Vi ber därför om att få återkomma med synpunkter på detaljplanerna när de presenteras.

Författarna bakom förslaget till ÖP2020 för Trosa kommun har utgått från att all persontågstrafik på den östra delen av den nuvarande Nyköpingsbanan genom bl.a. Trosa kommun kommer att upphöra i och med öppnandet av snabbtågstrafiken på Ostlänken. Den nuvarande stationen i Vagnhärad kommer i så fall inte längre att få några uppehåll för persontåg. Trafikverket räknar för närvarande med att ca 10 godståg per normaldygn kring år 2040 kommer att trafikera den nuvarande Nyköpingsbanan genom Vagnhärad's samhälle.

Frågan om hela den nuvarande Nyköpingsbanans kommande trafikering är, enligt vår mening, av mycket stor betydelse för den framtida utvecklingen av bosättning och bebyggelse i de här aktuella sydöstra delarna av Region Sörmland.

Det dåvarande Banverket meddelade på ett samrådsmöte i Tystberga i december 2006, med anledning av ett då aktuellt förslag till Järnvägsutredning för Ostlänken, att utredarna underhand hade hört sig för med både nationella, regionala och kommunala ansvariga myndigheter om hur de såg på Nyköpingsbanans framtid, efter det att Ostlänken hade tagits i bruk. Ingen hade då sagt sig vara beredd att ta på sig det ekonomiska ansvaret för att på sikt underhålla och trafikera denna enkelspåriga och krokiga järnväg, som långt ifrån höll normal stambanestandard. Det enda alternativet vid denna tid sades därför vara upprivning av banan.

På våren 2010 bildades det nuvarande Trafikverket genom en sammanläggning och bolagisering av bl.a. Vägverket och Banverket. Trafikverket tog över Ostlänkenprojektet från Banverket, och beslutade att den fortsatta planeringen för Ostlänken skulle ske utifrån bl.a. den förutsättningen att Nyköpingsbanan skulle behållas för viss godstågstrafik. Banan förblev därmed ett s.k. riksintresse för trafikslagets anläggningar, enligt Miljöbalken 3 kap 8 §.

Förslaget om att Nyköpingsbanan inte skulle användas för fortsatt persontågstrafik väckte protester inte minst från Norrköpings kommuns sida, eftersom regionaltågen på Nyköpingsbanan från den 13 juni 2000 åter hade börjat göra uppehåll vid Kolmårdens station i Krokek. Många boende i den norra delen av Norrköpings kommun, som hade och förväntas fortsätta av ha en t.o.m. något större befolkning än Trosa kommun, pendlade sedan dess med tåg därifrån både mot övriga delar av Östergötland och mot Nyköping, Södertälje och Stockholm.

Protesterna har lett fram till att Trafikverket nu, i det förslag till Järnvägsplan för Nyköpings rese-centrum som under vintern 2019-20 har varit ute på samråd, föreslår att det år 2040 ska köras i stort sett ett pendeltåg per timme i varje riktning mellan Norr- och Nyköping under de trafikerade delarna av vardagsdygnet. Dessutom kan 12 godståg per dygn då komma att köras på denna sträcka. Pendeltågen ska dock inte fortsätta mot Södertälje, utan vända i Nyköping.

Att pendeltågstrafik bör sättas in på hela Nyköpingsbanan mellan Norrköping och Södertälje har vi inom Kommunbygderådet på olika sätt argumenterat för ända sedan rådet bildades för snart 10 år sedan. Vi blev därför mycket positivt inställda till den utredning som SWECO på hösten 2018, på uppdrag av Nyköpings kommun, presenterade om potentiell framtida trafikering av bibanan till Ostlänken genom Nyköping och av Nyköpingsbanan, och dessutom av TGOJ-banan mellan Oxelösund och Flen (– Eskilstuna – Västerås) via Nyköping.

I den här utredningen föreslås att pendeltågen på Nyköpingsbanan på hela sträckan Norrköping – Södertälje C ska göra uppehåll (förutom vid ändstationerna) i Åby, där Norrköpings kommun sedan ganska lång tid tillbaka har önskat en återöppnad hållplats för persontågstrafik, Krokek, Jönåker, Enstaberga, Nyköpings Resecentrum, Sjösa, Tystberga, Vagnhärad, Hölö och Järna.

I det nu presenterade förslaget till Översiktsplan för Trosa har det varit en viktig utgångspunkt att någon persontågstrafik på Nyköpingsbanan, genom bland annat Trosa kommun, inte är aktuell efter det att Ostlänken har börjat trafikeras. Därmed försvinner förstås också alla uppehåll för persontåg vid den nuvarande stationen i Vagnhärad, trots dess centrala läge i orten.

Många av de som i framtiden kommer att bo såväl i Trosa kommun, som på landsbygden i de östra delarna av Nyköpings kommun, kommer att ha behov av att pendla till arbetsplatser och utbildningar i Södertälje och på Södertörn. Detta resande bör av hänsyn till klimatet helst ske med kollektiva färdmedel. Dessa pendlare kommer dock inte att ha så stor nytta av att resa med de snabba tågen på Ostlänken. Dessa stannar ju på vägen mellan Vagnhärad och Stockholm endast i Södertälje Syd och Flemingsberg (som förstås kommer att förbli en viktig station för dem som studerar vid Södertörns Högskola).

Stationen Södertälje Syd ligger dock restidsmässigt långt från de centrala delarna av Södertälje med dess linjenät för lokal och regional busstrafik, och även långt från flertalet arbetsområden i staden. Detta avsides läge kräver tidsödande förflyttningar för resenärerna. Pendeltåg på Nyköpingsbanan skulle, utöver stationen Södertälje Syd, trafikera stationerna Södertälje Hamn, med utmärkta möjligheter till byten till och från SL:s pendeltåg på sträckan Södertälje – Stockholm. De tågen gör som bekant uppehåll vid flera stationer på Södertörn.

Vi efterlyser därför ett resonemang i förslaget till ÖP 2020 för Trosa som baseras på ett antagande om framtida pendeltågstrafik på Nyköpingsbanan också öster om Nyköping, med uppehåll i bl.a. Vagnhärad, även efter det att snabbtågen har börjat rulla på Ostlänken.

Vagnhärad skulle därmed få två stationer, som dessutom inte skulle ligga så nära varandra. Orten har enligt ovan dock ett så strategiskt läge som ”spindel i nätet” i sydöstra Sörmlands län, att två aktiva stationer skulle kunna vara väl motiverade. En av dem skulle användas för att skapa en regionförstoring, tack vare snabba regionala tågresor. Den andra stationen skulle komma till god nytta för ett mera kortdistant men likafullt miljöriktigt spårburet resande.

Behovet av att byta mellan olika tåg just i Vagnhärad torde inte vara så stort. Samma bussar bör kunna användas för matning till och från både Resecentrum och den nuvarande stationen, som är, och under överskådlig tid kommer att förbli, mera centralt belägen i orten Vagnhärad än Resecentrum. Ett fortsatt tågresande via den nuvarande stationen skulle dessutom göra att de nu befintliga p-platserna där skulle få en god användning också i framtiden.

Vi inser naturligtvis att ett insättande av pendeltågstrafik på hela Nyköpingsbanan, mellan Norrköping och Södertälje C via Nyköping, är ett förhållandevis stort projekt, som berör nationella myndigheter (bland dem två av Trafikverkets sex regioner), samt tre svenska regioner och fem kommuner, om också Oxelösunds kommun räknas med. Det krävs därför ett gott samarbete och en vilja till samfinansiering över region- och kommungränser för att projektet ska kunna förverkligas, och i så fall väl rimligen inom ramen för Mälardalstrafiken.

Härigenom skulle det kunna skapas en fysisk bebyggelsestruktur bestående av orter i stråk mellan Mälardalen och Östergötland, orter med bra tillgång till spårburen kollektivtrafik och med goda lägen för ett naturnära boende, kombinerat med ett också på sikt miljöriktigt resande till arbets- och utbildningsorter inom ett rimligt restidsavstånd. Att starta pendeltågstrafik på Nyköpingsbanan, med tåg som gör uppehåll på många orter, skulle dessutom vara ett klokt sätt att så att säga kompensera landsbygdsområden och orter som inte får några snabbtågsuppehåll, för de stora satsningar som görs på höghastighetståg, i detta fall på Ostlänken.

Vi är övertygade om det skulle vara värdefullt om möjligheterna att göra sådant som har lyfts fram ovan kunde tas till vara, till gagn för många av de som i framtiden kommer att bo i den här aktuella södra och restidsmässigt stockholmsnära delen av Region Sörmland. Detta gäller självfallet inte enbart för dem som då är bosatta i Trosa kommun, utan också för den befolkning på landsbygden och i mindre orter i Nyköpings kommun som Kommunbygderådet ska företräda. Och dess bättre även för de som då bor i centralorten Nyköping med förorter.

För Kommunbygderåd Nyköping

Stavsjö den 10 februari 2020

---

Larz Johansson, ordförande

---

Gunnar Casserstedt, sekreterare  
Pa: Reuterholms väg 4, 618 95 Stavsjö  
[gunnarcasserstedt@hotmail.com](mailto:gunnarcasserstedt@hotmail.com)