

Kommunbygderåd Nyköping: Remissvar på förslaget till Järnvägsplan för Nyköpings Resecentrum: ”Granskningshandling. Ostlänken, delen Nyköpings resecentrum. Järnvägsplanbeskrivning 2019-12-05. Dnr TRV 2014/19364.”

Inledning

Kommunbygderåd Nyköping bildades 2012 av ett antal föreningar av bygderådskaraktär i Nyköpings kommun för att samordnat företräda landsbygdens och de mindre orternas intressen genom kontakter med bland annat lokala, regionala och nationella myndigheter som Nyköpings kommun, Region Sörmland och Trafikverket

Kommunbygderådet (KBR) har därför sedan bildandet kontinuerligt följt planeringen av Ostlänken, men också de för rådets syften väl så intressanta frågorna om framtida användning av den befintliga Nyköpingsbanan mellan Åby och Järna via Nyköping, samt TGOJ-banan på delsträckan Oxelösund – Nyköping – Flen. De båda banorna går ju huvudsakligen genom landsbygd och flera mindre orter inte minst i Nyköpings kommun.

KBR skrev sålunda i början av februari 2017 två likalydande remissvar till Trafikverket och till Nyköpings kommun avseende de då aktuella förslagen till statlig järnvägsplan och kommunala detaljplaner för områdena kring Nyköpings Resecentrum. I våra svar uttryckte vi vår uppskattning av att kapaciteten för persontågstrafik vid Resecentrum enligt förslaget till järnvägsplan skulle byggas ut avsevärt, så att spår och perronger m.m. skulle täcka inte endast vad som krävdes för trafikering av Ostlänkens bibana genom Nyköping, utan därutöver också potentiell framtida pendeltågstrafik på Nyköpingsbanan samt viss godstågstrafik. I svaret avseende i första hand Nyköpings kommuns detaljplanering betonade vi i första hand behovet av en tillräckligt rymlig infartsparkering i anslutning till Resecentrum, inte minst för pendlare och andra resenärer som är bosatta utanför centralorten med förorter.

Sammanställning av våra synpunkter på det nu aktuella förslaget till Järnvägsplan

Kommunbygderåd Nyköping ser det fortfarande som mycket positivt, **både** för dem som bor eller arbetar inne i Nyköpings stad, **och** för dem som bor på Nyköpings kommuns landsbygd och i de mindre orterna i kommunen, och som önskar resa med tåg till eller från Nyköping:

- Att kapaciteten för på- och avstigning, vad gäller resande med tåg till och från Nyköping och jämfört med nuläget, liksom för övrig hantering av tåg, föreslås utökas väsentligt tack vare anläggandet av ett nytt spår (spår 1) söder om de båda spåren (spår 2 och 3) på ömse sidor om mittplattformen, som dessutom ska breddas, vartill kommer att ett nytt spår väster om plattformsområdet ska ge god möjlighet till tågmöten också för långa godståg;
- att byten mellan tåg och buss kommer att kunna ske betydligt smidigare än hittills, tack vare att den nuvarande bussterminalen i Nyköping flyttas till ett nytt läge i direkt anslutning till nya Resecentrum;
- att plattformarna och förbindelsevägarna till och från dem föreslås bli utformade på ett sätt som är mera ändamålsenligt än vad som har varit fallet vid den nuvarande järnvägsstationen;
- att det totalt sett blir något kortare avstånd mellan stadscentrum och entréerna till Resecentrum än till och från den nuvarande stationsbyggnaden, som dessbättre ändå ska bevaras;
- att den befintliga järnvägsbron för två spår över Brunnsgatan ersätts av nya broar för tre spår, vilket innebär att passagen under järnvägen här kan få fullt fri höjd, att fyra körfält kan dras under spåren i stället för dagens två, och att det fortfarande finns plats för gång- och cykelbanor på båda sidor om körfälten;
- att barriäreffekterna, som idag är påtagliga i områdena kring den nuvarande stationen, och som orsakas av spåren för Nyköpings- och TGOJ-banorna, trots tillkomsten av den nya bibanan sammantaget ser ut att kunna minska i rätt betydande grad i den aktuella delen av stadsbebyggelsen samt
- att Nyköpingsbanan, TGOJ-banan och den nya bibanan knyts samman till ett tekniskt sett integrerat system i anslutning till nya resecentrum

I alla dessa avseenden erbjuder anläggandet av ett nytt resecentrum uppenbarligen mycket betydande fördelar jämfört med dagens förhållanden.

Övriga kommentarer

Av figuren 34 (i avsnitt 4.2.2.) i förslaget till järnvägsplan framgår att Trafikverket (TRV) räknar med att det år 2040, d.v.s. sedan Ostlänken har trafikerats några år, kan komma att köras 32 pendeltågstrurer per medeldygn på Nyköpingsbanan mellan Norr- och Nyköping, samt därtill 12 godståg per dygn.

Från KBRs sida ser vi positivt på att det kan komma att köras pendeltåg, med några uppehåll på vägen, på denna del av Nyköpingsbanan, och inte endast, som tidigare planerats, ett begränsat antal godståg. Vi har nämligen, sedan bildandet av KBR för snart ett decennium sedan, försökt att lyfta fram idéer om att det efter det efter att Ostlänken har öppnats för trafik, också borde köras lokal och viss interregional persontågstrafik på hela den idag befintliga banan mellan Norrköping och Järna (– Södertälje). I och med att de snabba regionala och nationella tågen kan föras över till Ostlänkens spår skapas det kapacitet för trafik med långsammare tåg på den då fortfarande enkelspåriga Nyköpingsbanan. Denna resurs bör, som vi ser det, avgjort utnyttjas. Se vidare nedan!

Från östgötskt håll har det ända sedan åren före 2010, då arbetet med den gemensamma kommunala översiktsplaneringen för Linköping och Norrköping inleddes, varit ett högt prioriterat mål att det skulle köras lokal persontågstrafik på Nyköpingsbanan mellan Norr- och Nyköping också efter att den mera långväga trafiken på Ostlänken har kommit igång.

Orsaken är mycket enkel: Det bor ungefär lika många i områdena norr om stadsbebyggelsen centralt i Norrköpings kommun, och i Kolmårdsbranterna, som i Trosa kommun. Det finns idag en järnvägshållplats (Kolmårdens station) för uppehåll för regionaltåg i Krokek vid Nyköpingsbanan, och Norrköpings kommun vill återöppna den redan för ett halvsekel sedan stängda stationen för persontrafik i Åby ca 8 km norr om Norrköpings stadscentrum.

Men enligt den planering för framtida trafikering av Nyköpingsbanan som har gällt, fram till rätt nyligen, att all persontågstrafik på hela denna bana skulle upphöra i och med att Ostlänken öppnas för trafik. Därefter skulle endast viss godstågstrafik få bedrivas på Nyköpingsbanan. Om man följde de direktiven skulle således nuvarande persontågsuppehåll i Krokek, liksom nya uppehåll i Åby, inte kunna förekomma. Spåren skulle förvisso finnas kvar, men inte persontågen som körs på dem! Samtidigt som persontågstrafiken i Krokek upphörde skulle ett nytt Resecentrum för snabbtågen på Ostlänken tas i bruk i Trosa!

TRV har nu uppenbarligen lyssnat på den i första hand östgötska kritiken mot den här olyckliga tajmningen, och verket föreslår i och med det nu framlagda förslaget till järnvägsplan att det sätts in pendeltågstrafik på sträckan mellan Norr- och Nyköping.

Detta förslag uppskattas i hög grad av oss i ledningen för KBR. Men vi anser således att pendeltågen bör köras hela sträckan på Nyköpingsbanan mellan Norrköping och Södertälje via Nyköping. Nyköpings kommun har, genom den av fullmäktige på senhösten 2013 fastställda översiktsplanen för kommunen, uttalat att ett återupptagande av lokal persontrafik med vissa uppehåll vid Nyköpingsbanan, och då på hela sträckan mellan Norrköping och Järna, inte får omöjliggöras i och med den kommunala fysiska planeringen. Nu verkar det sålunda som om sådan trafik kan bli verklighet, i alla fall på delsträckan mellan Norr- och Nyköping. **Men tydligen inte längre! KBR anser att hela sträckan Norrköping – Järna (– Södertälje) bör få pendeltågstrafik när snabbtågstrafiken på Ostlänken har inletts!**

För omkring 1½ år sedan presenterade konsultföretaget SWECO, i en rapport som de hade tagit fram på uppdrag av Nyköpings kommun, med anledning av det då inledda arbetet med att ta fram en ny översiktsplan, ett i vårt tycke intressant förslag. Det gick ut på att på sikt, d.v.s. efter det att tågtrafiken på Ostlänken har inletts, sätta in pendeltågstrafik på hela Nyköpingsbanan och på TGOJ-banan mellan Oxelösund och Flen via Nyköpings södra station och Skavsta. Vid stationen i Skavsta, vid bibanan genom Nyköping, skulle byten kunna ske mellan tågen på TGOJ-banan och på Ostlänken.

I rapporten från SWECO föreslogs att pendeltågen på Nyköpingsbanan skulle göra uppehåll i Åby och Krokek i Östergötland, i Nyköpings kommun i Sörmlands län i Jönåker, Enstaberga, nya Resecentrum i Nyköping, Sjösa och Tystberga, och i Trosa kommun i Västerlång /som dock inte nämndes vid namn i rapporten/ och givetvis vid den nuvarande stationen i Vagnhärad. Tåguppehåll skulle också ske i Hölö och Järna i Södertälje kommun i Stockholms län.

I Södertälje Syd och vid Resecentrum i Norrköping skulle resande med pendeltågen genom södra Sörmlands län få god förbindelse till och från tåg på det nationella spårsystemet, och i Södertälje hamn och Norrköping till SL:s pendeltåg mot Södertörn och Stockholm respektive till Östgötapendeln via Linköping mot Mjölby och Motala. Pendling och annat resande mellan å ena sidan landsbygd och mindre orter i södra Sörmland, och å andra sidan orter som bl. a. Norrköping, Nyköping och Södertälje skulle, om ett antal uppehåll infördes för persontåg på Nyköpingsbanan och TGOJ-banan, med fördel kunna ske helt eller åtminstone huvudsakligen fossilfritt med hjälp av lokaltågen på sträckan Norrköping – Nyköping – Södertälje och på TGOJ-banan. **Från KBRs sida är vi därför givetvis klart positiva till SWECOs förslag!**

Järnvägsplanen behandlar inte den framtida trafikeringen mer än att planen förstås ska säkerställa att spår och plattformar m. m. har dimensionerats efter en viss antagen framtida trafikvolym. Enligt texten i anslutning till ovan nämnda figur 34 i förslaget till järnvägsplan för Nyköpings Resecentrum ska pendeltågen till och från Norrköping vända i Nyköping, vid spår 1, d.v.s. vid den planerade södra sidoplattformen mellan spårområdet och den blivande nya bussterminalen norr om Södra Bangårdsgatan.

Plattformen här ska bli 410 meter lång och ge möjlighet till så kallade dubbla plattformslägen, d.v.s. att det ska vara möjligt att ett tågsätt kör in och stannar vid den västra delen av plattformen, och att ett annat tåg mer eller mindre samtidigt kör in och gör uppehåll vid den östra delen av samma plattform.

Nyköpingsbanan skulle därmed kunna trafikeras **antingen** av pendeltåg som körs hela sträckan Norrköping – Södertälje, med uppehåll i Nyköping, **eller** av pendeltåg som körs mellan Norr- och Nyköping, och som vänder där, och andra pendeltåg som trafikerar delsträckan Nyköping – Södertälje. Genomgående tåg behöver förstås bara göra ett kort uppehåll vid Resecentrum i Nyköping, medan det krävs något mera tid för resenärerna för byte av pendeltåg för resor mellan pendeltågshållplatser väster och öster om Nyköping. Sådana byten sker dock vid samma perrong vid Resecentrum i Nyköping.

Vid Resecentrum ska det förstås också kunna ske tidseffektiva byten mellan pendeltågen och de snabba regionala tågen på Ostlänkens bibana genom Nyköping, även om detta kommer att kräva en förflyttning för resenärerna mellan mittplattformen mellan spår 2 och 3 och sidoplattformen vid spår 1. Två pendeltåg som kör hela sträckan Norrköping – Södertälje kan förstås inte mötas på spår 1 vid sidoperrongen, något som rimligen måste innebära något sämre möjligheter till riktigt god tidspassning mellan pendeltåg och de snabba regionala tågen än om olika pendeltåg körs mellan Norr- och Nyköping respektive Nyköping – Södertälje.

Hur som helst ser det ut att skapas ett fullt tillräckligt spår- och plattformsutrymme vid Resecentrum i Nyköping, både för de snabba regionala tågen på bibanan till Ostlänken genom Nyköping och för pendeltågstrafik på Nyköpingsbanan, till och med på hela sträckan mellan Norrköping och Södertälje! KBR har därför inget att erinra mot föreslagen disponering och dimensionering av utrymmena för spår m. m. vid Resecentrum i Nyköping. Vi förordar tvärtom det föreliggande förslaget!

Ett öppnande av pendeltågshållplatser i flera orter utmed Nyköpingsbanan, efter det att Ostlänken har tagit över de snabba regionala tågen, liksom vid TGOJ-banan skulle innebära att redan i dagsläget totalt sett tusentals hushåll boende på mindre orter och på landsbygden i den södra delen av Sörmlands län, och i angränsande områden i Östergötland och Stockholms län, skulle ges goda möjligheter till att kombinera ett naturnära boende med ett långsiktigt hållbart och i all huvudsak fossilfritt resande till arbetsområden och högskoleorter m. fl. målpunkter inom en betydande del av Mälardalen och Östergötlands län!

De som bor i mindre orter som får tillgång till pendeltågstrafik får ofta järnväghållplatsen inom gång- eller cykelavstånd, och de som bor i övriga orter eller på landsbygden i närheten av de aktuella järnvägssträckningarna kan förhoppningsvis i vartefter allt större utsträckning förflytta sig mellan bostaden och hållplatserna med eldrivna och fossilfria fordon. Detta förutsätter förstås att det sätts upp ett antal laddstolpar vid infartsparkeringarna vid hållplatserna, något som givetvis bör ske.

På längre sikt kommer det på motsvarande sätt att bli möjligt för ytterligare tusentals familjer att bosätta sig naturnära på landsbygden eller i mindre orter i de södra delarna av Sörmlands län, men att ändå kunna göra långsiktigt hållbara och förhållandevis snabba resor genom att gå eller cykla, eller genom att resa med fossilsfria fordon, till och från ett då med fördel ännu mer utbyggt nätverk av hållplatser för pendeltåg på Nyköpings- och TGOJ-banorna.

I bland annat Östergötland har man sedan mitten av 1990-talet satsat framgångsrikt på att bygga ut pendeltågstrafik på de dubbelspåriga järnvägssträckorna mellan Norrköping, Linköping, Mjölby och Motala. Detta har rimligen i rätt hög grad bidragit till att mellanliggande mindre orter i länet, som har fått tillgång till en pendeltågshållplats, har fördubblat sin folkmängd mellan folkräkningarna 1970 och 2010. En ytterligare satsning på pendeltågstrafik planeras ske när Ostlänken har avlastat den nuvarande Södra stambanan genom Östergötland från den snabba och långväga tågtrafiken.

En motsvarande satsning på Nyköpingsbanan har hittills inte kunnat ske, eftersom denna bana är och ser ut att förbli enkelspårig. **Men tillkomsten av Ostlänken kommer att medföra att det blir både möjligt och högst lämpligt att inleda lokal persontågstrafik på hela den nuvarande Nyköpingsbanan, och inte enbart mellan Norr- och Nyköping! Och på TGOJ-banan. Detta torde vara ett bra sätt, och kanske det enda sättet, att sprida positiva effekter av satsningen på höghastighetsjärnvägen Ostlänken också till orter och områden som inte får några tåguppehåll vid den nya banan för de riktigt snabba tågen!**

För Kommunbygderåd Nyköping

Stavsjö den 11 januari 2020

Larz Johansson
Ordförande

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