



Synpunkter från Kommunbygderåd Nyköping på rapporten ”Målbild 2040 för Region Östergötlands engagemang i regional tågtrafik. Remissversion 1.0. 2019-10-28. TSN 2018-0048”

Kommunbygderåd Nyköping (KBR) är en partipolitiskt obunden förening som bildades 2012 av ett antal ”bygderåd” på landsbygden i kommunen. Syftet var att skapa en förening som på ett samlat sätt kunde företräda befolkning och näringsliv på landsbygden och i de mindre orterna i kommunen vid kontakter med myndigheter och organisationer på såväl lokal, regional som nationell nivå. KBR skulle också vara en naturlig samarbetspartner för Nyköpings kommun i frågor som berör dem som bor eller verkar på kommunens landsbygd och i de mindre orterna i kommunen.

Dessa områden utgör hela kommunens territorium utom centralorten med förorter. På landsbygden och i de mindre orterna bor idag strax under 30 % av Nyköpings kommuns befolkning.

Vi räknar med att synpunkter från vår sida av kommun- och regiongränsen mellan Norr- och Nyköping, och därmed även mellan Region Östergötland och Region Sörmland, kan ha ett visst intresse vad gäller framtida tågtrafik i Östergötland omkring år 2040. Vi tar därför tillfället att sända in nedanstående synpunkter från Kommunbygderåd Nyköping på Region Östergötlands enligt vår mening förtjänstfulla rapport om regionens fortsatta engagemang för spårburen kollektivtrafik, huvudsakligen ekonomiskt samhällsstödd men även rent kommersiell sådan, efter det att Ostlänken vid mitten av 2030-talet har öppnats för trafik.

Det är ganska givet att våra synpunkter huvudsakligen kommer att beröra frågor som är relaterade till framtiden för Nyköpingsbanan, eller mera formellt f.d. statsbanan Järna – Nyköping – Åby. Banan passerar genom tre län och fyra kommuner i det också nationellt mycket viktiga kommunikationsstråket mellan Stockholmsområdet och Östergötland, och den utgör sedan 1990 en del av Södra stambanan.

Redan åtskilliga år innan Kommunbygderådet bildades 2012 hade några av oss som var med och grundade det nya rådet blivit imponerade av den pendeltågstrafik som hade inletts i Östergötland, på ”andra sidan av länsgränsen” ur vårt perspektiv, från sommaren 1995. D.v.s. endast drygt 10 år efter att den redan då framgångsrika Pågatågstrafiken hade inletts i Skåne.

Vi noterade också bland annat att en ny pendeltågshållplats öppnades i Kimstad på sommaren 2009, och när trafiken förlängdes från Mjölby till Motala på våren 2013, tack vare att Banverket – mest för godstrafikens skull – då hade byggt om banan mellan dessa båda städer från enkel- till dubbelspår. Detta ökade förstås i hög grad kapaciteten på den här bansträckan, något som i sin tur gjorde det möjligt att inte bara köra tung godstrafik på den, utan också t.o.m. tät pendeltågstrafik.

Vi konstaterade faktiskt även att de fyra mindre orter i Östergötland som fick tillgång till pendeltågstrafik, enligt data från 1970 års folkräkning inte hade varit var så stora befolkningsmässigt, i snitt endast ca 1.300 invånare per tätort. Därefter hade dock just de här orterna praktiskt taget fördubblat sitt invånarantal fram till folkräkningen 2010, då snittet hade blivit drygt 2.500 personer. (Att låta jämförelser av befolkningsutvecklingen börja just 1970 kan motiveras av att det var ungefär då som ett stort antal mindre orter vid huvudbanorna i Sverige miste sina persontågsuppehåll.)

Detta bedömde vi med rätta som en högst påtaglig ökning, men det är rimligen inte alls så enkelt som att det var just öppnandet av pendeltågshållplatser i de aktuella orterna i Östergötland som låg bakom befolkningstillväxten där. Bakgrunden till denna var sannolikt snarare en medveten ekonomisk och fysisk planering för bostadsbyggande med mera, inklusive öppnande av hållplatser för pendeltåg, från de berörda kommunernas sida.

Det ska understrykas, att det erfarenhetsmässigt – inte minst från Skåne – är betydligt lättare att få såväl bygg- och finansföretag som hushåll att investera på platser som har eller ska få tillgång till spårburen trafik, än på orter med ungefär samma läge i förhållande till kringliggande större orter, men som kollektivtrafikförsörjs enbart av busstrafik. Betydande och långsiktiga kommunala och regionala investeringar i sådant som pendeltågstrafik ses generellt som något av en garanti för fortsatta offentliga investeringar på projekt i de aktuella orterna, något som i sin tur leder till på sikt jämförelsevis stigande fastighetsvärden.

Ett par av oss gjorde, i augusti 2016, ett för oss mycket givande besök hos Strategienheten vid Östgötatrafiken. Vi fick då intressant information om hur pendeltågstrafiken i länet hade inletts och utvecklats, men vi resonerade förstås också om hur man från östgötsk sida såg på Nyköpingsbanans framtid efter det att snabbtågen hade börjat rulla på Ostlänken. Än en gång tack till Östgötatrafiken för det besöket!

Vi var då och är fortfarande klart medvetna om att grundförutsättningarna för att fortsatt bedriva persontågstrafik på Nyköpingsbanan, sedan Ostlänken har tagits i bruk, är betydligt vanskeligare än att fortsätta att köra pendeltåg på stambanan genom Östergötland och på sträckan Mjölby – Motala.

Stambanan mellan Norrköping och Mjölby byggdes redan på 1910- och 20-talen ut till dubbelspår, medan Nyköpingsbanan, som byggdes under den förra delen av 1910-talet, från början var och fortfarande är enkelspårig. Dessutom var och är resandeunderlaget i centrala Östergötland väsentligt mycket större än i södra Sörmlands län.

Behovet av snabba och täta, och därmed spårburna, förbindelser mellan de jämförelsevis stora städerna Linköping och Norrköping var förstås, tillsammans med de övriga ovan nämnda faktorerna, avgörande för den framgångsrika satsningen på pendeltågstrafik i Östergötland. ”På köpet” kunde också några mindre orter vid stambanan genom Östergötland få tillbaka spårburen tågtrafik, efter att denna hade varit försvunnen i omkring ett kvartssekel.

Förhållandena för lokaltågstrafik i södra Sörmlands län har inte alls varit lika gynnsamma. Nyköpingsbanan har inte byggts om till ”normal stambanestandard” och dubbelspår, och banan är förhållandevis rik på kurvor, något som för övrigt gjorde det lämpligt att från slutet av 1980-talet åtminstone delvis prova ut de tilltänkta snabbtågens lutningsteknik just på den här sträckan. Den enda större orten vid banan är Nyköping, ungefär halvvägs, 60-70 km, mellan Norrköping och Södertälje.

Sedan starten 2012 har KBR på olika sätt ändå argumenterat för att det borde kunna köras lokal persontågstrafik mellan Norrköping och Järna (– Södertälje C), efter det att de regionala tågen på Nyköpingsbanan har kunnat flyttas till Ostlänken. Denna överflyttning frigör ju trafikkapacitet för både viss lokal persontågstrafik och godstågstrafik vid Nyköpingsbanan.

Vi blev därför mycket nöjda när SWECO på hösten 2018 föreslog just detta, i en förstudie med titeln ”Målbild tåg och stresstest bibana Nyköping”, gjord på uppdrag av Nyköpings kommun som underlag för det då inledda arbetet på en ny översiktsplan för kommunen. (SWECO föreslog då för övrigt att även TGOJ-banan, på sträckan Oxelösund – Nyköping S – Skavsta – Flen (– Eskilstuna), skulle användas för persontrafik och för matning till och från de snabba regionala tågen på Ostlänkens bibana genom Nyköping.)

I förslaget ingick att tågen på Nyköpingsbanan skulle göra uppehåll i Åby, Krokek (Kolmårdens station), Jönåker, Enstaberga, Nyköpings resecentrum, Sjösa, Tystberga, Vagnhärad (den nuvarande stationen), Hölö och Järna. I Södertälje Syd och vid Resecentrum i Norrköping skulle pendeltågen på Nyköpingsbanan få utmärkt kontakt med det nationella järnvägsnätet, inklusive tågen på Ostlänken, och i Södertälje Hamn och Norrköping med SL:s pendeltåg och Östgötapendeln. Byten till och från de snabba tågen på Ostlänken och dess bibana kunde förstås även ske vid Resecentrum i Nyköping. Förslagets målbildsår var ca 2050.

För Norrköpings kommuns del innebar det här förslaget dels en återöppnad station i Åby, och dels att den befintliga stationen i Krokek skulle kunna få behålla persontågstrafik även sedan de regionala tågen på Nyköpingsbanan hade flyttats till Ostlänken. Resor mellan Krokek och Nyköping skulle därmed även fortsättningsvis kunna ske med tåg, och snabb tågpendling vidare mot Södertälje och Stockholm skulle lätt kunna ordnas genom byte i Nyköping till och från tåg på Ostlänken och dess bibana.

SWECO gjorde vid ungefär den här tiden även en studie om framtida tågtrafik på uppdrag av Östgötatrafiken, ”Tågutvecklingsplan Östergötland 2040”. Denna publicerades också på hösten 2018. Här är planeringshorisonten således omkring år 2040, och inte 2050, som i den i styckena ovan nämnda förstudien. Resultat och förslag från den på uppdrag av Östgötatrafiken av SWECO utförda studien ligger till stor del till grund för Region Östergötlands här aktuella rapport om den framtida regionala tågtrafiken inom, till och från Östergötland, med titeln ”Målbild 2040 för Region Östergötlands engagemang i regional tågtrafik”.

I denna föreslås, bl.a. på sidan 32, ett återöppnande av den år 1968 för persontrafik avvecklade stationen i Åby. Det är dock UVEN-tågen och inte tåg på Nyköpingsbanan som föreslås trafikförsörja stationen i Åby.

På samma sida förs också en del resonemang, under rubriken *Krokek och Nyköpingsbanan, nya regionala lösningar efter Ostlänken*. Där konstateras inledningsvis att Nyköpingsbanan, och därmed förstås Kolmårdens station i Krokek, i varje fall enligt i dag aktuella planer, ser ut att bli utan delvis offentligt finansierad tågtrafik i och med att de regionala tågen flyttas till Ostlänken när den har öppnats för trafik.

I rapporten slås också fast, att det förhållandet att Nyköpingsbanan är och ser ut att förbli enkelspårig, innebär att en förlängning av Östgötapendeln från Norrköping till Krokek, och att åtminstone vissa tåg vänder där och inte i Norrköping, skulle riskera att ge upphov till trafikstörningar, som alltför lätt kan sprida sig till resten av Östgötapendelns trafik, som ju för närvarande sker uteslutande på dubbelspårssträckor.

Det konstateras ändå i rapporten att fortsatt persontrafik på Nyköpingsbanan kan visa sig vara intressant för Region Östergötland, men också att den nuvarande pendlingen med tåg från Krokek norrut, ut ur länet mot Nyköping, Södertälje och Stockholm, inte är mer omfattande än att den kan hanteras genom snabbustrafik till och från Nyköping, och vid behov byte där till och från tåg på Ostlänken och bibanan genom Nyköping.

Det påpekas i rapporten också, att det knappast skulle ta längre tid för pendlare mellan Krokek och Stockholm att, i stället för att resa direkt med dagens regionalståg, resa med buss mellan Krokek och Norrköping och med de snabba tågen på Ostlänken vidare till och från Stockholm. I rapporten rekommenderas ändå fortsatta ”utredningar ur ett helhetsperspektiv”. Detta bedömer vi inom KBR som ett utan tvekan klokt förslag.

Vi vill här understryka, att SWECOs utredare i rapporten ”Målbild och stresstest bibana Nyköping”, som togs fram på uppdrag från Nyköpings kommun, **inte** föreslog en förlängning av trafiken på Östgötapendeln till Krokek.

De förordade enligt ovan i stället att Nyköpingsbanan omkring år 2050 skulle kunna trafikeras av pendeltåg på **hela sträckan** Norrköping – Nyköping – Södertälje C, och att tågen skulle göra uppehåll i bl.a. Åby och Krokek. Detta är ett förslag som vi i ledningen för KBR är klart positiva till. En god motivering för detta är att ett förverkligande av detta förslag skulle möjliggöra skapandet en även på sikt hållbar bebyggelse- och befolkningsstruktur i den södra delen av Sörmlands län, i form av ”pärlband” av mindre orter med pendeltågshållplatser (och infartsparkeringar!) utmed Nyköpingsbanan, både väster och öster om Nyköping. Samt förstås i Norrköpings, Trosa och Södertälje kommuner, liksom utmed TGOJ-banan i Oxelösunds, Nyköpings och Flens kommuner. Kort sagt således i hela den sydliga delen av Region Sörmland.

En sådan fysisk struktur i de södra delarna av Sörmlands län, liksom i den sydligaste delen av Stockholms län och i områdena norr om stadsbebyggelsen i Norrköping, skulle enligt vår bestämda mening skapa goda möjligheter för på sikt tiotusentals hushåll och familjer till ett naturnära boende på landsbygd och i mindre orter i de berörda bygderna.

Detta boende skulle gå att förena med ett redan på ganska kort sikt fossilfritt eller till en början nästan fossilfritt resande med rimliga pendlingsstider till arbetsplatser och gymnasie- och högskoleorter inom en stor del av Mälardalen och Östergötland. Sådana satsningar skulle givetvis behöva få starkt stöd i kommande översiktsplanering för de berörda kommunerna.

Vi som ska föra landsbygdsbefolkningen i Nyköpings kommuns talan är naturligtvis mycket intresserade av en ”återupplivning” av några av de f.d. stationssamhällena vid Nyköpingsbanan och även TGOJ-banan genom kommunen.

Att utreda vad som borde hända med Nyköpingsbanan ingick inte i Banverkets uppdrag då man tog fram den första Järnvägsplanen för Ostlänken, som ställdes ut för granskning på vintern 2006-07. Efter kontakter som Banverket trots detta tog med berörda kommuner och regionala myndigheter rekommenderade verket då att Nyköpingsbanans spår skulle rivas upp och att marken där banan hade gått skulle styckas och försäljas efter det att Ostlänken hade öppnats för trafik

När Trafikverket bildades i april 2010, genom sammanslagning och viss bolagisering av bl.a. Vägverket och Banverket, tog det nya verket över ansvaret för den fortsatta planeringen för Ostlänken. Vad gäller Nyköpingsbanan beslutade Trafikverket att någon avveckling av banan inte längre var aktuell, utan att den skulle behållas för viss godstrafik, och som ”livlina” för trafiken på Ostlänken.

Vi har nyligen noterat att Trafikverket, i det under vintern 2019-20 publicerade förslaget till Järnvägsplan för Nyköpings resecentrum, har räknat med att det 2040 ska kunna köras 32 pendeltågsturer per normaldygn mellan Norr- och Nyköping, och därtill 12 godstågsturer per dygn. Det skulle kunna röra sig om kommersiell persontrafik, och således inte om delvis offentligt finansierad sådan trafik. Vår fråga är dock vilka kommersiella aktörer som skulle kunna vara intresserade av att köra persontåg på Nyköpingsbanan.

Såvitt vi förstår innebär den i Järnvägsplanen föreslagna dimensioneringen och utformningen av spår- och plattformsutrymmen m.m. vid Resecentrum i Nyköping att pendeltågstrafik även mellan Nyköping och Järna (– Södertälje) skulle vara möjlig. Pendeltågen skulle dessutom, om vi har förstått det rätt, kunna köras antingen med genomgående tåg på hela sträckan mellan Norrköping och Södertälje, eller med två olika tåg som båda vänder vid den planerade nya södra sidoplattformen vid Resecentrum i Nyköping, som ska medge s.k. dubbla plattformslägen.

Sammanfattningsvis är vi därför angelägna om att SWECOs förslag om framtida person-tågstrafik på **hela** Nyköpingsbanan (liksom på delar av TGOJ-banan) ska beaktas i den studie av Nyköpingsbanans framtida användning som kan komma att genomföras för att möjliggöra även en ekonomiskt samhällsstödd tågtrafik på banan. En sådan trafik kan förhoppningsvis ordnas inom ramen för En Bättre Sits-programmet och Mälardalstrafikens verksamhet.

Vi avser också att lyfta fram detta förslag från SWECO när vi, förmodligen inom de närmaste veckorna eller månaderna, kommer att sända in synpunkter från Kommunbygderådet på förslaget till ny Översiktsplan för Nyköpings kommun. Där kommer vi att rekommendera åtgärder från kommunledningens sida som stödjer ett skapande av den ovan beskrivna fysiska strukturen var gäller landsbygd och mindre orter i den sydliga delen av Region Sörmland.

Vi ber till sist om att få avsluta texten om våra synpunkter på Region Östergötlands rapport med följande citat från sid 32 i denna, och som vi markerar genom att här skriva den citerade texten med fet stil: **”Det är också tänkbart att både Ostlänken och Södra stambanan får trängselproblem och då behövs Nyköpingsbanan även av denna anledning.”**

För Kommunbygderåd Nyköping

Stavsjö den 26 februari 2020

Larz Johansson, ordförande

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