



Synpunkter från Kommunbygderåd Nyköping på TRV Samrådshandling Ostlänken, delen Sjösa – Skavsta. Järnvägsplanbeskrivning, 2022-01-14. Dnr TRV 2014/72085

Inledning och bakgrund

Ledningen för Kommunbygderåd Nyköping (KBR) har med stort intresse tagit del av Trafikverkets förslag per 2022-01-14 till järnvägsplan för Ostlänken på delsträckan Sjösa – Skavsta, genom en i hög grad stadsnära landsbygd i Nyköpings kommun. Vi redovisar här några under januari och februari 2022 nedtecknade synpunkter på planförslaget.

Kommunbygderådet bildades på senhösten 2011 för att slå vakt om landsbygdsbefolkningens och -företagens intressen inom Nyköpings kommun. I och med att Ostlänken, på den planerade drygt 15 mil långa sträckan mellan Järna och Linköping, till en betydande del (något mer än en tredjedel) ska passera genom just Nyköpings kommuns landsbygd, så har det varit rätt självklart att bevakning av den fysiska planeringen (d.v.s. framtagandet av Trafikverkets järnvägsplaner men även kommunal översikts- och detaljplanering) för Ostlänken har varit en viktig uppgift för KBR ända sedan bildandet för drygt 10 år sedan.

KBR har därutöver granskat Trafikverkets planering av angränsande delsträckor av Ostlänken, och då inte minst sträckan Långsjön – Sillekrog genom Trosa kommun med nya resecentrum i Vagnhärad, men sedan flera år tillbaka även bl.a. Region Östergötlands planering för offentligt organiserad regionalstågstrafik efter det att Ostlänken har öppnats för trafik på sträckan Järna – Nyköping – Norrköping – Linköping.

Från KBR:s sida har vi, sedan starten 2011, dessutom oförtrutet argumenterat för att nyttan av investeringarna i Ostlänken **inte** i huvudsak får gynna invånare och företag inom tätbebyggda delar av de berörda regionerna. Eller, med andra ord, att landsbygder och mindre orter i såväl Nyköpings som Trosa kommuner inom Region Sörmlands södra delar, men även i Södertälje, Norrköpings och Linköpings kommuner i grannlänen, inte får missgynnas – jämfört med centralorterna med förorter – genom tillkomsten av Ostlänken.

Vi i ledningen för KBR har därför, fortfarande redan från föreningens bildande, lyft fram vikten av att de idag existerande järnvägarna, d.v.s. Nyköpings- och TGOJ-banorna genom de ovan nämnda kommunerna, men även Flens och Oxelösunds kommuner, ska trafikeras av tåg för lokal men även viss regional persontrafik, även efter det är att hela Ostlänken har öppnats för trafik från mitten av 2030-talet. Då kommer ju kapaciteten för sådan tågtrafik att växa i hög grad, i och med att regionaltågen liksom de nationella tågen mellan Stockholm och Östergötland kan flyttas över till den nya höghastighetsbanan Ostlänken.

Detta ger ett potentiellt utrymme för både lokal och fortfarande delvis regional persontågstrafik och utökad godstågstrafik på Nyköpingsbanan, vars framtida användning Trafikverket (enligt uppgifter under vintern 2021-22 i lokala medier) ska utreda under år 2022. I de förslag till järnvägsplaner som nyligen har varit föremål för granskning, liksom i det nu aktuella planförslaget, har en utgångspunkt hittills dock varit att Nyköpingsbanan fortsatt ska behållas, enligt citat här nedan från sidan 11 ur förslaget till plan för sträckan Sjösa – Skavsta:

”När de snabba persontågen flyttas till Ostlänken blir det mer plats för godståg och regional persontrafik på Södra och Västra stambanan (de befintliga stambanorna). Det ger även förbättrade möjligheter till omledning av trafiken, så att järnvägssystemet blir mindre sårbart.

Den befintliga Nyköpingsbanan (en del av Södra stambanan) mellan Järna och Åby bibehålls och upplåts i huvudsak för godstrafik och regional pendeltågstrafik.”

Vi bedömer det vidare som lämpligt att (liksom Swecos utredare gjorde 2018, i rapporten ”Målbild tåg och stresstest bibana Nyköping”, en rapport som vi återkommer till senare i denna skrivelse) inför öppnandet av trafiken på Ostlänken, ännu en gång ta ställning till om offentligt organiserad persontågstrafik på TGOJ-banan på sträckan Oxelösund – Nyköping – Flen (– Eskilstuna – Västerås) inte borde inrättas. Tågen medan Oxelösund och Flen kan i Nyköping dessbättre få en hållplats i nära anslutning till nya resecentrum centralt i staden. I rapporten från Sweco bedöms det även som rimligt att från ca 2050 överväga att starta pendeltågstrafik på Nyköpingsbanan mellan Norrköping och Södertälje, med tåguppehåll i Åby, Krokek, Jönåker, Enstaberga, Sjösa, Tystberga, Vagnhärad, Hölö och Järna, samt givetvis vid Nyköpings resecentrum. Detta dock förutsatt att kommunens och regionens politiker och andra beslutsfattare är beredda att satsa på tillväxt på landsbygden i detta stråk.

KBR har med skärpta framhållit att på sikt en väsentligt större andel än de knappt 10 % av bebyggelse- och befolkningstillväxten i Nyköpings kommun, som sedan sekelskiftet 2000 har ägt rum på landsbygden och i de mindre orterna där, från och med nu bör äga rum utanför Nyköpings tätort med förorter som exempelvis Arnö, Bergshammar och Sjösa.

Detta hävdar vi fortfarande, trots att det bland annat i samband med det nyligen avslutade arbetet på en ny kommunal översiktsplan för Nyköping fram till cirka 2040, som 2021-12-14 antogs av Kommunfullmäktige, i §183 i protokollet från detta möte uttalas att (cit):

”Utanför centralorten föreslås ny bebyggelse främst ske längs med starka kollektivtrafikstråk, särskilt koncentrerat till de utpekade bebyggelsenoderna som ska fungera som serviceorter för omgivande bygder.”

Detta må låta som ett klokt ställningstagande. Men fortfarande ska uppenbarligen gälla att (ibid.): ”... huvuddelen av kommunens bebyggelseutveckling planeras att ske inom Nyköpings centralort genom omvandling av befintliga verksamhetsområden till tät stadsbebyggelse med en blandning av bostäder, verksamheter, offentlig service, handel, samlingsplatser och tillgängliga grönområden.” Vi i KBR hävdar likafullt att det faktum att Nyköpings kommun, i och med öppnandet av den snabba regionaltågstrafiken på Ostlänken, för dem som tågpendlar för arbete eller studier, restidsmässigt i ett slag kommer motsvarande någon eller några mil närmare både Stockholm med förorter och städerna i Östergötland.

Detta gäller även för dem som väljer att bosätta sig naturnära på landsbygden i Nyköpings kommun. Resor mellan bostad och en transportnod på landsbygden, eller direkt till och från ett resecentrum vid Ostlänken, sker med fördel med fossilfria bilar (också laddhybrider med begränsad räckvidd) eller med matarbusar, eller på längre sikt med då insatta pendeltåg på Nyköpings- och TGOJ-banorna. En fördel med att inleda pendeltågstrafik är erfarenhetsmässigt att fastighetsvärdena ökar i de orter som får tillgång till sådan trafik, vilket i hög grad kan underlätta finansiering av bostadsinköp eller nybyggnation i dessa landsbygdsorter.

Inte minst Tystbergabygden har ett restidsmässigt mycket gott läge i den ’triangel’ som kommer att bildas av resecentra vid Ostlänken i Nyköping, Skavsta och Vagnhärad. Men även Kiladalen kan få ett strategiskt gott läge för tågpendlare, förutsatt att Region Sörmland och Nyköpings kommun är beredda att satsa på pendel- eller t.o.m. regionaltågstrafik på Nyköpingsbanan mellan Norr- och Nyköping, med tåguppehåll i Åby och Krokek i Norrköpings kommun, och varför inte även i Jönåker i Nyköpings kommun?

Matande busstrafik kan med fördel inrättas mellan en järnväghållplats i Jönåker och orter som Stigtomta, Vrena och Näveksvarn med omnejd. I Tystbergabygden kan redan på kort sikt anordnas matarbusstrafik på motorvägen mellan Nyköping och Vagnhärad, med uppehåll vid Tystberga och Lästringe trafikplatser. Vi återkommer det detta senare i texten.

Synpunkter, delvis sida för sida, på förslaget till järnvägsplan för sträckan Sjösa – Skavsta med anslutande delar av bibanan genom Nyköping.

Idén med en bibana genom Nyköping är enligt vår uppfattning näst intill genial. Denna bibana föreslogs i 2010 års järnvägsutredning för delsträckan mellan Järna och Loddby, strax norr om centralorten Norrköping. Sträckningen för den nu beslutade bibanan har i och för sig ändrats en del efter 2010, i och med att det 2018 bestämdes att resecentrum i Skavsta skulle lokaliseras till bibanan och inte till Ostlänkens huvudlinje. Det fördes i 2010 års utredning en del resonemang inte endast om att ansluta Nyköpings centrala delar, och/eller Skavsta, genom en bibana, eller kanske helt enkelt genom ett stickspår norr- eller söderifrån, utan att också göra detta för Vagnhärad och faktiskt även för Järnas del. Men dessa förslag avvisades dessbättre i utredningen.

Däremot rekommenderades det således en bibana genom Nyköping. Detta bedömer vi inom KBR enligt ovan som ett synnerligen klokt förslag! Liksom att resecentrum i Skavsta genom ett regeringsbeslut 2018 lokaliseras till bibanan, och inte till Ostlänkens huvudlinje, vilket var meningen tidigare. Det är dock, enligt det nu aktuella förslaget till järnvägsplan, möjligt att i efterhand även anlägga en station (i form av två sidoplattformar) vid huvudlinjen i Skavsta.

Kommunbyggerådet, eller i något fall Tystbergabygdens Nätverk (TN), som är en av byggerådsföreningarna som står bakom KBR, har i och med det här aktuella remissvaret yttrat sig om samtliga förslag till järnvägsplaner för olika delsträckor på Ostlänken inom Nyköpings kommun som har varit föremål för granskning under vintern 2021-22. TN har även sänt in ett remissvar avseende delsträckan Långsjön – Sillekrog i Trosa kommun, som också omfattar resecentrum i Vagnhärad, vars utformning givetvis är av stort intresse även för dem som bor och verkar inom Tystbergabygden på Nyköpings kommuns landsbygd. Bland annat med tanke på den högst betydande bebyggelse- och befolkningstillväxt som under senare år har ägt rum på landsbygden i Trosa kommun, och då inte minst i områdena norr om E4-motorvägen och Nyköpingsbanan, finns det all anledning att förvänta en motsvarande expansion också i Tystbergabygden väster om kommungränsen, förutsatt förstås att ansvariga politiker i Nyköpings kommun är beredda att stödja och inte i praktiken motverka en sådan utveckling.

Vi bedömer dessbättre samtliga förslag till järnvägsplaner som klart professionellt utförda, både vad gäller de natur- och kulturmiljöfrågor som vi har granskat, liksom ur många andra relevanta aspekter. Vi har därför tagit del av det i planförslaget presenterade materialet, inklusive i alla fall en del av underlagsrapporterna, med stort intresse. Vad gäller lokala frågor har vi haft en del kontakter med berörda markägare och andra intressenter. Det går självfallet inte att dra fram en ny järnväg för snabba tåg genom en tätortsnära landsbygd, som i de södra delarna av Region Sörmland, utan åtskilliga negativa konsekvenser. Vår uppfattning är dock att dessa genomgående har redovisats öppet i utredningarna, och att de förslag till beslut om åtgärder som har presenterats i all huvudsak framstår som väl motiverade. Detta har naturligtvis inte hindrat att vi i vissa (men relativt fåtaliga) fall har ställt en del kritiska frågor.

Med detta sagt som bakgrund inleder vi härmed vår granskning, mer eller mindre sida för sida, av förslaget till järnvägsplan. Granskningen görs förstås med utgångspunkt från att det är Kommunbygderådets uppdrag att granska föreslagna åtgärder utifrån ett klart landsbygds-perspektiv. Vi kommer också att tillåta oss att, i texten nedan, knyta an till tidigare presenterade synpunkter från KBR:s sida, och då inte endast sådana som har varit riktade till Trafikverket utan även till Nyköpings kommun, Region Sörmland, Region Östergötland och Trosa kommun samt vissa andra relevanta myndigheter och organisationer.

Sidan 7 i planförslaget (citat): ”Denna planbeskrivning avser järnvägsplanen för delsträckan Sjösa – Skavsta som ligger i Nyköpings kommun i Södermanlands län ... Delsträckan består av cirka 22 kilometer av den nya stambanan och cirka 7,5 kilometer av den bibana som ska koppla ihop den nya stambanan med resecentrumen i Nyköpings tätort och vid Skavsta flygplats.”

Vår kommentar: Som framgår av texten under rubriken ovan bedömer vi i ledningen för KBR förslaget från 2010 om att anknyta både stadsbebyggelsen i Nyköpings kommun och Skavsta genom en bibana som näst intill genialt! Detta förslag innebär ju (tillsammans med passagen genom resecentrum i Vagnhärad) goda möjligheter till förbigång för de stor-regionala och nationella (och därmed allra snabbaste) tågen på Ostlänken av de inte fullt så snabba regionaltågen mellan Stockholm och Östergötland, d.v.s. de tåg som kommer att göra uppehåll i Vagnhärad, Nyköping och Skavsta.

Det blir också enkelt att vända en del tåg i Skavsta, liksom att resa med tåg den i och för sig korta sträckan mellan resecentra i Nyköping och Skavsta. Detta kommer att bidra till tätare tågtrafik mellan Stockholm och både Nyköping och Skavsta än om resecentrum i Skavsta (enligt tidigare planer) hade förlagts till Ostlänkens huvudlinje.

När Trafikverket 2017 rekommenderade att resecentrum i Skavsta skulle lokaliseras till bibanan och inte till Ostlänkens huvudlinje så välkomnade både KBR och TN detta förslag, på basis av vad som sägs i stycket ovan. Den politiska ledningen i Nyköpings kommun motsatte sig dock bestämt detta förslag. Regeringen beslöt likafullt 2018 att Skavstastationen skulle förläggas till bibanan, men även att det i en framtid skulle vara möjligt att också låta vissa tåg på huvudlinjen göra uppehåll i Skavsta vid där i så fall nyanlagda sidoplattformar.

En ytterligare, och avgjort viktig, anledning till att vi i ledningen för KBR (och även TN) varit positiva till en flyttning av stationen i Skavsta till bibanan var att det då borde gå att ordna inte endast en parkering för flygresenärer där, i anslutning till flygterminalen, utan också en pendlarparkering i närheten av järnvägsstationen. Detta som komplement till parkerings-möjligheter vid resecentrum inne i Nyköping.

Det här påtalade vi redan 2017, och senast i december 2021 (om än då i en av TN och inte av KBR insänd skrivelse, som dock givetvis hade skrivits efter samråd mellan dessa båda föreningar), i samband med ett remissvar på ett kommunalt förslag till 'Planprogram för Skavsta utvecklingsområde. Oktober 2021', som underlag för en detaljplaneläggning av områden kring flygplatsen, inklusive en hel del arbetsområden och resecentrum i Skavsta.

Vi har också påpekat att en lokalisering av resecentrum vid bibanan i stället för huvudlinjen borde minska risken för störningar av den regionala tågtrafiken till och från resecentra i både Nyköping och Skavsta.

Sidan 8 i planförslaget (citat): "Ett nytt resecentrum anläggs vid Skavsta flygplats, intill den nya stambanan och bibanan. Resecentrumet ska angöras med en 255 meter lång mittplattform – med möjlighet till förlängning med 100 meter – som förläggs till bibanan. Avståndet mellan plattformarna och flygplatsterminalen är cirka 300 meter. Plattformens placering innebär att tågen som trafikerar den nya stambanan alltså inte kommer att göra stopp på Skavsta resecentrum. Stationsområdet ska dock utformas så att en framtida angöring från den nya stambanan möjliggörs med sidoplattformar."

Vår kommentar: Bra förslag till längd på mittplattformen med utgångspunkt från att nuvarande Mälartågsätt är 105 meter långa och att det därför ryms två multipelkopplade tågsätt vid plattformen. Och att en framtida förlängd plattform således gott och väl rymmer tre tågsätt, med tillsammans drygt 1.050 sittplatser, i alla fall om det blir fråga om liknande fordon som de nuvarande Mälartågen.

Sidan 11 i planförslaget (citat): "De snabba persontågen kommer att stanna i Norrköping och Linköping. Regionaltågen kommer att stanna på alla stationer. När de snabba persontågen flyttas till Ostlänken blir det mer plats för godståg och regional persontrafik på Södra och Västra stambanan (de befintliga stambanorna). Det ger även förbättrade möjligheter till omledning av trafiken, så att järnvägssystemet blir mindre sårbart.

Den befintliga Nyköpingsbanan (en del av Södra stambanan) mellan Järna och Åby bibehålls och upplåts i huvudsak för godstrafik och regional pendeltågstrafik."

Vår kommentar: Det här, således att den befintliga banan ska behållas och användas för pendeltågstrafik och viss godstrafik, har vi i ledningen för KBR argumenterat för sedan rådet bildades på senhösten 2011. Detsamma gäller för TN som bildades drygt två år tidigare. Så vi hoppas att detta uttalande (som också har funnits med i bland annat i de övriga förslagen till järnvägsplaner) fortfarande gäller! Enligt uppgifter i lokala medier (Sörmlands Nyheter den 3 februari 2022) ska dock Trafikverket under året 2022 utreda Nyköpingsbanans framtida användning. Ett alternativ lär vara att banan rivs upp i alla fall på sträckan Järna – Nyköping.

Detta anser vi skulle vara ett synnerligen ödesdigert misstag! Och en riktigt usel tajmning, att i så fall, under en just inledd omställning av samhället i riktning mot ett mindre fossilberoende transportsystem, riva upp en sedan 90 år elektrifierad järnväg på 5-10 mils avstånd från en storstad som Stockholm!

På Kommunbygderådets hemsida med adressen: <https://kommunbygderadnykoping.se> finns digitala kopior av en debattartikel i SN den 28 januari 2022 med titeln 'Behövs Nyköpingsbanan verkligen i framtiden?' samt en tämligen kort replik till denna från oss i ledningen för KBR i SN per den 1 februari 2022. Samt därutöver ett betydligt mera utförligt genmäle 'Ytterligare argument – Nyköpingsbanan' per den 7 februari 2022. Dessa artiklar kan på hemsidan läsas under rubriken 'INITIATIV' och där under rubriken 'DEBATTINLÄGG'.

Sidan 12 i planförslaget (citat): "Söder om Nyköpings tätort går bibanan i ny sträckning mot Skavsta. Vid Skavsta går bibanan först parallellt med nya stambanan en sträcka för att sedan, väster om Skavsta, ansluta till den nya stambanan."

Vår kommentar: Det är utmärkt att det, enligt kartbladen 1300 och 1400, har reserverats utrymme för vänd- och uppställningsspår vid bibanan omedelbart väster om stationen i Skavsta.

Sidan 13 i planförslaget (citat): "I takt med att regionerna Östergötland och Mälardalen utvecklas och växer ökar behoven av persontransporter för både arbetsresor och fritidsresor. Efterfrågan på tågresor är redan idag större än utbudet. På grund av den redan höga trafikbelastningen är det idag inte möjligt att sätta in fler tåg på de tider när efterfrågan på tågresor är som störst, utan att förlänga restiderna. I dagsläget hämmas utveckling av tågtrafiken och därmed även en övergång till ett mer miljöanpassat och hållbart resande.

Ostlänken ska tillföra ny kapacitet i järnvägssystemet samt frigöra kapacitet på befintliga banor: delar av Södra stambanan, delar av Västra stambanan och Nyköpingsbanan. Därmed öppnas möjligheten för en ökning av regionalstågs- och godstågstrafik på dessa banor."

Vår kommentar: Lika korta som utmärkta motiveringar för behovet av Ostlänken!

Sidan 14 i planförslaget (citat): "Ostlänken kommer att byggas ut vartefter järnvägsplanerna vinner laga kraft. Utbyggnaden planeras i tre etapper med start längst i norr i Gerstaberget. De tre etapperna är Gerstaberget – Nyköping, Nyköping–Norrköping och Norrköping – Linköping. När en etapp är klar genomförs förbesiktning och provdrift av järnvägsanläggningen inför Transportstyrelsens godkännande. Därefter kan etappen öppnas för trafik.

Byggstart för denna delsträcka beräknas preliminärt till någon gång under 2026, såväl för stambanan som för Skavsta resecentrum och anslutningarna till bibanan."

Vår kommentar: En klart intressant upplysning! Om hela sträckan Järna – Linköping ska kunna öppnas för trafik omkring år 2035 så kommer tydligen delsträckan Järna – Nyköping att kunna öppnas för trafik i alla fall några år innan dess, och även sträckan Nyköping – Norrköping viss tid före år 2035.

Sidan 25 i planförslaget (citat): ”Att Nyköpingsbanan är enkelspårig medför både begränsningar för hur tidtabellen kan läggas och stor risk för störningar. I Sjösa finns ett mötesspår där enstaka tågmöten sker idag. Banan har låg hastighetsstandard och trafikerats av ett tåg i timmen i vardera riktningen under högrafik. Högsta tillåtna hastighet på banan är till stora delar 120 km/tim.”

Vår kommentar: Korrekt och relevant information. Men varför nämns just mötesplatsen i Sjösa? Det finns ju dessbättre många fler mötesplatser på sträckan mellan Järna och Åby där tågmöten kan ske och sker idag. Mötesplatser finns, som bekant och utöver i Sjösa, i Hölö, Vagnhärad, Lästringe, Tystberga, Nyköping C givetvis samt vidare i Enstaberga, Jönåker, Ålberga, Krokek (Kolmårdens station) och strax väster om Getå.

Sidan 30 i planförslaget (citat): ”Skavsta flygplats är idag en multimodal knutpunkt i den meningen att flygresenärers transporter till och från flygplatsen sker med olika former av kollektivtrafik eller i personbil. I dagsläget finns ingen järnvägsstation i området, i stället kan tågresenärer ta sig till Nyköpings centralstation som ligger 7 km från flygplatsen och därefter byta till buss eller /taxi/ för att nå Stockholm Skavsta flygplats.

Inom ramen för den här järnvägsplanen planeras ett nytt resecentrum vid Skavsta flygplats, intill den nya stambanan och bibanan. Resecentrumet vid Skavsta blir en ny bytespunkt för resor med buss, tåg och flyg. Planeringen av resecentrumet sker i samverkan med Nyköpings kommun och Stockholm Skavsta flygplats AB.”

Vår kommentar: KBR har, bland annat med utgångspunkt från dessa konstateranden, sedan åtminstone 2017 argumenterat för att också en pendlarparkering bör anläggas i anslutning till resecentrum i Skavsta. Vi har i detta sammanhang, även till Nyköpings kommun, påpekat att en sådan infartsparkering rent lägesmässigt inte behöver konkurrera med en parkering för flygresenärer, eftersom dessa ju i första hand efterfrågar en parkering nära flygterminalen och inte vid stationen vid bibanan.

Vi betraktar faktiskt en pendlarparkering i Skavsta som något av en parallell till parkeringen vid stationen i Läggesta vid Svealandsbanan, d.v.s. som parkeringsytor inte minst för pendlare från såväl stad som landsbygd, men likafullt belägna utanför tät och central stadsbebyggelse.

Eller med andra ord som ett ställe där pendlare och andra resenärer kan parkera sin på sikt förhoppningsvis fossilfria bil för att resa vidare med moderna tåg i snabb och tät trafik till ett betydande antal målorter inom stora delar av Mälardalen. I detta viktiga avseende spelar det ingen roll att parkeringsytan i Läggesta förvisso är belägen i en helt annan fysisk och mindre exploaterad omgivning än den i Skavsta, eftersom det i båda fallen är fråga om platser där man kan parkera sin bil för att resa därifrån och dit med moderna tåg i snabb och tät trafik till och från bl.a. arbets- och högstskoleorter inom stora delar av Mälardalen och Östergötland.

Sidan 32 i planförslaget (citat): ”Kommunen planerar även för ett exploateringsområde söder om flygplatsen /och resecentrum/ och ett arbete med att ta fram en strukturplan pågår ... Med utgångspunkt i strukturplanen har Nyköpings kommun tagit fram ett förslag till planprogram för Skavsta utvecklingsområde ... Syftet med planprogrammet är att möjliggöra etableringen av Ostlänken och det nya resecentrumet vid Skavsta flygplats. Förslaget till planprogram var ute på samråd mellan den 18 november och den 20 december 2021. Planprogrammet utgör steget före detaljplanen i den kommunala planprocessen.

Vår kommentar: Ett remissvar på denna utredning har i december 2021 sänts in från TN, efter samråd med KBR. Vi har, helt enligt vår kommentar ovan till texten på sidan 30 i det här aktuella planförslaget, lyft fram det betydande behovet av en pendlarparkering inte endast inne i stadsbebyggelsen kring Nyköpings resecentrum, utan även vid resecentrum i Skavsta. En sådan kan givetvis vara ett t.o.m. klart attraktivt alternativ för resenärer från såväl landsbygden kring Nyköping som delar av stadsbebyggelsen med förorter.

Ledningen för KBR kommer givetvis att bevaka det förestående kommunala detaljplanearbetet avseende Skavsta, och då som alltid i första hand ur ett landsbygdsperspektiv. Det är faktiskt i högre grad de som bor och verkar på kommunens landsbygd än stadsborna (som ju kan gå eller cykla eller ta stadsbuss till och från resecentrum) som kommer att ha störst anledning till att kunna parkera fossilfria bilar vid resecentra i kommunen eller i Vagnhärad.

Resande från landsbygden ska alternativt kunna resa bil till och från vissa hållplatser för snabb regional busstrafik och parkera bilen redan där. Eller förstås använda bussar i lokal trafik för sådana resor. Från och till dessa bytesplatser ska det finnas bussar som ansluter till resecentra vid Ostlänken. Ett bra exempel på en sådan god bytesplats är den tämligen nyanlagda och väl upplysta parkeringen vid Tystberga trafikplats med dess hållplats för regionala motorvägsbussar mellan Nyköping och Gnesta respektive Vagnhärad/Trosa.

Sidan 38 ff i planförslaget: Text under rubrikerna Svärtaåns dalgång, Hagnestad och Swansta, Hovra och Bullersta, Nyköpingsåns dalgång samt Malmarna.

Vår kommentar: Intressant information om fem särskilt viktiga historiska kulturmiljöer vid Ostlänkensträckan Sjösa – Skavsta.

Sidan 41 ff i planförslaget (citat): ”Nyköpingsån utgör riksintresse för naturvård. Ån har mycket god vattenkvalitet och klassas som särskilt skyddsvärd med avseende på förekomst av olika fiskarter. ... Vattenståndet i Nyköpingsån varierar kraftigt efter säsong och väderlek vilket gör området till en mycket god rastplats för fågel. Området runt ån har en stor koncentration av naturliga gräsmarker.

Inom korridoren längs sträckan finns inga naturreservat.

Sträckan Sjösa – Skavsta har relativt låga koncentrationer av viltrörelser, eftersom kombinationen av Nyköpings tätort, E4 och Skavsta flygplats utgör stora barriärer i landskapet ... Därför försöker man i så stor utsträckning som möjligt att samlokalisera Ostlänken med befintlig infrastruktur. Detta är av stor vikt för att inte förstärka barriäreffekten ytterligare.”

Vår kommentar: Det är bra att barriäreffekter identifieras och, så långt som det är rimligt, också åtgärdas, genom exv. landskapsbroar, faunapassager och dragning av Ostlänken nära E4-motorvägen.

Sidan 46 i planförslaget (citat): ”**Rekreation och friluftsliv.** Sörmlandsleden är en 100 mil lång vandringsled som löper genom stora delar av Södermanland. Leden slingrar sig genom olika naturmiljöer och korsar korridoren för den nya stambanan på ett flertal platser längs hela Ostlänkens sträckning. Näckrosleden, en 700 kilometer lång cykelled i Södermanland, korsar delsträckan i Tunsättersbäckens dalgång där den går längs med väg 223.

Vid Söra och Bullersta finns ett stort utbud av rekreations- och friluftsmöjligheter. Precis norr om korridoren ligger Hovrasjön med bland annat skridsko- och paddlingsmöjligheter. Sörmlandsleden passerar söder om sjön och slingrar sig en bit längs strandkanten för att sedan korsa korridoren. Vid Hovrasjöns södra kant ligger Söra scoutgård och friluftsgård samt en utomhusförskola. I skogen mellan Söra och Hovra finns även ett elljusspår. Kring Bullersta och söderut finns flera ridvägar, närströvområdet Oxbacken och en motorgård. Även skogsområdet Ekensberg i Nyköpings tätort ger möjlighet till rekreation och i skogarna runt Stigtomta förekommer orienteringsverksamhet, ridning och cykling.

I Nyköpingsåns dalgång finns möjligheter till olika sorters friluftsliv såsom fiske, skridskoåkning, kanotpaddling och fågelskådning. Området omfattas av riksintresse för friluftsliv.”

Vår kommentar: Det är angeläget och utmärkt att, som här har skett, ett antal viktiga målpunkter och -områden för rekreation och friluftsliv har identifierats, och därmed kan skyddas i så stor utsträckning som möjligt.

Sidan 52 i planförslaget (citat): ”Högåsens vattenverk försörjer stora delar av Nyköpings och Oxelösunds kommuner med dricksvatten. Området kring verket är klassat som ett område av riksintresse för vattenförsörjning.”

Vår kommentar: Detta är självfallet ett synnerligen viktigt konstaterande!

Sidan 68 i planförslaget (citat): ”För passagen av E4 och väg 800 anläggs två broar som tillåter bibanan att passera över vägarna i deras befintliga lägen. Bron för bibanans passage över E4 är mycket synlig i omgivningen och ska gestaltas med stor omsorg.”

Vår kommentar: Också detta är självfallet ett synnerligen viktigt konstaterande, som dessbättre ser ut att ha uppmärksammats i förslaget till järnvägsplan.

Sidan 69 i planförslaget (citat): ”Vid passagen av Nyköpingsåns dalgång löper järnvägen i korridorrens sydliga delar för att minimera påverkan på riksintresset och den kulturhistoriskt värdefulla bebyggelsen ... Dalgången är av riksintresse för friluftsliv, kulturmiljövård och naturvård och passeras på en cirka 1,4 kilometer lång landskapsbro. Bron innebär att väg 53 och väg 627 kan behållas i sina befintliga lägen samt att Nyköpingsån inte påverkas av anläggningen.”

Vår kommentar: Det är bra att de nämnda båda vägarna, väg 53 och väg 627, tack vare brons betydande längd inte behöver dras om, och naturligtvis också att Nyköpingsån inte kommer att rent fysiskt (men förstås ofrånkomligen visuellt) påverkas av dragningen av Ostlänken här.

Sidan 70 i planförslaget (citat): ”Vid flygplatsen är järnvägens lokalisering till stor del styrd av var resecentrum ska anläggas. Den smala korridoren vid Skavsta medger i princip inte några alternativa lokaliseringar av stationen eller järnvägen. ...

Bibanans västra del ansluter – från den angränsande järnvägsplanen för Ostlänken, delen Bibana Nyköping – söderifrån och löper här parallellt med stambanan söder om denna över ett område som idag utgörs av flygplatsens parkering. Ett nytt resecentrum anläggs i anslutning till Skavsta flygplats. En mittplattform för av- och påstigning förläggs till bibanan på cirka 300 meters avstånd till flygplatsterminalen. En passage för gående anläggs över spåren.”

Vår kommentar: Av kartblad 1300 att döma blir det trångt att här i en framtid eventuellt kunna anlägga två sidoplattformar för en station också vid Ostlänkens huvudlinje. Detta gäller inte minst den södra plattformen, som ju kommer att ligga mellan spåren för huvudlinjen och bibanan. Tåg på huvudlinjen kan här komma att, i hög fart, 250 km/tim, passera resande som väntar på plattformen på ett senare ankommande tåg. Så om det finns möjlighet till att bredda anläggningen här med så lite som några meter så vore detta avgjort synnerligen önskvärt.

Sidan 70 i planförslaget (citat): ”En gång- och cykelväg anläggs öster om bibanan. Den ersätter den gång- och cykelväg som idag löper längs väg 629 till och från flygplatsen. Den nya gång- och cykelvägen passerar under stambanan för att ge tillgång till flygplatsområdet och under bibanan för att ge tillgång till området söder om flygplatsen och järnvägen. Gång- och cykelvägen regleras dock inte genom denna järnvägsplan utan i den kommunala planeringsprocessen.”

Vår kommentar: Förefaller bra, och vi utgår från att detta har noterats också av Nyköpings kommuns fysiska planerare.

Sidan 74 i planförslaget (citat): ”Den nya stambanan utformas för att tågen ska kunna köra i 250 km/tim med god standard och komfort. När järnvägen byggs för tåg som ska köra i högre hastigheter på upp till 250 km/tim måste ett antal krav vara uppfyllda. Särskilt viktigt är att tågen inte kan köras i snäva kurvor utan kurvradierna behöver vara relativt stora. Eftersom den nya stambanan inte ska trafikeras av tunga godståg kan lutningarna dock vara något större än för konventionell järnväg. För bibanan gäller att tågen i så stor utsträckning som möjligt ska kunna köra i 160 km/tim.”

Vår kommentar: Vi bedömer det som klokt och tillräckligt att de snabba tågen på Ostlänken ska kunna köras i hastigheter upp till 250 km/tim, och på bibanan – åtminstone på vissa delsträckor – i 160 km/tim.

Sidan 77 i planförslaget (citat): ”Ett nytt resecentrum anläggs vid Skavsta flygplats, intill den nya stambanan och bibanan. Den nya stationen ska utformas så att det går att vända och ställa upp tåg. Då blir det möjligt att köra 2–3 tåg per timme i båda riktningarna på bibanan, samtidigt som det kan köra 5–6 tåg per timme på den nya stambanan.

Stationen kommer att anläggas med mittplattform på bibanan. Plattformen utformas som en 255 meter lång mittplattform med möjlighet att förlänga den till 355 meter. Stationsområdet ska utformas så att en framtida angöring från den nya stambanan möjliggörs med sidoplattformar. I höjd med bibanans mittplattform ska det vara möjligt att anlägga två 410 meter långa sidoplattformar på den nya stambanan.

En plattformsförbindelse i form av en gångbro över spåren kommer att möjliggöra för resenärer att ansluta dels till flygplatsen, dels till området söder om järnvägsanläggningen.”

Våra kommentarer: Det är bra att det, enligt kartblad 1300 och 1400, har reserverats mark för vänd- och uppställningsspår vid resecentrum i Skavsta. Det är också konstruktivt att mittplattformen vid bibanan ska kunna förlängas från 255 till 355 meters längd. Då kan det, som nämnts tidigare i den här skrivelsen, rymmas tre, mot tidigare två, tågsätt av samma längd som dagens Mälartåg.

Det är likaså klokt att, vid ett eventuellt anläggande av sidoplattformar vid huvudlinjen, dessa får en längd på drygt 400 meter. Notera dock vårt påpekande ovan om att det kan bli ett obehagligt knappt utrymme för resenärer som väntar på särskilt den södra sidoplattformen. Det krävs naturligtvis också en rulltrappa m.m. mellan denna sidoplattform, och rimligen även den nordliga, och gångbron över spåren.

Sidan 81 ff i planförslaget (inledande citat): ”Den första landskapsbron på delsträckan är över Svärtaåns dalgång, där järnvägspassage sker över två vägar, jordbruksmark och Svärtaån. Bron utgör även faunapassage för vilt. Svärtaån är Natura 2000-område samt omfattas av strandskydd 100 meter från vattendragen. Stor hänsyn har därmed tagits vid placering av de två brostöden på vardera sida om vattendraget. ...”

Vår kommentar: Det är utmärkt att det i texten här förs utförliga och enligt vår uppfattning kloka resonemang om användande av landskaps-, väg- och viltbroar för att minska barriäreffekter för jord- och skogsbruk och för att underlätta djurpassager, men förstås även vad gäller det rörliga friluftslivet och besöksnäringen.

Sidan 111 i planförslaget: ”Utbyggnaden av Ostlänken innebär en ökad kapacitet i det svenska järnvägssystemet samt att kapacitet kommer att frigöras på hårt belastade befintliga banor: delar av Södra stambanan, delar av Västra stambanan och Nyköpingsbanan. En utbyggnad möjliggör en utökad turtäthet för samtliga tågtyper. Utöver detta kommer även anläggningens standard att höjas, vilket medför en ökad robusthet i systemet.

Eftersom sträckan är betydelsefull för nationell såväl som regional och lokal tågtrafik är effekterna positiva i alla dessa avseenden. En aspekt som är kopplad till banans kapacitet är hur tillförlitligt transportsystemet är. Högre kapacitet innebär att restiden, komforten och framkomligheten blir bättre framför allt till följd av att banan blir mindre störningskänslig.

Ostlänkens utveckling medför även att Östergötlands- och Mälardalsregionen kan fortsätta utvecklas och att transporter som sker här, såväl arbetsresor som studie- och fritidsresor, kan ske på ett hållbart sätt.”

Vår kommentar: Enligt vår mening korrekta och klart relevanta uttalanden. Observera att de i tillämpliga delar gäller även för Nyköpingsbanan!

Sidan 116 i planförslaget: ”Ett nytt resecentrum anläggs vid Skavsta flygplats, intill den nya stambanan och bibanan. Skavsta flygplats ... blir en viktig bytespunkt mellan regional och lokal busstrafik, storregional och nationell tågtrafik samt internationell flygtrafik. Planeringen av resecentrumet sker i samverkan med Nyköpings kommun och Stockholm Skavsta flygplats AB. ... En kontinuerlig dialog med Stockholm Skavsta flygplats AB och Nyköpings kommun även fortsättningsvis är av största vikt för att säkerställa såväl en så hög tillgänglighet som en så god samhällsnytta för området som möjligt.

Skavsta flygplats är redan idag en multimodal knutpunkt i den meningen att flygresenärers transporter till och från flygplatsen sker med olika former av kollektivtrafik eller i personbil. Med en järnvägsstation i området utvecklas knutpunkten ytterligare ett steg, vilket kan innebära ökade och förändrade rörelsemönster samt flöden som behöver organiseras väl i området.

Resecentrumet ska angöras med en 255 meter lång mittplattform – med möjlighet till förlängning med 100 meter – som förläggs till bibanan. ... Avståndet mellan plattformarna och flygplatsterminalen är cirka 300 meter. Plattformens placering innebär att tågen som trafikerar den nya stambanan alltså inte kommer att göra stopp på Skavsta resecentrum.

Bytespunkten ska dock utformas så att en framtida angöring från den nya stambanan möjliggörs med sidoplattformar.”

Vår kommentar: Styrelsen för KBR har, enligt våra kommentarer ovan, sedan flera år tillbaka argumenterat för att Skavsta resecentrum även ska bli en bytespunkt för ett mera lokalt resande, genom att det nära stationen anläggs en pendelparkering. Då kan resenärer både från landsbygden kring centralorten och från olika bostadsområden i denna med fördel parkera där, om de önskar resa vidare med regionala tåg på Ostlänken. Byte mellan bil och tåg, samt parkering av i en framtid fossilfria bilar, kan då ske utan att belasta stadscentrum vid och nära resecentrum i Nyköping, något som vi anser vara en betydande vinst ur miljösynpunkt.

Vi hävdar fortfarande, liksom 2017, att det är bra att stationen i Skavsta i utgångsläget förläggs till bibanan och inte till den nya stambanan. Våra farhågor för att det kan visa sig bli obehagligt trångt för resande från den södra sidoplattform som eventuellt senare kommer att anläggas vid huvudlinjen kvarstår dock, enligt resonemang tidigare i den här texten.

Det är hur som helst utmärkt (men egentligen rätt självklart) att det blir enkelt för regionaltåg som kommer från Stockholm på bibanan via Nyköping till Skavsta resecentrum att vända där, med eller utan 'parkering' på ett stickspår strax väster om stationen. Samt förstås att man både snabbt och ofta kommer att kunna resa med tåg mellan centrala Nyköping och Skavsta!

Sidan 117 i planförslaget: ”Ostlänken är ett steg i att öka kapaciteten på järnvägsnätet och möjliggöra ett ökat hållbart resande för såväl långa som korta personresor. Genom att bygga en ny bana frigörs kapacitet på befintliga stambanor som därmed kan användas för regionalstågs- och godstågs trafik.

Eftersom sträckan mellan Katrineholm och Järna är gemensam för både den Södra och den Västra stambanan är det den sträckan som idag är högst belastad och i störst behov av att kapacitet frigörs. Ostlänken kommer även att innebära en viss avlastning för sträckan Katrineholm – Linköping på den Södra stambanan samt för sträckan Norrköping – Järna på Nyköpingsbanan. Såväl antalet godståg som antalet regionalståg antas kunna öka i viss utsträckning. Ökningen av antalet tåg begränsas dock av andra delar i järnvägssystemet.

Framför allt innebär utbyggnaden av Ostlänken kortare restider och en ökad komfort för de som reser på Ostlänken och bättre robusthet och punktlighet på de befintliga stambanorna. För Södra stambanan i Östergötland innebär Ostlänken även en möjlighet att norr om Linköping separera lokaltrafik från fjärrtrafik, vilket gör det lättare att skapa bra tidtabeller för lokaltrafiken. För att göra resandet attraktivt är de viktigaste parametrarna en kort restid och en god turtäthet.

Ostlänken kommer att trafikeras av olika tågtyper, snabbare persontåg mellan storstadsområdena med begränsat och varierande uppehållsmönster och regionalståg som även stannar i andra tätorter.”

Våra kommentarer: Vi inom KBR, men förstås även TN, ser den kapacitetsmässiga avlastning av Nyköpingsbanan mellan Järna och Norrköping som kommer att ske, i och med öppnandet av trafiken på Ostlänken, som helt avgörande för våra förslag sedan början av 2010-talet om att det på sikt ska köras pendeltåg på Nyköpingsbanan på hela sträckan mellan Norrköping och samtliga tre stationer i Södertälje (Södertälje Syd, Södertälje Hamn och Södertälje C), men inte till och från Stockholm.

Möjligheten till att i en framtid separera den storregionala tågtrafiken på Ostlänken genom Östergötland, på sträckan Norrköping – Linköping, och senare förhoppningsvis även Mjölby, från pendeltågstrafiken på denna sträcka har dessbättre redan noterats av Trafik- och samhällsplaneringsnämnden i Region Östergötland. Denna nämnd rekommenderar sedan sommaren 2020 att den offentligt organiserade pendeltågstrafiken mellan Norrköping och Mjölby (– Motala) ska kompletteras genom att regionalstågs trafik på Ostlänken mellan Stockholm och Östergötland förlängs från Norrköping till Linköping eller förhoppningsvis, men på ännu längre sikt, till Mjölby, förutsatt att Ostlänken blir en nordlig del av nya stambanor mellan Stockholm och Göteborg respektive Malmö, i båda fallen via Jönköping.

Restiden med tåg i offentligt organiserad trafik mellan Linköping och Norrköping skulle i så fall kunna halveras, från dagens ca 30 minuter med pendeltågen, som gör uppehåll vid ett antal mellanstationer, till ca 15 minuter med regionaltåg som körs non-stop mellan Norr- och Linköping.

Fortsättning på sidan 117 i planförslaget: ”Sammanlagt förväntas Ostlänken trafikeras av 50 snabbtåg och 28 regionaltåg per dygn på den del av den aktuella delsträckan som utgörs av den nya stambanan ... Motsvarande siffror för bibanan är 56 regionaltåg, undantaget sträckan mellan Skavsta resecentrum och den västra anslutningspunkten till den nya stambanan som förväntas trafikeras av 32 regionaltåg. Enligt prognosen kommer inga regionaltåg att trafikera Nyköpingsbanan utan all regionaltrafik antas trafikera Ostlänken ... och ansluta till Nyköpings resecentrum via bibanan.”

Våra kommentarer: Notera följande citat från stycket ovan: ”Enligt prognosen kommer inga regionaltåg att trafikera Nyköpingsbanan utan all regionaltrafik antas trafikera Ostlänken ... och ansluta till Nyköpings resecentrum via bibanan.” Detta stämmer nämligen inte överens med Trafik- och samhällsplaneringsnämnden i Region Östergötlands beslut per den 4 juni 2020 (se ’Målbild 2040 för Region Östergötlands engagemang i regional tågtrafik. Beslutsversion 2020-06-04.’) om att, inom ramen för En Bättre Sits-samarbetet, rekommendera att en del av regionaltågen mellan Norrköping och Stockholm inte ska köras hela sträckan mellan Åby och Järna via Ostlänken, utan på den södra/västra delen av Nyköpingsbanan mellan Norr- och Nyköping, med uppehåll vid resecentrum i Nyköping, och därifrån vidare mot Järna och Stockholm på den norra/östra delen av bibanan genom Nyköping och på Ostlänkens spår. Och förstås att vissa regionaltåg körs samma väg men i motsatt riktning.

I så fall skulle det onekligen bli fråga om fortsatt regionaltågstrafik på Nyköpingsbanan, i alla fall på sträckan mellan Norr- och Nyköping, även efter det att Ostlänken har öppnats för trafik! Vi räknar förstås med att ni från Trafikverkets sida tar kontakt med Region Östergötland för att reda ut detta. Observera att det har reserverats spår- och plattformsutrymme vid Nyköpings resecentrum för pendeltågstrafik mellan Norr- och Nyköping i den järnvägsplan för resecentrum i Nyköping som har vunnit laga kraft. Detta utrymme skulle, vad vi tror oss förstå, lika väl kunna användas för regionaltåg mellan Norr- och Nyköping.

Den drygt 3 km långa enkelspårssträckan mellan Nyköpings resecentrum och föreningsväxeln mellan Nyköpingsbanan och bibanan strax nordost om Stenkulla förväntas enligt ovan bli trafikerad av 56 regionaltåg och 10 godståg per medeldygn. Där vill dock både KBR och TN, liksom Swecos utredare, enligt vad som nämnts på sidan 2 i denna skrivelse, även ’klämma in’ ett par tiotal pendeltåg per dygn mellan Nyköping och Södertälje. Den aktuella sträckan blir därmed utan tvivel hårt belastad, men den är turligt nog samtidigt mycket kort.

Sidorna 122-123 i planförslaget: ”Riksintressen. Nyköpingsåns dalgång är riksintresse för kulturmiljövård och Nyköpingsån är riksintresse för naturvård och friluftsliv. Högåsens vattenverk är riksintresse för vattenförsörjning.

Nyköpingsåns dalgång

Järnvägsanläggningen passerar dalgången på en cirka 1 400 meter lång landskapsbro. På östra sidan dalgången passerar järnvägen strax söder om Bönsta bytomt på bank och i skärning samt genom delar av järnåldersgravfältet. Bropelarna är placerade längre österut än vad som är tekniskt nödvändigt för att minska påverkan på gravfält och den ursprungliga vägsträckningen längs dalgångens östra sida samt väg 53 kan bevaras under bron. ...

Den nya stambanan kommer att innebära ett nytt inslag i ett välbevarat, sammanhängande och öppet odlingslandskap. Genom att anläggandet av landskapsbro istället för bank mildras påverkan något genom att visuella samband blir fortsatt avläsbara och funktionella samband bevaras. Viss påverkan kommer dock att ske på fornlämningar och bebyggelse inom riksintresset, framför allt vid Bönsta. De äldre vägsträckningarna kommer i stora drag att bevaras.

Sammantaget bedöms påverkan på riksintresset Nyköpingsåns dalgång innebära stora negativa effekter för kulturmiljön. Anläggningen förväntas dominera såväl den breda dalgången som andra viktiga uttryck för riksintresset, vilket försvårar läsbarheten. Landskapsbron mildrar skadan något genom att till viss del bibehålla visuella och funktionella sammanhang i området.”

Våra kommentarer: Det är tyvärr lika ofrånkomligt som beklagligt att Ostlänkens passage över Nyköpingsåns dalgång kommer att få betydande negativa konsekvenser för landskapsbilden och kulturmiljön här. Dock är det givetvis en fördel (en liten tröst i bedrövelsen) att dalgången kommer att passeras av spåren för Ostlänken på en lång landskapsbro och inte på en bank, något som gör att (för att citera texten i ett av styckena ovan) ”visuella samband blir fortsatt avläsbara och funktionella samband bevaras.”

Sidan 135 i planförslaget: ”Den transportpolitiska målanalysen utgår från transportpolitikens övergripande mål om att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Detta mål delas i sin tur in i ett funktionsmål och ett hänsynsmål.

De största nyttorna kopplat till funktionsmålet uppstår för boende i arbetsför ålder i Östergötland, Södermanland och Stockholms län där Ostlänken på ett positivt sätt bidrar till såväl näringslivets transporter som medborgarnas resor med en utökad kollektivtrafik. Ostlänken möjliggör också ett minskat behov av personbils- och lastbilstrafik.”

Vår kommentar: Ostlänken kommer helt klart att bli till högst betydande nytta ”för boende i arbetsför ålder i Östergötland, Södermanland och Stockholms län”, för att återigen citera text ur styckena ovanför. Restidsmässigt flyttas ju hela Nyköpings kommun, både centralorten med förorter och landsbygden med de mindre orterna på denna, för tågresenärer motsvarande minst någon eller rentav några mil närmare arbetsmarknader i Stockholm, Södertälje och i stråket mellan dessa städer på Södertörn, liksom förstås även i Norrköping och Linköping. Här finns också flera högskoleorter som kommer att kunna nås snabbare och mera regelbundet än tidigare.

Sammanfattande avslutning: Vår vision om ett klimatomässigt och långsiktigt hållbart resande till och från stora delar av Nyköpings kommuns landsbygd

Vi i KBR:s ledning är dessvärre tveksamma till om politikerna i Nyköpings kommun riktigt har insett hur mycket som öppnandet av Ostlänken skulle kunna komma att betyda för kommunens framtida bebyggelse- och befolkningsutveckling, och att den framtida nya trafiken borde användas som ett lika gott som unikt tillfälle att marknadsföra kommunen på både de regionala och nationella bostads- och arbetsmarknaderna. I varje fall kan vi inte finna några ordentliga avtryck av betydelsen av öppnandet av Ostlänken i den översiktsplan för kommunen fram till ca 2040 som (när detta skrivs i februari 2022) nyligen har vunnit laga kraft.

Enligt vår bedömning är det inte minst möjligheterna till ett naturnära och rymligt boende till rimliga kostnader på Nyköpings landsbygd som ger kommunen komparativa fördelar i konkurrensen på bostadsmarknaden. Också landsbygden förflyttas ju restidsmässigt betydligt närmare viktiga arbets- och studiemarknader enligt ovan. Detta kommer, som vi ser det, i hög grad att ske just i Nyköping, i och med att det kommer att öppnas inte mindre än tre resecentra vid Ostlänken i den södra delen av Region Sörmland. Så är långt ifrån fallet för andra landsbygdsområden i Östra Mellansverige under de kommande årtiondena! Däremot finns det åtskilliga stadsmiljöer, d.v.s. långt ifrån endast i Nyköping, som är attraktiva för potentiella inflyttande hushåll i flera andra städer inom detta område än Nyköping!

Det sker, som vi ser det, inte någon tillräckligt målmedveten satsning på bebyggelse- och befolkningstillväxt från kommunledningens sida ens en gång i Tystbergabygden och Kiladalen, som ju restidsmässigt borde kunna dra störst nytta, av olika landsbygdsområden inom Nyköpings kommun, av anläggandet av Ostlänken och de tre aktuella resecentra vid denna. På kort sikt borde det kunna sättas in snabb matarbustrafik inte minst på E4-motorvägen genom en betydande del av landsbygden inom kommunen, med uppehåll vid trafikplatserna utmed motorvägen. Dessa bussar ska i en framtid givetvis anknyta till resecentra vid Ostlänken.

Vid hållplatserna för dessa regionala bussar ska det anläggas infartsparkeringar av samma 'modell' som för några år sedan dessbättre har använts vad gäller Tystberga trafikplats, och som Trafikverket också planerar att relativt snart anlägga vid Lästringe trafikplats. Alla dessa infartsparkeringar måste förstås kompletteras med är tillräckligt många laddstolpar.

På detta sätt kan det, med start redan från och med nu, d.v.s. långt innan trafiken på Ostlänken har kommit igång, byggas upp ett system av transportnoder inom en stor del av Nyköpings kommuns landsbygd, där de boende inte har mer än max. ett par mils avstånd till och från en transportnod. En sådan fysisk struktur på landsbygden skulle göra det både möjligt och fullt rimligt för dem som bor utanför centralorten med förorter, d.v.s. i byar och andra orter eller på den 'rena' landsbygden, att resa fossilfritt med bil (t.o.m. med laddhybrider med deras tämligen korta räckvidder) mellan bostaden och en sådan nod, från och till vilken fortsatt resa kan ske med fossilfria bussar. Där resandeunderlaget är tillräckligt bör givetvis också lokala bussar användas för att 'mata' resande mellan bostäder och transportnoder.

Det ska här tilläggas att tankar om att etablera ett ovan beskrivet system av transportnoder framförs i översiktsplanen, men på ett – enligt vår mening – onödigt 'luddigt' och oprecist sätt, även om sex bebyggelse- och transportnoder faktiskt har ritats in på plankartan. Dessa är Stavsjö, Jönåker, Vrena, Stigtomta, Tystberga samt Näveksvarn på Tunabergshalvön. De fem övriga orterna ligger alla vid Nyköpings- eller TGOJ-banan. Men några konkreta uppgifter om vilka krav som bör uppfyllas av en sådan nod framförs inte i översiktsplanens text.

På längre sikt, kanske från ca 2050, bedömer vi dessutom att persontågstrafik bör kunna inledas både på Nyköpings- och TGOJ-banan. Det kan då röra sig om pendeltåg som gör uppehåll vid en del mellanstationer, i enlighet med Swecos ovan nämnda förslag, eller om regionalstågstrafik på sträckan mellan Norrköping och Stockholm på den nuvarande banan mellan Norr- och Nyköping, men Nyköping – Stockholm via Ostlänken. Dessa tåg ska kunna göra uppehåll i Åby och Krokek och, enligt vår mening, med fördel även i Jönåker. För att skapa ett tillräckligt resandeunderlag för sådan persontrafik krävs dock att kommunledningen i Nyköping satsar på att planera för en betydande och målinriktad bebyggelse- och befolkningstillväxt i orterna och deras omgivning i stråken utmed såväl Nyköpings- som TGOJ-banan. Men, frågar vi oss dessvärre, finns den politiska viljan och modet att göra detta?

Fördelar med att införa sådan persontrafik som beskrivs i stycket ovan är att öppnandet av pendeltågshållplatser brukar leda till en förhållandevis både snabb och betydande bebyggelse- och befolkningsexpansion i de berörda orterna och bygderna. Detta beror inte enbart, och kanske inte ens i första hand, på tillkomst av stationsnära bostadsbebyggelse som möjliggör ett långsiktigt hållbart resande, utan också på att investeringar i persontågstrafik från både nationella, regionala och kommunala myndigheter, av många parter och med rätta, betraktas som en form av garantier för fortsatta samhälleliga satsningar på dessa banor och orter.

Detta i sin tur medför stegrade fastighetsvärden och därmed ett ökat intresse för investeringar från både bygg- och finansieringsföretags sida. Liksom naturligtvis också från många hushåll, och då inte minst småbarnsfamiljer, vad gäller val av framtida bostadsort.

I flera stråk på landsbygden i Skåne, som liksom Sörmland är en flerkärnig region, har en påtaglig tillväxt av bebyggelse och befolkning sedan 1990-talet och fram till nutid ägt rum i orter och bygder utmed järnvägar som, ofta sedan omkring ett halvsekel tillbaka, endast har trafikerats av godståg. Detta är en utveckling som har åstadkommit genom en målinriktad regionalpolitisk satsning från Region Skånes och Skånetrafikens (och deras föregångares) sida på att åter inleda t.o.m. tät persontågstrafik på flera sådana banor. Trelleborgsbanan mellan Malmö och Trelleborg är en av dessa, som i december 2015 fick pågatågstrafik med tåguppehåll i ett par orter i Vellinge kommun. Ett år senare, i december 2016, fick Marieholmsbanan väster om Eslöv också lokal och regional pågatågstrafik. Därefter följde (från december 2020) Lommabanan norrut från Malmö, och nyligen (i december 2021) fick också Söderåsbanan, en förlängning av Lommabanan norrut till Åstorp, sådan tågtrafik.

En undersökning av utvecklingen av ett par mindre orter vid Trelleborgsbanan, som enligt ovan från december 2015 har fått pendeltågshållplatser, och som 2010 hade en något mindre befolkning än Tystberga och Jönåker, visar att dessa båda skånska orterna därefter har haft en väsentligt större bebyggelse- och befolkningstillväxt än den som kan noteras för de nämnda orterna vid Nyköpingsbanan i Sörmland. Men där utnyttjas ju inte den befintliga järnvägen för lokal och regional persontågstrafik. Det finns helt enkelt inte kapacitet för någon sådan trafik här idag, innan den regionala tågtrafiken har kunnat flyttas till Ostlänken. Men från mitten av 2030-talet kommer det att finnas sådan kapacitet, som enligt vår mening också ska utnyttjas!

Ledningen för KBR har enligt ovan, under mer än tio år, argumenterat för att både Nyköpings- och TGOJ-banorna i bland annat översiktsplaneringen för Nyköpings kommun borde ha betraktats som grundvalar för en väsentligt mera expansiv bebyggelse- och befolkningstillväxt inom stora delar av kommunens landsbygd än den som har bedrivits!

Härmed har vi presenterat Kommunbygderådets vision för en positiv landsbygdsutveckling inom Nyköpings kommun. Vi hoppas fortfarande på att de båda existerande banorna inom kommunens och grannkommunernas gränser av ansvariga kommun- och regionpolitiker ska komma att betraktas som viktiga och idag existerande fysiska resurser för en positiv landsbygdsutveckling inom den södra delen av Region Sörmland, förvisso tillsammans med etablerandet av Ostlänken!

För Kommunbygderåd Nyköping, Stavsjö och Nyköping den 22 februari 2022.

Larz Johansson
Ordförande

Gunnar Casserstedt
Sekreterare

Bertil Sannel
Styrelseledamot