



Kommunbygderådet i Nyköping: Synpunkter på ”Granskningshandling Ostlänken, järnvägsplan delen Sillekrog–Sjösa, Nyköpings kommun, Södermanlands län. Planbeskrivning, 2022-10-28. Ärendenummer: TRV 2014/72086”

Inledning. Bakgrund

Kommunbygderådet (KBR) i Nyköpings kommun har vid flera tillfällen skrivit omfattande remissvar bl.a. vad gäller samrådshandlingar avseende tidigare förslag till järnvägsplaner för delsträckan mellan Sillekrog och Sjösa på Ostlänken genom Nyköpings kommuns landsbygd. Detta framgår klart och tydligt av texten på sid. 45-48 i TRV:s samrådsredogörelse *”Ostlänken, delen Sillekrog–Sjösa, Nyköpings kommun, Södermanlands län, 2021-12-22”*.

Vi konstaterar vidare, enligt nedanstående citat från sid. 7 i den i rubriken till detta yttrande nämnda granskningshandlingen per 28 oktober 2022, att ”Sammantaget bedöms Ostlänken, delen Sillekrog–Sjösa, medföra stor till mycket stor negativ konsekvens för kulturmiljön och måttlig till stor negativ konsekvens för naturmiljön och landskapsbilden. För rekreation och friluftsliv, boendemiljö samt naturresurser blir konsekvenserna måttliga. Övriga konsekvenser bedöms som små till måttliga.”

Trafikverkets utredares bedömningar torde vara högst rimliga. Men det är enligt vår uppfattning inte möjligt att dra fram en dubbelspårig järnväg, dessutom med krav på stora kurvradier för att tågen ska kunna köras i förhållandevis höga hastigheter, genom ett ganska tätt bebyggt och befolkat kultur- och naturlandskap, utan att de negativa konsekvenserna blir betydande. Vi vill trots detta dock hävda att Trafikverkets och verkets entreprenörers personal har lagt ned ett betydande och i huvudsak framgångsrikt arbete på att ta fram och rekommendera jämförelsevis goda och väl motiverade spårinjedragningar m.m. Detta för att, så långt som rimligt, kunna begränsa effekterna av ofrånkomliga skador på bl.a. natur- och kulturlandskapet utmed den planerade järnvägssträckningen.

Att ovan nämnda negativa konsekvenser måste kunna accepteras, men givetvis begränsas i rimlig utsträckning, torde samtidigt vara ofrånkomligt. Ostlänken kommer nämligen, enligt långt ifrån enbart våra bedömningar, att innebära stora möjligheter att ligga till grund för framväxten av en ur många aspekter önskvärd geografiskt utvidgad framtida arbetsmarknads- och bostadsregion i kommunikationsstråket mellan Mälardalen och Östergötland genom södra Södermanlands län. Det vill säga i en viktig nordlig del av motsvarande stråk mellan Mälardalen och Sydsverige – Kontinenten, respektive mot Västra Götalandsregionen.

Allmänt om vår granskning och våra synpunkter

Kommunbygderådet ställer sig enligt ovan positivt till det nu aktuella förslaget till järnvägsplan för delsträckan mellan Sillekrog och Sjösa genom landsbygden i Nyköpings kommun mellan kommungränsen mot Trosa kommun och centralorten Nyköping.

Vi bedömer att det presenterade planförslaget bör kunna vinna laga kraft och därmed ligga till grund för en övergång vad gäller Ostlänkenprojektet från en samråds- och granskningsfas till en anläggningsfas.

Vi välkomnar också förslaget om att anläggandet av Ostlänken förslås ske i tre etapper tidsmässigt och geografiskt, med början i norr och vartefter som järnvägsplanerna vinner laga kraft. Den första etappen föreslås omfatta sträckan mellan Järna och Nyköping, den andra sträckan mellan Ny- och Norrköping, och den tredje och sista etappen delsträckan i Östergötland mellan Norrköping och Linköping. Därigenom kan det, i bästa fall, till och med bli möjligt att inleda trafik på Ostlänken mellan Stockholm och Nyköping något eller t.o.m. ett par år före 2035, och även mellan Ny- och Norrköping något år före 2035.

Vår granskning vad gäller sträckan Sillekrog – Sjösa sker geografiskt, från nordöst till sydväst, d.v.s. från anslutningen till delsträckan mellan Långsjön och Sillekrog, huvudsakligen i Trosa kommun, till anslutningen i Sjösa till huvudlinjen förbi Skavsta och bibanan genom stadsbebyggelsen i Nyköping med omgivningar, och inklusive Resecentrum i Nyköping.

Syftet med vårt remissvar är i första hand att ge oss tillfälle att inkomma med synpunkter på granskningsförslaget till järnvägsplan för sträckan mellan Sillekrog och Sjösa, d.v.s. huvudsakligen genom Tystbergabygden i Nyköpings kommun. Vi kommer därtill att också, om än bara i viss mån, kommentera den till planförslaget hörande miljökonsekvensbeskrivningen (MKB). Vi kan, vad gäller denna, konstatera den har godkänts av Länsstyrelsen för Södermanlands län den 14 september 2022, liksom att detta beslut inte kan överklagas.

Därmed kommer de berörda delregionerna, tack vare Ostlänken, att sammanfogas till vad som kan betraktas som en geografiskt sett väsentligt utökad arbetsmarknads-, utbildnings- och bostadsregion, eller t.o.m. storregion, omfattande betydande delar av Mälardalen, södra Södermanlands län samt en högst betydande del av Östergötland.

Synpunkter områdesvis, från Sillekrog i nordöst till Sjösa i sydväst

På den här sträckan kommer, enligt miljöbalken, tre riksintressen inom kommunikationsområdet att beröras av anläggandet av Ostlänken, nämligen E4-motorvägen, den nuvarande Nyköpingsbanan samt förstås den blivande järnvägen Ostlänken. Det finns därtill några Natura 2000-områden i anslutning till anläggandet av den nya järnvägen, dock inte på den här aktuella delsträckan. Vid denna finns däremot åtskilliga fornlämningar, bland dem ett antal gravfält, som enligt kulturmiljölagen kommer att behöva bli föremål för arkeologiska undersökningar. En del av dessa fornlämningar kommer t.o.m. att behöva avlägsnas helt. Flera sådana undersökningar har redan genomförts eller pågår. Det finns vidare en del kulturhistoriskt värdefulla byggnader som kommer att behöva rivas, och därmed bebyggelsemiljöer som behöver dokumenteras innan rivningar kan ske.

Vi inleder vår områdesvisa granskning av förslagen till fysisk utformning av anläggandet av Ostlänken mellan Sillekrog och Sjösa i skogen drygt ½ km öster om Sillekrog. Eller med andra ord vid platsen för övergången från den nordliga del av Ostlänken som regleras av järnvägsplanen för delsträckan Långsjön – Sillekrog i Trosa kommun, med resecentrum i Vagnhärad, till den här aktuella sträckan huvudsakligen genom Tystbergabygden i Nyköpings kommun. Den här övergången sker inom det relativt högt belägna området Sille skog, som Ostlänken kommer att passera genom i huvudsak i sydvästlig riktning, och på en sträckning mellan knappt en och ett par kilometer sydöst om motorvägen, och därmed ett par km nordväst om Nyköpingsbanan.

Ett kort stycke vidare i riktning mot centralorten Nyköping föreslås Ostlänken passera en dalgång kring Gärdesta herrgård, med en väl bevarad och tilltalande herrgårdsmiljö, för att därefter, sydöst om insjön Svarvaren, gå in i skogsområdet nordväst om Lästringe tätort och söder om Lästringe kyrka. Här löper redan två riksintressen, E4-motorvägen och Nyköpingsbanan, i nordöst-sydvästlig riktning några kilometer från varandra genom terrängen. Nu ska således ännu en viktig nationell transportled, Ostlänken, dras fram här. Det ska tilläggas att motorvägen givetvis är inhägnad, och det kommer förstås också Ostlänken att bli.

Det här kommer naturligtvis att ge upphov till extra påtagliga barriäreffekter. Detta har dessbättre noterats av dem som arbetat med planförslaget, och de har föreslagit åtgärder för att underlätta hyggligt samordnade passager av dessa tre trafikstråk genom landskapet. En fördel med den föreslagna dragningen av Ostlänken på detta avsnitt är, enligt vår mening, att den nya banan kommer att dras söder om sjön Svarvaren, och därmed inte behöver 'klämmas in' mellan denna och motorvägen i området sydväst om Trafikverkets dubbelsida rastplats med drivmedelsstationer vid Sillekrog.

Ostlänken fortsätter härifrån i sydvästlig riktning över en bred dalgång kring Tystberga kyrka, som ligger på en väl synlig höjd i landskapet. Landskapsbilden här är kulturhistoriskt sett klart känslig, något som dessbättre ser ut att på ett rimligt sätt ha beaktats i förslaget till fysisk utformning av den nya järnvägens passage här, där banan också kommer att gå över väg 774 mellan Sättersta och Tystberga på en bro. Denna väg passerar i närheten av den blivande korsningen med Ostlänken även under motorvägen.

Här ska tilläggas att det, på sidan 73 i granskningshandlingen, uttalas att (citatt): "Mer platsspecifikt kommer kulturhistoriska värden i Lästringebygden delvis att gå förlorade eller fragmenteras när buller och visuella störningar uppkommer av den nya stambanan. Vidare kommer den barriäreffekt som E4 har på landskapet i Tystbergabygden att förstärkas med Ostlänken. Flera sammanhängande fornlämningsmiljöer med höga värden kommer att tas bort och miljöer splittras upp, exempelvis vid Utterö och Rogsta. Den nya barriären i landskapet försämrar avläsbarheten av sambandet mellan kyrka, sockencentra, byar och gårdar i söder, och bebyggelsen och marker i norr. Flertalet gårdar och torp kommer att påverkas av bullerskyddsåtgärder eller genom att de behöver rivas. I området kring Svärta skog löper den nya stambanan nära E4 och även här kommer den befintliga barriären som motorvägen utgör att förstärkas."

Ovan nämnda konflikter torde tyvärr vara ofrånkomliga om en ny järnväg ska dras fram genom landskapet, något som vi likafullt bedömer som angeläget ur flera aspekter. I planförslaget och i den till detta hörande miljökonsekvensbeskrivningen föreslås dessbättre flera insatser som inte är direkt föreskrivna i lag för att så långt som rimligt reducera olika negativa följder av anläggandet av Ostlänken. Det slutliga valet av spårlinje är förstås ofta näst intill avgörande, och vi är tacksamma för att alternativet med s.k. lila spårlinje genom Tystbergabygden har valts bort redan på ett ganska tidigt stadium i planeringsprocessen.

Ur Kommunbyggerådets landsbygdsperspektiv är vi självfallet tacksamma för att författarna till det aktuella planförslaget har noterat ovan påpekade fakta, och att de – enligt vår mening – har lyckats med att presentera flera konstruktiva förslag för att finna lösningar på dessa konflikter i samband med anläggandet av Ostlänken.

Vi fortsätter härmed vår granskning av förslaget till järnvägsplan för delsträckan genom Tystbergabygden genom att områdesvis kommentera konflikter och förslag till lösningar på dessa enligt texten nedan.

Ett par kilometer längre åt västsydväst, från trakten kring Tystberga kyrka sett, d.v.s. inom vad som i utredningen har betecknats som mosaiklandskapet norr om Tystberga tätort, måste Ostlänken passera över vattenskyddsområdet kring ortens grundvattentäkt på det s.k. Rogstafältet, och dessutom korsa väg 771 mellan Tystberga trafikplats vid E4:an och tätorten.

Dessa passager har både vi i ledningen för Kommunbyggerådet men även byggerådet Tystbergabygdens Nätverk (mer om detta nätverk kan läsas mot slutet av den här texten) i tidigare remissvar och andra yttranden lyft fram som mycket viktiga men också vanskliga att utforma på ett ur bygdens befolknings synpunkt tillfredsställande sätt. Detta gäller för såväl framtida kvalitet på dricksvattnet i Tystberga tätort som ur trafiksäkerhetssynpunkt, avseende cyklister och gående på väg 771 på sträckan mellan trafikplatsen och tätorten.

En omläggning av landsbygdstrafiken med buss i länet genomfördes i december 2012. Sedan dess körs inte längre några bussar i regional trafik mellan Nyköping och Gnesta respektive Vagnhärad (–Trosa) ned till Tystberga busstation vid Stationsvägen söder om Nyköpingsbanan i Tystberga tätort. Bussarna i regional trafik gör därmed, sedan tio år tillbaka, uppehåll endast vid hållplatsen vid Tystberga trafikplats. Sedan dess förflyttar sig därför en del cyklister och gående, inte minst skolungdomar, ute på körbanan för väg 771 mellan trafikplatsen och tätorten. De regionala bussar är nämligen betydligt flera till antalet än de lokala bussar som trafikerar Tystberga tätort. Väg 771 saknar helt belysning och dessvärre även en gc-bana mellan trafikplatsen och Eriksdal, drygt halvvägs mot tätorten. Detta är synnerligen olyckligt ur trafiksäkerhetssynpunkt!

En överenskommelse har 2019 träffats mellan Nyköpings kommun, Region Sörmland och Trafikverket om samfinansiering m.m. av en gc-bana på sydvästra sidan av väg 771 mellan trafikplatsen och Eriksdal. Därifrån finns idag en sådan bana vidare till Tystberga tätort söder om Nyköpingsbanan, liksom en för biltrafik (annat än till och från ett par bostadshus m.m. vid vägen) inte tillåten gårdsväg till Källvägen i den nordöstra delen av tätorten, d.v.s. norr om järnvägen. Gående och cyklister kan således dessbättre ta sig någorlunda skyddade mot biltrafik mellan Eriksdal och bebyggelsen i Tystberga tätort, både norr och söder om Nyköpingsbanan. Men de kan således idag inte förflytta sig trafiksäkert på väg 771 på sträckan mellan trafikplatsen, med dess hållplats för regionala bussar, och Eriksdal (– Tystberga)!

Beträffande den nämnda överenskommelsen om en samfinansiering av 2,8 milj. kr. för både kommunen och regionen av en gc-bana mellan trafikplatsen och Eriksdal hänvisar vi helt enkelt till nedanstående citat ur en skrivelse i ärendet från Region Sörmland per 2019-08-26 (citat):

”Ostlänken kommer att passera väg 771 i höjd med Tystberga. För att säkra en framtida utbyggnad av en gång- och cykelväg utmed väg 771 är breddning av planerad bro och vägbank nödvändig. Detta innebär en kostnadsökning jämfört med ett grundutförande i Ostlänkenprojektet. Därför har ett avtal tagits fram kring samfinansiering mellan Ostlänkenprojektet (nationell plan), länstransportplanen i Sörmland och Nyköpings kommun kring breddning av bron. Avtalet innebär att parterna enas om att bron över Ostlänken ska breddas för att säkerställa att en GC-väg kan planeras och byggas i framtiden. Avtalet innebär att regionen tillstyrker att 2 800 000 SEK tillsätts för breddning av bron från kommande länstransportplan. Det blir en del av verksamhetsplanen i kommande länstransportplan för perioden 2022–2033.”

Vad beträffar Tystberga busstations läge inne i orten ska sägas att vi ställer oss helt oförstående till påståendet på sidan 44 i granskningshandlingen, där det sägs att (citat) ”Strax väster om Ostlänkens passage av väg 771 ligger busstationen i Tystberga.” Denna viktiga hållplats ligger i verkligheten ett gott stycke därifrån, nämligen söder om Nyköpingsbanan vid Stationsvägen centralt inne i samhället. Det är till stor del just för att de regionala bussarna enligt ovan inte körs dit från busshållplatsen vid trafikplatsen som det finns ett akut behov av en gc-bana mellan Eriksdal, ett stycke norr om Tystberga tätort, och trafikplatsen. Det är däremot alldeles utmärkt att ett viltstängsel kommer att sättas upp utmed väg 771, och utformas så att, om vi har förstått det rätt, vilt kommer att kunna passera utmed spåren här, självfallet med ett staket mot banan som skydd, och då såväl norr som söder om Ostlänken,

Betydande negativa konsekvenser torde, som vi med rätta har påpekat flera gånger ovan, tyvärr vara ofrånkomliga när en ny järnväg ska dras fram genom det sörmländska landskapet, något som vi samtidigt bedömer som angeläget ur flera aspekter. I planförslaget, liksom i den till detta hörande miljökonsekvensbeskrivningen, föreslås som ovan nämnts dessbättre även åtskilliga insatser som inte regleras genom lagstiftning, för att så långt som rimligt reducera olika negativa följder av anläggandet av Ostlänken. Det slutliga valet av spårlinje är förstås ofta näst intill avgörande, och vi är tacksamma för att alternativet med s.k. lila spårlinje genom Tystbergabygden har valts bort redan på ett ganska tidigt stadium i planeringsprocessen.

Enligt ett tidigt förslag skulle spåren nämligen, i området nordväst om Tystberga tätort, ha dragits betydligt närmare tätorten, d.v.s. i ett mera sydligt läge än det som nu anvisas i förslaget till järnvägsplan för sträckan mellan Sillekrog och Sjösa.

Avståndet mellan Ostlänken och bebyggelsen i Tystberga tätort hade då blivit förhållandevis kort, något som skulle ha medfört risker för en hel del framtida störningar inne i Tystberga tätort, jämfört med den nu föreslagna och näst intill maximalt nordliga dragningen av Ostlänken strax söder om Tystberga trafikplats. Således på ett väsentligt längre avstånd från tätorten än enligt den s.k. lila sträckningen.

Enligt det lila alternativet för spårdragning hade spåren för Ostlänken också kommit att passera i stort sett rätt över vattenverksbyggnaden och uttagsbrunnen på Rogstafältet, något som förstås hade medfört ökade risker för förorening av dricksvattnet i Tystberga tätort.

Den kulturhistoriskt värdefulla bebyggelsen i Rogsta, en i stort sett oskiftad radby, skulle dessutom till stor del ha behövt rivras om det lila alternativet hade valts. Nu kan byn finnas kvar, men vi vill här passa på att påtala att det kan krävas anläggande av bullerskydd till följd av 'lyftningen' av väg 771 och byggandet av en vägbro över Ostlänken relativt nära Rogsta by. Det vore också önskvärt att 'lyftet' av väg 771 upp på en både lång och hög bank, med en bro över spåren för Ostlänken, liksom anläggandet av gc-banan sydvästväster om väg 771, kunde inledas förhållandevis tidigt under den aktuella planperioden 2022-33. Detta helt enkelt eftersom risken för att gående och cyklister ska riskera att bli skadade ute på vägbanan för väg 771 är överhängande, något som gör det angeläget att gc-banan här anläggs så tidigt som möjligt, och därmed helst ganska lång tid innan trafiken på Ostlänken kan inledas.

Om en sydligare dragning av Ostlänken, d.v.s. enligt den lila spårlinjen, hade valts här hade dessutom bron för väg 771 över den nya järnvägen måst utformas som betydligt högre än den som nu är aktuell. Detta hade både varit betydligt mera störande för landskapsbilden, och därtill olyckligt i och med det då hade varit nödvändigt med längre och brantare backar på den planerade gc-banan utmed vägen än vad som nu kommer att bli fallet. Därför är vi från Kommunbygderådets sida tacksamma för att det lila och sydliga läget vad gäller spårdragningen här inte längre är aktuellt.

I anslutning till Rogstafältet ligger också Rogsta f.d. grusgrop. I samband med anläggandet av Nyköpingsbanan på 1910-talet hämtades en hel del grus från denna täkt, som anslöts till banan genom ett stickspår till Tystberga station. En liten minimal 'bangård' anlades vid grustäkten, som var i bruk till in på 1960-talet. Sådana här anläggningar innebär generellt sett ökade risker för markföroreningar. Mätningar har därför dessbättre utförts vid denna f.d. grusgrop, men inte visat på mer än marginellt förhöjda föroreningshalter i marken.

Ett kort stycke sydväst om Ostlänkens passage under väg 771, och genom skyddsområdet kring Rogstafältets grundvattentäkt, samt dessutom rätt genom ett gravfält och på en landskapsbro över den f.d. grustäkten, kommer de nya järnvägsspåren att gå in Svärta skog, och fortsätter sedan parallellt med och helt nära motorvägen, och därmed någon eller några kilometer norr om Nyköpingsbanan, vidare i sydvästlig riktning. Därefter går Ostlänken på en lång landskapsbro över motorvägen för att fortsätta norr om E4:an i riktning mot Skavsta. Därmed nås, strax efter den långa bron över motorvägen, slutet på delsträckan av Ostlänken mellan Sillekrog och Sjösa.

Ostlänken föreslås, inom den östra delen av sträckan genom Svärta skog, att 'klämmas in' i det långsmala området mellan motorvägen norr om Uttersjön och denna sjös norra delar. Därmed uppstår ytterligare en ur landskapsbildssynpunkt vansklig passage. I förslaget till järnvägsplan föreslås därför att Ostlänken här dras fram på två landskapsbroar över de båda nordliga vikarna av Uttersjön, så att det kan undvikas att (som angetts i tidigare förslag till järnvägsplaner) banan här anläggs på en bank, även om denna föreslagits att vara låg.

Alternativet med två korta broar illustreras väl i planförslaget, så att läsarna kan visualisera och i tankarna jämföra det med tidigare förslag om antingen en lång bank utmed sjös norra strand, eller en enda men lång bro längre ute i sjön. Det är utmärkt att det nu har föreslagits att spåren här i stället ska gå på två broar. Liknande goda illustrationer, som hämtats från en digital modell av järnvägsanläggningen och dess omgivning, och som baseras på VR-teknik, redovisas för motivering av ställningstaganden också vad gäller flera andra platser som det resoneras om i planförslaget. Detta är något som vi värdesätter i hög grad.

Vad gäller Uttersjön ska tilläggas att det i den bedrivs ett aktivt fritidsfiske baserat på utsättning av ädelfisk. Detta fiske har dessbättre bedömts kunna fortsätta även efter det att Ostlänken har öppnats för trafik. Vi anser förstås generellt sett att det är värdefullt att också Ostlänkens påverkan på friluftslivet i de trakter som banan passerar genom har studerats i planförslaget.

Apropå friluftsliv ska påpekas att såväl Sörmlandsleden som den regionala cykelleden Näckrosleden går genom både bygden kring Tystberga trafikplata och Svärta skog. Sörmlandsleden följer här den nuvarande Nyköpingsbanan på en inte så kort sträcka, och Näckrosleden kommer att ledas via den ovan redovisade gc-banan mellan Tystberga trafikplats och tätorten. I förslaget till järnvägsplan meddelas att (citat från sid. 46) ”Två passager anläggs vid Uttersjön, en på den östra och en på den västra sidan. På den östra sidan anläggs en passage för en väg som går längs med sjön, mellan Ostlänken och E4. Den ansluter västerut till väg 770 som kommer att passera under Ostlänken.” Detta förslag bedömer vi som väl motiverat.”

Svärta skog, både norr och söder om E4-motorvägen och Ostlänken som här kommer att löpa mycket nära varandra, är ett område av 'bergslagskaraktär', där staten från mitten av 1600-talet till mitten av 1800-talet har delat ut s.k. bergsprivilegier till markägare, ofta högre ståndspersoner. Det finns flera sådana f.d. bruksbygder i Södermanlands län. Svärta skog är en av dessa, eftersom här sedan medeltiden har funnits flera järngruvor. Viktigast av dem blev, från mitten av 1600-talet, Förola gruva, där brytningen av järnmalm upphörde först i början av 1920-talet och dessutom bedrevs några år både under andra världskriget och under 1950- och 60-talen. Det har genom århundradena funnits några olika masugnar i dessa skogar för omvandling av järnmalm till icke smidbart s.k. tackjärn. Att masugnarna varefter har flyttas till nya platser beror förstås på den lokala tillgången på ved för kolning.

Från mitten av 1600-talet fanns det också ett s.k. stångjärnsbruk i Svärta skog, för omvandling av tackjärn från masugnarna till smidbart järn (s.k. stångjärn). Stångjärnet vidarebearbetades därefter vid bruket i Svärta skog till bland annat kanonkulor, men tidvis gjöts också kanoner vid detta bruk, fram mot 1800-talet i samarbete med det mera kända Stafsjö bruk längre söderut, i Kolmården. Bruksverksamheten vid Svärta bruk upphörde redan under förra delen av 1800-talet, d.v.s. före den mera allmänna 'bruksdöden' i Sverige från mitten av 1800-talet, och redan 1861 omnämndes Svärta som en 'mönstergård' för jord- och skogsbruksproduktion. Detta är således ett förhållandevis tidigt exempel på en med tiden allt vanligare omställning i f.d. svenska bruksbygder.

Vid Förola finns en gruvlavebyggnad från gruvans senare verksamhetstid bevarad. Denna är förstås idag en kulturhistoriskt värdefull byggnad. Det kan parentetiskt tilläggas att malm från Förola gruva under en kort period transporterades ut från bygden med godståg via Svärtagårds station vid Nyköpingsbanan, som också passerar genom Svärta skog. Så skedde från det att denna bana öppnades för trafik mellan Järna och Nyköping 1913 och fram till avvecklingen av gruvverksamheten i Förola 1921.

Det finns med andra ord flera kulturhistoriskt intressanta miljöer i Svärta skog, som idag passeras av både Nyköpingsbanan och E4-motorvägen. Men dessbättre kommer dessa miljöer inte att beröras i någon större utsträckning av Ostlänkens spår, i och med att den nya järnvägen här kommer att dras nära och parallellt med motorvägen. Befintliga passager för både vilt och människor under motorvägen kommer att förändras på en del ställen, så att det ska gå hyggligt att passera också under Ostlänken. Detta anser vi vara en god lösning på problematiken kring Ostlänken som en ny barriär genom landskapet genom Svärta skog.

Ostlänkens bro över motorvägen på den allra västligaste delen av den nya banan mellan Sillekrog och Sjösa behöver avgjort utformas på ett så genomtänkt sett som möjligt ur landskapsbildssynpunkt. Detta har dessbättre också konstaterats av författarna till det aktuella förslaget till järnvägsplan. Svårigheterna härvidlag betingas inte minst av att korsningsvinkeln mellan motorvägen och banan här måste bli liten, d.v.s. långt ifrån ca 90°. Detta kommer att kräva långa brospann och därtill också ett gärna visuellt tilltalande brostöd mellan de norr- och södergående körfälten på motorvägen.

Bron föreslås dessbättre få en i vårt tycke elegant utformning, vilket är viktigt eftersom den kommer att betraktas av många resenärer, i första hand på motorvägen. Strax väster om bropassagen övergår delsträckan mellan Sillekrog och Sjösa i nästa delsträcka, den mellan Sjösa och Skavsta, som kommer att få en egen järnvägsplan.

Härmed avslutar vi vår granskning av förslaget till järnvägsplan per den 28 oktober 2022 för delsträckan av Ostlänken genom Nyköpings landsbygd mellan Sillekrog och Sjösa. Vi vill dock här även hänvisa till våra tidigare granskningar av då aktuella planer för denna sträcka enligt nedan.

Tidigare ställningstaganden, även från Tystbergabygdens Nätverk (TN)

Vi önskar enligt ovan informera om att inte endast Kommunbygderådet i Nyköpings kommun, utan också Tystbergabygdens Nätverk (TN), ett bygderåd i nätverksform som bildades 2009 för att bevaka befolkningen i Tystbergabygdens intressen, har sänt in synpunkter på tidigare förslag till järnvägsplaner för sträckan genom bygden mellan Sillekrog och Sjösa.

TN var en av de föreningar av bygderådstyp på Nyköpings kommuns landsbygd som medverkade till bildandet av Kommunbygderådet på vintern 2011-12. TN har i övrigt, redan från 2010, arbetat framgångsrikt framför allt med att, i nära samråd med Gästabudstaden AB, bygga ut fibernät såväl i delar av landsbygden kring Tystberga som därefter inne i tätorten.

Eftersom Ostlänken på den här aktuella sträckan kommer att passera genom en betydande del av just Tystbergabygden har det givetvis varit angeläget för TN att sända in synpunkter på de tidiga förslagen till järnvägsplaner för delsträckan mellan Sillekrog och Sjösa. Så har också skett, men då givetvis i nära samarbete med Kommunbygderådet vad gäller de synpunkter som har framförts. I den inledningsvis i denna text nämnda samrådshandlingen från december 2021 har Trafikverket, i sina kommentarer på sid. 50 i rapporten om TN:s synpunkter, till och med hänvisat till verkets svar på Kommunbygderådets påpekanden. Detta visar uppenbarligen att de båda remissvaren har varit väl samordnade. Men denna gång kommer det inte några synpunkter från Tystbergabygdens Nätverk.

Pandemin medförde nämligen och att TN efter året 2020 inte har fortsatt sin bevakning av Tystbergabygdens intressen. Detta är den lika enkla som trista förklaringen till att TN denna gång inte sänder in något eget remissvar på det idag aktuella förslaget till järnvägsplan för sträckan Sillekrog – Sjösa.

Avslutning: Framtida användning av Nyköpings- och TGOJ-banorna samt f.d. kommunalrådet Göran Forssbergs vision om detta

Ledningen för Kommunbygderådet har, ända sedan rådet bildades i januari 2012, konsekvent argumenterat för att de befintliga och sedan länge elektrifierade järnvägarna genom olika delar av bl.a. Nyköpings kommuns landsbygd, d.v.s. Nyköpings- och TGOJ-banorna, ska bevaras och med fördel trafikeras av persontåg. Det vill säga av regionala pendeltåg som gör uppehåll i flera av de f.d. stationssamhällena utmed dessa båda banor. Sådan trafik bör kunna sättas in i samband med öppnandet av den snabba persontågstrafiken på Ostlänken.

Dåvarande Banverket fick 2003 i uppdrag av Regeringen att ta fram en järnvägsutredning för en ny järnväg mellan Järna och Linköping, baserad på den planering som fram till dess hade utförts av företaget Nyköping – Östgötalänken AB. (Se vidare nedan om detta företag.)

Det ingick inte i Regeringens uppdraget till Banverket att utreda vad som skulle hända med Nyköpingsbanan om Ostlänken anlades. Men vid presentationer för allmänheten som verket anordnade på vintern 2006-07, bl.a. i Tystberga, framgick i svar på direkta frågor att man då räknade med att Nyköpingsbanan skulle rivs upp, i varje fall på sträckan mellan Järna och Nyköping genom bl.a. Vagnhärad. Detta ställningstagande vållade en hel del lokala och regionala protester. Dessa bidrog måhända till att Trafikverket, efter dess bildande 2010, ändrade inställning och rekommenderade att Nyköpingsbanan i stället skulle behållas för viss godstågstrafik, och för omledning av i alla fall en ringa men möjlig del av persontrafiken på Ostlänken vid framtida trafikstörningar på denna.

Nyköpingsbanan är enkelspårig och har, som slås fast på sid 16 i granskningshandlingen, även i övrigt jämförelsevis låg standard. Vi förstår dock inte påpekandet i texten där om att det finns ett mötesspår i Sjösa där enstaka tågmöten äger rum. Såvitt vi vet finns det dessbättre åtskilliga fler stationer med mötesspår vid Nyköpingsbanan. Att, som ett alternativ till att dra en helt ny järnväg mellan Järna och Linköping, bygga om den befintliga banan till en dubbelspårig järnväg, och att då göra en del uträkningar av den befintliga banan, avvisades dock på ett tidigt stadium i den järnvägsutredning som Banverket arbetade med 2003-10.

Vid planeringen mot slutet av 2010-talet av plattform- och spårutrymmen för Resecentrum i Nyköping dimensionerades anläggningen inte endast för regionaltågstrafik på bibanan till Ostlänken, utan även för relativt tät pendeltågstrafik mellan Ny- och Norrköping. Detta låg helt i linje med bl.a. Kommunbygderådets inställning. Ett par uttalanden om framtida trafikering av Nyköpingsbanan på sid. 9 i det nu aktuella förslaget till järnvägsplan för sträckan Sillekrog – Sjösa glädjer oss i hög grad, nämligen nedanstående text (citater):

”När de snabba persontågen flyttas till Ostlänken blir det mer plats för godståg och regional persontrafik på Södra och Västra stambanan (de befintliga stambanorna).” Samt vidare: ”Den befintliga Nyköpingsbanan (en del av Södra stambanan) mellan Järna och Åby bibehålls och upplåts i huvudsak för godstrafik och regional pendeltågstrafik.”

Att Nyköpingsbanan ska bevaras har de facto varit en utgångspunkt för Trafikverkets fortsatta arbete med järnvägsplaner för Ostlänken från och med 2010-talet, givetvis inklusive det nu aktuella förslaget till järnvägsplan för delsträckan mellan Sillekrog och Sjösa.

Vi vill därför avsluta vår granskning av det nu föreliggande, och enligt oss generellt sett klart konstruktiva, förslaget till järnvägsplan för den här aktuella delsträckan v Otlänken genom att lyfta fram det förre kommunalrådet i Nyköping Göran Forssbergs vision om framtida användning av Nyköpings- och TGOJ-banorna. Hans vision är i vårt tycke lika tilltalande som genomförbar, och den avslutar intressant nog hans häromåret utgivna och klart läsvärda memoarbok.

Göran Forsberg är den politiker som redan ett antal år före millennieskiftet 2000 tog initiativ som 2001 ledde till bildandet av Nyköping – Östgötalänken AB, som sedan dess har bedrivit lobbyverksamhet till stöd för ett anläggande av Ostlänken, och han var under en längre tid även styrelseordförande för detta huvudsakligen kommun- och landstingsägda bolag. Det ska understrykas att Göran Forsberg, som kommunalråd för Nyköping redan från 1987, har arbetat konsekvent och synnerligen aktivt för att Ostlänken skulle bli verklighet.

Han skriver, på de sista sidorna (s. 316-317) i boken "Nyköping och mitt liv – som jag minns det", och där under kapitelrubriken 'Ostlänken öppnar för spårbunden lokaltrafik', följande enligt vår mening synnerligen tänkvärda text (citrat): "Utmaningen för nästa generations beslutsfattare blir att skapa förutsättningar för en renässans för de gamla järnvägarna, som kommer att finnas kvar. Oxelösund, Arnö, centrala Nyköping, Enstaberga, Jönåker, Stigtomta, Vrena, Tystberga och Sjösa, ska kunna trafikeras av förarlösa tåg som rullar på den gamla rälsen och som innebär ännu bättre möjligheter att skapa byggnation av bostäder och verksamheter, med andra ord utveckling, i de här tätorterna.

Och som grädde på moset, den gamla TGOJ-banan som är i gott skick, kan på ett liknande sätt bygga ihop södra och norra Södermanland. Från Oxelösund via Nyköping, Stigtomta, Bettna, Vadsbro, Flen, Mellösa, Bälgviken, Hållsta och Eskilstuna.

På så sätt kommer Ostlänken att öppna dörren för de gamla 'mjölktagen' igen. Tåg som inte behöver gå lika snabbt som höghastighetstågen, men som med frekventa avgångar morgon och kväll erbjuder ett realistiskt och miljövänligt alternativ till bilen.

Satsningen på 'mjölktag' innebär dock inte att vi kan ta bort bilismen. De som bor långt från järnvägen kommer även i fortsättningen att ha behov av bilen.

Men man behöver inte knacka alla ägg på en gång. Se först och främst till att kommunala planerare och beslutsfattare slår fast i vilka tätorter det ska finnas järnvägsstationer och var dessa ska ligga. Och när det är gjort ska man reservera dessa platser för 'mjölktagens' framtida stationslägen.

Det tror jag på. Nyköpingsregionen är unik, här finns motorvägarna, en isfri hamn, en internationell flygplats, en av Sveriges äldsta städer och en underbar skärgård.

Det är minsann inte så pjåkigt."

Detta håller vi som företrädare Nyköpings kommuns landsbygd förvisso med Göran Forsberg om! Hans vision ger ett gott underlag även till en inte minst för Kommunbygderådet önskvärd framtida landsbygdsutveckling i den kustnära del av Södermanland län som utgörs av Nyköpings kommun. En utveckling som rimligtvis kommer att förstärkas genom anläggandet av Ostlänken, tillsammans med ett användande av de redan befintliga järnvägarna mellan Norrköping och Södertälje samt Oxelösund och Eskilstuna, i båda fallen via Nyköping, för spårburen och miljöriktig lokal och regional persontrafik.

Anläggandet av Ostlänken stimulerar därmed en gynnsamt utveckling också av landsbygden inom Nyköpings kommun, trots att inga uppehåll för snabba regionala tåg på Ostlänken kommer att göras i orterna på kommunens landsbygd.

Detta är givetvis huvudanledningen till att Kommunbygderådet förordar anläggandet av Ostlänken, dock med fördel med kompletterande lokal och regional persontågstrafik på Nyköpings- och TGOJ-banorna. Detta förutsätter förstas samtidigt ett rimligt hänsynstagande till de negativa konsekvenser för natur- och kulturlandskap, och för berörda delar av befolkningen m.m. som blir ofrånkomliga vid anläggandet av Ostlänken genom landsbygden i den södra delen av Region Sörmland.

Det nu granskade förslaget till järnvägsplan ser vi från Kommunbygderådets sida sammantaget som helt acceptabelt utifrån dessa aspekter. Vi hoppas därför att planerings-, samråds- och granskningsfaserna nu snarast går över i en anläggnings- och därefter trafikeringsfas! Samt att Sörmlands- och Östgötaregionerna och -kommunerna tar initiativ till framtida persontågstrafik med flera tåguppehåll på Nyköpings- och TGOJ-naborna!

På uppdrag av styrelsen för Kommunbygderådet i Nyköping, den 27 november 2022

Bertil Sannel

Styrelseledamot i Kommunbygderådet

Larz Johansson

Ordförande för Kommunbygderådet

Gunnar Casserstedt

Sekreterare för Kommunbygderådet

Detta håller vi som företrädare Nyköpings kommuns landsbygd förvisso med Göran Forssberg om! Hans vision ger ett gott underlag även till en inte minst för Kommunbyggerådet önskvärd framtida landsbygdsutveckling i den kustnära del av Södermanland län som utgörs av Nyköpings kommun. En utveckling som rimligtvis kommer att förstärkas genom anläggandet av Ostlänken, tillsammans med ett användande av de redan befintliga järnvägarna mellan Norrköping och Södertälje samt Oxelösund och Eskilstuna, i båda fallen via Nyköping, för spårburen och miljöriktig lokal och regional persontrafik.

Anläggandet av Ostlänken stimulerar därmed en gynnsamt utveckling också av landsbygden inom Nyköpings kommun, trots att inga uppehåll för snabba regionala tåg på Ostlänken kommer att göras i orterna på kommunens landsbygd.

Detta är givetvis huvudanledningen till att Kommunbyggerådet förordar anläggandet av Ostlänken, dock med fördel med kompletterande lokal och regional persontågstrafik på Nyköpings- och TGOJ-banorna. Detta förutsätter förstås samtidigt ett rimligt hänsynstagande till de negativa konsekvenser för natur- och kulturlandskap, och för berörda delar av befolkningen m.m. som blir ofrånkomliga vid anläggandet av Ostlänken genom landsbygden i den södra delen av Region Sörmland.

Det nu granskade förslaget till järnvägsplan ser vi från Kommunbyggerådets sida sammantaget som helt acceptabelt utifrån dessa aspekter. Vi hoppas därför att planerings-, samråds- och granskningsfaserna nu snarast går över i en anläggnings- och därefter trafikeringsfas! Samt att Sörmlands- och Östgötaregionerna och -kommunerna tar initiativ till framtida persontågstrafik med flera tåguppehåll på Nyköpings- och TGOJ-naborna!

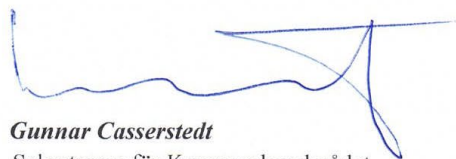
På uppdrag av styrelsen för Kommunbyggerådet i Nyköping, den 27 november 2022

Bertil Sannel

Styrelseledamot i Kommunbyggerådet

Larz Johansson

Ordförande för Kommunbyggerådet



Gunnar Casserstedt

Sekreterare för Kommunbyggerådet

FÖR KOMMUNEN
BYGGERÅD NYKÖPING