



Stavsjö och Nyköping den 26 maj 2023

Synpunkter från Kommunbygderåd Nyköping på TRV Granskningshandling. Ostlänken, delen Skavsta – Stavsjö. Planbeskrivning, 2023-04-24. Dnr TRV 2014/72084

Inledning och bakgrund

För närvarande, i maj 2023, har ett arbete pågått, eller pågår, vid Länsstyrelserna i Stockholms, Södermanlands och Östergötlands län med att granska och godkänna miljökonsekvensbeskrivningar (MKB:er) för de sammantaget 11 järnvägsplaner som ska vinna laga kraft för att Trafikverket ska få anlägga Ostlänken som berör tre län och fem kommuner i stråket Järna – Linköping.

Hittills (d.v.s. i maj 2023) har endast en sådan plan vunnit laga kraft, nämligen i september 2021 järnvägsplanen för Nyköpings Resecentrum, d.v.s. en kort central del av bibanan genom Nyköping. Men flera förslag till andra aktuella järnvägsplaner har under de senare åren varit föremål för samråd. Planeringsarbetet går därför nu vartefter över från ett samrådsförfarande till ett granskningsstadium. Detta ska förstås följas av att planerna vinner laga kraft.

I och för sig kan järnvägsplaner som sänts in till och fastställts av Trafikverkets avdelning för Juridik och planprövning fortfarande överklagas innan de vinner laga kraft, i så fall genom ett regeringsbeslut. Trafikverkets beslut om att järnvägsplanen för Nyköpings resecentrum skulle vinna laga kraft överklagades förvisso, men överklagandet avslogs av Regeringen. Därmed vann järnvägsplanen för resecentrum i Nyköping laga kraft i september 2021.

Kommunbygderådets (KBR:s) synpunkter på det nu föreliggande granskningsförslaget till järnvägsplan för delsträckan mellan Skavsta och Stavsjö i Nyköpings kommun framgår av denna skrivelse. Vi har tidigare sänt in ett tämligen utförligt remissvar på samrådsförslaget till järnvägsplan för denna sträcka. Vi vill här inledningsvis tacka för era generellt välvilliga kommentarer till våra påpekanden enligt följande citat från sidorna 59-60 ur Samrådsredogörelsen för denna sträcka per 2023-04-24:

”Kommunbygderådet företräder befolkningen på Nyköpings kommuns landsbygds intressen och är en mycket aktiv samrådspart i Trafikverkets program Ostlänken och i den kommunala planeringen utmed hela Ostlänken. Kommunbygderådet ser i huvudsak positivt på att Ostlänken anläggs men framhäver dock behovet av lokal och viss regional persontågstrafik på hela sträckan mellan Södertälje och Norrköping på den befintliga Nyköpingsbanan och, i ett längre perspektiv, även på TGOJ-banan på sträckan mellan Flen och Oxelösund via Nyköping och gärna även Skavsta.

Pendeltågstrafik med stopp i de mindre orterna anges vara en förutsättning för att främja en framtidsinriktad och positiv landsbygdsutveckling i kommunen och kommunbygderådet poängterar vikten av att Ostlänken inte bara ska gynna invånare i tätbebyggda områden utan även de som bor och verkar på landsbygden. Den kommunala översiktsplaneringen anges vara en nyckel i detta avseende och många av de väl underbyggda tankar och idéer som framförs berör också kommunens ställningstaganden i ännu högre grad än Trafikverkets infrastrukturplanering.”

Vi tackar för detta välvilliga uttalande från er sida, som på ett utmärkt sätt även beskriver utgångspunkterna för vårt engagemang inför vad Ostlänken kan komma att innebära för utvecklingen också av landsbygden i Nyköpings kommun.

Vi hänvisar givetvis här även till vårt 18-sidiga remissvar från 2021-12-08 på Samråds-handling Ostlänken, delen Skavsta – Stavsjö, och för att underlätta er bedömning av våra synpunkter följer vi dispositionen i det nu aktuella granskningsförslaget till järnvägsplan rätt nog. Det är i första hand detta dokument som vi behandlar nedan, men i några fall även den kompletterande miljökonsekvensbeskrivningen.

Vår text blir den här gången dessbättre i alla fall något kortare än vårt svar från december 2021, och eftersom Kommunbygderådet i första hand ska bevaka landsbygdsbefolkningens intressen så avstår vi denna gång från att lämna ytterligare synpunkter på granskningshandlingarna för bibanan genom Nyköping (med undantag för resecentrum) och delsträckan Sjösa – Skavsta, som ju avser sträckor i eller i nära anslutning till stadsbebyggelsen samt Skavsta flygplats. Vår förhoppning är att återstående förslag till järnvägsplaner ska kunna fastställas av er Juridik och planprövningsavdelning någorlunda snabbt och inte överklagas, för att kort tid därefter kunna vinna laga kraft. Vi ser det från KBR:s sida som synnerligen angeläget att granskningsfasen så snart som möjligt kan övergå i en fysisk anläggningsfas!

Synpunkter från Kommunbygderådet (KBR) i Nyköping:

Det konstateras helt korrekt under rubriken 3.3 ”Lokalsamhälle och regional utveckling” i det aktuella förslaget till järnvägsplan att Nyköpings kommun ingår i den funktionella regionen Stockholm – Flemingsberg – Södertälje – Nyköping – Norrköping – Linköping. Liksom att det bor ca 58 000 personer i kommunen, av vilka något fler än 39 000 i Nyköpings tätort. Kommunen har under senare år haft en tämligen stabil befolkningstillväxt. Utpendlingen har ökat kraftigt mellan åren 2000 och 2018, samtidigt som inpendlingen har ökat ännu mer relativt sett. Det konstateras också att det inom den aktuella järnvägskorridoren mellan Skavsta och Stavsjö finns tre tätorter, Jönåker, Ålberga och Stavsjö, av vilka Jönåker är störst med ca 630 invånare.

Nyköpings kommuns nu gällande översiktsplan vann laga kraft den 8 januari 2022. Det uttalas i planen att stationsnära lägen ska prioriteras i samband med utbyggnad av nya bostäder i kommunen, liksom nära tillgång till Skavsta flygplats samt hamnen i Oxelösund. Från KBR:s sida har vi argumenterat för en gärna avsevärt kraftigare satsning än hittills (och därmed likaså enligt den nya översiktsplanen), såväl på landsbygden som i de mindre orterna på denna. Vi har även i flera olika sammanhang föreslagit att pendeltågstrafik på längre sikt bör sättas in både på TGOJ-banan mellan Oxelösund och Eskilstuna via Nyköpings resecentrum och Skavsta, och på Nyköpingsbanan mellan Norrköping och Södertälje C, med tåguppehåll i Åby, Krokek, Jönåker, Nyköpings resecentrum, Tystberga, Vagnhärad (nuvarande station), Hölö och Järna, och kanske också i förorterna Enstaberga och Sjösa.

Pendeltågen skulle i Norrköping få god anslutning till Östgötapendeln, och i Södertälje Hamn station till SL:s pendeltågsnät. Dessutom skulle sådan trafik bidra till att ”stationen ute på prärien”, d.v.s. Södertälje Syd, restidsmässigt skulle knytas väsentligt bättre än idag till Södertälje Centrum, och tack vare detta också till lokaltrafiken med buss i kommunen. Som ju är ett viktigt mål för pendlare även från betydande delar av Region Sörmland.

I samband med dessa påpekanden kan man med fördel bläddra fram till figur 70 på sidan 86 i rapporten. Där redovisas en prognos från Trafikverket för tågtrafiken omkring år 2040 på sträckan mellan Norrköping och Stockholm, enligt vilken Nyköpingsbanan på sträckan mellan Norr- och Nyköping förväntas trafikeras med 32 pendeltåg per vardagsdygn, men inte ha någon regionalstågstrafik. Reguljär persontågstrafik föreslås inte heller för sträckan mellan Nyköping och Järna. De eventuella pendeltågen mellan Norr- och Nyköping förväntas sålunda vända i Nyköping, och inte trafikera Nyköpingsbanan öster om Nyköping. Vi inom KBR vill hävda att de här tågen med fördel skulle kunna köras även mellan Nyköping och Södertälje, och således vända vid Södertälje C i stället för vid nya resecentrum i Nyköping.

Till detta kan läggas att Trafik- och samhällsplaneringsnämnden i Region Östergötland från sommaren 2020 har resonerat om möjligheter att låta vissa offentligt finansierade regionalståg mellan Norrköping och Stockholm framföras mellan Norr- och Nyköping via Nyköpingsbanan och inte på Ostlänken. Detta förstås för att möjliggöra tåguppehåll i Åby och Krokek för direkt resande till och från Södertälje, Flemingsberg och Stockholm, med flera orter och givetvis givetvis även Norrköping (och efter tågbyte där också Linköping).

Det ska i det här sammanhanget påpekas, att det i orterna Åby med Jursla (som 2015 har vuxit samman till en tätort med år 2022 mer än 7.000 invånare och där en återöppnad järnväghållplats planeras) och Krokek (med befintliga Kolmårdens station), och i andra mindre orter och på landsbygden i och nedanför Kolmårdsbranten i den norra delen av Norrköpings kommun, idag bor ungefär lika många som i hela Trosa kommun.

Enligt en aktuell befolkningsprognos för den här norra delen av Norrköpings kommun förväntas befolkningen där komma att öka avsevärt fram mot och in på 2030-talet, och nästan lika snabbt som i Trosa kommun. Där får man dock ett nytt resecentrum vid Ostlänken i Vagnhärad, samtidigt som området i norra Norrköpings kommun kan riskera att mista dess regionala tågtrafik till och från Krokek. Och därutöver att Åbys återöppnade hållplats eventuellt endast kommer att kunna användas av tågresenärer på sträckan mellan Norrköping och Katrineholm (– Eskilstuna – Västerås), men först efter byte av tåg i Katrineholm för resor till och från Södertälje och Stockholm. Alternativt, vad gäller resor till och från Nyköping, kan man förstås resa ”åt fel håll” från Åby via Norrköping till Nyköping, och efter byte i Norrköping till eller från regionaltåg mot Stockholm via Nyköping. Men detta skulle sannolikt lätt kunna upplevas som en omständlig resväg, även om kanske är den snabbaste..

Alternativet med pendeltågstrafik med ett par tåguppehåll mellan Norr- och Nyköping skulle innebära att det fortfarande skulle gå att tågpendla mellan Krokek och en återöppnad station i Åby, och varför inte Jönåker i Kiladalen, och målorter som Nyköping, Södertälje och Stockholm, om än vid behov till priset av byte till/från snabbt regionaltåg vid Nyköpings resecentrum för snabb resa vidare från Nyköping mot Södertälje och Stockholm och vice versa.

Härmed tillbaka till avsnitt 3.5.1. ”Riksintressen” i rapporten. Där konstateras att såväl E 4-motorvägen som Nyköpingsbanan utgör riksintressen för kommunikationer. Också Ostlänken och Skavsta flygplats är riksintressen av samma anledning. Därtill berörs Kilaån–Vretaån samt Gamla vägen Stavsjö – Krokek, som båda är riksintressen för natur- och kulturmiljövård, inom järnvägskorridoren i samband med anläggandet av Ostlänken på sträckan mellan Skavsta och Stavsjö.

3. 5.3. ”Kulturmiljö”: Fördjupade analyser har dessbättre på ett såvitt vi bedömer skickligt sätt gjorts för tre geografiska områden vid delsträckan Skavsta – Stavsjö. Till dem hör Ålberga bruksmiljö med anor från mitten av 1600-talet. Här går även riksintresset för kulturmiljövård Gamla vägen Stavsjö – Krokek genom landskapet. Denna väg utgör en del av den medeltida Eriksgatan. Det är enligt vår bedömning klart värdefullt att dessa miljöer och objekt har lett fram till konkreta förslag om skyddande och bevarande vid anläggandet och utformningen av Ostlänken på den här aktuella sträckan mellan Skavsta och Stavsjö!

3.5.4. ”Naturmiljö”: På den här aktuella delsträckan av Ostlänken återfinns såväl riksintressen för naturmiljö som naturreservat och Natura 2000-områden. De båda vattendragen Vretaån och Kilaån ingår i Natura 2000-området Kilaån–Vretaån. Skyddsvärda arter inkluderar enligt uppgift i rapporten utter, grön sköldmossa, nissöga, stensimpa, tjockskalig målarmussla och flodpärlmussla. Vretaån är också ett naturreservat i syfte att bevara vattenmiljön, sump- och svärmlövskog samt betesmark.

3.5.5. ”Boendemiljö”: Boendemiljöerna är redan idag på flera olika sätt påverkade av E4-motorvägen, som Ostlänken dessbättre (som även vi i KBR ser det) kommer att följa denna väg relativt nära. Detta bör reducera de negativa barriäreffekterna inom de berörda områdena, i och med att passager av såväl Ostlänken som motorvägen i betydande utsträckning föreslås samordnas rumsligt sett. Att detta har noterats och åtgärdats i planförslaget noterar vi med tacksamhet. Viktiga målpunkter för den berörda lokalbefolkningen, som skolor och förskolor samt en badplats, har dessbättre också identifierats och beaktats.

3. 5.6. ”Rekreation och friluftsliv”: Under denna rubrik nämns bl.a. att Sörmlandsleden kommer att korsa den planerade bansträckningen på endast en plats, i skogen strax norr om Stavsjö trafikplats. Där föreslås en enligt vår uppfattning väl lokaliserad och utformad passage för vandringsleden under spåren för Ostlänken, något som rimligtvis bör kunna fungera bra.

Den regionala cykelleden Näckrosleden kommer däremot att korsa Ostlänken på sträckan Skavsta – Stavsjö på inte mindre än tre ställen. Också dessa korsningar ser ut att kunna utformas på ett bra sätt; en av dem avser korsningen mellan Ostlänken och den gamla banvallen för den så kallade Nunnebanan, som var en smalspårsjärnväg som trafikerades 1901-39 mellan Bråviken och Virå bruk. Banvallen används numera som gång- och cykelled, och delvis som enskild bilväg. Att sådana här korsningar har noterats och kommer att åtgärdas är givetvis utmärkt, men samtidigt förstås högst rimligt och välmotiverat!

4.2. ”Val av spårlinje” samt 4.2.1. ”Vald spårlinje”. Det är förstås klart motiverat att en viktig faktor i arbetet med att optimera spårlijnen, både i plan och profil, har varit ett sätt att möjliggöra ett fortsatt effektivt brukande av jordbruksmark inom järnvägskorridoren. För att minska barriäreffekterna har även nu en samlokalisering med E4-motorvägen eftersträvat. En sådan geografisk samordning av Ostlänken och motorvägen sker bland annat några hundra meter sydost om Ålberga bruk, men också på åtskilliga andra delsträckor mellan Skavsta och Stavsjö. Att Ostlänken och motorvägen kan dras nära varandra är givetvis positivt för landskapsbilden i de berörda områdena, men också för andra kultur- och boendemiljöfaktorer. Att sådana åtgärder genomförs bedömer vi som kloka ställningstaganden av planförfattarna.

Det är enligt vår mening även en stor fördel att det föreslås flera landskapsbroar på den aktuella sträckan. Dessa underlättar inte minst skydd för och användning av jordbruksmark, men de långa broarna erbjuder förstås också passager under Ostlänken för både människor och djur, liksom att ge mera av fri höjd under Ostlänken för vägar som passerar under spåren.

En 335 meter lång landskapsbro föreslås sålunda vid Hälladals dalgång, och en något kortare sådan bro över (på en och samma gång) Gammelstabäcken och väg 216 (mellan Gammelsta trafikplats och Björkvik och vidare mot Katrineholm), något som innebär att det här kommer att gå lätt att passera under Ostlänken. Detta är givetvis utmärkt.

Två ytterligare, om än kortare (men förvisso fortfarande viktiga) landskapsbroar har föreslagits, dels där Ostlänken ska passera över Ålbergaån, några hundra meter sydost om Ålberga bruk, och dels ett stycke längre västerut, där järnvägen passerar över både Vretaån och väg 534 inom en del av Natura 2000-området Kilaån–Vretaån.

Omkring tre kilometer väster om Ostlänkens ovan nämnda passage över Ålbergaån kommer den nya järnvägen att korsa ett riksintresse för kulturmiljövård, nämligen den Gamla vägen Stavsjö–Krokek. Denna väg är, som tidigare nämnts, en i alla fall hyggligt bevarad del av den medeltida Eriksgatan. Här anläggs dock inte någon landskapsbro, utan den gamla vägen läggs om på en kort sträcka för att passera på en ny bro över spåren för Ostlänken.

4.3. ”Val av utformning” samt 4.3.1. ”Övergripande utformning och gestaltning”: Den fysiska utformningen och gestaltningen av de anläggningar som tillkommer genom Ostlänken är synnerligen viktiga, och då inte minst just vad gäller landskapsbroarna. Dessa aspekter ägnas dessbättre också stor uppmärksamhet, i synnerhet i MKB-dokumentet som ingår som en del av det aktuella förslaget till järnvägsplan.

Landskapsbroarna kommer att få stor påverkan på landskapsbilden i anslutning till den valda järnvägskorridoren. Gestaltungsaspekterna är givetvis särskilt viktiga i första hand för dem som i framtiden kommer att bo och/eller ofta besöka områdena inom korridoren, eftersom resenärerna på tågen i praktiken knappast ens hinner notera sådana åtminstone delvis närmast estetiska företeelser.

Samtidigt drar vissa gestaltungsåtgärder rimligen en del kostnader som rent funktionellt sett inte är helt nödvändiga. Vi i ledningen för KBR, som ju i första hand ska beakta den lokala landsbygdsbefolkningens intressen, konstaterar därför att det är relevant för oss att påtala både att det är utmärkt att inte mindre än fyra landskapsbroar föreslås anläggas mellan Skavsta och Stavsjö, och att dessa föreslås att kosta på ett estetiskt sett snyggt utförande. Men vi är samtidigt rädda för att Regeringens uppdrag till Trafikverket från december 2022, om att utreda och genomföra kostnadsbesparande åtgärder vid anläggandet av Ostlänken, riskerar att inte minst drabba just gestaltungsfrågor. Vi hoppas förstas att detta inte blir fallet, men vi känner en uppenbar oro.

4.3.14. ”Bortvalda optimeringsalternativ”. Sedan spårlinjens dragning i markplanet bestämts enligt ovan inleddes ett ambitiöst arbete för att också optimera banans höjdläge. Detta arbete beskrivs i första hand i miljökonsekvensbeskrivningen. Syftet med optimeringsarbetet var att även höjdmässigt få en god anslutning till natur och kulturlandskapet, men förstas också att kunna säkra hyggligt låga bullernivåer och, sist men knappast minst, rimliga kommande anläggningskostnader. Detta optimeringsarbete bedömer vi som värdefullt och väl genomfört med goda motiveringar. Också detta arbete redovisas i första hand i MKB:n.

Under rubriken 5.1. ”Befintliga järnvägars och vägars funktion och standard” samt 5.1.1. ”Järnvägar” konstateras helt korrekt att anläggandet av Ostlänken innebär en betydande och därmed viktig ökad transportförmåga för hela det svenska järnvägsnätet, till följd av att spår- och stationsutrymme frigörs på de hårdast belastade delarna av både Västra och Södra stambanan, trots att i alla fall arbetet på att förlänga Ostlänken från Linköping till Jönköping och vidare till Göteborg respektive Malmö har avbrutits enligt ett regeringsbeslut från vintern 2022-23. Det kan dock, bedömer i alla fall vi i KBR, mycket väl komma att visa sig att det i praktiken snarare blir fråga om en pausning i tiden än om ett verkligt slut vad gäller projektet att bygga helt nya stambanor i södra Sverige.

Vi är hur som helst tacksamma för att Ostlänkenprojektet kommer att få löpa vidare, låt vara med vissa kostnadsbesparingar. Planeringen av Ostlänken har under senare år rent fysiskt inte avslutats vid resecentrum i Linköping, utan först ett par km västsydväst om Vikingstad, som i sin tur ligger drygt en mil VSV om centrala Linköping. Nu kommer måhända gränssnittet mellan Ostlänken och Södra stambanan att flyttas tillbaka till ett mera centralt läge i Linköping, något som kan komma att innebära en betydande kostnadsreduktion.

Däremot är vi totalt oförstående till ett förslag som nyligen har framförts om att Stångådalsbanan (Linköping – Kalmar) och Tjustbanan (Linköping – Västervik) inte skulle förlängas fram till nya resecentrum i Linköping, efter det att trafiken på Södra stambanan och Ostlänken har flyttats dit. Enligt det här förslaget skulle tågen på Stångådals- och Tjustbanorna, som idag förstås körs till och från stationen Linköping C på Södra stambanan, i stället (rimligen av kostnadsskäl) vända i Tannefors några kilometer sydöst om nuvarande Linköping C (och därmed ännu något längre från blivande resecentrum i Linköping).

Detta förslag berör förvisso inte i så hög grad trafiken på Ostlänken, men vi i Kommunbygderådet protesterar likafullt kraftigt mot detta, som vi ser det, närmast absurda förslag! Järnvägstrafiken i sydöstra Sverige måste rimligen också i framtiden, när Ostlänken har öppnats för trafik, kunna fungera som ett fysiskt sammanhängande system!

5.1.2. ”Vägar”: Befintliga statliga och enskilda vägar (det rör sig totalt om fyra statliga vägar och några enskilda) kommer huvudsakligen att kunna behållas, även om nya passager över eller under Ostlänken givetvis kommer att behöva anläggas. Bara i enstaka fall kommer större vägar att behöva stängas av ett tag under anläggningstiden. Detta är givetvis positivt också ur KBR:s perspektiv. Liksom att det i vissa fall föreslås att, vad gäller vägar som ska korsa Ostlänken, passagera görs något bredare än idag.

5.2. ”Trafik och användargrupper”: Under denna rubrik står att läsa att (citat): ”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 regionaltågs- och godstågstrafik.”

Vi i KBR noterar och instämmer givetvis i detta uttalande, men vill likafullt (och helt och hållet i linje med motsvarande inställningar och argumentation från KBR:s sida sedan drygt tio år tillbaka) att detta uttalande på sikt ska gälla även för Nyköpings- och TGOJ-banorna!

Vi fortsätter nedan med följande citat ur planförslaget under rubriken Trafik och användargrupper: ”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. Nyköpingsbanan kommer även fortsättningsvis att fungera som omledningssträcka för bland annat SJ Snabbtåg. Såväl antalet godståg som antalet regionaltåg 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 regionaltåg som även stannar i andra tätorter.

Sammanlagt förväntas Ostlänken trafikeras av 50 snabba persontåg och 60 regionaltåg per dygn på den aktuella delsträckan (se prognosen för år 2040 i Figur 70 för hur fördelningen av tåg kommer att se ut). Enligt prognosen kommer inga regionaltåg att trafikera Nyköpingsbanan utan all regionaltrafik antas trafikera Ostlänken (i figuren benämnd Ny stambana) och ansluta till Nyköpings resecentrum via bibanan.”

Vi har redan tidigare i den här skrivelsen kommenterat denna prognos, och då påpekat att det är helt korrekt att Trafikverket inte räknar med någon regionaltågstrafik alls på Nyköpingsbanan kring år 2040, inte ens mellan Norr- och Nyköping. Men vi har då även påpekat att den ansvariga politiska nämnden i Region Östergötland i juni år 2020 skriftligen har resonerat om huruvida inte några offentligt finansierade regionaltåg mellan Norrköping och Stockholm skulle kunna köras via Nyköpingsbanan mellan Norr- och Nyköping, och då göra uppehåll i ett par rätt stora orter i Östergötland. Det stora flertalet offentligt finansierade regionaltåg skulle dock köras mellan Norrköping och Stockholm på Ostlänkens spår också enligt nämndens förslag.

Uttalandet av planförfattarna om att Ostlänken kommer att innebära en betydligt snabbare och tätare trafik för resenärerna än den som erbjuds idag, liksom avsevärt minskade risker för förseningar och andra störningar, instämmer förstås vi som företrädare KBR förstås helt i.

Vi citerar också med betydande glädje, och instämmer helt i nedanstående text under rubriken 5.3. "Lokalsamhälle och regional utveckling":

"Ostlänken, delprojekt Nyköping skapar goda förutsättningar för en positiv lokal och regional utveckling. Ostlänken kommer att möjliggöra ökad trafikering med tåg, fler ankomster och avgångar liksom förbättrade bytesmöjligheter i och med att Ostlänken bidrar till att det byggs nya resecentrum i Nyköpings tätort och vid Skavsta flygplats. Dessa blir viktiga bytespunkter mellan regional och lokal busstrafik, storregional och nationell tågtrafik samt internationell flygtrafik. Genom samlokalisering av lokal, regional, nationell och internationell kollektivtrafik underlättas byten mellan olika färdmedel.

Etableringen av Ostlänken innebär att Östergötlands- och Mälardalsregionen kan fortsätta att utvecklas och att transporter som sker här, såväl arbetsresor som studie- och fritidsresor, kan ske på ett hållbart sätt."

Eftersom KBR representerar landsbygdens i Nyköpings kommuns intressen vill vi dock här tillägga att tillkomsten av ett resecentrum även i Vagnhärad självfallet har mycket stor betydelse för dem som kommer att bo och/eller verka på landsbygden öster om centralorten Nyköping sedan Ostlänken har öppnats för trafik. Anslutande buss- och biltrafik via Vagnhärad resecentrum kan, för åtskilliga boende i Tystbergabygden med omnejd, till och med bli ännu viktigare än anläggandet av sådana bytespunkter i centrala Nyköping och i Skavsta!

Formellt sett ingår resecentrum i Vagnhärad förstås inte i Ostlänkens delprojektet Nyköping. Men särskilt för tågpendlarna från Tystbergabygden är givetvis inte detta det viktiga, utan att de får möjlighet att resa med buss eller bil över kommungränsen till och från Vagnhärad vid resor mot Södertälje och Stockholm. Och därmed att de inte kommer att behöva behöva ta omvägen förbi centrala Nyköping eller Skavsta, Observera också att vi, även i tidigare remissvar från KBR, har efterlyst en arealmässigt väl tilltagen pendlarparkering för vardagligt bruk för en hel del framtida invånare på landsbygden (och även i stadsbebyggelsen) i Nyköpings kommun, och avgjort inte endast parkeringsytor för flygresenärer!

Under rubrikerna 5.3.1. och 5.3.2. fastslås att det aktuella förslaget till järnvägsplan är helt förenligt med Nyköpings kommuns översiktsplan som vann dagar kraft den 8 januari 2022, liksom att inga gällande eller pågående detaljplaner finns eller är på gång inom det aktuella planområdet, d.v.s. inom järnvägskorridoren på sträckan Skavsta – Stavsjö. Gällande detaljplaner för de före detta stationsområdena Jönåker, Ålberga och Stavsjö påverkas inte (i varje fall inte direkt) av anläggandet av Ostlänken.

Riksintresset för kulturmiljövård, Gamla vägen Stavsjö–Krokek, en tidigare i den här texten kommenterad medeltida väg som utgör en del av f.d. Eriksgatan, kommer att behöva korsa Ostlänken på tre ställen på delsträckan Skavsta – Stavsjö. De tillkommande korsningarna ser enligt vår bedömning ut att bli i alla fall tillfredsställande utformade, både ur ett landskaps- och ett kulturmiljöperspektiv. Huvuddelen av de ofrånkomliga skador som den f.d. Eriksgatan kommer att ha drabbats av här har faktiskt redan uppstått, i och med anläggandet av E4-motorvägen. Men skadorna blir naturligtvis inte mindre i och med Ostlänkens tillkomst.

5.5. 2. ”Natura 2000”: Ostlänken kommer att korsa Natura 2000-området Kilaån–Vretaån och inom detta område både Vretaån och inte mindre än 10 biflöden till denna å. Trafikverket har därför tagit fram en separat miljökonsekvensbeskrivning för denna passage, och ansökt hos Länsstyrelsen i Sörmlands län om tillstånd att passera området. Länsstyrelsen har godkänt denna MKB. Denna hantering bedömer vi från KBR:s sida som klart relevant.

5.5.3. ”Kulturmiljö”: Planförfattarna konstaterar att en hel del skador på kulturhistoriska värden kommer att uppstå, bland annat vid Ålberga bruk, och även exv. på Gamla vägen Stavsjö–Krokek. Textavsnittet avslutas med fem välgjorda och informativa kartor som är hämtade från MKB:n till planförslaget för sträckan mellan Skavsta och Stavsjö, uppdelad i fem delsträckor.

5.5.4. ”Naturmiljö”: Passagen över Vretaån inom Natura 2000-området Kilaån–Vretaån berör direkt det aktuella planområdets enda naturvårdsobjekt med högsta naturvärde (klass 1). Detta är en viktig anledningen till att Ostlänkens passage här dessbättre kommer att ske på en landskapsbro. Detta ser vi från KBR:s sida som mycket lämpligt och väl motiverat.

Också hur naturmiljön allmänt sett kommer att påverkas framgår i första hand av MKB:n som är fogad till järnvägsplanförslaget. På motsvarande sätt som redovisats under rubriken 5.5.3. Kulturmiljö visas även här en kartsvit, men nu om sex på flygfotomaterial baserade kartor. Dessa redovisar således Ostlänkens påverkan på olika naturmiljöobjekt och -områden.

Båda dessa kartsviter ger, enligt vår bedömning, klart värdefull information på ett pedagogiskt bra sätt. I den här delen av planförslaget ingår även en karta över uppmätta viltrörelser och ett antal föreslagna viltpassager.

5.5.6. ”Rekreation och friluftsliv”: Under denna rubrik beskrivs att och hur den regionala cykelleden Näckrosledens blivande tre passager av Ostlänken kommer att geografiskt samordnas med redan idag existerande passager av motorvägen. Detta är förstås utmärkt!

För vandringsleden Sörmlandsleden anordnas en vägport under Ostlänken i skogen strax norr om Stavsjö trafikplats. På grund av hästskötsel och -gårdar i detta område kommer leden dessutom att dras om här, så att den kommer längre bort från Ostlänken. Även i närheten av Ålberga gård och Ålberga bruk vidtas åtgärder för att säkra fortsatt hästhållning. Också detta bedömer vi som värdefullt och som ett tydligt belägg för att planförslaget, i samband med samrådsprocessen, har tagits fram utifrån en god lokalkännedom.

Vi hoppas förstås också på att planförfattarna har rätt när de, under rubriken 5.5.13. på sidan 99, skriver att (citat): ”Sammantaget bedöms Ostlänken inte väsentligt försvåra för att bedriva jordbruket på delsträckan.” De medger dock att viss olycklig uppdelning av jordbruksmark ofrånkomligen kommer att äga rum. På hela sträckan Skavsta – Stavsjö bedöms 18 jordbruksenheter komma att beröras mer eller mindre starkt av anläggandet av Ostlänken. Skogsmarken bedöms som mindre känslig än jordbruksmarken. De för skogsbruket dominerande effekterna av anläggandet av Ostlänken ser ut att bli förlängda körsträckor.

För att underlätta för fortsatt jakt och fiske längs den nya banan mellan Skavsta och Stavsjö kommer (som nämnts här ovan) en hel del viltpassager att anläggas. Passagerna under eller över Ostlänken kommer att samordnas geografiskt med de som redan finns vad gäller E4-motorvägen. Fisket bedöms inte komma att påverkas alls av anläggandet av Ostlänken.

Några ytterligare kommentarer

Regionförstoring, som Ostlänken enligt ovan kommer att bidra starkt till, betraktas generellt som en eftersträvanvärd samhällsföreteelse som ger kommande generationer ökade möjligheter till att arbeta inom en geografiskt sett utökad och funktionellt alltmer specialiserad och utbildningskrävande arbetsmarknad. Men förstås också för att framtida boende i de berörda områdena, och då både i tätbebyggelse och på landsbygd, ska ges förbättrade möjligheter till att skaffa sig utbildning inom ett bredare spektrum av såväl högskole- och universitetsutbildningar som förstås även annan ut- och fortbildning.

Åtskilliga samhällseffekter inom bland annat Mälardalen, som åtminstone till betydande del har åstadkommit genom betydande (och ännu idag pågående) investeringar i spårinfrastruktur från 1990-talet, ger tydliga belägg för att en positiv syn på regionförstoring är väl motiverad. Viktiga investeringar som har bidragit till en regional tillväxt och expansion i flera olika avseenden har skett både söder och norr om Mälaren. Söder om denna har en till stor del helt ny järnväg, Svealandsbanan, anlagts från mitten av 1990-talet. Här sker som nämnts ännu idag en hel del investeringar. Denna bana går från Södertälje (med anslutning till och från Stockholm via den (då på 1990-talet helt nya) Grödingebanan, som var den första järnväg i Sverige som byggts för tåg i hastigheter upp till 250 km/h) via Strängnäs och Eskilstuna till Örebro.

Rent fysiskt går Svealandsbanan dock endast till den lilla orten Valskog i Kungsörs kommun öster om Örebro. På sträckan vidare till och från Örebro (via Arboga) körs tågen på den västligaste delen av Mäljarbanan, som är en annan järnväg, fast norr om Mälaren, mellan Stockholm och Örebro, via Enköping och Västerås. Även på Mäljarbanan har det skett (och sker ännu idag) betydande investeringar, både i uppgradering av äldre bansträckor och i nybyggnation.

Erfarenheterna av dessa betydande investeringar i spårburen trafik ger goda belägg för att uppfattningarna om regionförstorings positiva effekter verkligen gäller i praktiken.

Geografiskt vidgade arbetsmarknader är också i viss utsträckning en jämställdhetsfråga, i och med att flera personer inom ett hushåll kan söka både högre utbildning och arbete inom ytmässigt större regioner än vad som tidigare hade varit rimligt. Minst lika viktigt är förstås att företag och andra arbetsgivare kan rekrytera arbetskraft från geografiskt sett större områden, tack vare både längre och snabbare pendling helt eller delvis med tåg.

Spårburen kollektivtrafik är allmänt sett både energi- och utrymmesmässigt (mätt som energiåtgång per personkilometer respektive markanspråk per personkilometer) mera effektiv än anderra transportmedel, med undantag för cykeltrafik, som dock (åtminstone under den kalla årstiden) inte fungerar så bra för medellånga och riktigt långa regelbundna resor mellan bostäder och arbets- respektive studieorter. Och förstås inte heller för personer med rörelsehinder. Däremot erbjuder cykeln ofta förträffliga (också miljömässigt sett) möjligheter till att transportera sig fossilfritt mellan bostaden och hållplatser för lokal buss- och tågtrafik.

En aldrig så väl utförd utredning om den fysiska utformningen av en del av en helt ny järnväg, t.ex. den mellan Skavsta och Stavsjö, varken kan eller ska lösa problem kring organiserandet av spårburen kollektivtrafik. Att det finns åtskilliga sådana problem har tyvärr under senare år blivit olyckligt uppenbart vad gäller flera järnvägssträckor inom t.ex. Mälardalen med angränsande områden, som bland annat på sträckan mellan Stockholm och Linköping,

Sådana svårigheter har sålunda trist nog, vad gäller banor där den offentligt finansierade tågtrafiken administreras av regionala eller storregionala myndigheter, noterats för åtskilliga av järnvägarna i bland annat Östra Mellansverige. Här förvaltas regionaltågstrafiken av ett offentligt ägt bolag, Mälardalstrafik MÅLAB AB, som ägs gemensamt av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna i regionerna Stockholm, Sörmland, Uppsala, Västmanland, Örebro län och Östergötland.

Tågen, som här kallas Mälartåg och som till stor del utgörs av inhyrda och nya dubbeldäckade motorvagnstågsätt, körs numera (från 12 december 2021) av operatören MTR Nordic AB. Avtalet mellan Mälardalstrafiken och MTR om regionaltågstrafiken är dock endast interimistiskt och löper ut i december 2023. Det kan dock, om parterna är överens om det, förlängas i två år. Därefter måste nya avtal tecknas efter ett anbudsförfarande.

Efter betydande problem för tågtrafiken i Mälardalen under senare tid har SL och kollektivtrafikmyndigheten i Region Stockholm, enligt pressuppgifter i maj 2023, beslutat att inte förlänga avtalet med MTR om pendeltågstrafiken kring Stockholm. Hur det blir med avtalet om regionaltågstrafiken är dock inte känt när detta skrivs i slutet av maj månad 2023.

Dessa förvisso trista problem gäller dock helt andra saker än det viktiga arbete som sedan ett par år efter sekelskiftet 2000 har bedrivits i Trafikverkets (och före våren 2010 i det dåvarande Banverkets) regi, och som haft som syfte att arbeta fram ett antal juridiskt bindande järnvägsplaner för en modern och kapacitetsstark järnväg på sträckan Järna – Linköping.

Det skulle föra alldeles för långt från det här aktuella ämnet, granskning av förslag till järnvägsplan för delsträckan Skavsta – Stavsjö, att gå in på historik om Sverigebygget, som lanserades av den dåvarande Alliansregeringen på sommaren 2014, och som efter valet på hösten detta år av den då tillträdande Regeringen ombildades till den s.k. Sverige-förhandlingen, som pågick till året 2017.

Men så mycket kan med stor sannolikhet sägas, i och med att Ostlänken i alla fall från 2010-talet kom att betraktas som ett första steg i en utbyggnad av nya stambanor för höghastighetståg i södra Sverige mellan Stockholm, Göteborg och Malmö via Jönköping, som att det här förslaget om nya stambanor inte har snabbat på planeringen och anläggandet av Ostlänken. Några motsvarande kopplingar till den nationella infrastrukturnivån hade ju aldrig funnits vad gäller Svealands- och Målarbanorna. Sådillvida innebar den nya borgerliga regeringens beslut, från dagarna före jul år 2022, om att nya stambanor inte ska byggas, snarast en återgång mer eller mindre till ruta ett, vad gäller Ostlänken.

Geografiskt sett inleddes Ban- och Trafikverkens planering norrifrån, med delsträckan Gerstabergr – Långsjön i Södertälje kommun och Långsjön – Sillekrog i Trosa kommun. Därefter stod fem järnvägsplaner i Nyköpings kommun närmast på tur, efter en del viktiga justeringar, som att planeringen inriktades mot högsta hastigheter för tågen på 250 km/h, och inte som enligt tidigare planer 320 km/h, liksom att Skavsta resecentrum flyttades från Ostlänkens huvudlinje till bibanan genom Nyköping. Detta var för övrigt ett beslut som vi inom KBR gillade.

Den första järnvägsplan som vann laga kraft blev enligt ovan den för resecentrum i Nyköping i september 2021. Där har markarbeten pågått en tid, och egentliga anläggningsarbeten kommer att inledas här från sommaren 2023. Det har givetvis, parallellt med denna planering avseende Ostlänken inom Södertälje, Trosa och Nyköpings kommuner, också bedrivits arbete med att ta fram järnvägsplaner för resterande delar av Ostlänken, d.v.s. i Östergötland.

I bästa fall, som vi från KBR:s sida ser det, kan detta komma att medföra att trafiken på Ostlänken kan inledas på sträckan mellan Järna och Nyköping redan något eller ett par år före den planerade trafikstarten under år 2035 för hela sträckan Järna – Linköping.

Hittills, d.v.s. fram till mitten av maj 2023, har sålunda endast en järnvägsplan vunnit laga kraft. Men först efter att, i detta fall, inte mindre än ytterligare tio järnvägsplaner har vunnit laga kraft kan den för omkring 20 år sedan inledda planeringsprocessen i offentlig regi för Ostlänken gå vidare, från en avslutande samråds- och granskningsfas till vad vi kanske kan kalla för en anläggningsprocess. Ur KBR:s perspektiv hoppas vi verkligen att denna övergång nu kan ske så snart som möjligt.

Härefter vill vi ge några kommentarer kring varför vi inom KBR anser att inte minst Nyköpings kommuns framtida landsbygdsbefolkning bör kunna få betydande nytta av anläggandet av Ostlänken, och att kommunens politiska ledning därför bör satsa på en befolknings- och bebyggelsestillväxt inte minst på kommunens landsbygd.

Landsbygden i Nyköpings kommun erbjuder, som vi ser det, ett klart intressant boende inte minst för barnfamiljer som önskar ett naturnära boende till rimlig kostnad, men samtidigt god möjlighet till ett också långsiktigt hållbart och snabbt resande, huvudsakligen med tåg på Ostlänken. Ett sådant resande, med rimliga restider, blir möjligt till och från en stor del av Mälardalen, men också till och från ganska betydande områden i Östergötland.

Möjligheterna att sätta in anslutande busstrafik mellan olika delområden på landsbygden, inte minst i Tystbergabygden med omnejd, d.v.s. mellan Nyköpings centralort i väster och kommungränsen mot Trosa i öster, är – vågar vi påstå – exceptionellt goda, tack vare att det anläggs inte endast ett eller två utan hela tre resecentra vid Ostlänken, ett i centrala Nyköping, ett i Skavsta och ett i Vagnhärad i grannkommunen Trosa. Lika god tillgång till kollektivtrafik får sannerligen inte särskilt många andra landsbygder på säg 5-10 mils avstånd från Stockholms. Stora delar av Nyköpings landsbygder erbjuder därför betydande komparativa fördelar jämfört med flertalet andra landsbygdsområden i Östra Mellansverige!

Av denna egentligen ganska enkla anledning har vi i KBR, sedan åtminstone drygt ett årtionde tillbaka, och på flera olika sätt argumenterat för att Nyköpings kommun ska satsa till och med förhållandevis hårt på bosättning just på kommunens landsbygd. Detta gjorde vi inte minst i samband med resonemang om utbyggnadspolicy i den översiktsplan för kommunen som vann laga kraft på vintern 2021-22. Det är väl tveksamt hur mycket gehör vi fick för detta från den politiska ledningens sida i kommunen. Vi har därför gjort den bedömningen att man helt enkelt inte har insett hur stor effekt på bostadsmarknaderna i södra Sörmland som öppnandet av trafiken på Ostlänken från mitten av 2030-talet kommer att få.

Det har i och för sig uttalats i översiktsplanen att stationsnära lägen ska prioriteras när det gäller utbyggnad av både bostäder och näringsliv. Men det blir ju inte på mer än tre ställen i Sörmland som regionalstågen på Ostlänken alls kommer att göra uppehåll, varav två centralt i Nyköping samt i Skavsta, och ett i Vagnhärad, d.v.s. utanför Nyköpings kommun. Tågen direkt mellan Stockholm, Norrköping och Linköping (och i många fall vidare söderut på Södra stambanan, eller senare möjligen på en ny stambana) kommer inte alls att göra uppehåll inom Region Sörmlands gränser. Så om man inte satsar på utbyggd persontågstrafik även på Nyköpings- och TGOJ-banorna lär det inte bli särskilt många och betydande stationsnära lägen för exv. bostadsbyggande inom Nyköpings kommuns gränser. Närhet till resecentrum vid Skavsta lär ju inte heller vara så lyckad för bostadsbebyggelse!

Däremot kan anslutningstrafik med buss med fördel anordnas till och från dessa tre resecentra! Denna matartrafik kan senare kompletteras med lokaltågstrafik på både Nyköpings- och TGOJ-banorna. På Nyköpingsbanan öppnas en hållplats i Åby och nuvarande hållplats i Krokek behålls i Östergötland. Nya hållplatser anläggs i Jönåker och Tystberga och tågen gör naturligtvis också uppehåll vid nya resecentrum i Nyköping, och dessutom vid den nuvarande stationen i Vagnhärad. Liksom i Hölö och vid den nuvarande stationen i Järna i Södertälje kommun. Hållplatser kan även öppnas i förorter till Nyköping som Enstaberga och Sjösa. Vid TGOJ-banan kan hållplatser återöppnas i flera orter på sträckan Oxelösund – Nyköping – Skavsta – Flen (– Eskilstuna – Västerås).

En högst betydande del av landsbygden i södra Sörmland ligger därmed på vägvstånd under ett par mil från en potentiell återöppnad pendeltågshållplats i de före detta stationssamhällena på Nyköpings kommuns landsbygd, eller för den delen på landsbygden i Norrköpings, Trosa och Södertälje kommuner. Därmed blir det fullt möjligt att köra elbilar eller elhybrider, med i alla fall att par mils körsträcka på el, fossilfritt mellan bostäder på landsbygden och potentiella bytesplatser, förutsatt att det går enkelt att ladda hybriderna vid laddstolpar i nära anslutning till de återöppnade (liksom förstås idag existerande) järnvägshållplatserna.

Här kan parentetiskt infogas att satsningar på pendeltågstrafik, även i förhållandevis små tätorter med långt under de 3-4.000 invånare som ofta brukar anses krävas, kan stimulera till ökad bebyggelse och befolkning i dessa berörda orter. Vid exv. järnvägen mellan Malmö och Trelleborg fick två mindre orter 2015 tillgång till pendeltågstrafik tack vare ganska betydande ekonomiska satsningar från både regionen och kommunen. Dessa orter hade år 2010 inte större befolkning än Tystberga respektive Jönåker vid Nyköpingsbanan.

Men i och med att beslutet om pendeltågstrafik hade varit känt omkring 10 år i förväg innan trafiken inleddes 2015, och genom de ganska stora satsningar som Region Skåne och framför allt Vellinge kommun gjorde, inte endast på tågtrafiken, så hade bebyggelse och befolkning i dessa båda orter i södra Skåne fram till 2022 expanderat avsevärt, något som inte hade skett i Tystberga och Jönåker. Investeringar i pendeltågstrafik uppfattades uppenbarligen, både av potentiella invånare, byggföretag och banker, som något av garantier för fortsatta satsningar på de här båda mindre orterna i Vellinge kommun. Något som i sin tur drev upp fastighetsvärdena på de lokala bostadsmarknaderna där. Detta underlättade finansiering av ny bebyggelse (och därmed befolkning men också företag) här i den östra delen av Vellinge kommun.

Avslutning

Det går naturligtvis inte att dra fram en ny dubbelspårig järnväg för snabb persontågstrafik, något som bl.a. kräver att spåren byggs med mycket vida kurvradier, genom en relativt tätbefolkad landsbygd i södra Sverige, utan att det uppstår betydande negativa konsekvenser för såväl natur- som kulturlandskap. Bland annat kommer siktlinjer ofelbart att brytas även i områden med känslig landskapsbild.

Järnvägsanläggningens direkta påverkan på såväl kultur- som naturmiljön betingas i första hand av av den dubbelspåriga järnvägens markanspråk inom känsliga bebyggelse- och andra kultur- och naturmiljöer. Trots att det kommer att ske en omfattande geografisk samordning av passager över eller under motorvägen och den nya järnvägen, för att mildra barriäreffekter, så kommer både växters och djurs levnadsförhållanden att påverkas negativt i flera avseenden.

Men när detta väl är sagt så vill vi från Kommunbygderådet i Nyköpings sida här avslutningsvis lyfta fram vår bedömning att såväl ett högst omfattande som ibland näst intill banbrytande utredningsarbete har satsats på att mildra de negativa konsekvenserna av anläggandet av Ostlänken. Både på den här aktuella delsträckan mellan Skavsta och Stavsjö och på övriga tio delsträckor. Planeringsarbetet har å andra sidan onekligen pågått under en mycket lång tid, hittills i mer än 20 år. Det är, enligt vår uppfattning, därför nu hög tid att planeringsperioden snarast avlöses av att anläggningsarbetena kommer igång på allvar. Dessbättre ser detta nu också ut att inträffa.

Vi vill här till sist understryka att vi bedömer att fördelarna med Ostlänkenprojektet, inte minst i form av vidgade arbetsmarknads- och utbildningsregioner, enligt vår uppfattning, förhållandevis klart överstiger de ofrånkomliga negativa konsekvenserna av anläggandet av Ostlänken.

På uppdrag av Kommunbygderådet i Nyköping

Larz Johansson
Ordförande

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

Bertil Sannel
Styrelseledamot