

Där tågen susar förbi ...

Om satsningen på en höghastighetsjärnväg genom Södermanland

Vem tjänar på det nya höghastighetsnät av järnvägar som planeras i vårt land – och vad kommer att hända med det äldre linjenätet? Kommer utvecklingen att i än högre grad gynna storstadsbefolkning och urbanisering eller kan vi se fördelar även för landets övriga invånare? Syftet med denna artikel är att beskriva konsekvenserna av en satsning på snabbjärnvägar och de möjligheter som därigenom skapas på det äldre bannätet, där kapacitet frigörs.

I artikeln förs resonemang om snabbjärnvägar i allmänhet med särskilt intresse riktat mot den föreslagna *Ostlänken*, en planerad höghastighetsbana genom Södermanland. Vad kommer denna nya järnväg att betyda för länet och hur påverkas användningen av den befintliga infrastrukturen? Hur länkas den in i länets totala trafikförsörjning? Vidare diskuteras konsekvensen av att bibehålla och rusta upp de äldre järnvägssträckningarna inför kommande trafikökningar inom regional- och lokaltrafiken. Den empiriska basen för studien är hämtad ur olika äldre dokument om Ostlänken samt information via konsortiets respektive Trafikverkets hemsidor.

Bakgrund

Individens tillgång till tågtrafik sågs i vårt tidigare relativt järnvägstäta land länge som en medborgerlig rättighet. Järnvägsnätet har dock sedan andra världskriget reducerats

avsevärt, under sextioalet i särskilt snabb takt (Améen & Möller 2002, Svallhammar 1992, 2011).

Även om de svenska järnvägarna aldrig har transporterat så stora mängder gods och så många passagerare som i dag är tillgången till järnvägsresor inte längre en självklarhet. God tillgänglighet till persontransporter på järnväg tenderar att i framtiden bli en exklusivitet främst för människor i de tunga transportstråken, respektive i eller nära större befolkningsagglomerationer. Förhållandet har accentuerats sedan X2000-tågen sattes i trafik för ett tjugotal år sedan. X2000 har med sin maximala hastighet på 200 km/h minskat restiden avsevärt i vissa relationer, särskilt i landets längdriktning, men åtkomsten till järnvägsnätet har samtidigt minskat ytterligare för betydande delar av befolkningen. En av orsakerna är att snabbtågen bara gör ett fåtal uppehåll mellan utgångs- och slutstationerna. Detta är förvisso ett klassiskt problem, men den regionala buss- och tågtrafiken kompenseras inte alltid bortfallet eftersom reshastigheten inte är jämförbar (Améen & Möller 2002, Svallhammar 1992, 2001, 2011).

Satsningen på X2000-projektet har haft en avgörande betydelse för det svenska tågresandet och givit järnvägen positiv uppmärksamhet. Jag har i olika sammanhang velat studera snabbtågens rekryteringsomland för resenärer, men SJ AB har av affärsmässiga skäl varit förteget om

sina marknadsstrategier, utveckling och lönsamhet. SJ anför rädsla för konkurrens från andra aktörer, men klart är att X2000 starkt bidragit till att vinna marknadsandelar från flyget. Detta gäller särskilt sträckan Stockholm–Göteborg, som avverkas med tåg på cirka tre timmar. I andra relationer och på större avstånd är järnvägens konkurrensfördel inte lika uppenbar. Sträckan Stockholm–Malmö är ännu inte lika självklar för affärsresenärer, eftersom resan tar närmare fem timmar. En affärsresa tur och retur Stockholm–Malmö kan svårligen göras med tåg om den sker över dagen. Med höghastighetståg som kör 300 km/h, kan restiden minskas med omkring 30–40 %, vilket stärker tågets attraktivitet i förhållande till andra transportmedel, främst inrikesflyget. Järnvägens miljöfördelar och relativa energisnålhet samt tågtrafikens låga olycksfrekvens är viktiga faktorer i debatten.

Under de tjugo år som förflutit har X2000-konceptet utvecklats från ett exklusivt och kostnadskrävande reskoncept med hög service till ett brokigt utbud av olika pris- och servicealternativ i samma tåg. Den tidigare viktigaste målgruppen – affärsresenärerna – har i det ökade utbudet förlorat sin relativa betydelse till förmån för andra resenärgrupper. Vissa X2000-avgångar har blivit ett slags snabbgående Intercity-tåg för den breda allmänheten (Svallhammar 2011).

Vinnare och förlorare i X2000-systemets värld

Vilka är fördelarna respektive nackdelarna med att X2000-tågen körs på befintligt spårssystem? När SJs X2000-koncept utvecklades på 1980-talet sågs detta som en

möjlighet att till relativt begränsade kostnader skapa snabbare förbindelser på det befintliga järnvägsnätet. Hemligheten låg i fordon som kunde framföras med högre hastighet på en måttligt modifierad anläggning. De nya tågen utrustades med lutande vagnskorgar för att göra resan bekvämare för resenärerna. Dessutom minimerades antal uppehåll till ett fåtal strategiska bytestpunkter (Svallhammar 2011).

Satsningen på X2000 innebar därmed att en rad tidigare traditionella tågförbindelser drogs in och vissa stationer förlorade därigenom direkta förbindelser med de stora städerna. I någon mån har de slopade tåguppehållen på mindre mellanstationer kompensrats av senare års satsningar på spårburen regional- och lokaltrafik.

Med facit i handen kan vi konstatera att satsningen på X2000-tåg innebar en välbehövlig renässans för järnvägens persontrafik samt att staten med dåvarande SJ vann tid och sköt stora investeringar på framtiden. Alternativet hade varit att skapa ett nytt nät av järnvägar för snabbtågstrafik liknande det som byggdes i Frankrike i samband med TGV-projektet, men en sådan lösning bedömdes då inte som realistisk (Hellroth 1998–2001).

I dag står vi dock vid vägs ände: Järnvägens transporter ökar och kapaciteten i systemet utnyttjas på sina ställen fullt ut. Trots genomförda och redan beslutade kapacitetshöjande åtgärder i befintligt system kommer åtskilliga flaskhalsar att finnas kvar åtskilliga år framöver. På andra håll måste nya spår till för att kunna garantera trafikens kvalitet och situationen liknar närmast mellankrigstiden. Då låg lösningen i att bygga ut dubbelspår på de mest frekventerade linjerna, vilket i stort sett var

genomfört under 1950-talet. En och annan icke utbyggd sträcka kvarstår dock fortfarande (Sannel & Svallhammar 2008).

Mot denna bakgrund och med erfarenheter från redan genomförda projekt i utlandet framstår byggandet av nya spår för snabbtågstrafiken som nödvändigt. På flera ställen i världen görs i dag omfattande satsningar på modern järnvägstrafik med riktigt snabba tåg, så kallade höghastighetsbanor. Det ska tilläggas att de utländska projekten innebär betydligt snabbare tåg än X2000 – hastigheter på 250–300 km/h i reguljär trafik jämfört med X2000-tågens maximala 200 km/h.

Oskar Fröidh konstaterar att de mest omfattande och framgångsrika systemen med snabba tåg fram till senaste sekelskiftet är Shinkansen i Japan och TGV (*Train à Grande Vitesse*) i Frankrike. I dessa båda länder har resandet med snabbtåg nått från början oanade nivåer. För det franska TGV-projektets del kan sägas att förbindelsen Paris–Lyon närmast medförde en kollaps för inrikesflyget på samma sträcka. Olika snabbtågsprojekt och dessas effekter på omlandet har diskuterats av flera forskare, både inom och utom landet (Brandt 2005, Fröidh 1999 och 2003, Hall 1995, Hallencreutz 2000).

I Sverige ville affärsverket SJ länge inte diskutera en utbyggnad av särskilda höghastighetsbanor, eftersom det inte ansågs finnas marknad för en sådan nysatsning. En som redan under 1990-talet försökte få igång debatten kring höghastighetståg i vårt land var debattören Sune Hellroth, som ansåg att Sverige behövde ett snabbt järnvägsnät liknande det franska. Han fick dessvärre aldrig något gehör för sina stor-slagna idéer under sin levnad.

Hellroth hade goda kontakter med de

franska statsjärnvägarna SNCF och pläderade i flera artiklar under 1990-talet för ett snabbtågsprojekt liknande TGV. X2000-projektet var, enligt honom, en halvmessyr och på längre sikt otillräckligt för järnvägens konkurrenskraft. Hellroth anlade en regionalpolitisk dimension på snabbtågstrafiken, som skulle bringa områden i ”kommunikationsskugga” ut i ljuset.

Det senaste decenniets resonemang om en satsning på infrastrukturen har dock lett till en ny syn på särskilda järnvägsträckningar för snabba tåg även i Sverige, i huvudsak till följd av senare års kapacitetsproblem på befintligt järnvägsnät. På detta nya svenska järnvägsnät, specialdesignat för höghastighetståg, talas om hastigheter upp emot 300 km/h.

TGV – en snabbtågssatsning

Erfarenheter från andra håll i världen visar tydligt hur en satsning på riktigt snabba tåg gynnar de stationsorter som får förmånen av dessa förbindelser, men som Peter Hall skriver:

Vad som verkar säkert är att höghastighetståg inte gör någonting för de trakter som de genomlöper. De har precis samma inverkan som ett flygplan som flyger över området. (Hall 1995)

TGV-systemet består av ett antal nya höghastighetssträckor, avsedda endast för höghastighetståg och på vilka stationerna är få. Större städer angörs med hjälp av traditionella spårssystem, vilka leder snabbtågen in till stationer i centrala lägen. Detta gör TGV-trafiken väl integrerad med annan spårtrafik och antalet matarresor minimeras.

I Frankrike har tillkomsten av TGV-tågen gjort järnvägen konkurrenskraftig även på avstånd mellan 400 och 800 kilometer, vilket tidigare var en given arena för inrikesflyget. De orter som fått TGV-förbindelse med omvärlden har på ett helt annat sätt möjlighet att attrahera verksamheter och människor, särskilt som nätet med tiden utvidgats till att omfatta destinationer i grannländerna (Hall 1995). Själva TGV-projektet kommer dock, med tanke på olika länders skilda tekniska lösningar, i princip att begränsas till Benelux-länderna. I Tyskland och Spanien byggs snabbjärnvägar med andra specifikationer, men det finns i dag tekniska lösningar för att eliminera problemen, exempelvis fordon som kan framföras på banor med olika strömförsörjnings- och signalsystem. Typexempel är trafiken mellan Frankrike och Storbritannien genom kanaltunneln men också oss mer närliggande lösningar som trafiken över Öresundsbron till Danmark.

Persontrafiken på järnvägarna i Södermanland

Järnvägen har utan tvekan betytt avsevärt för landets utveckling sedan 1800-talet, så även för Södermanland. Större tätorter som Katrineholm, Flen och Gnesta har järnvägen att tacka för sin expansion, men även flera mindre samhällen som vuxit upp utmed banorna. Än i dag bär stambanorna genom landet prägel av långa pärlband med samhällen, som med järnvägens hjälp förbundits med varandra. Ett stort antal stationer och stationsorter avlövdades dock under 1960-talets strukturrationalisering. Även i Södermanlands län susar tågen förbi utan att göra uppehåll, till och med relativt stora tätorter. Den lokala befolkningen har

således nära till snabbtågstrafik utan att bekvämt kunna använda den för egna resor och transporter (Svallhammar 1991, 2011).

De första banorna som genomkorsade landskapet kom till redan på 1850-talet. Västra stambanan Göteborg–Stockholm byggdes under åren 1856–1862. De första sträckorna som berörde Södermanland var Stockholm C–Södertälje övre och Södertälje–Järna, vilka öppnades för trafik 1860 respektive 1861. Sträckan Järna–Gnesta stod färdig 1861 och resten av passagen genom Södermanland blev klar 1862 med trafik mellan Gnesta och Hallsberg. Några år senare, 1866, färdigställdes Östra stambanan på sträckan Katrineholm–Norrköping.

Södermanland har varit arena även för enskilda, privata järnvägsprojekt, av vilka byggandet av Oxelösund–Flen–Västmanlands Järnväg (OFWJ) var det största och viktigaste projektet. Trafiken på sträckan Oxelösund–Rekarne öppnades successivt mellan 1875 och 1877. Norra Södermanlands Järnväg (NrSIJ) mellan Södertälje (Saltskog) och Eskilstuna färdigställdes för trafik först 1891. Den lilla tvärförbindelsen Skebokvarn–Stålboga kom till 1907 när den enskilda Mellersta Södermanlands Järnväg (MISIJ) öppnades.

Residensstaden Nyköping fick således sin första järnvägsförbindelse med omvärlden genom OFWJ och den sedermera benämnda ”TGOJ-banan” (mellan Oxelösund och Flen). Först under 1910-talet påbörjades trafiken på statsbanan Järna–Nyköping–Åby, en länk mellan Västra och Östra stambanorna rakt genom Södermanland. Den öppnades på sträckan Järna–Nyköping, 1913 och två år senare på den södra delen genom Kolmården, Nyköping–Åby–(Norrköping). Till följd av



Figur 1. Järnvägsnätet i östra Mellansverige och Svealandsbanan. Karta: Oskar Fröidh 2011.

topografin och dåtidens byggnadsätt fick banan dessvärre en bitvis kurvig sträckning. Den byggdes enkelspårig med flera mötesstationer (Sannel & Svallhammar 2008).

Under mellankrigstiden förstärktes länets enskilda järnvägar samtidigt som kvalitets- och kapacitetshöjningar genomfördes genom elektrifiering. För Västra stambanans del påbörjades under 1940-talet dubbelspårbygge, vilket avslutades 1955. De flesta järnvägar som en gång genomkorsade Södermanland höll modern standard, men snart hamnade de mindre

banorna i tekniskt bakvatten till följd av sträckning, spårgeometri och spårstandard. Den svaga lönsamheten gjorde att SJ höll tillbaka investeringar utom i stambanorna. Även den tidigare privata TGOJ-banan har, till följd av tung godstrafik, prioriterats genom åren (Sannel & Svallhammar 2008).

Det sörmländska järnvägsnätet har minskat utsträckning sedan 1960-talets nedläggning av bibanan Stålboga–Skebokvarn. De järnvägar som blev kvar i länet avrustades successivt genom stängning av stationer och 1972 lade SJ slutligen ned den lokala



Figur 2. Ostlänkens valda korridor mellan Järna och Norrköping.

persontrafiken på sträckan Nyköping C–Järna. Året därpå försvann lokaltågen på sträckan Nyköping C–Åby(–Norrköping). Persontrafiken Oxelösund–Eskilstuna lades ned 1985 och trafiken fördes över till landsväg av dåvarande länstrafikhuvudmannen, Sörmlands Lokaltrafik AB (SLT). Även på sträckan Södertälje–Eskilstuna tonades järnvägstrafiken ned under samma period. Länstrafiken i Södermanland präglades under 1980-talet av en helhjärtad satsning på busstrafik och tågen hamnade på undantag (Du Rietz 1988, Svallhammar 1992, Sannel & Svallhammar 2008).

Det tidiga 1990-talets satsning på X2000-tåg kom Södermanland till del genom trafiken på Västra stambanan, Stockholm–Göteborg. Av tidsbudgetskäl gjordes tåguppehåll endast i Katrineholm, med påföljd att orter som Flen och Vingåker hamnade vid sidan av den nya satsningen. I ett senare skede sattes X2000-tåg in även i förbindelsen Stockholm–Malmö och även då valdes, av trafiktekniska skäl, att trafikera Västra stambanan med uppehåll

i endast Katrineholm. Genom att X2000-tågen delvis kom att ersätta de vanliga fjärrtågen kom de stationer som saknade snabbtåguppehåll att hamna i stryckklass. Vingåker förlorade under några år i början av 1990-talet all persontrafikförbindelse med järnväg och residensstaden Nyköping försvann med tiden från fjärrtågskartan i takt med att de långväga tågen drogs över Västra stambanan (Sannel & Svallhammar 2008, Svallhammar 2011).

Bortsett från tillkomsten av Svealandsbanan mellan Södertälje och Eskilstuna 1997 (figur 1) har det inte byggts några nya järnvägar i länet på närmare nittio år. Nu står Ostlänken för dörren. Vad kommer denna snabbjärnväg att betyda för Södermanland?

Exemplet Ostlänken i Södermanland

Det är beslutat att Ostlänken, om den nu blir byggd, ska konstrueras för ren persontågstrafik. Tågens topphastigheter ska ligga



Karta: Lantmäteriet 2010. Källa: Trafikverket 2011.

på 300–320 km/h och banan ska trafikeras av både fjärrtåg och regionaltåg. Den maximala hastighet för den materiel som i dagsläget trafikerar stambanorna är 200 km/h, för konventionella, lokdragna tåg gäller 160 km/h. Med nuvarande fordonsteknik kan delar av den befintliga fordonsflottan rimligen uppgraderas till cirka 250 km/h. De nya X55-tåg som levereras till SJ under 2011 är exempel på detta. De ska komplettera och delvis förnya – samt därmed livstidsförlänga – 1980-talets X2000-koncept.

Ostlänken togförs i dag som ett ”unik” samhällsbyggnadsprojekt – järnvägen som ska motsvara 2000-talets behov. Projektet omfattar 150 kilometer nytt dubbelspår för snabb persontrafik mellan Järna och Linköping, som läggs i en något avvikande sträckning jämfört med idag (figur 2 & 3).

Den nya banan kommer att korta restiden Stockholm–Linköping till mindre än en timme. Ostlänken är tänkt att ingå i ett större sammanhang, dels som en del av den diskuterade Götalandsbanan, en ny nationell stambana mellan Stockholm och

Göteborg, dels som en del av den Nordiska triangeln. Med Nordiska triangeln avses ett system av motorvägar och höghastighetståg mellan huvudstäderna Oslo, Köpenhamn, Stockholm och Helsingfors.

Båda dessa större projekt anses angelägna, det senare som en av EU prioriterad transportkorridor mellan Stockholm och Öresundsregionen. Ostlänken förutsätts minska kapacitetsbristen i landets viktigaste järnvägsstråk (Ostlänken 2011).

Vid sidan de rent logistiska fördelarna finns förväntningen att Ostlänken ska ge naturliga förutsättningar för fortsatt regionförstoring i axeln mellan Sveriges största respektive fjärde arbetskraftsområden, Storstockholms- och Norrköping-Linköping-regionerna. De kommuner som direkt berörs av järnvägssatsningen har en befolkning om drygt 400 000 invånare, 3 500 företag, högre utbildning och en utvecklad teknisk infrastruktur (Ostlänken 2011).

Tillkomsten av den nya banan förväntas ge hävstångseffekter för kommuner

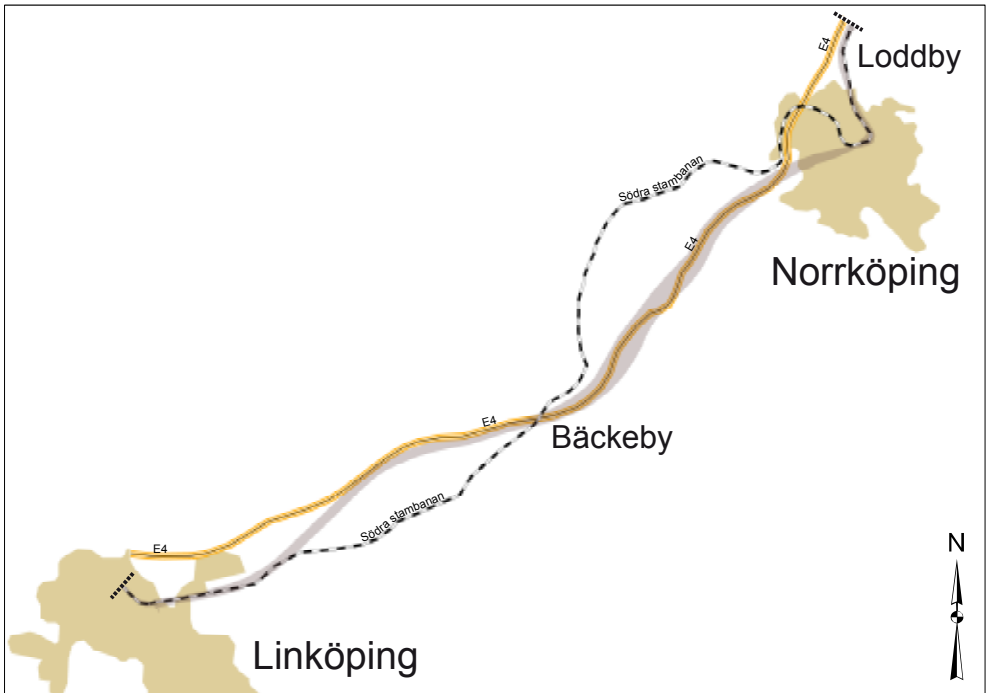
och regioner i trafikområdet samt skapa stödjepunkter eller tillväxtcentra. Denna utveckling förutsätter en samordnad samhällsplanering i korridoren, menar projektets tillskyndare. Till Ostlänkens förtjänster hör vidare att den förväntas ta betydande marknadsandelar från väg- respektive flygtrafiken, att den stimulerar miljövänliga person- och godstransporter samtidigt som den befrämjar mer trafiksäkra personresor (Ostlänken 2011).

SJs strategiska framtidsplaner i slutet av 1980-talet omfattade inte Ostlänken, men en snabb järnvägsförbindelse i samma axel fanns med i den allmänna diskussionen något år senare. I SJs planering i början av 1990-talet hade en snabblinje Järna–Nyköping–Norrköping–Linköping tagits

med. Kostnaden för denna järnväg angavs till drygt 5 miljarder kronor. Senare intresserade sig även Banverket för förslaget, men det verkliga initiativet tycks ha legat på regional och lokal nivå.

Offentlig-privat samverkan – OPS?

Frågorna kring Ostlänken har på senare år drivits i samverkan mellan de båda regionförbunden i Södermanland och Östergötland respektive berörda kommuner. Litet tillspetsat kan sägas att Banverket "fösts framåt" i frågan om Ostlänken, pådrivet av regionala och lokala intressen. Under senare år verkar Banverkets ledning ha förlikat sig med tanken på en höghastighetsbana eftersom man insett



Figur 3. Ostlänkens valda korridor mellan Norrköping och Linköping. Källa: Trafikverket 2011.

behovet av ytterligare kapacitet i axeln Stockholm–Östergötland.

Stötestenen för tyngre infrastrukturprojekt som Ostlänken är finansieringen med tillhörande ekonomiskt risktagande. En tanke som på senare år vunnit terräng är därför att projektet, tillsammans med andra liknande objekt, skulle finansieras av samhälle och näringsliv tillsammans i en så kallad OPS-lösning.

Det kan ses som en seger för Östergötland att Banverket i ett särskilt yttrande till regeringen förordar Ostlänken som ett av fem projekt, som kan finansieras och byggas som OPS-projekt, offentlig privat samverkan. Det innebär att sista ordet inte är sagt om när Ostlänken kan tänkas komma igång. (Ostlänken 2011)

Bland Banverkets tänkbara OPS-projekt i början av seklet nämndes Ostlänken som det främsta. Projekten övervägdes utifrån den samhällsekonomiska nyttan, externa effekter och regionalekonomiska fördelar samt vinster. Förutsättningen för de olika objekten var samhällsekonomisk lönsamhet och tillräcklig volym för att dra till sig internationella intressenter. Utbyggnaden av Ostlänken skulle ge konkurrenskraftiga restider i de viktiga stråken Stockholm–Göteborg och Stockholm–Malmö, men också tydliga förbättringar för regionaltrafiken och den regionala utvecklingen. Som möjliga intressenter i ett framtida konsortium kring banan sågs berörda trafikhuvudmän och kommuner samt regionen. I konsortiet skulle även banker, byggherrar och andra näringslivsintressenter kunna ingå.

Enligt Banverkets tidigare förslag till reviderad nationell plan låg Ostlänken inlagd med byggstart 2016, förutsatt

finansiering enbart med statliga medel. En OPS-lösning hade kunnat ge en tidigare byggstart och den statliga förhandlaren, landshövding Bo Holmberg, talade på sin tid om en tidigareläggning till 2010. Så blev det dock inte.

År 2008 presenterade Banverkets järnvägsutredning om banan och regeringen förväntade sig redan under 2009 fatta beslut om byggplanernas formella krav. I Ban- och Vägverkens gemensamma plan för det nationella transportsystemet, 2010–2021, hade dock Ostlänken skjutits på framtiden. Förutsatt att den givna prioriteringsordningen inte ändras och att särskilda medel tillförs, kommer arbetet inte kunna påbörjas inom de närmaste tio åren. Själva byggandet av järnvägen kommer att ta ytterligare tid och banan torde rimligen inte kunna tas i bruk förrän 2025–2030, beroende på takten under byggnadstiden. Den politiska dagordningen på central nivå gynnar i nuläget inte dem som vill se Ostlänken förverkligad inom en snar framtid. Risken är överhängande att projektet aldrig blir av, menar debattörer i lokalpressen.

Ostlänkens ställning 2011

Förespråkarna för höghastighetsbanan genom Södermanland och Östergötland har inte givit upp sina planer. I dag är det Nyköping–Östgötalänken AB, ett bolag ägt av kommuner och regionförbund gemensamt, som genom samordning och ”påverkan” arbetar för att förverkliga Ostlänken. Bolaget kan rimligen ses som ett lobbyorgan. I slutet av januari 2011 uppvaktades Näringsdepartementet om trängseln på de befintliga järnvägsspåren av representanter från bolaget tillsammans med företrädare för kommuner och regionförbund.

Uppvaktningen gjordes för att informera den nya ministern om hur långt planeringen kommit för Ostlänken i de berörda kommunerna och vilken betydelse ökad kapacitet, dvs fler spår, har för att vidga arbetsmarknaden och för regionens tillväxt. Både Sörmland och Östergötland är medfinansierare av Citybanan i Stockholm. Man presenterade också hur långt kommunerna kommit i sin planering för nya resecentrum och värdet av att den planeringen fortsätter i samarbete med Trafikverket. (Ostlänken 2011).

Kommunikationsministern har beslutat utreda kapacitetsbristen på befintliga järnvägslinjer och berörda parter i bolaget behåller till synes fortfarande oförtruet initiativet i frågan. Vad som än händer kommer den i regionen så efterlängttade höghastighetsbanan sannolikt inte att finnas på plats inom de närmaste tio åren, utan snarare om 25–30 år.

Slutsatsen borde rimligen bli en kraftsamling för att bibehålla och utveckla det befintliga järnvägsnätet så att kapaciteten höjs och att trafikens kvalitet inte försämras – de äldre banorna ska bevisligen användas i minst tio år till.

Sträckning genom Södermanland

Flera olika sträckningar har diskuterats genom åren men valts bort i processen. Ett förslag byggde på att den nya banan, sträckan Järna–Norrköping, skulle följa befintlig järnväg genom Järna och Nyköping, men utan anslutning till Skavsta flygplats. Enligt ett annat skulle snabbjärnvägen dras fram utmed E4 via Skavsta flygplats men utanför Nyköpings tätort. Båda dessa sträckningsförslag har valts bort i processen

och den i järnvägsutredningen förordade lösningen bygger på en kompromiss: Ostlänken dras fram utanför tätorterna, i huvudsak utmed motorvägen, och vidare norr om Nyköping över Skavsta flygplats (figur 2 & 3). Banverket förordade här en spårförbindelse med Nyköpings tätort för regionala tåg och för att underlätta pendlingen Nyköping–Stockholm. ”Bibanan” skulle även skapa bättre trafikföring på huvudlinjen.

I den genomförda järnvägsutredningen från 2010 uppgår kostnaden för sträckan Järna–Norrköping till cirka 16 miljarder, mer än vad tidigare beräkningar visat. Några särskilda medel har till dags dato inte tillförts.

Liksom med de flesta höghastighetsbanor är tanken att Ostlänken ska befordra snabba förbindelser mellan större orter. För Södermanlands del är det tänkt att den nya järnvägen ska få två stationer: Vagnhärad och Nyköping. I det senare fallet diskuteras en station i anslutning till Skavsta flygplats, några kilometer utanför stadens centrala delar. Ett sidospår eller slinga över Nyköping gynnar förutsättningen för snabba resor till och från tätorten respektive till Oxelösund, särskilt om bytesmöjligheterna till de framtida regionaltågen på TGOJ-banan och anslutande busstrafik görs ändamålsenlig.

Konsekvenser för Nyköpings- och TGOJ-banorna

Satsningen på Ostlänkenprojektet har på senare år, åtminstone i Södermanlands län, varit så helhjärtad att man på politisk väg ofta tonat ned frågan om den befintliga sträckan Järna–Nyköping–Åby (–Norrköping) och dess framtid. På samma

sätt har diskussionen om återupptagen persontrafik på den så kallade TGOJ-banan Oxelösund–Nyköping–Flen – en fråga som anses ytterst angelägen för resandet i Södermanlands län – inte tydligt kopplats till den nya snabblinjens tillkomst.

Varför fanns inte TGOJ-banan med i beräkningen när Ostlänken skissades? En förklaring är att det ansågs alltför komplicerat att föra in ytterligare aspekter i planeringen av snabbtågsjärnvägen. Frågan skulle inte gynna framdrivandet av Ostlänken, vilket kan ses som märkligt i perspektivet att en snabb och effektiv tvärförbindelse mellan exempelvis Nyköping och Flen/Katrineholm borde gagna såväl lokala som regionala intressen.

För att inte splittra eller komplicera frågan om Ostlänken har åtminstone sörmländska politiker undvikit att föra fram nyttan med att behålla och utveckla lokal- och regionalstågstrafiken på den gamla linjen Järna–Nyköping–Åby norr om Nyköping. Denna bana har i tidigare planer – exempelvis regionförbundets måldokument "Vision 2020" – inte funnits med i resonemanget. Banan skulle av allt att döma läggas ned efter att Ostlänken öppnats. Strategin har anammats även av länsstrafikhuvudmannen, som dock insett möjligheten att kunna utnyttja frigjord kapacitet på dagens järnvägsnät när Ostlänken väl blivit byggd. Följdfrågan blir: Vad kommer att hända med de befintliga järnvägslinjerna den dag Ostlänken öppnas för trafik? Finns det några tankar och visioner kring detta?

En annan intressant aspekt på Ostlänken och den föreslagna sträckningen över Skavsta flygplats är att hela resonemanget bygger på att dagens flygresande består. Till saken hör att Skavsta, som visserligen i dag

är landets tredje största flygplats, knappast hade haft en framtid utan Nyköpings kommuns åtaganden för det tidigare militärflygfältet och bidrag till den helt dominerande operatörens – Ryanair – etablering. Kommunens understöd till flygplatsen "Stockholm Skavsta" och subvention av flygandet har skett under protest från skattebetalare i kommunen. Det irländska Ryanair är ett lågprisföretag som är ytterligt flexibelt på marknaden: Nya flyglinjer etableras men försvinner lika snabbt. I en osäker framtid med hög risk för ökade bränslekostnader och miljöavgifter på flygresor går lågprisflyget över Skavsta en osäker framtid till mötes. Följdfrågan blir: Är det rimligt att bygga en av Ostlänkens huvudstationer vid en flygplats med en så osäker prognos, en flygplats som i framtiden kan få svårighet att existera utan ytterligare kommunal uppbackning?

Systemfördelar – och systemnackdelar?

Problemet med att välja lokalisering för tunga investeringar, som en järnvägssträckning, är att beslutet får konsekvenser under långa tider framåt. Investeringar i infrastruktur blir med nödvändighet bestående i åtminstone 40–50 år, vilket brukar betraktas som anläggningens avskrivningstid. I praktiken äger sådana anläggningar ofta bestånd i 50 år eller mer. De svenska stambanorna anlades för 100–150 år sedan och finns kvar än i dag – bara i ett fåtal fall har de fått delvis ändrade linjesträckningar (Svallhammar 1992).

Av resonemanget följer att det i stort sett är omöjligt att fatta "rätt" beslut eftersom förutsättningarna för trafikverksamheten

– en järnvägs yttersta syfte – hinner ändra sig åtskilliga gånger under transportinfrastrukturens tekniska och ekonomiska livslängd. Att bestämma Ostlänkens sträckning och tekniska utformning blir givetvis en produkt av dagens beskrivning av verkligheten och de förutsättningar som nu kan överblickas, säg 10–20 år framåt i tiden. Längre fram sträcker sig inte dagens planeringshorisont med rimlig precision.

De långa ledtiderna vid genomförandet av infrastrukturella projekt av den dignitet som Ostlänken innebär – med ledtider upp till 10 år – skapar problem i sig att förutse de processer som kommer att prägla energiförsörjning, företags inriktning och lokalisering, människors bosättningsmönster och preferenser etc.

Vad är då rimligt att förutse beträffande det svenska samhällets utveckling de närmaste två decennierna? Dagens prognoser bygger, precis som under tidigare epoker, i huvudsak på två element: vissa generella antaganden respektive trendframskrivning. Hur ser resandet och godstransporterna ut på det svenska järnvägsnätet om 10, 20 eller 30 år?

Vad kan sammanfattningsvis sägas om en snabbjärnväg som Ostlänken? De yttersta fördelarna ligger i att den skapar förutsättningar för ett snabbt och effektivt tågtrafiksystem som minskar restiderna, framför allt mellan noderna (stationsorterna) i systemet. Den erbjuder ett mer energieffektivt trafiksystem än dagens luft- och vägburna. I förlängningen betyder detta rimligen minskat bil- och bussresande med tillhörande minskning av trängsel-, trafiksäkerhets- och miljöeffekter (Ostlänken 2011).

Höghastighetsbanor gör Europa ”rundare”,

tidsgeografiskt sett, och bidrar därför till bättre integration. Samtidigt skapas bättre samordning mellan storregioner och motverkar överhettning i storstäderna. De förväntas bidra till både regional och lokal tillväxt, i det senare fallet åtminstone i de orter som kan nyttiggöra sig järnvägens tjänster. Implicit ligger förväntningar om en bättre matchning på arbetsmarknaden (Fröidh & Svallhammar 2011).

Nackdelarna med höghastighetsprojekten brukar sällan förtecknas på samma sätt, men de främsta är de höga investeringskostnaderna, barriäreffekter och intrång. En del av nackdelarna i form av buller och immissioner kan elimineras med modern byggteknik, ofta dock till höga kostnader. Det tar lång tid – ofta upp till tio år eller mer – innan samhället kan nyttiggöra sig investeringen och under byggtiden uppstår sannolikt problem att upprätthålla annan trafik på vissa strategiska avsnitt i nuvarande trafiksystem. Höghastighetsjärnvägar och snabbtåg kräver att trafiken koncentreras till ett fåtal terminalpunkter med ett inbördes avstånd av flera mil, vilket leder till ytterligare koncentration av trafiknyttigheter till några få punkter i regionerna.

I ett geografiskt perspektiv finns det vinnare och förlorare: Ökad tillgänglighet för de större noderna respektive, åtminstone relativt sett, minskad tillgänglighet på en lång rad andra orter. Matartrafik med buss förutsätts, men med ett län med Södermanlands arrondering, finns begränsningar och tidsgeografiska trösklar, vilka avgränsar stationernas effektiva omland för regionalt och lokalt resande. Bortom dessa brytpunkter har den nya järnvägen ingen attraktionskraft på pendlare och vissa andra resenärer, även om tågen på banan

går aldrig så snabbt (Svallhammar 2008, jfr Brandt 2006).

Vem vinner och vem förlorar på snabbtågssatsningarna? Snabbjärnvägen Ostlänken marknadsförs officiellt som en lösning där alla är vinnare och ingen drar nitlotten. Vem vinner mest på satsningen? Nationen, regionen eller kommunerna? Affärsresenären, långpendlaren eller dagens lokalresenär? Här finns inga givna svar, bara teoretiska beräkningar som inte tar hänsyn till alla de parametrar som styr ett ”lyckat” eller ”mindre lyckat” utfall för en eller annan aktör, skattebetalare eller resenär.

Snabbtågssatningen borde, enligt min mening, inte ses som ett antingen-eller, snarare som ett både-och vid diskussionen kring regional och lokal utveckling i regionen, men det som kommit i skymundan i debatten är de effekter som en nedläggning av den befintliga järnvägen Järna–Nyköping–Åby(–Norrköping) skulle medföra, framför allt för Södermanlands del. I det följande diskuteras därför vilka möjligheter som ett bevarande och en uppgradering av dagens transportinfrastruktur erbjuder – utan att förringa Ostlänkens värde.

Allt fler tåg passerar Södermanland, men hur många stannar – och var?

En intressant fråga när Ostlänken diskuteras är hur mycket av den framtida investeringen som ligger på sörmlänningarna liksom vad dessa får ut av den? Blir banan lönsam, hur många tåg kommer i framtiden att stanna i Skavsta, Nyköping och Vagnhärad? Hur stor del av den kapacitet som frigörs i Stockholm när Citybanan öppnas 2017 kommer att gottskrivas Södermanland

och Östergötland? När finansieringen av Citybanan skrevs under fanns ännu inte någon plan för hur den lediga kapaciteten över ”getingmidjan” i Stockholm skulle fördelas. Stambanan är ett nationellt intresse och med ett avreglerat järnvägsnät finns många aktörer som propser på spårutrymme. Kommer detta förhållande att vara prisdrivande i framtidens järnvägstrafik? Ställs regional och interregional persontrafik mot varandra? Staten kommer även i fortsättningen ha yttersta ansvaret för kapacitetsfördelningen på den nationella spårplanläggningen, men hur sker fördelningen? Enligt ”marknadsmässiga” principer? Det ligger i sakens natur att viss trafik är mindre lönsam än annan – kommer då denna att slås ut i konkurrensen?

Det finns näraliggande exempel på statliga satsningar som inte blev som alla parter hade tänkt sig: Kapaciteten på Svealandsbanan byggs ut för närmare två miljarder kronor på sträckan Södertälje Syd–Eskilstuna, men blir det fler tåg för pendlarna? Svaret är nej, eftersom trafikeringen ligger i händerna på andra aktörer. Tågtrafiken på banan har redan (2011) glesats ut av operatören SJ till följd av ”bristande lönsamhet”. Stomtrafiken på Svealandsbanan erbjuder i dagsläget tågförbindelse mellan Eskilstuna och Stockholm och omvänt endast varannan timme. Detta utbud innebär färre tåg än vid trafikstarten för 14 år sedan och motsvarar för övrigt inte länshuvudmannens uppfattning om ”god kollektivtrafik” – och då talar vi här om ett av länets huvudstråk för pendling (Fröidh & Svallhammar 2011).

Ostlänkens betydelse för det långväga resandet är oomtvistat, men är det snabba affärsresor eller arbetspendling på kortare avstånd som är mest intressant för

medborgarna i Södermanland? Vad är viktigast? Det finns utan tvekan en målkonflikt inbyggd i att bygga höghastighetslinjer eftersom sådana förbindelser över längre avstånd förutsätter snabba tåg med relativt få uppehåll. När utbyggnaden av Grödingebanan diskuterades, sträckan Flemingsberg–Järna, förutsatte dåvarande SJ att järnvägen skulle dras fram genom Grödingeskogarna utan mellanstation i Södertälje. En senare kompromiss gjorde dock att en fjärrstation byggdes i Södertälje Syd (Sannel & Svallhammar 1997, Fröidh & Svallhammar 2011).

Även om stationer anläggs utmed en järnvägslinje är det inget som säger att tågen per automatik kommer att stanna vid dessa. Typexemplet på detta är Flemingsbergs station utanför Stockholm, där betydligt färre fjärrtåg stannar i dag jämfört med för tio år sedan. De resenärer som har Flemingsberg som start- eller målpunkt för en längre resa med dagens X2000-tåg får finna sig i byten – med morgondagens höghastighetståg är incitamentet för flera tågstopp på sträckorna Stockholm–Göteborg/Stockholm–Malmö knappast större. Redan i dagens läge finns långpendlare i Östergötland som inte gärna ser att regional- och fjärrtåg gör flera uppehåll på vägen till och från Stockholm. Ett och samma tåg kan heller inte åläggas alltför många uppgifter med tillhörande stopp för på- och avstigande på ett flertal platser, särskilt inte om målet ska vara snabba förbindelser över längre avstånd. Mycket talar således för ytterligare specialisering i trafikutbudet och i detta perspektiv bör beslutsfattarna fundera vidare kring frågan om vi verkligen kan avhända oss den äldre infrastrukturen. I stället för att avrusta de

äldre järnvägslinjerna bör vi kanske tänka i termer av utbyggnad och förfining.

Jag har i denna artikel visat att diskussionen kring de framtida järnvägsfrågorna i Södermanlands län bör vidgas och att även de befintliga banorna kan utvecklas. I appendix (tillgängligt på www.geografitorget.se) redovisas mer i detalj hur regionaltågstrafiken borde utvecklas på de befintliga järnvägslinjerna den dag kapacitet frigörs genom Ostlänkens öppnande. Diskussionen i Södermanlands län har hittills kretsat i huvudsak kring Ostlänken, vilken säkerligen behövs för regionens långsiktiga utveckling, men en ny höghastighetsjärnväg genom länet löser inte alla de transportbehov som utpekats om regionförbundets ”Vision 2020” ska bli verklighet.

Appendix

Svallhammar, Stig (2011) Några scenarios för utveckling av regionaltågstrafiken på befintligt bannät genom Södermanland. Regional- och lokaltrafik på gamla Nyköpingsbanan, *Geografiska Notiser Appendix 1*, 2011. (Tillgänglig på www.geografitorget.se/gn/bonus/index.html)

Referenser

- Améen, Mats & Jens Möller (2002) Järnvägsdöden – en myt? sid 30–37 i *SPÅR. Årsbok utgiven av Sveriges Järnvägsmuseum och Järnvägsmusei Vänner*, Trelleborg.
- Brandt, Backa Fredrik (2005) *Botniabanan. Förväntningar i tid och rum på regional utveckling och resande*, Gerum 2005:4, Kulturgeografiska institutionen, Umeå universitet, Umeå.
- Du Rietz, Jan (1988) *Den totala urspårningen. En studie i järnvägsnedläggningar och demokrati*, Symposion, Stockholm/Lund.

- Fröidh, Oskar (1999) *Svealandsbanan. En studie av efterfrågan före och efter etableringen av ett nytt tågssystem mellan Stockholm och Eskilstuna*, Avdelningen för trafik- och transportplanering, Järnvägsgruppen, KTH, Trita-IP 58.
- Fröidh, Oskar (2003) *Introduktion av regionala snabbtåg. En studie av Svealandsbanans påverkan på resemarknaden, resbeteende och tillgänglighet*, Avdelningen för trafik och logistik, Järnvägsgruppen, KTH, Trita-INFRA 40.
- Fröidh, Oskar & Stig Svallhammar (2011) Separationen av järnvägens infrastruktur och tågtrafik – problem eller möjlighet? (nyligen författad, ännu ej publicerad artikel).
- Hall, Peter (1995) De europeiska höghastighetsbanorna och deras geografiska betydelse, sid 11–19 i S Svallhammar (red) *Kommunikationernas Europa, Ymer 115*, Svenska Sällskapet för antropologi och Geografi, Stockholm.
- Hallencreutz, Daniel (2000) *Persontransporter på järnväg. En fråga om tillgänglighet i ett hela-resan-perspektiv*, Arbetsrapporter 381, Kulturgeografiska institutionen, Uppsala universitet, Uppsala.
- Ostlänken (2011) www.ostlanken.se, besökt 23 april.
- Sannel, Bertil & Stig Svallhammar (1997) Spåren, husen och staden, *Bebyggelsehistorisk Tidskrift* nr 34: 93–118.
- Sannel, Bertil & Stig Svallhammar (2008) Det historiska arvet. Sjö- och landtransporter, sid 75–78 i U Sporrang (red) *Stockholm-Mälardalregionen. Sveriges Nationalatlas*, SNA.
- Svallhammar, Stig (1991) *En spårlos järnvägs-satsning? Om introduktionen av ett nytt transportmedel i norra Kalmar län*, Meddelanden från Kulturgeografiska institutionen vid Stockholms universitet. Serie B 75.
- Svallhammar, Stig (1992) Järnvägar, sid 24–33 i L Castensson (red) *Infrastrukturen – förvaltning, kommunikationer, energi. Sveriges Nationalatlas*, SNA.
- Svallhammar, Stig (2001) Persontransporter på järnväg. En fråga om tillgänglighet i ett "hela-resan-perspektiv. Reflektioner över Daniel Hallencreutz licentiatuppsats, Kulturgeografiska institutionen, Uppsala universitet, *Nordisk Samhällsgeografisk Tidskrift – Debat.* (Publicerad nätartikel tillgänglig på www.georuc.dk/NST/debat).
- Svallhammar, Stig (2008) *I väntan på tunnelbanan. Kollektivtrafikutbyggnad och bebyggelseexploatering i Storstockholm*, Stockholmsmonografier nr 191, Stockholmia, Stockholm.
- Svallhammar, Stig (2011) Järnvägsdöden – ett faktum? sid 152–158 i *SPÅR. Årsbok utgiven av Sveriges Järnvägmuseum och Järnvägmusei Vänner*, Hässleholm.
- Trafikverket (2011) Dokument Ostlänken, www.trafikverket.se, besökt 16 augusti.

Övriga källor

- Hellroth, Sune (1998–2001) Intervjuer och samtal med förre borgmästaren Sune Hellroth, Kalmar.
- Diverse handlingar i Sune Hellroths privata arkiv (numera Landsarkivet, Vadstena).
- Diverse utredningsmaterial, Länstrafiken Sörmlands kansli, Nyköping.
- Diverse informationsmaterial, Regionförbundet Sörmland.
- Tidningsartiklar och nätpublikationer i Barometern, Dagens Nyheter, Eskilstuna-Kuriren, Norrköpings Tidningar, Strengnäs Tidning, Svenska Dagbladet och Östran.

Stig Svallhammar är docent i kulturgeografi för närvarande verksam vid Södertörns högskola. Han var under perioden 2008–2010 projektledare och utredare vid Länstrafiken Mälardalen. Mejl: stig.svallhammar@sh.se