

Geografiska Notiser Appendix 1, 2011

Några scenarios för utveckling av regionaltågstrafiken på befintligt bannät genom Södermanland

Scenario för regional- och lokaltrafik på gamla Nyköpingsbanan

Stig Svallhammar

[Texten är appendix till *Där tågen susar förbi ... Om satsningen på en höghastighetsjärnväg genom Södermanland*, av Stig Svallhammar, publicerad i Geografiska Notiser 2011, nr 3, sid 131–145]

I det följande har jag valt att kalla den gamla järnvägen Järna–Nyköping–Åby(–Norrköping) för *Nyköpingsbanan*. Det blir därigenom förhoppningsvis lättare att följa resonemanget. Banan byggdes för närmare hundra år sedan och trafikeras i huvudsak av SJs regionaltåg. På senare år har den visat sig vara en livlina för Banverket/Trafikverket i samband med olika planerade och icke planerade avstängningar av Östra stambanan mellan Katrineholm och Åby. Fjärrtågen mellan Stockholm och Malmö har då tillfälligt letts över Nyköping och pendlare som vanligen använder banan har i stället fått ta bussen, eftersom kapaciteten är otillräcklig för både fjärrtrafik och regionaltrafik på samma gång. X2000-tågen har därför, ironiskt nog, kommit att passera även Nyköping C, utan möjlighet för lokala resenärer att stiga av och på.

Nyköpingsbanan

Nyköpingsbanans tekniska standard och kapacitet är otillräcklig redan för dagens trafik. Önskemålen om ytterligare tågförbindelser med Nyköping, främst norrut, avfärdas av operatören SJ med hänvisning till den enkelspåriga banans bristande kapacitet. Utöver detta ifrågasätter SJ underlaget för ytterligare förbindelser. Samtidigt trafikeras järnvägssträckan av med mer eller mindre parallellgående bussturer. Dessas antal har ökat under senare år, bland

annat genom den nya men av behovet påkallade direktbusstrafiken Trosa–Vagnhärad–Stockholm. Studier genomförda av Regionförbundet Sörmland och länstrafiken visar att vissa pendlingsrelationer i området har en låg kollektivtrafikandel. Detta beror i hög grad på avsaknaden av snabba kollektiva förbindelser, eftersom dagens kollektivresande tillgodoses av busstrafik. En av orsakerna till busstrafiken är att lämpliga tågförbindelser saknas eller att de som finns inte motsvarar behovet.

När Nyköpingsbanan genomgick en strukturomvandling på 1970-talet, drogs lokaltågen in och stationer stängdes. De på den tiden relativt få resenärerna fördes över till busstrafik, som sattes in på vägnätet. Tillkomsten av nya E4-motorvägen gynnade på kort sikt busstrafiken, men andelen pendlare som valde bilen kom att bli hög i de järnväglösa pendlarorterna. Dessa växte i omfattning under 1980- och 1990-talen i takt med utflyttningen från större tätorter till egnehemsboende i Södermanland (Sannel 1994). Givet dagens transportpolitiska ståndpunkt är det i högsta grad olyckligt att kollektivtrafiken inte förmår att tillgodose länsbefolkningens transportbehov. Enligt måldokumentet ”Vision 2020” i Södermanlands län förutsätts en kollektivtrafikandel av veckans arbets- och skolpendlande på 50 %, helt i linje med de nationella målen. Lösningen ligger i att på nytt ta järnvägens tjänster i anspråk för att befrämja pendling med kollektiva färdmedel. Detta kan ske genom en upprustning och höjning av kapaciteten på det befintliga nätet (Svallhammar 2008, jfr Sannel 1994).

Scenariot för framtidens Nyköpingsbana bjuder på fler snabba förbindelser med regionaltåg, vilka gör uppehåll inte bara i Kolmården och Nyköping utan också i Tystberga, Vagnhärad, Järna och Södertälje. Om möjligt kan tågen framföras till Stockholm med uppehåll vid Flemingsberg och/eller Älvsjö. I dag anförs att sträckan Södertälje–Stockholm inte klarar av fler tåg förrän Citybanan har tagits i bruk, vilket beräknas ske 2017. Alternativet är då att låta tillkommande tåg på Nyköpingsbanan få sin slutstation respektive utgångspunkt i Södertälje, vilket är målpunkt för ett flertal pendlare i Södermanland. Tågen förs då in via Södertälje Syd till Södertälje hamn och Södertälje centrum, där anslutande bussar tar vid. För resenärer mot Stockholm erbjuds antingen befintliga fjärr- eller regionaltåg från Södertälje Syd eller SLs pendeltåg från Södertälje hamn. Det senare alternativet innebär visserligen längre restid, men ger samtidigt resenärerna tillgång till tågförbindelse med fler stationer utmed stambanan in mot Stockholm.

Ett alternativ till regionaltågsförbindelser av nuvarande slag är att komplettera trafiken på Nyköpingsbanan med ”pendeltåg” från Östgötatrafiken, vilka på vissa förlängda turer dras fram över Nyköping, Tystberga, Vagnhärad och vidare över Södertälje Syd in till Södertälje tätort. Denna lösning skulle i princip motsvara den tidigare, men möjligen erbjuda en något lägre standard för de resande, dock fullt tillräcklig för en kort resa. Övergångsresande mot Stockholm erbjuds samma möjligheter som i förslaget ovan. Förslaget skulle gynna Östgötatrafiken, som söker nya marknader för sitt pendeltågssystem, samtidigt som Nyköping får bättre funktionellt samband med Norrköping och Linköping, vilka är viktiga noder för södra delarna av Södermanland. Detta förslag är vidare, efter persontrafikens avreglering 2010, ett intressant sätt att möta SJs tidigare trafikmonopol på banorna i Södermanland. Konkurrenter kan möjligen bidra till att SJ ser över sina marknadsstrategier och affärsidéer, till nytta för resenärerna.

Ett tredje alternativ är att förlänga vissa av SLs pendeltågstrurer från Södertälje hamn över Södertälje Syd och Järna till Vagnhärad, kanske genom ett entreprenadavtal liknande det som sedan länge tillämpas för pendeltågstrafiken till Gnesta. Trosa kan möjligen överföras till SL-området, eftersom kommunen i huvudsak tillhör Storstockholms pendlingsomland. Detta

tredje förslag kan kombineras med att Östgötatrafikens lokaltåg ansluter i Vagnhärad för resenärer som ska vidare mot Tystberga och Nyköping. Härigenom skapas ytterligare genomgående förbindelser med Norrköping–Linköping-regionen. Även i detta förslag släpps en ny aktör in på Nyköpingsbanan och SLs ambitioner ställs på ett intressant sätt mot SJs.

Notera att orten Tystberga i samtliga skisserade lösningar här lyfts fram och på nytt får en plats på järnvägskartan. Samhället är svårt att trafikförsörja med busstrafik och en återgång till järnvägsburen kollektivtrafik skulle gynna tätorten, som sedan stationens nedläggning vuxit. Tystberga är i dag i huvudsak pendlarort till Nyköping och Södertälje/Stockholm. Nuvarande bristfälliga trafikförsörjning hämmar ortens fortsatta utveckling. Spårområdet är intakt och i dagsläget används sidospåret regelbundet för tågmöten. Spårsystemet bör dock byggas ut med minst ett spår. En pendlarstation av typen miniresecentrum i Tystberga, med bussterminal och bilparkering liksom en kombinerad kiosk/väntsal på platsen är en fullt möjlig lösning. Tågtrafiken skulle bidra till en minskad busstrafik i området och förbättra res-tidskvoterna i flera relationer. En uttalad satsning på Tystberga som kommundelscentrum krävs dock. Någon sådan markering har veterligen inte gjorts av Nyköpings kommun.

Scenario för regional- och lokaltrafik på Västra stambanan, Flen–Gnesta

På samma sätt som för Nyköpingsbanan kan vi givetvis måla upp ett scenario för Västra stambanan, den dag då Citybanan är byggd och Ostlänken tagits i bruk. Sannolikt kommer den expanderande och allt snabbare godstrafiken tävla om detta utrymme, men chansen finns nu att anlägga en pendlarstation vid Sparreholm. Banverket har tidigare presenterat planer för linjeuträkning vid Sparreholm och arbetet med den nya stationen skulle med fördel kunna genomföras i samband med detta.

Precis som i fallet Tystberga har Sparreholm utvecklats från mindre industriort till utpräglad pendlarort. Målpunkterna för pendlingen är Flen och Katrineholm respektive Södertälje/Stockholm och resenärerna bussas i dag till pendel- eller regionalståg i Gnesta respektive Flen, på ett vägnät parallellt med järnvägen. Med en pendlarstation i Sparreholm av samma snitt som i Tystberga skulle även boende i Malmköping få förbättrade pendlingsmöjligheter, vilket underlättas av tätare bussförbindelser med Sparreholm. Flens kommun har presenterat planer för ökat byggande i Sparreholm.

Scenario för regional- och lokaltrafik på TGOJ-banan

Även för en framtida återupptagen persontrafik på den så kallade TGOJ-banan mellan Oxelösund och Flen finns goda förutsättningar. Järnvägen är enkelspårig med mötesspår på några få platser, men banan är elektrifierad och spårstandarden hög till följd av den tunga godstrafiken. Infrastrukturen kräver en relativt begränsad investering för att kunna anpassas till trafik med motorvagnståg i 120–140 km/h, vilket är fullt tillräckligt för regionalstågstrafik. Frågan har nyligen utretts och ombyggnaden kostnadsberäknats.

Banan Oxelösund–Flen löper genom flera relativt stora samhällen som i dag kollektivtrafikförsörjs med buss i axeln Nyköping–Flen. Här kan persontrafik med fördel återföras till järnväg och bussarna ställas om för matartrafik till och från miniresecentra av tidigare föreslagna modell. Tågen på järnvägen bör trafikera linjen Oxelösund–Flen med

genomgående trafik, som ansluter till tågförbindelser i både Nyköping och Flen. Eftersom Flens station ändå måste byggas om vid en återupptagen persontrafik på TGOJ-banan, bör man överväga ett triangelspår, dels för att kunna ansluta till tågen vid Flen C, dels för framtida genomgående tåg Oxelösund–Nyköping–Flen–Katrineholm respektive Oxelösund–Nyköping–Flen–Eskilstuna. Sådana förbindelser skulle effektivt binda samman Södermanland och dess olika trafikstråk samt dessutom förbättra resmöjligheterna med västra Sverige, Mälardalens kärnområde respektive Bergslagen. En ny stationslösning krävs i Nyköping i anslutning till Nyköping C och det planerade resecentret. Tågstopp vid tidigare Nyköping S kan övervägas som ytterligare alternativ till följd av den gamla stationens läge i direkt anslutning till Nyköpings centrum.

Referenser

Sannel, Bertil (1994) ”Gröna vågen” i Östra Sörmland, i *Sörmlandsbygden. Södermanlands hembygdsförbunds årsbok*, Södermanlands hembygdsförbund, Nyköping.

Svallhammar, Stig (2008) *I väntan på tunnelbanan. Kollektivtrafikutbyggnad och bebyggelseexploatering i Storstockholm*, Stockholmsmonografier nr 191, Stockholmia, Stockholm.

Diverse utredningsmaterial från Regionförbundet Sörmland respektive Länstrafiken Sörmland (länstrafikens kansli Nyköping).

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