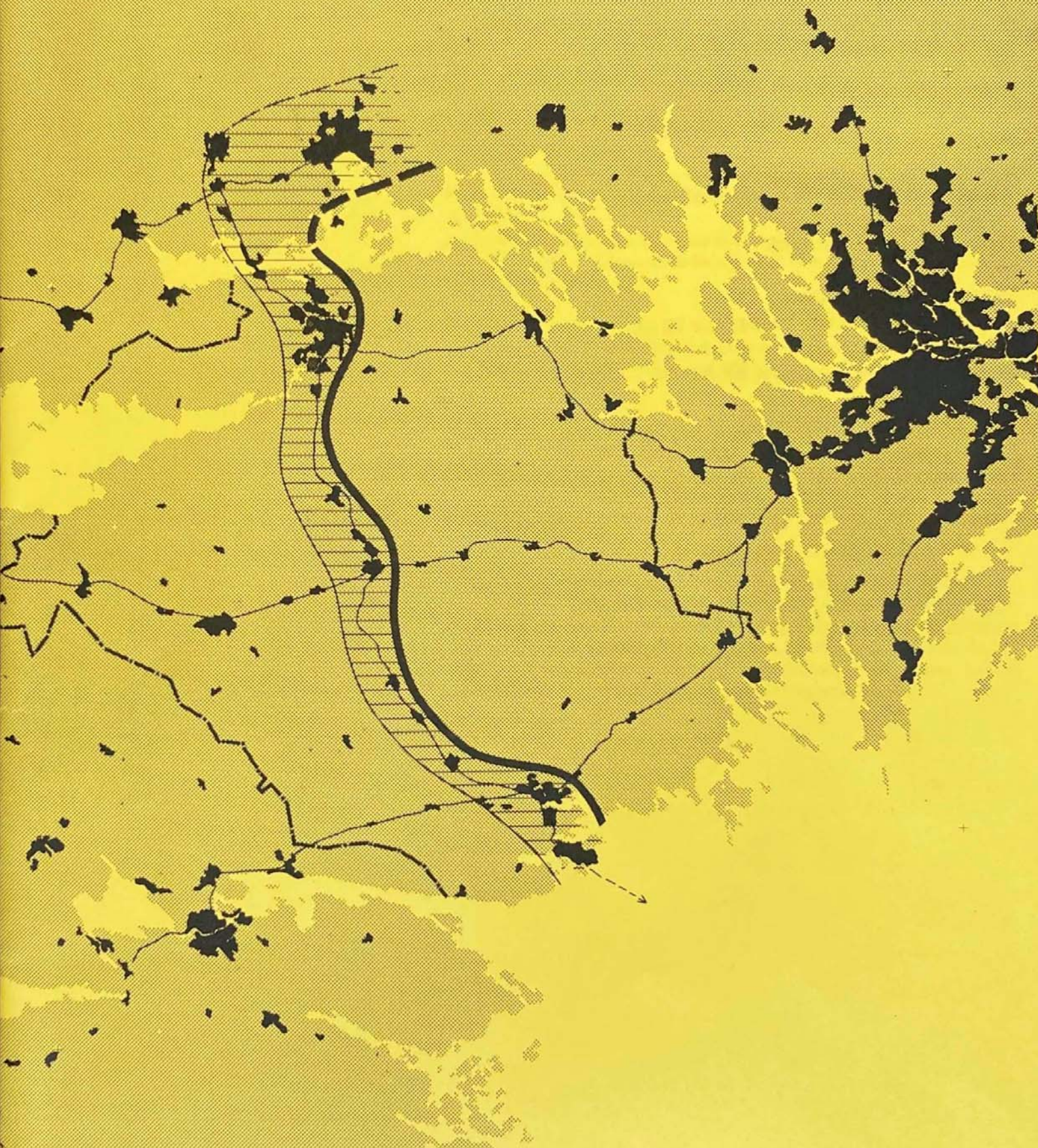


B A N D E T

OXELÖSUND - NYKÖPING - FLEN - ESKILSTUNA

CENTRUM FÖR SÖDERMANLAND



Innehåll

Förord	1
Södermanland i en föränderlig värld	2
Bandstaden	3
Tågtrafiken nyckeln till bandstaden	4
Persontrafikens come back	5
Persontrafiken på banan Oxelösund-Eskilstuna -Västerås	6
Samhällsutvecklingen knyts till bandet	8
Nya stationer i stadsdelarna	10
Stationssamhällena blomstrar upp på nytt	12

Förord

Länsstyrelsen har ett regeringsuppdrag att upprätta en trafik- och miljöanalys för länet. Denna utredning är en delstudie i trafik- och miljöanalysen. Utredningen är en vidareutveckling av tävlingsförslaget "Jämvikt", som fick tredje pris i VISION 2025- tävlingen år 1994. Tävlingen var anordnad av Länsstyrelsen i Södermanlands län. Tävlingsens syfte var att få idéer till en bättre framtid för Sörmland och sörmlänningarna.

Idén om bandstaden Oxelösund-Eskilstuna var en av idéerna i tävlingsförslaget "Jämvikt", som ledde till priset i tävlingen.

I denna utredning har idén bearbetats mera ingående. Vi har tagit med några idéer från arkitekt Petri Laaksonens tävlingsförslag "Free your mind" som fick första priset i tävlingen.

Vi har också tagit hänsyn till Sverige 2009 -visionen. Sverige 2009 och tävlingsförslaget "Jämvikt" har i många avseenden samma tonfall. Därför har vi på flera ställen lånat text från Sverige 2009 -förslaget. Dessa avsnitt är kursiverade.

Utgångspunkten för Sverige 2009 är att den regionala servicen skall förbli tillgänglig för huvuddelen av befolkningen genom en omsorgsfull lokalisering av bebyggelsen och genom väl utbyggda regionala kollektiva transportmedel.

Utredningsarbetet har utförts av arkitekt Timo Takala från Arkkitehtitoimisto Timo Takala ky.

Följande personer har bidragit med underlag och synpunkter: Niklas Lundin, Länsstyrelsen i Södermanlands län; Bengt Holmkvist, Oxelösunds kommun; Hans-Erik Eriksson, Flens kommun; Lars Wogel, Nyköpings kommun; Harriet Herlin, Eskilstuna kommun; Per-Arne Kreitz, Banverket; Bertil Hylén, Statens väg- och transportforskningsinstitut; Paavo Salonen, Risto Halme, Herbert Mannerström och Pentti Kuokkanen, Statsjärnvägarna i Finland.

Mars 1995

Södermanland i en föränderlig värld

Södermanlands län ligger intill Stockholms län på ett avstånd av 5 - 15 mil från Stockholm. Läget har både positiva och negativa effekter på länet.

En positiv inverkan är att Stockholmsregionen utstrålar positiva möjligheter också till länet invid. Närheten till Stockholmsregionen skapar tilläggs-möjligheter till arbetsplatser för invånarna i länet, och företagen i Södermanland kan få beställningar från det närbelägna stora marknadsområdet. Att företag flyttar till grannlänet kan också vara möjligt.

Närheten till Stockholm har en negativ inverkan för servicenäringarnas del. Konkurrensen från Stockholmsregionen far ofrånkomligen i väg med en del av kunderna.

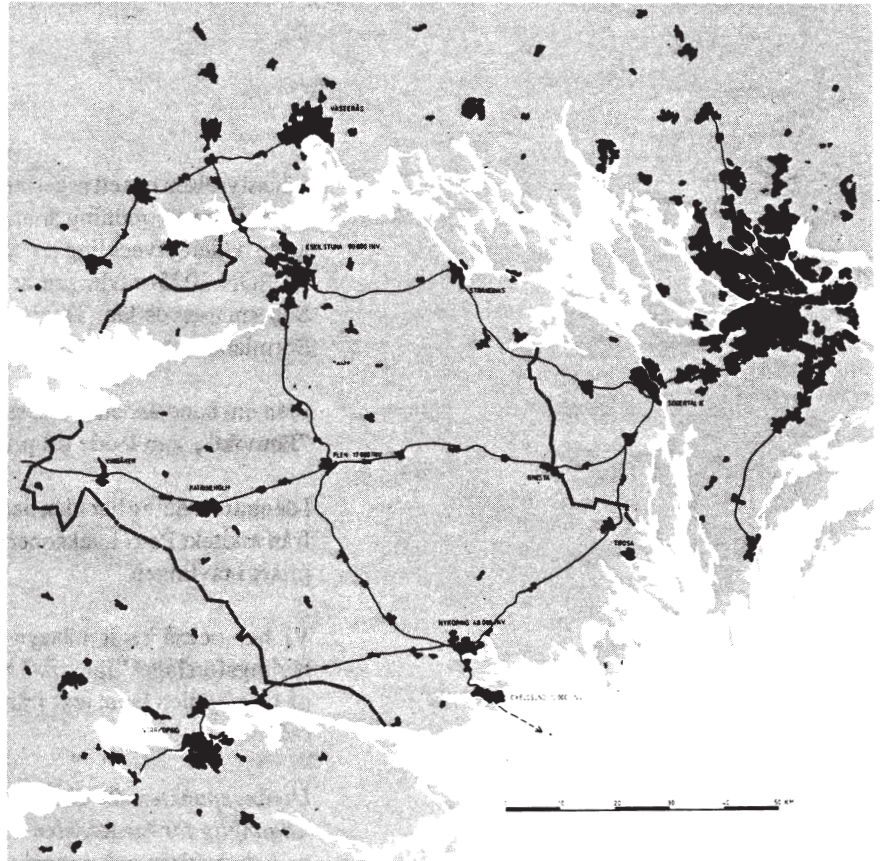
Problem med den nuvarande regionala strukturen

Länets nuvarande struktur har uppkommit i helt andra förhållanden. Städer och kommuner har varit mycket självständiga. Städernas storlek har varit en följd av de egna näringarnas utveckling. Då näringslivets förutsättningar nu har förändrats avsevärt, är den historiska strukturen inte nödvändigtvis alltid den bästa möjliga i den nya situationen.

Länets problem är att det inte har något klart centrum. Därför ligger det en stor fara i att de enskilda kommunerna i länet lämnas beroende av sitt eget befolkningsunderlag och servicenivån i länet blir låg. Faran är uppenbar om förbindelserna förbättras enbart i riktning mot Stockholm.

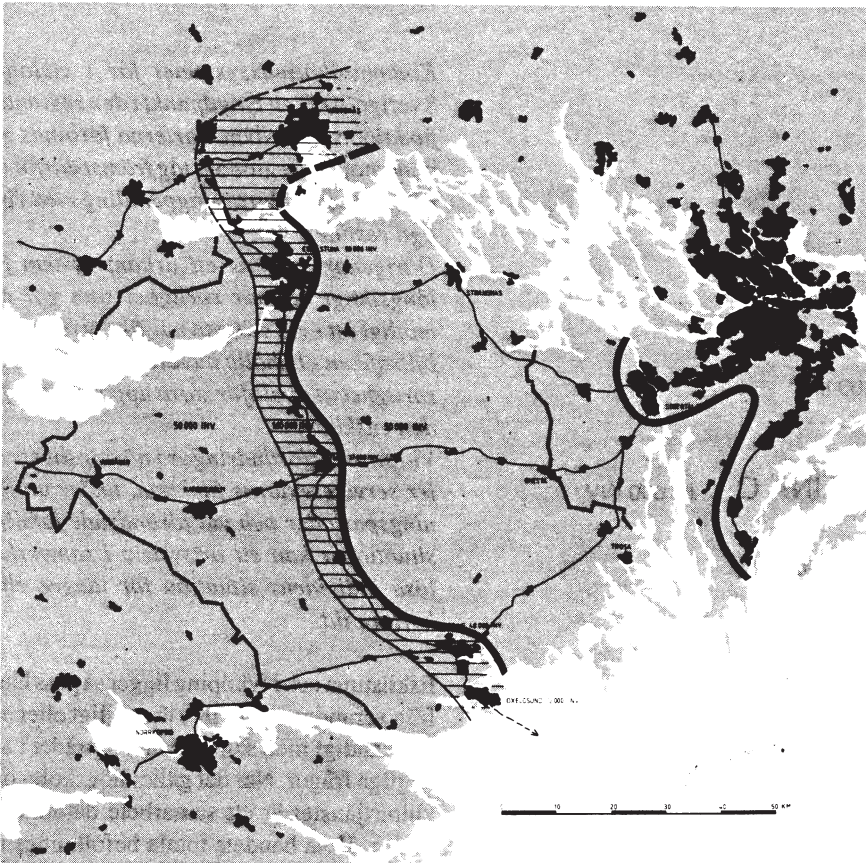
Snabba - men ofrånkomliga - förändringar hotar lokal och regional sysselsättning samt nuvarande livsformer. Inom de avgränsade arbetsmarknaderna och särskilt i de äldre industrierna däremellan kan störningar uppstå inom basindustrin.

Om förbindelserna förbättras enbart i riktning mot Stockholm, blir Eskilstuna som en överstor utväxt längst ut på ett förlängt finger. Om den industriella basen förfaller, kan Eskilstuna bli en problematisk utväxt och ett svart hål i länet som förlorar invånare i snabbare takt än vad de små kommunerna vid länsgränsen förmår ta emot.



Fingerplanen når inte Södermanland Eskilstuna som en utväxt på fingertoppen

Bandstaden



Även om den nuvarande samhällsstrukturen inte till alla delar vore optimal i nuläget, kan man å andra sidan inte heller mera ändra på den särskilt mycket. Sverige börjar till de yttre ramarna vara ett ganska färdigt land. Några stora förändringar är inte längre möjliga i ett så utbyggt samhälle. Från och med nu kommer de stora förändringarna ännu klarare att gälla tankebyggnader, sätt att organisera saker och datateknik, allt sådant som inte syns i form av yttre förändringar i vår omgivning. De miljöändringar som ännu behövs, innebär att samhällena får sin slutliga utformning.

Av länets befolkning bor 160 000 inom ett band som bildas av Eskilstuna, Flen, Nyköping och Oxelösund. Både öster och väster om detta band är bosättningen glesare. På båda sidorna bor ca 50 000 invånare.

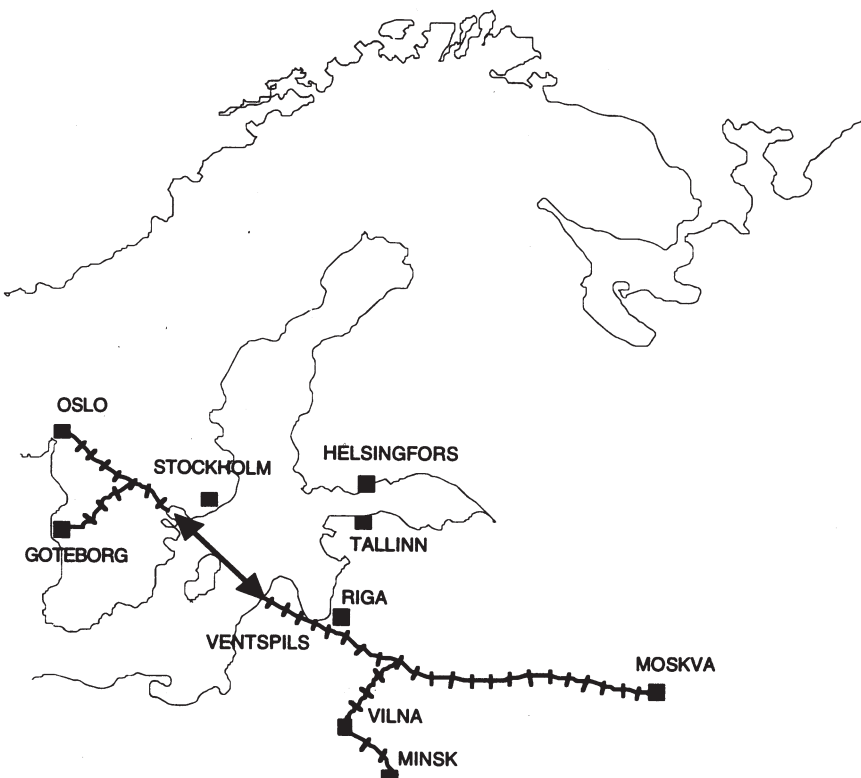
Som utvecklingsmodell för området bör man välja att stöda det existerande centrala bandet så att det i så många avseenden som möjligt kan fungera som en bandliknande stad för 160 000 invånare. Det är skäl att i samarbetet ta med också Västerås utanför länet. Om samarbetet kring bandidén lyckas, kommer det centrala bandet att kunna räkna även de angränsande "landsbygdssområdena" med sammanlagt 100 000 invånare till sitt befolkningsunderlag.

I den östra delen av länet tillämpas den från Stor-London kända Green Belt-principen. Detta innebär att små städer och byar i området utvecklas med utgångspunkt det nuvarande invånarantalet. Att förklara sig vara en grön zon kan ha många fördelar. För företag och invånare blir läget inom den gröna zonen en fråga om status. Lantbruket kan få EU-stöd för landskapsvård genom att området förklarats som skyddsområde.

Oxelösund - porten till Östeuropa

I dag har Europas politiska karta förändrats i hög utsträckning. Sveriges portar mot omvärlden förändras därmed.

Förr fanns det ingenting österut från Oxelösund. Numera finns det i den riktningen länder och städer med stora marknader inom räckhåll, och kommer att göra det än mera i nära framtid.



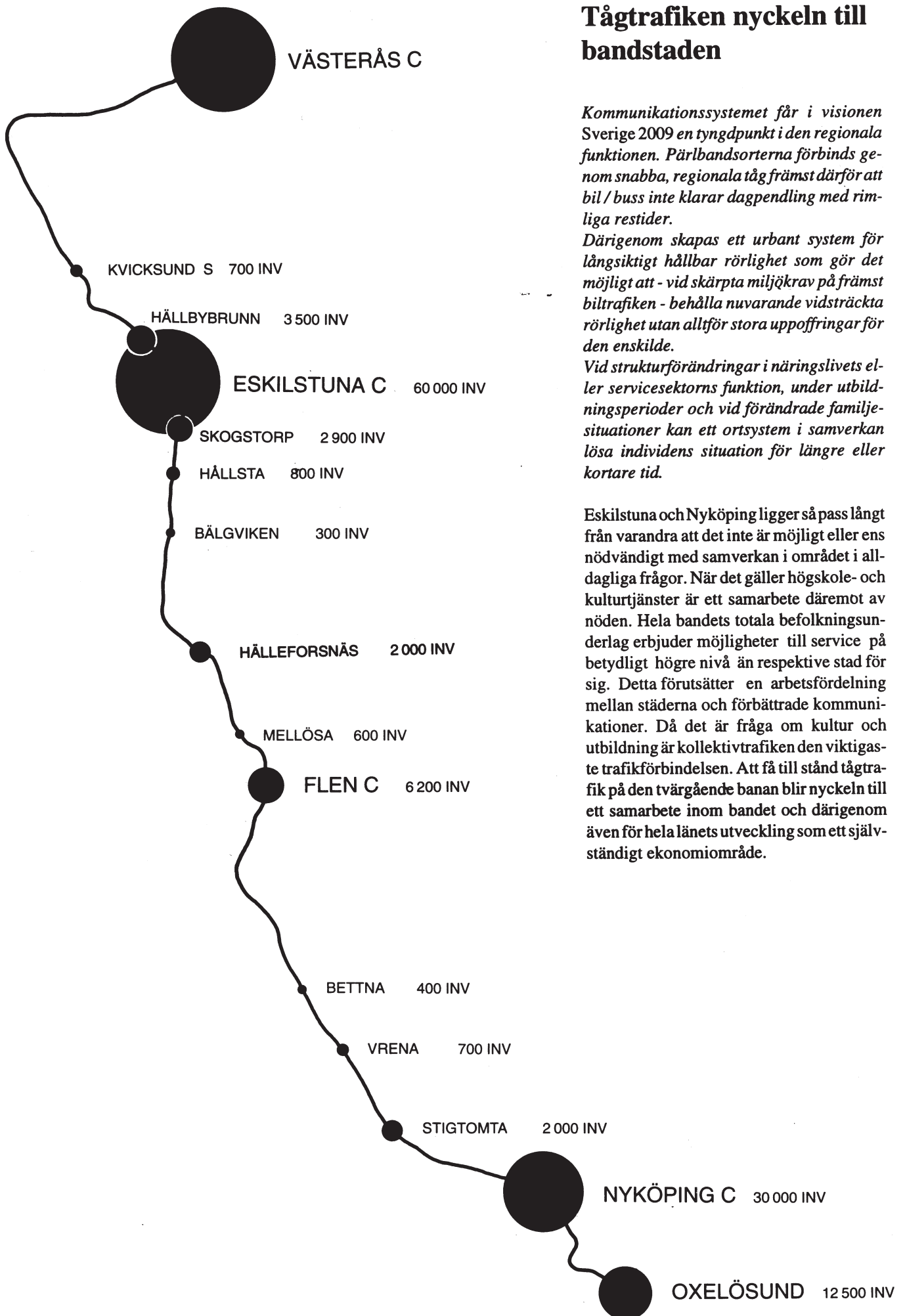
Tågtrafiken nyckeln till bandstaden

Kommunikationssystemet får i visionen Sverige 2009 en tyngdpunkt i den regionala funktionen. Pärlandsorterna förbinds genom snabba, regionala tåg främst därför att bil / buss inte klarar dagpendling med rimliga restider.

Därigenom skapas ett urbant system för långsiktigt hållbar rörlighet som gör det möjligt att - vid skärpta miljökrav på främst biltrafiken - behålla nuvarande vidsträckt rörlighet utan alltför stora uppoffringar för den enskilde.

Vid strukturförändringar i näringslivets eller servicesektorns funktion, under utbildningsperioder och vid förändrade familjesituationer kan ett ortsystem i samverkan lösa individens situation för längre eller kortare tid.

Eskilstuna och Nyköping ligger så pass långt från varandra att det inte är möjligt eller ens nödvändigt med samverkan i området i all dagliga frågor. När det gäller högskole- och kulturtjänster är ett samarbete däremot av nöden. Hela bandets totala befolkningsunderlag erbjuder möjligheter till service på betydligt högre nivå än respektive stad för sig. Detta förutsätter en arbetsfördelning mellan städerna och förbättrade kommunikationer. Då det är fråga om kultur och utbildning är kollektivtrafiken den viktigaste trafikförbindelsen. Att få till stånd tågtrafik på den tvärgående banan blir nyckeln till ett samarbete inom bandet och därigenom även för hela länets utveckling som ett självständigt ekonomiområde.





Persontrafikens come back

Persontrafiken på sträckan Oxelösund-Flen upphörde år 1983. Passagerarantalet hade minskat kraftigt i jämförelse med vad som förutsattes för en lönsam trafik. I samband med planerna på att upphöra med trafiken gjordes en utredning "Kollektivtrafiken längs TGOJ-banans sträckning i Södermanlands län". Enligt den var det olämpliga tidtabeller samt avsevärt dyrare biljettpreiser än bussarna (Länskort buss 125 kr, månadskort tåg 556 kr) som medverkade till nedläggningen. Tågets andel av t.ex. arbetsresorna i banans riktning hade gått ner till 0,3 %. Tåget var klart snabbare än bussen, t.ex. Nyköping-Flen med tåg år 1983 på 38 minuter, med buss år 1995: 1 timme - 1 h 10 minuter.

Tågtrafiken kommer i nära framtid att ställas i helt nya dagar av följande orsaker:

- Förändringarna i samhället kommer att kräva allt större specialisering, både vad gäller människor, företag och även regioner. Detta kommer att medföra ökad rörlighet. Enligt vad man nu kan se kommer datatrafikens utveckling inte att ersätta rörelsebehovet utan även den fysiska rörligheten kommer att öka.
- Miljökraven kommer att begränsa tillväxtpöjligheterna för personbiltrafiken. Den ökade rörligheten kommer därigenom med prispolitik att styras in på kollektiva transportmedel.
- Tåget är överlägset i jämförelse med bussen, både i fråga om snabbhet, bekvämlighet och miljövänlighet.
- Enligt Sverige 2009-visionen är tåget en av huvudnycklarna till nystruktureringen av Sverige till ett pärlbandsnätverk av orter. Därför kommer Sverige att satsa på tågtrafiken

Banan

Banverket planerar som bäst en upprustning på sträckan Eskilstuna-Flen. Arbetet torde bli klart redan under 1990-talet. Efter upprustningen kan man hålla en hastighet av 140 km/h. För persontrafikens vidkommande är avsnittet Oxelösund-Flen det besvärligaste. Den nuvarande hastighetsbegränsningen på sträckan, 60 km/h, försätter persontrafiken i ett dåligt konkurrensläge. En upprustning av banan så att man med lätta tåg kunde nå 100 km/h vore av nöden för en konkurrenskraftig persontrafik. Med tanke på inledandet av persontrafik vore detta t.o.m. viktigare än att förbättra sträckan Eskilstuna-Flen som också nu är i tämligen gott skick. En upprustning till denna hastighetsnivå kräver inga tyngre ändringsarbeten.



Persontrafiken på banan Oxelösund-Eskilstuna- Västerås

Bansträckan utgör en ringliknande förbindelse, som sammanlänkar fyra viktiga huvudbanor med inriktning på Stockholm. I ringförbindelsens riktning är passagerarantalet naturligtvis klart mindre än i riktning mot Stockholm. Det är därför skäl att noggrant överväga den framtida tågtrafikens karaktär. För att man skall få användning för tåget, bör man komma fram till en sådan kompromiss som kunde betjäna flera olika naturliga resbehov:

- **Långa arbetsresor**, t.ex. Nyköping-Eskilstuna, antal pendlare 240 år 1990. Dessa utgör inte till antalet någon särskilt stor resenärsgrupp, men tåget kunde ta hand om en rätt stor andel av dem.

- **Korta arbetsresor**, t.ex. Stigtomta-Nyköping, antal pendlare 600 år 1983 (höga passagerarsiffror, varav en mindre andel kunde anlita tåg).

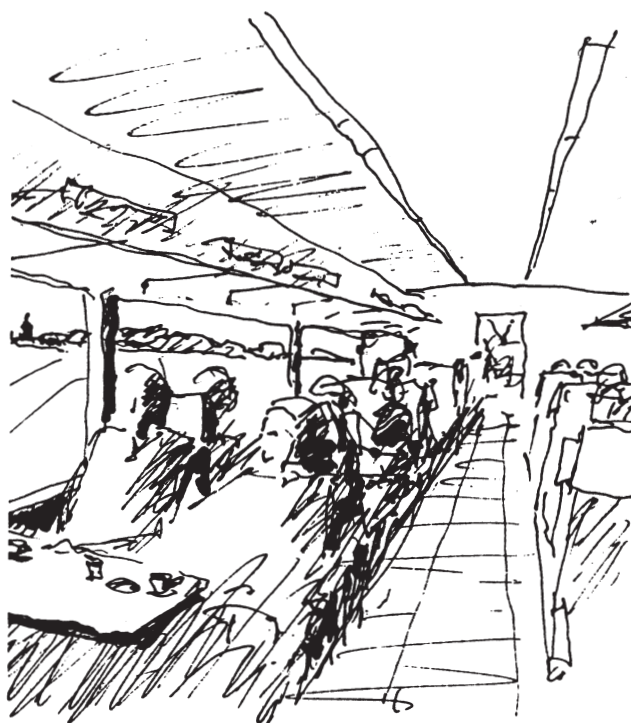
- **Anslutningstrafik till huvudbanorna.**

Detta ställer till problem när tidtabellen skall planeras, då förbindelserna skall koordineras med alla fyra huvudbanor. Denna resenärsgrupp är emellertid viktig. Brister i anslutningsmöjligheterna leder lätt till att man också på längre sträckor använder personbil.

- **Resor inom länet för ärenden och fritidsaktiviteter samt studerandes resor.**

- **Tjänsteresor**

- **Sommartid kan den vackra sträckan locka turister.**



STATION	km	tid
Oxelösund	0	0:00
Oxelösund Norr	4,5	0:03
Nyköping Arnö	8,5	0:06
Nyköping C	12,5	0:09
Stigtomta	26,8	0:19
Vrena	35,4	0:26
Bettna	41	0:31
Flen C	61,4	0:44
Flen Norr	63,4	0:51
Mellösa	67,3	0:54
Hälleforsnäs	75,5	0:59
Bälgviken	87,3	1:07
Hållsta	92,1	1:10
Skogstorp	96,6	1:14
Vilsta	98,6	1:16
Eskilstuna C	101,6	1:19
Eskilstuna V	104,6	1:22
Folkesta	108,2	1:25
Kvicksund	117,5	1:31
Kolbäck	130,5	1:39
Västerås C	149,7	1:50

Tidtabell med hastigheten 100km/timme
Oxelösund-Flen och 120 km/timme Flen-
Västerås

Tåget

De flesta som tar tåget åker bara till följande knutpunkt. Bara ett fåtal åker hela sträckan, från den ena ändan till den andra. Då resorna mestadels är korta, behöver man inte gå in för så snabba tåg på denna bana. Det är viktigare att tågen stannar vid så många stationer som möjligt och att färdkomforten och servicenivån är god.

För att tågtrafiken skall få en positiv image vore det bra om tåget var nytt och modernt genast från början då trafiken inleds.

- Lämplig storlek på ett tågsätt är 70-100 sittplatser.
- Tåget måste vara eldrivet.
- Topphastigheten 120 km/h
- Vagnar med lågt golv, för att inte behöva höja på perrongerna.
- Biljettförsäljning vid automater i tåget samt på större stationer så att inte föraren behöver lägga tid på att ta betalt.
- Komforten kunde ökas med mycket små tilläggskostnader om man i tåget ordnade frukost/kaffeservering vid sittplatserna. Servicen kunde själv täcka sina kostnader. Möjligheten till denna service bör beaktas i tåginredningen.

Ovan beskrivna tågtyp saluförs av flera tillverkare. Priset på ett tågsätt är 10-15 miljoner kronor.

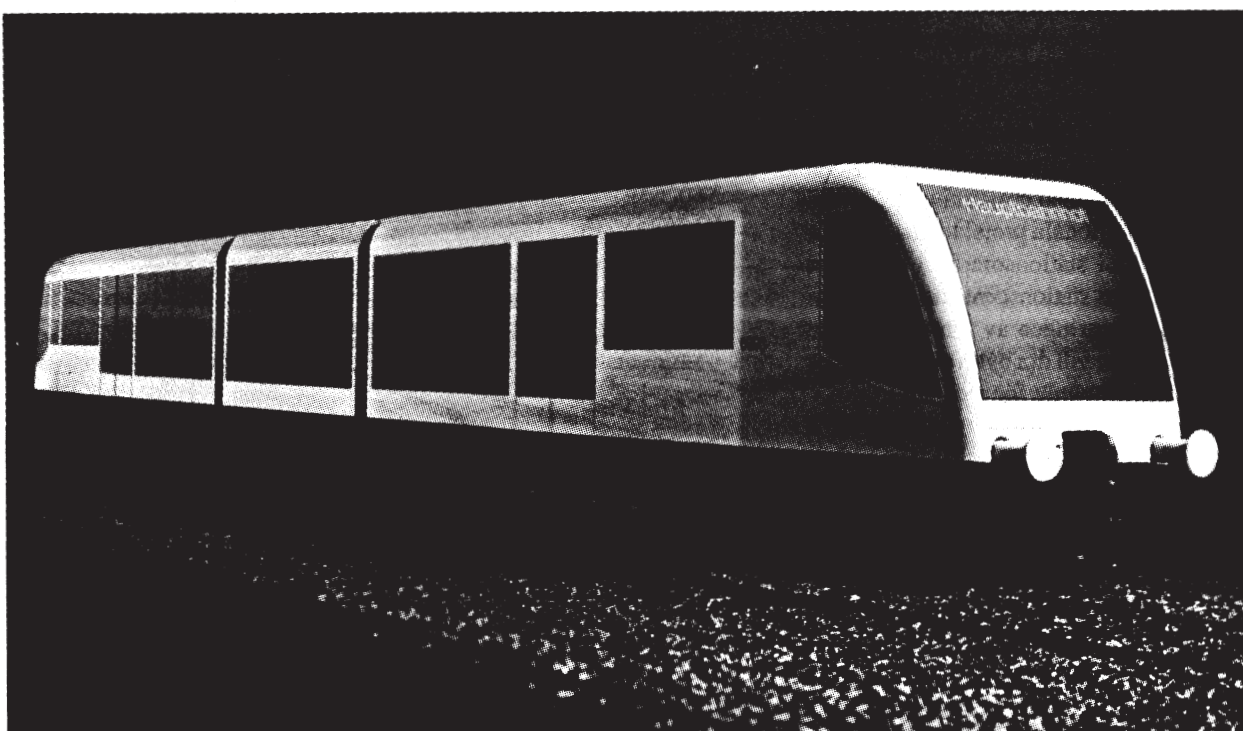
Trafikeringen

Enligt en utredning som gjordes år 1983 är det möjligt att trafikera bansträckan t.o.m. med 20 minuters intervall. Målet är en timmes intervall mellan turerna och trafikering kl. 6.00 - 24.00. Detta kräver 5-6 tågsätt.

Kostnaderna

Trafikeringskostnaderna för ett tågsätt uppgår år 1995 till ca 30 kr per kilometer. Motsvarande kostnad för en buss är ca 22 kr/km. (Kostnader utan moms.) Kostnaderna för tåget och bussen står i ett helt annat förhållande än vad de gjorde år 1983 då tågtrafiken upphörde. Då var kilometerkostnaden för tåget 3,4 gånger högre än för bussen. Bara en mindre del av kostnaderna kan sparas in från bussturer som kan ersättas med tåg. Resten måste täckas med ökat passagerarantal samt besparingar i samhälleliga kostnader. I den presenterade omfattningen skulle tågtrafiken få en omsättning på ca 60-70 miljoner per år utan moms.

DUEWAG RVT



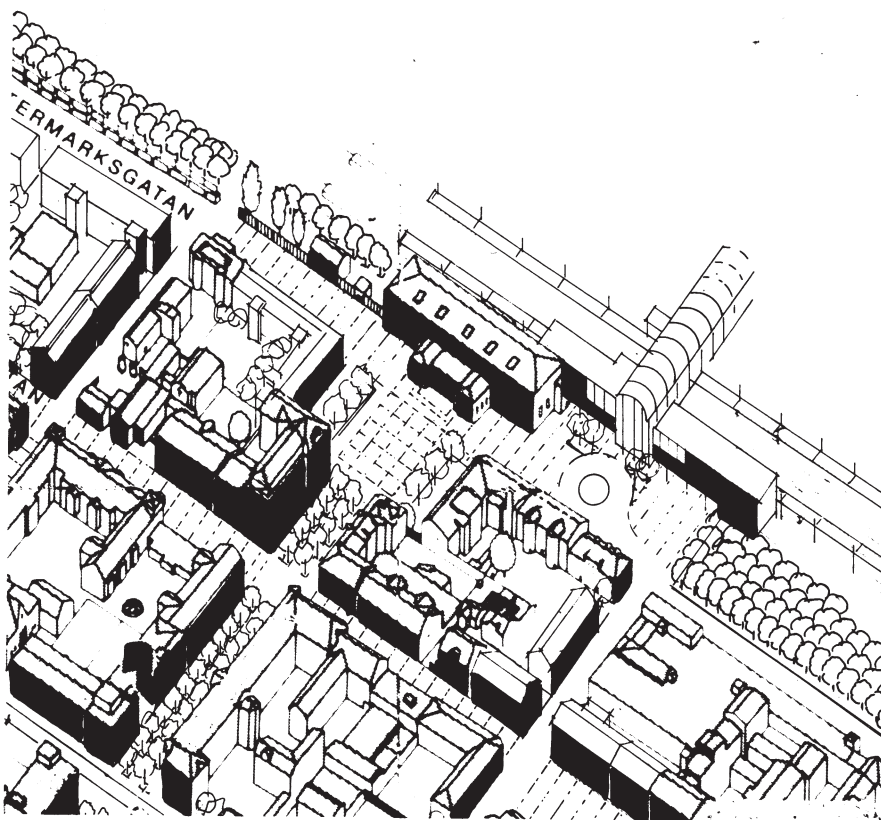
Samhällsutvecklingen knyts till bandet

Satsning på tätorternas kärnor

Orter i samverkan innebär en satsning på tätorternas kärnor och en renässans för stadsbyggandet efter en lång period av rationalisering av urbana funktioner.

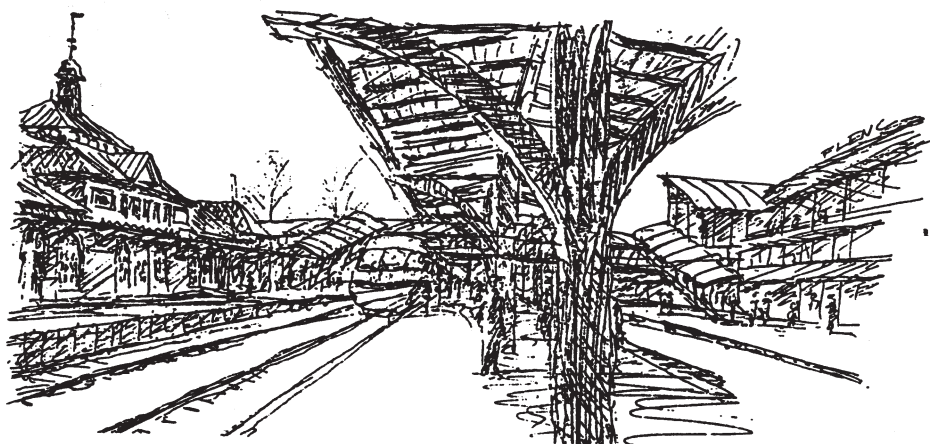
Eskilstuna

Eskilstunas problem ligger i ett allt för stort beroende av industrins konjunkturkänsliga framtid. En viktig uppgift är att diversifiera näringslivet i Eskilstuna. Där är samarbetet mellan kommunerna inom det centrala bandet en viktig grundförutsättning. Lika nödvändigt är att ge Eskilstuna en ny image, från en trist industristad till en inspirerande stad som är före sin tid och därför attraherar även ny företagsverksamhet. Det gäller att ta vara på stadens fördelar; bland dem en fin stadskultur från 1800-talet. I tävlingsförslaget "Jämvikt" finns förslag att återupprusta rutnätsstadsplanen. En viktig del av denna upprustning är att få stationsplatsen återställd i sitt tidigare skick. Busstationen torde lämpa sig bäst i anslutning till centraltrafikstationen på Nyforssidan.



Flen - Södermanlands centralstation

Då järnvägstrafiken på sträckan Eskilstuna-Oxelösund kommit i gång, är Flen den naturliga centralstationen i Södermanland och en anhalt för snabbtåg. Centralstationen kan dra till sig ett regionalt serviceutbud i närheten. Stationen kan således bli en vitaminspruta för Flens kommun och en möjlighet att diversifiera näringsstrukturen i Flen. Centralstationen med omgivning utgör därför ett av de regionala projekten fram till år 2025. Norr om stationsområdet finns det plats för ett nytt stationscentrum, som lämpar sig för placeringen av företag, service och butiker som vill dra nytta av de fördelar en järnvägsknutpunkt för med sig. Stationen i Flen ligger vid huvudbanan på så sätt att tåget från Nyköpingshållet måste backa in till stationen. Detta medför naturligtvis tidsspillan. Stationen har annars ett så gott läge att det inte torde löna sig att överväga en flyttning av den till korsningen. Flens kommun har diskuterat en dragning av banan från Nyköping väster om tätorten till stationen. En ny bana borde byggas på en ca 4 km lång sträcka.

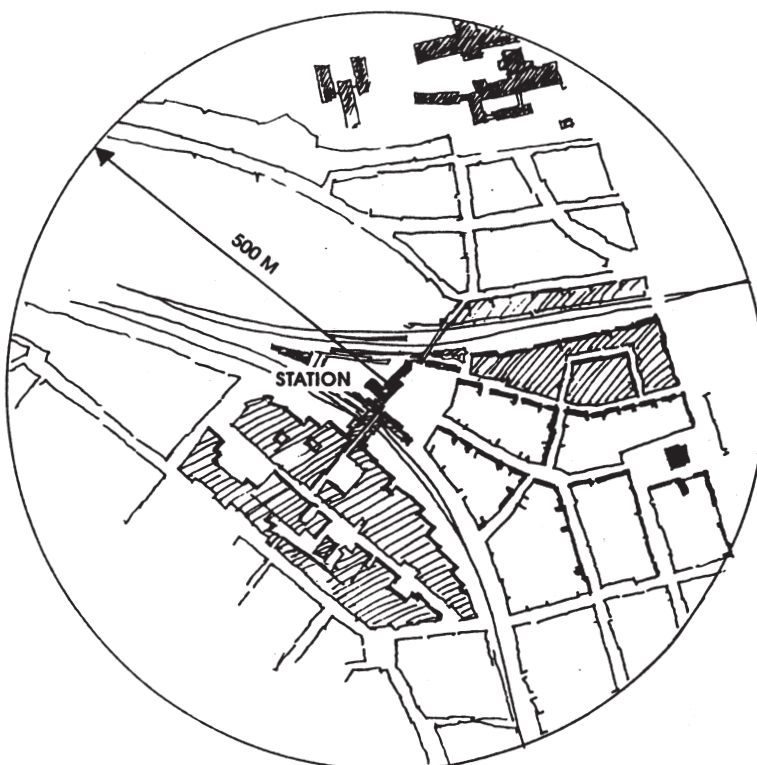




Oxelösunds centrum enligt Petri Laaksonens "Free your mind"

Oxelösund - porten till Östeuropa

För Mellansverige och Norge utgör Oxelösund den naturliga porten till de växande marknaderna i Baltikum och Ryssland. En tågfärja till Ventspils eller Riga skulle öppna en direkt förbindelse till Moskva liksom också till Ryssland och övriga östeuropeiska länder i allmänhet. I närheten av hamnterminalen är det möjligt att utvidga stadens centrum genom att bygga ett nytt havsnära område för ny företagsverksamhet och för bostäder. I Petri Laaksonens förslag "Free your mind", som fick I pris i Vision 2025-tävlingen, finns en fin presentation av de möjligheter som området kring stationen och hamnen i Oxelösund kan erbjuda, om järnvägstrafiken och båttrafiken utvecklas gynnsamt.



Nyköping

Nyköping är en vacker historisk stad, där industrin står för en betydligt mindre andel av arbetsplatserna än på annat håll. Staden behöver därför inte omedelbart några särskilda åtgärder. Nyköpings möjlighet fram till år 2025 ligger i att låta staden växa i riktning mot havet och omvandla hamnområdena till attraktiva områden med arbetsplatser och bostäder. Också i närheten av järnvägsstationen finns det industriområden som kommer ur bruk och som lämpar sig som områden för nyetablering av arbetsplatser.

Nya stationer i stadsdelarna

I de största tätorterna i Södermanland kommer avstånden inom staden till järnvägsstationen att bli ett problem för tågtrafikens vidkommande. I synnerhet för korta och medellånga resor tar man gärna bilen om avgångsstationen ligger åt fel håll med avseende på resmålet. Så går det också om tåget kör flera kilometer förbi det ställe man vill åka till.

Av dessa orsaker är det i regionalt vidsträckta städer skäl att undersöka möjligheterna att anlägga nya stationer som komplement till centralstationen.

Park and ride-arrangemang är ofta besvärliga att få till stånd i anslutning till centraltrafikstationerna och parkeringsanläggningarna blir dyra. Sådana arrangemang är kanske lättare och billigare att genomföra vid nya sekundärstationer.

Nedan följer ett resonemang kring eventuella lägen för sådana stationer:

Eskilstuna Syd (Vilsta)

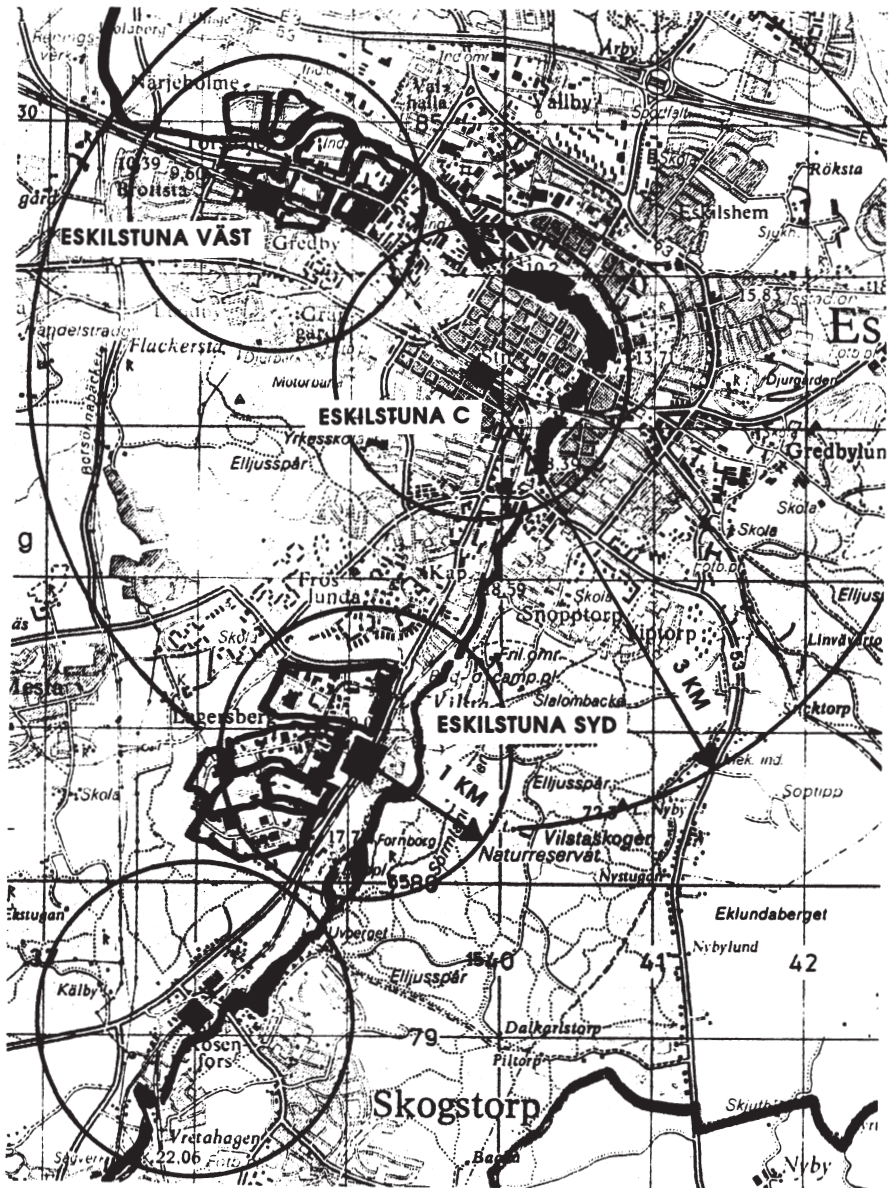
Vilsta industriområde har ca 3 000 arbetsplatser och är därför ett viktigt resmål för många. På den östra sidan av järnvägen finns ett viktigt fritidsområde.

Eskilstuna Väst

En station torde kunna övervägas i det fall att industriområdet vid Eskilstunaån i framtiden kunde ändras om till ett effektivt bebyggt nytt område för bostäder och arbetsplatser. I detta skede kunde man beakta denna möjlighet som en reserv.

Flen Norra (Talja)

Tillsvidare lönar det sig att inrikta bygandet i Flen på en komplettering av den nuvarande tätorten. För den händelse att tätorten skulle växa också utåt, är det skäl att ha strategier på lager. Härvid kunde man överväga att koncentrera all utåt riktad tillväxt norrut till Talja-Skiringe-området. Området är bra både vad gäller boendemiljö och industriell miljö. Genom koncentration kunde man skapa underlag för en ny station.



Nyköping Syd (Arnö)

Arnö-området som ligger söder om Nyköping är i kommunens planer det viktigaste nybyggnadsområdet under de närmaste åren. Området har redan år 1995 över 3 000 invånare och närmare 1 000 arbetsplatser. Siffrorna kommer att stiga avsevärt om kommunens planer förverkligas. Nya Nyköping, en ny stadsdel med bostäder, arbete och service är belägen på den södra sidan av Stadsfjärden och arbetsområdena i närheten av järnvägen och motorvägen. I översiktsplanen har också gjorts en reservation för en ny station.



Oxelösund Norra (Stjärnholm)

Av geografiska skäl ligger Oxelösunds station långt från bostadsområdena, även om den har ett gott läge med avseende på stadskärnan, arbetsplatserna och hamnen. Om man blir tvungen att ytterligare utvidga bosättningen åt Nyköpingshället kan en andra station i Stjärnholmstrakten bli nödvändig.

Slutsats

Alla dessa nya stationslägen belastas av många osäkerhetsfaktorer. I detta skede lutar det sig att koncentrera sig på att komplettera befintliga bosättningscentra samt hålla möjligheten öppen för de nya stationerna. I framtiden är man klokare, då man ser hur järnvägstrafiken och utbyggnadsbehoven i kommunerna utvecklas.

Stationssamhällena blomstrar upp på nytt

Vid järnvägen finns det i Södermanlands län tio mindre samhällen eller byar som har en järnvägsstation från äldre tider. I dessa samhällen bor det ca 14 000 personer. Om det blir möjligt att återupprätta regelbunden persontrafik till dessa samhällen ställs samhällena inför en helt ny framtid.

De små orternas största tillgång är de materiella och kulturella resurserna. På många mindre orter finns också en småföretagartradition som bas i det lokala näringslivet. Denna kan nu vidgas genom etableringar av småföretag med informationsteknologin som bas.

De mindre orterna har också möjligheter att utveckla nya former för den sociala omsorgen och andra gemensamma samhällsfrågor, vilket i sin tur kan skapa lokalt engagemang och identitet samt social trygghet och ansvarande.

Med förbättrade trafikförbindelser kan samhällena längs med järnvägen bli attraktiva bostadsorter. Många byar har ett förtjusande läge vid en liten sjö. I Vision-2025-tävlingen hade förstapristagaren Petri Laaksonen en idé om distansbyar baserade på ny datateknik. Järnvägsförbindelsen är ju ett viktigt säkerhetsarrangemang om det visar sig att det inte räcker till med enbart datateknik. Med nya ekologiska system för behandlingen av avloppsvatten medför ett ökat bostadsbyggande i dessa byar ingen samhällsrisk. Promenadavstånd kunde utgöra kriterium för byarnas storlek. De nya invånarna ger byarna liv och servicenivån kan bibehållas.



