

Samhällsbyggnadskontoret

Hans-Erik Eriksson
Koordinator för Ostlänken
0156-520 35
hans-erik.eriksson@trosa.se

Datum
2017-08-24
Diarienummer
KS 2017/111



Trafikverket
Ärendemottagningen
Region Öst
Box 810
781 28 BORLÄNGE

Remissyttrande över Kompletterande lokaliseringsutredning, Bibana Nyköping, Ostlänken

Trosa kommun anser att stationen vid Stockholm Skavsta flygplats ska placeras på Ostlänkens huvudlinje. Skälen till kommunens ståndpunkt är främst flygplatsens allt större nationella betydelse, att en placering av stationen på bibanan medför förlängda restider samt att utredningsalternativets bibana skapar barriärer för utveckling.

Skavstas roll

Stockholm Skavsta flygplats är landets tredje största utrikesflygplats och har redan idag stor betydelse för regionens internationella tillgänglighet. Gällande miljötillstånd, befintliga banor och fysiska utvecklingsmöjligheter, gör att Skavsta bör behandlas som en nationell tillgång. Med järnvägsanslutning via Ostlänken ökar flygplatsens möjligheter att komplettera Arlanda, samtidigt som Skavstas upptagningsområde utökas. Därmed kommer flygplatsen att få en allt större nationell och internationell betydelse.

Stockholm Skavsta flygplats kan bara utvecklas i sin fulla potential om den har hög tillgänglighet via järnvägen. Hög tillgänglighet innebär också största möjliga miljövinster när resenärernas transporter med bil och buss kan ersättas av tågresor. Detta kräver att stationen placeras på huvudbanan i direkt anslutning till flygterminalen.

Felaktigt fokus på ändpunktstrafik

Sverigeförhandlingen betonar att höghastighetsjärnvägarna i Sverige ska både knyta storstäderna närmare varandra och bidra till utveckling i mellanliggande regioner. Detta innebär att järnvägarna ska möjliggöra såväl höghastighetstrafik mellan ändpunkterna som snabb regionaltågtrafik.

Utredningsalternativet, med Skavstas station på bibanan, innebär ensidigt fokus på ändpunktstrafiken och nedprioritering av Ostlänkens andra ändamål, det vill säga att banan ska bidra till regionförstoring i Östergötland-Södermanland-Mälardalen.

Kapacitetsberäkningarna

Trafikverkets kapacitetsberäkningar bygger på ett antaget scenario, där hela höghastighetsnätet är utbyggt och där sex höghastighetståg per timme och riktning trafikerar banan. Följden blir då att snabba regionaltåg begränsar kapaciteten på banan, redan vid en trafikering med två regionaltåg per timme och riktning.

Trosa kommun konstaterar att en så tät höghastighetstrafik har få – om ens några – motsvarigheter i Europa. Enligt kommunens uppfattning är det mer realistiskt och effektivt att inrikta planeringen på en lösning som kan utnyttjas för olika trafikeringssupplägg, istället för att maximera kapaciteten för ett förhållandevis extremt trafikeringsscenario.

Utredningsalternativet medför tredubbla barriärer

Utredningsalternativet med Skavstas station på bibanan gör huvudbanan till en begränsande barriär inom flygplatsområdet. Dessutom skapar bibanan en barriär inom det planerade verksamhetsområdet söder om flygplatsen. Slutligen innebär bibanan en barriär för Nyköpings utveckling västerut. Lokaliseringsutredningen varken redovisar konsekvenserna av dessa barriärer eller anger hur två av dem kan överbryggas eller minimeras.

Trosa kommun noterar att möjligheterna till utveckling vid Skavsta flygplats och av Nyköpings stad har betydelse för delregionen på kortare sikt samt bidrar till utveckling och tillväxt i en större region på längre sikt.

Förlängda restider

I jämförelse med "Lång bibana", innebär Utredningsalternativet förlängda restider i flera relationer. I relationerna Stockholm-Norrköping via Skavsta och Skavsta-Stockholm med uppehåll i Nyköping, är förlängningen så betydande att järnvägens konkurrenskraft försämras påtagligt. Dessutom ifrågasätter Trosa kommun utredningens uppgift om att restiden i relationen Nyköping och Norrköping förlängs med endast två minuter med uppehåll vid Skavsta.

De förlängda restiderna riskerar att motverka Ostlänkens ändamål om regionförstoring.

Försämringar för flygplatsen och resenärerna

Station på bibanan innebär att höghastighetsjärnvägen kommer att passera mycket nära flygplatsen med alla de nackdelar och begränsningar det innebär för verksamheten och möjligheterna till utveckling. Samtidigt innebär lösningen att flygplatsen inte kan tillgodoräkna sig nyttan av en välbelägen station med korta bytestider mellan olika trafikslag.

Utredningsalternativet leder till påtagliga försämringar av komfort och tillgänglighet för tågresenärer till och från Skavsta jämfört med "Lång bibana". Stationen hamnar förhållandevis mycket långt ifrån flygterminalen, särskilt med tanke på att de flesta resenärerna också bär bagage. Dessutom måste en förbindelse mellan stationen och flygterminalen bland annat korsa huvudbanan planskilt. Förbindelsens längd tillsammans med planskildheten, ger en kostsam lösning som medför obekväma byten mellan tåg och flyg för resenärerna.

Större brister i underlaget

Trosa kommun anser att utredningen behöver kompletteras innan den ger tillräckligt underlag för beslut. De största bristerna i samrådsversionen är:

- Alternativet "Kort bibana" avfärdas allt för snabbt. "Kort bibana" förtjänar fortsatt utredning av stationsläget, bibanans sträckning och av hur påverkan på riksintresset kan minimeras.
- Utredningen saknar alternativ där stationen vid Skavsta nås både från huvudbanan och från bibanan.
- Barriäreffekter och begränsade utvecklingsmöjligheter för flygplatsen, verksamhetsområdet söder om flygplatsen och Nyköpings stad saknas i redovisningen av alternativens konsekvenser.
- Lokaliseringsutredningen saknar trafikslagsövergripande perspektiv.
- Beskrivningen av antagna kapacitetsproblem är knapphändig. Utredningen bör redovisa var, hur, i vilket utbyggnads-/trafikeringskedje och när under dygnet problemen uppstår.
- Referenser saknas när det gäller samhällsekonomisk bedömning och kostnadsberäkningar

Slutsatser

Det är mycket olyckligt att järnvägsutredningens slutsatser om bibanan och Skavstas stationsläge ifrågasätts långt in i planeringsprocessen. Omtag i planeringen med utredningsalternativets omfattning, riskerar att försena pågående järnvägsplaner och tillåtlighetsprövning. Därmed är risken också uppenbar för att omtag försenar hela Ostlänken.

Trosa kommun anser att den kompletterande lokaliseringsutredningen har alltför stora brister för att den ska kunna ligga till grund för beslut om en så radikalt förändrad planeringsinriktning, som dessutom riskerar att försämma förutsättningarna för regional och nationell tillväxt.

Med tillgängliga fakta förordar kommunen "Lång bibana", där stationen vid Skavsta placeras på huvudbanan i anslutning till flygterminalen.

Daniel Portnoff (M)
Kommunstyrelsens ordförande