

Projekt C55: Simonstorp – Åby – Norrköping



Här startar vägverkets nybyggda cykelväg från Simonstorp mot Norrköping

1 Simonstorp: Bakgrund

Simonstorps socken bildades 1655 och blev en egen landskommun 1862. När Östra Stambanan mellan Norrköping och Katrineholm var färdigställd 1866 kom den lilla orten att få en stor betydelse. Här kom tågen att stanna för att fylla på vatten i ångloken. En större stationsbyggnad hade färdigställts och en mindre restaurang som kunde servera passagerarna under tågets uppehåll. Simonstorp blev nu känd som ett modernt *stationssamhälle*.



Bild 1. Stationssamhället Simonstorp (bilden är från 1897)

Järnvägen kom att inviga en ny epok i Sveriges historia och jordbrukssamhället påbörjade färden mot ett industrialiserat land. I skogarna runt Simonstorp kom det att kolas och fällas timmer som nu kunde skeppas ut i världen via järnvägen. Så ock kom det stora glasbruket i Rejmyre att kunna öka produktion och sprida sina produkter effektivt via det nya snabba transportmedlet.

Simonstorp kom nu att växa med många nya industrialiserade innevånare – och sannolikt en hel del veckopendlare som arbetade i skogen och levde under veckorna i speciella arbetsbaracker.

Vi vet att år 1915 fanns det 882 registrerade invånare i det moderna stationssamhället.

2 Nya tider – nya förutsättningar

Tiderna kommer dock senare att förändras. Tåget får konkurrens av de utbyggda vägarna och med dem nya effektiva och flexibla fordon. Det kommer att mekaniseras och effektiviseras i skogen.

Invånarantalet sjunker nu gradvis; först till 585 år 1955 och nu senast till 271 personer för år 2024.

Tåget upphörde att stanna i Simonstorp redan 1962. Den viktiga vardagliga servicen (mataffär) hade börjat avvecklas redan under 1960 talet och lagom till 2000-talets början försvann varubussen.

Den kommunala skolan lades ned 2004. Vår busslinje kom sedan att avvecklas den 13 juni 2022 och 2025 försvann förskolan. Den enda påtagliga kommunala servicen sköts av NODRA – och vi är alla evigt tacksamma för deras service och speciellt det underbar goda dricksvattnet som de bjuder på!

Idag är alla innevånare helt beroende av privata transportmedel och närmaste matbutik återfinns i Åby på ett avstånd om c:a 20 km från stationssamhället om man åker på den nya snabba vägen (Riksväg 55/56).

Väl framkommen till Åby så finns sedan ett flertal alternativa vägar till Norrköping för cyklister och långsamtgående fordon såväl som för större och snabbare fordon.

Riksväg 55/56 är designad som en modern säker och snabb 2+1 väg! Den tidigare vägen som hade en bred vägren som kunde svälja långsamtgående fordon som tex en traktor, moped, cykel eller en s.k. EPA-traktor kom att försvinna under 2008 och ersattes med den "trafiksäkra" 2+1 vägen med mitträcke - som helt saknar en vägren!

Detta har inte endast inneburit fördelar för folket i glesbygden! Ett flertal olyckor har inträffat där trafiken helt stoppats på vägen i minst en köriktning och inneburit långa trafikstopp utan att kunna erbjuda alternativa vägar när man väl har hamnat i en sådan kö - som kan ta timmar i anspråk för en pendlare.

Därutöver - för de trafikanter som använder sig av ett långsamtgående fordon så är man i praktiken hänvisad till alternativa vägar som inte alltid är tillgängliga – men alltid betydligt längre och därtill obekväma!

3 Beskrivning nuvarande alternativa cykelvägar till Åby

3.1 Riksväg 55 (55/56) + E1185 via Näkna

Se kartan i Bild 3 nedan. Resan startar i Simonstorp invid bron över järnvägen (A). En cyklist svänger vänster direkt efter bron c:a 30m till en underfart och korsar 55:an och fortsätter på en asfalterad cykelväg söderut förbi kyrkan. Efter 800m svänger han/hon vänster förbi den Nelsonska kyrkogården och vidare söderut. Efter totalt 2.9 km (B) måste cyklisten korsa R55 (tillåten hastighet 100 km/h) och fortsätta på R55 söderut 2.5 km. Hela denna sträcka har *ett enda körfält och saknar vägren*. De flesta cyklister tvekar nu och sannolikt hoppar av cykeln och kliver ner i dikesrenen när en 64 tons långtradare vräker sig förbi i 98 km/tim. En ruskig upplevelse. I praktiken är vägen icke farbar för långsamtgående fordon av alla slag!



Bild 2. R55 strax söder om korsningen vid Yddetorp.

Om cyklisten mot all förmodan fortsätter söderut så hamnar han efter ytterligare 2.5 km vid avfarten till väg E1185.

Via E1185 (punkten D) kan en cyklist färdas säkert till en korsning vid Graversfors (punkten E) samt korsa R55 och fortsätta mot Åby (punkten F)

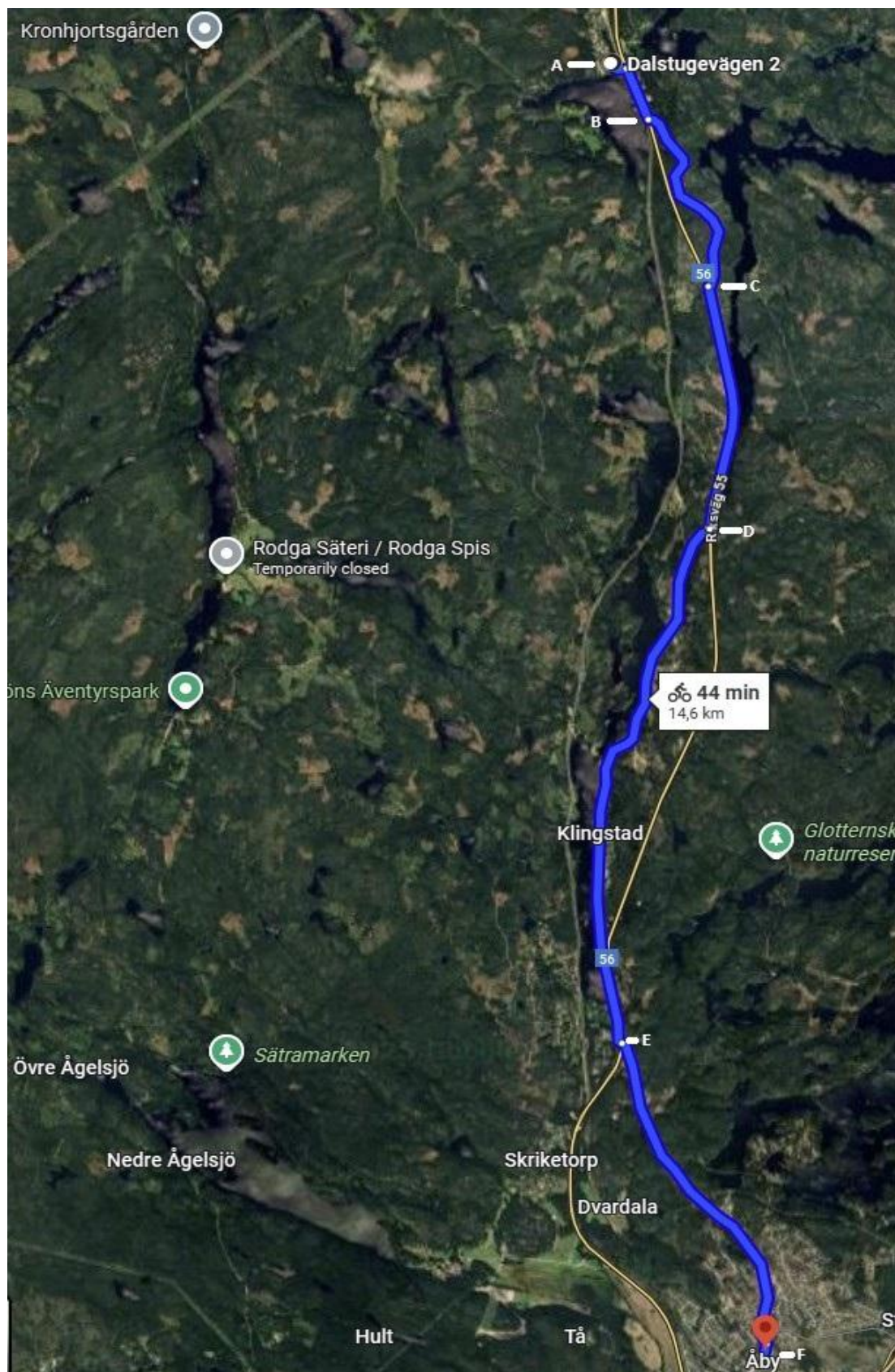


Bild 3. Den vägsträckning som motsvarar vägverkets rekommenderade för cyklister som önskar färdas söderut från Simonstorp till Åby (och ev. vidare)

3.2 En trafiksäker cykelväg mellan Simonstorp och Åby

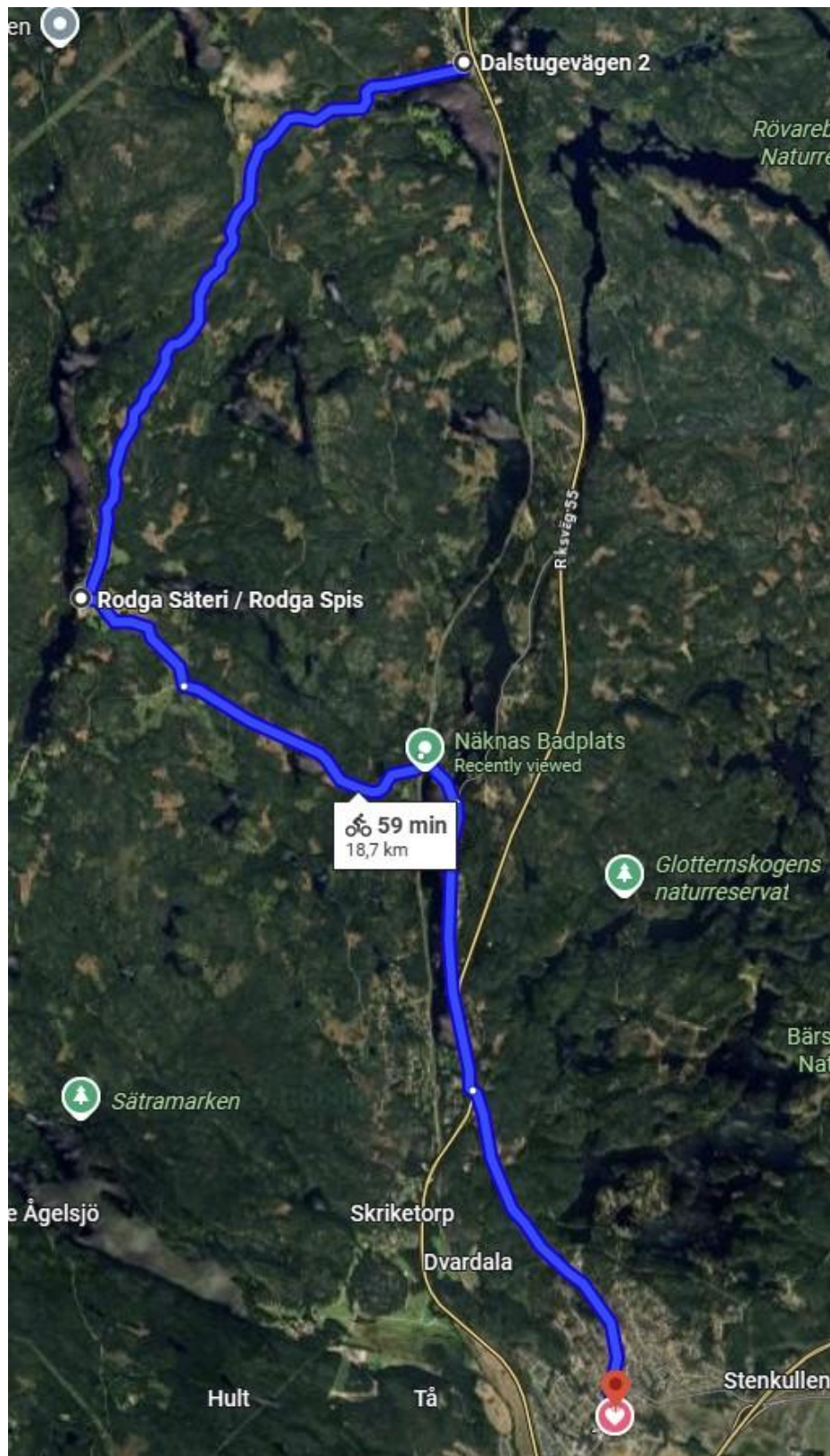


Bild 4. Den vägsträckning som av säkerhetsskäl används av cyklister och förare av långsamma fordon mellan Simonstorp och Åby (och ev. vidare).

Idag används i huvudsak grusvägen mellan Simonstorp och Rodga för att nå Näkna och sedan vidare på E1185 mot Graversfors och Åby. Denna väg är betydligt längre än den förstnämnda och därtill har den större topografiska skillnader (jobbigare för cyklister)

Om vi illustrerar de två vägvarianterna i 3.1 och 3.2 i ett diagram som visar topografi på den vertikala axeln och sträckan på den horisontella (+ tiden att färdigställa resan för en cyklist) så ser dessa ut på följande sätt:



Det illustreras tydligt att cykelturen via Rodga tar både längre tid såväl som kostar betydligt mer energi.

3.3 Förslag på en framtida trafiksäker cykelväg mellan Simonstorp och Åby

Mot bakgrund av de jämförande vägsträckningar i 3.1 resp. 3.1 vore det önskvärt att kunna utnyttja en utbyggd R55 för cyklar såväl som långsamtgående fordon – för vägsträckningen längs Svängbågen fram till avfarten mot Näkna – en sträcka om c:a 2.5 km. Dessvärre synes det orimligt av bredda vägen österut p.g.a. närheten till sjön. Alltså återstår breddning mot väster. Dessvärre, gränsar nuvarande väg på några platser direkt mot branta bergssidor (sprängda) med höjder på mellan 3 och 6 m. Detta innebär betydliga kostnader för att bredda nuvarande väg.

Det enda rimliga återstående alternativet vore att förlägga en särskild skogsväg (grusväg) c:a 40 meter väster om nuvarande R55. En sådan sträckning skulle strax söder om infarten till Yddetorp utnyttja delar av den äldre sträckningen av R55 (se bild 5). En tänkbar vägsträckning redovisas nedan i bild 6 och jämförande av höjdprofilerna mellan R55 och den tänkbara skogsvägen/cykelvägen visas i bild/figur 7.



Bild 5 Gamla "R55". Vägbanan delvis kantad av sly och rasade träd.

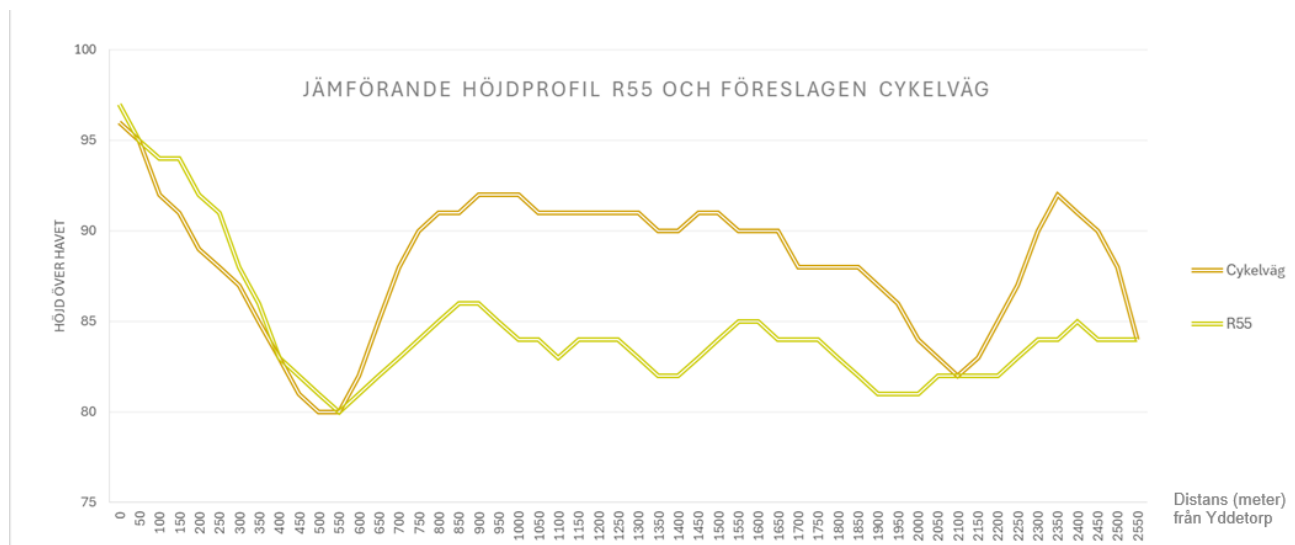


Bild 6 föreslagen vägsträckning för en cykelväg/skogsväg

Med ovanstående vägdragning där lågfartstrafiken sedan går vidare över Näkna och Graversfors kommer avståndet till Åby att bli t o m något kortare än för biltrafiken som väljer R55!

Utöver detta kan vi konstatera att vid varje olyckstillfälle på R55 mellan Simonstorp och avfarten till E4 där trafiken blockeras så finns nu ett praktisk alternativ!

De topografiska skillnaderna mellan den uppritade cykel/skogsvägen och R55 visas i figur 4. Det skiljer som mest 5-6 meter i höjdlängd som ger två mindre stigningar jämfört med R55. Detta är en avsevärd skillnad jämfört med den nuvarande vägen över Rodga som innebär stigningar på 50-60 meter.

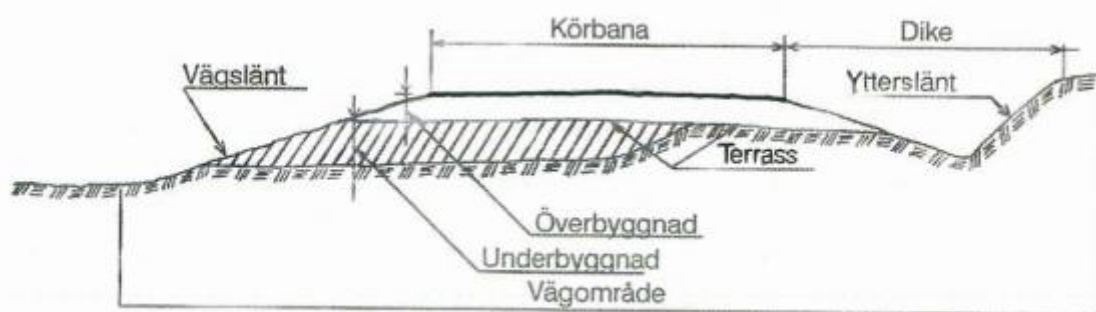


Bild/Figur 7 Topografisk jämförelse mellan R55 och den föreslagna cykelvägen.

3.4 Preliminära kostnader för en framtida trafiksäker cykelväg

Förutsättningar: Den beskrivna kompletterande cykelvägen mellan Yddetorp och Näkna-vägen förutsätts byggas som en grusad skogsväg enligt vägklass A3 d.v.s. en grusad året-runt väg som klarar biltrafik (även lastbil upp till 60 ton)

Det innebär att det skall byggas en väg bana minst 4m bred med ett vägområde om minst 12 meters bredd. Vägstruktur enligt standard i figuren nedan:



Då ingen heltäckande vägprojektering genomförts så kan vi i nuläget endast uppskatta kostnaderna baserat på enklare visuella terräng-observationer och titta på liknande genomförda objekt såväl som tillämpbara shablonkostnader i vissa stycken. Slutsatsen blir att kostnaden bör ligga mellan 500 och 1000 kr per meter väg inklusive en bedömd markkostnad om 86 000kr/hektar. Detta innebär en total kostnad om 1.25-2.5 M\$ek

3.5 Ett möjligt alternativ för en framtida trafiksäker cykelväg

Svagheter i ovanstående förslag är att den förutsätter att markägaren (Holmen skog) tillstyrker ett köp av det vägområde som krävs enligt bild 6. Om man istället utnyttjar befintliga skogsvägar/vägar som ägs av Holmen så skulle en lämplig alternativ dragning kunna set ut som nedan (bild 8).

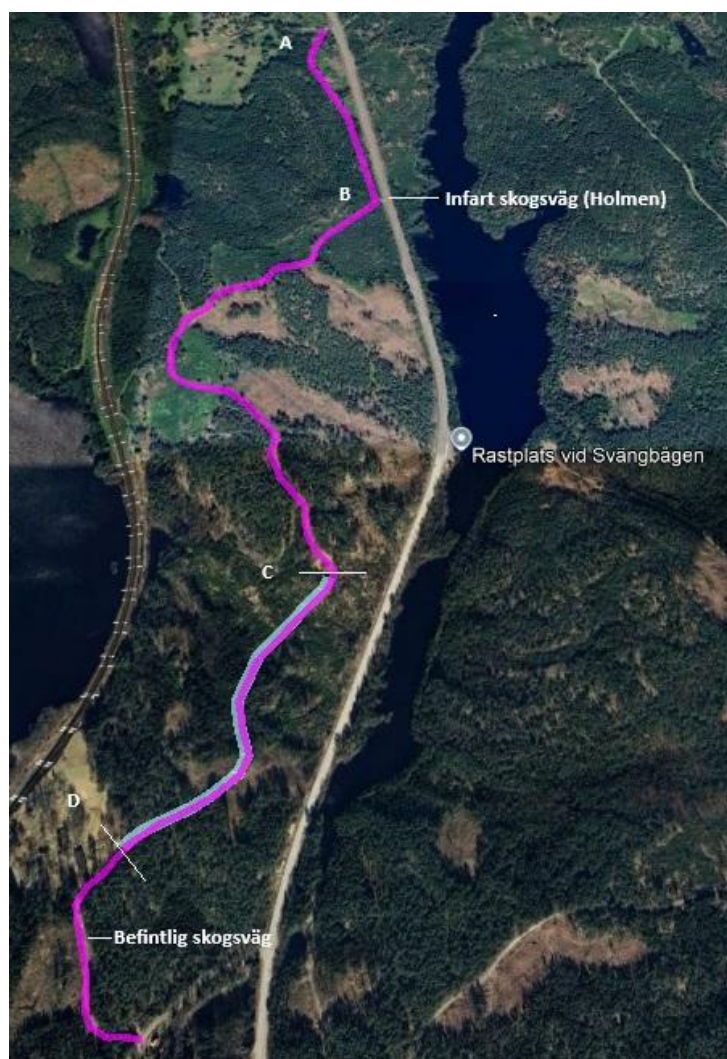


Bild 8 Alternativ dragning av säker cykelväg

Ovanstående vägdragning blir drygt 400 meter längre än den tidigare i bild 6. Ny väg måste dock byggas mellan A och B såväl som mellan C och D. En sådan lösning skulle kunna bli betydligt billigare än den tidigare beskrivna. Dock – delar av de existerande vägarna är f.n. ej tillåtna för obehörig motortrafik.

3.6 Projektförslag

Vi söker härmed projektmedel motsvarande 80 000 kr för följande projektarbete:

1. Genomföring av en noggrann kartering av markförhållanden i området som berörs av den föreslagna vägdragningen i förslaget
2. Diskussioner med markägaren (Holmen Skog) om köp av mark och möjlig samordning av vägdragning
3. Anlita en erfaren vägingenör och genomföra en detaljerad vägprojektering och kostnadskalkyl för en slutlig vägdragning
4. Söka efter lämpliga finansieringskällor såsom Trafikverket. Kustlandet m.fl

Vi kalkylerar med en projekttid om c:a 12 månader och kommer att (minst) kvartalsvis avrapportera projektets framskridande.

Simonstorp 9 november 2026

Håkan Törnevik, Sara Trollhag