

Rädda Ulfhäll, Långberget och Strängnäsmiljön

genom att göra järnvägstunnel redan från Ulfhälls allé.
Sven Winnell: Rapport februari 1995.

Kompletterad 15 juni 2006 och 4 december 2006.

Innehåller till en början en sammanställning av flera års kritik, gjord i februari 1995 innan järnvägen genom Strängnäs började byggas. Den byggdes inte enligt förslagen i sammanställningen.

Banverket förstod efter några få år att de byggt något dumt och började utreda en ombyggnad av järnvägen. Verket har gjort utredningar som visar, att den kritik som framfördes i sammanställningen februari 1995 var befogad.

Banverket har begärt synpunkter före den 22 juni 2006 och i en ny omgång före den 6 december 2006:

Rådet är att järnvägen genom Strängnäs bör byggas om till det förslag som beskrevs i sammanställningen februari 1995. Dvs ta bort spåret i kanten på Långberget och gör en dubbelspårstunnel från Ulfhälls allé under Långberget till en station i berget med ingång ungefär mittför Vitalisvägen. Från stationen ansluts spåren till den befintliga enspårstunneln västerut mot Eskilstuna, eller görs en extra tunnel västerut söder om den befintliga så att det blir dubbelspår där också.

Där dubbelspåren i den nya tunneln går i dagen vid Ulfhälls allé fortsätts med dubbelspår söderut mot Läggesta. Då man får dubbelspår vid stationen och tåg kan vänta där kan man i värsta fall acceptera att man från stationen och västerut har bara den befintliga enspårstunneln. Man kan därför börja med att göra dubbelspårstunneln under Långberget och skjuta på framtiden att göra en ny extra enspårstunnel västerut bredvid den befintliga enspårstunneln.

Broarna vid Ulfhäll rivs och kanten på Långberget ordnas så att den i möjligaste mån blir som innan man förstörde Långbergskanten. Tegelmuren utanför Skogshyddan rivs och berget nedanför täcks med jord och grönska. Den nuvarande stationsbyggnaden rivs.

Rädda Ulfhäll, Långberget och Strängnäsmiljön

genom att göra järnvägstunnel redan från Ulfhälls allé.

Sven Winnell:

**Rapport februari 1995. Förord, innehållsförteckning för
sidorna 1301-1408 och sidorna 1301-1408.**

Kompletterad 15 juni 2006. Sid 1501-1528

Med innehållsförteckning för sid 1501-1528

Kompletterad 4 december 2006. Sid 1529 -

Med innehållsförteckning för sid 1529 -

SVEN WIMNELL

Arkitekt SAR . Samhällsplaneringsforskare .

Rädda Ulfhäll, Långberget och Strängnasmiljön

genom att göra järnvägstunnel redan från Ulfhälls allé.
Sven Winnell: Rapport februari 1995.

På slutet i juni 2006 kompletterad med förslag om vad som bör göras vid ombyggnad efter 2006, sid 1501-1528
Kompletterat 4 december 2006, sid 1529 -

Förord.

Det finns svåra brister i planeringsprocesserna för Svealandsbanan och det finns svåra brister i de förslag till utförande som nu finns. De värsta bristerna när det gäller delen genom Strängnäs kommun finns i samband med den del av järnvägen som går genom centrala Strängnäs.

I kommunens förslag går järnvägen så att man förstör Ulfhäll och Långbergsparken, som kan ses som stadsparken i Strängnäs. Långbergsparken är mer än en park, Långberget är en intressant och vacker, oersättlig geologisk formation som är en viktig del i stadens arkitektur och historia. När parken förstörs förstör man hela staden Strängnäs.

Eftersom Långbergsparken består av ett berg som är som gjort för att spränga tunnlar i, är det bättre att man lägger järnvägen i en tunnel, då blir det också mindre sprängning och schakt.

Kostnadsberäkningar visar att tunnelalternativet blir billigare, bl a därför att man i kommunens förslag på fem ställen bygger dyra broar för att nödtorftigt klara problem med korsningar mellan vägar och järnvägen och bygger dyra extra mötesspår utanför centrala Strängnäs eftersom tågmöten inte kan ske vid hållplatsen. I alternativet med tunnel genom berget uppstår inte de många nackdelarna i kommunens förslag.

Kommunfullmäktige har beslutat om detaljplan för tunnel mot Stadsskogen och detaljplan för del av Långberget mellan Benninge och Södertäljevägen, och har gjort det utan att ha kunskap om hur det blir vid Ulfhäll.

En sådan beslutsordning strider mot allt förnuft och strider också mot lagar och förordningar som säger att man måste ha konsekvenserna klara genom miljökonsekvensbeskrivningar (MKB) före beslut.

”Miljökonsekvensbeskrivningen skall möjliggöra en samlad

bedömning av en planerad anläggnings, verksamhets eller åtgärds inverkan på miljön, hälsan och hushållningen med naturresurser.”

”En miljökonsekvensbeskrivning skall innehålla en motiverad redogörelse av alternativa lokaliseringar och utformningar.”

Konsekvenserna ska redovisas i samhällsekonomiskt perspektiv. Man skall då räkna in alla kostnader, både Banverkets investeringskostnader och driftskostnader, Strängnäskommunens investeringskostnader och driftskostnader, de tågförande bolagens kostnader, anslutningsbussbolagens kostnader, allmänhetens kostnader och kostnader för intrång och skador etc.

När fullmäktige tog besluten om detaljplanerna för tunneln mot Stadsskogen och delen vid Långberget fanns inte någon MKB för konsekvenserna vid Ulfhäll, det fanns inget förslag för Ulfhäll och det redovisades inga alternativ och inga kostnadskalkyler och fullmäktige hade inte möjlighet fatta korrekta beslut.

Detaljplan för delen vid Ulfhäll.

Samhällsbyggnadsnämndens förslag för delen vid Ulfhäll visar, att förslaget med järnvägen ovan jord genom Ulfhäll och i kanten på Långberget är synnerligen olämpligt och inte bör utföras.

Man bör istället göra tunnel med dubbla spår från Ulfhälls allé under Långberget, göra station med dubbelspår under Skogshyddan med ingång från Långbergsgatan mittför Vitalisvägen. Banan bör därefter fortsätta i tunnel mot Stadsskogen och mot Eskilstuna.

Skälet varför man bör lägga banan i tunnel redan från Ulfhälls allé är att man då bland annat

- * får sammanlagda kostnader som blir lägre än i kommunens förslag,
- * inte förstör miljön,
- * inte förstör tillgängligheten till Långbergsparken,
- * slipper tågbuller o d,
- * klarar korsningar med vägar utan att behöva göra stora väg- omläggningar och flera broar för korsande trafik,
- * får bekväma vägar för fotgängare och cyklister,
- * slipper göra särskilda mötesspår i Malmby och Härad,
- * får en bra station som medger tågmöten och som innebär bra passagerarservice och kortast möjliga restider för tågresenärer och för personer som reser med anslutningsbussar,
- * får bättre ekonomi för tågbolaget,

- * får bättre ekonomi för bussbolag för anslutningsbussar,
- * får bättre säkerhet mot personskador,
- * får bättre räddningsförhållanden vid olyckor i tunneln,
- * får enklare och billigare projektering,
- * får enklare byggande och mindre störningar under byggtiden.

Förslaget med tunnel redan från Ulfhälls allé överensstämmer i stort sett med Banverkets förslag till tunnel i Banverkets utredning i juni 1992.

Mitt förslag med tunnel redan från Ulfhälls allé

- * innebär att tunneln börjar något längre österut än i Banverkets förslag varvid störningar från tågen minskas,
- * innebär att banans horisontalradie genom Långberget görs större med möjlighet till högre hastighet på tågen och säkrare körning,
- * innebär att banan läggs längre in i berget så att bergtäckningen blir bättre och tunneln blir bättre och billigare än i Banverkets förslag.
- * innebär att banan görs med dubbla spår från Ulfhälls allé till Södertäljevägen. Då förbättras räddningstjänstens möjligheter vid eventuella olyckor inte bara när det gäller olyckor på delen Ulfhälls allé -Södertäljevägen utan också när det gäller olyckor på delen Södertäljevägen -Stadsskogen.
- * Stationen vid Vitalisvägen under Skogshyddan görs med dubbelspår som i Banverkets förslag med mittplattform för tågmöten. Att utföra resten av banan från Ulfhälls allé till stationen som dubbelspår innebär en tämligen låg extra kostnad.
- * Berget vid Ulfhäll har förmånligt läge med hänsyn till alternativet med tunnel från Ulfhälls allé. Sprängningar och schakt som behövs vid Ulfhäll är inte mer än det som behövs för den nya Mariefredsvägen i kommunens förslag.

Järnvägen genom Ulfhäll, Långberget och Stadsskogen.

När kommunen behandlade detaljplaneförslaget för stationsområdet fanns inte något förslag för Ulfhällsområdet, Förslaget för stationsområdet visade, att bana i kanten på Långberget inte är acceptabelt. Detaljplaneförslaget för Ulfhällsområdet visar, att inte heller förslaget för Ulfhällsområdet är acceptabelt. De två förslagen bildar tillsammans ett förslag som är i högsta grad undermåligt.

Kommunens förslag till banans dragning genom Ulfhäll och i kanten på Långberget är en katastrof. Men det finns ännu möjlighet att undvika katastrofen om kommunens makthavare vill det.

Jag föreslår att makthavarna besinnar sig och går in för att genomföra förslaget med tunnel redan från Ulfhälls allé. Det är bättre att ändra sig nu än att förstöra Strängnäs för all framtid.

Kommunens förslag nu har tillkommit genom en serie missuppfattningar och olyckliga omständigheter. Banverket och kommunens företrädare skyller på varandra.

Chefen för Banverkets östra regionkontor Sven Bårström har framhållit att alternativet med tunnel är den miljömässigt bästa lösningen, det är inte kontroversiellt, menar han.

Enligt hans mening är det billigaste en järnväg ovan jord med plankorsning och bommar vid Mariefredsvägen. Men plankorsning är inte acceptabelt och då ska tunnelalternativet jämföras med kommunens förslag till planskild korsning vid Mariefredsvägen.

En sådan jämförelse visar, att alternativet med tunnel från Ulfhälls allé blir billigare än kommunens förslag. Och dessutom blir det oändligt mycket bättre i alla andra avseenden. Men kommunen tycks spela med att tunnelalternativet blir dyrare, dock utan att visa några kostnadsberäkningar och hemlighålla de beräkningar de eventuellt har. De som antyder att tunnelalternativet blir dyrare är inte trovärdiga .

Förslaget med bana i kanten på Långberget tillkom mycket hastigt utan några avsevärda utredningar, och utan att kommunfullmäktige hade fått klart för sig konsekvenserna.

En representant för Banverkets östra regionkontor har sagt mig, att Banverket frågat kommunen om man inte borde utreda alternativet med tunnel genom Ulfhäll och Långberget som alternativ till förslag till bana i kanten på Långberget, men att kommunen då svarat att man inte ville ha ett sådant tunnelalternativ.

Å andra sidan menar några av de mest ansvariga i kommunen att de inte kan bedöma Banverkets förslag och att de bara följer Banverkets rekommendationer. Fullmäktigeledamoten Hans Marke har på fullmäktigemöte framhållit, att kommunen inte har kompetens att bedöma Banverkets förslag.

Som ordförande i Samhällsbyggnadsnämnden har Kenneth Nilsson förklarat på informationsmöte att han inte kan bedöma Banverkets förslag.

Som kommunfullmäktiges ordförande har Leif Lindström vid intervju av redaktör vid Strängnäs Tidning gjort uttalande som innebär, att kommunen inte kan bedöma Banverkets förslag, enligt tidningen den 26 maj 1994:

”Kommunfullmäktiges ställningstagande beror på tekniska förhållanden som vi har fått redovisade, säger han. Sådana frågor har vi inte tillräcklig kunskap om, dem måste vi överlåta till Banverkets experter.”

Nils Henrik Schager, som varit ordförande i kommunens kommunikationsutskott, har i Strängnäs Tidning den 3 september 1994 redovisat undersökningar han gjort. Schager har efterlyst kostnadsberäkningar för olika alternativ, men har inte fått några besked.

Schager skriver:” Projektchefen vid Banverket har vid förfrågan meddelat att någon särskild kostnadsättning för tunnelalternativet aldrig begärts av det enkla skälet att något tunnelalternativ inte på allvar diskuterats....”

Makthavarna i kommunen skyller på Banverket och tycks mena, att förslaget med bana i kanten på Långberget kommer från Banverket, men Banverket förnekar, att förslaget med bana i kanten på Långberget är Banverkets förslag. Banverket har velat närmare utreda förslaget med tunnel från Ulfhalls allé, men hindrats av kommunen.

Mina och Schagers utredningar visar tydligt, att planeringsprocessen är undermålig och att den lett till kommunens nuvarande katastrofala förslag. Det enda rätta är nu att gå in för tunnel redan från Ulfhalls allé, det är inte för sent.

Några tycks mena, att det blir svåra förseningar om man inte börjar bygga banan med de brister som finns i kommunens förslag. Det är ett resonemang som inte håller, ett avhjälpande av bristerna i förslagen behöver inte innebära förseningar om Banverket inte saboterar planeringen, och även om det skulle bli förseningar är det acceptabelt när det gäller en järnväg som ska vara i bruk kanske hundra år framöver.

Kommunfullmäktige i Strängnäs kan rädda Ulfhäll, Långberget och hela Strängnäsmiljön genom att gå in för tunnel redan från Ulfhalls allé.

Rapporten februari 1995 finns på biblioteket i Strängnäs.

SVEN WIMNELL

Arkitekt SAR, samhällsplaneringsforskare

Till kommunstyrelsen i Strängnäs kommun,
645 80 Strängnäs.

Angående detaljplaner m m i samband med
Svealandsbanan.

Härmed överlämnas mina sidor 1301-1408.
Den 7 februari 1995.

Sven Winnell
Arkitekt SAR. Samhällsplaneringsforskare.
Strängnäskännare.
Kommunmedlem i Strängnäs nu och tidigare under 60 år.
Fyrverkarbacken 40. 112 60 Stockholm.

Innehållsförteckning

- 1301 Svealandsbanan
- 1303 Kommunmedlem i Strängnäs kommun under 60 år.
- 1304 Den gamla järnvägen.
- 1305 Några miljöproblem i Strängnäs.
- 1306 Järnvägen genom Långberget i Strängnäs.
- 1307 Svealandsbanan genom Strängnäs kommun.
- 1308 Kommunens detaljplaner.

- 1309 Karta med Benninge-Fridhem-Ulfhäll.
- 1310 Kommunens förslag för Benninge-Fridhem-Ulfhäll.
- 1312 Detaljplan för delen vid Ulfhäll.
- 1314 Järnvägen genom Ulfhäll, Långberget och Stadsskogen.
- 1317 Kan ingen rädda Långberget ?

- 1318 Professorer i samhällsplanering och arkitektur föreslår tunnel från Ulfhälls allé.
- 1318 Något om de politiska partierna.
- 1319 Snålheten bedrar vissheten. Puckelbanan på Arlanda.
- 1320 Provisorisk station på Arlanda som aldrig blev använd.
- 1321 Klokheten vann med ett nytt bättre provisorium på Arlanda.
- 1322 Järnvägen i Strängnäs.
- 1322 Generaldirektörerna Gösta Blücher i Boverket och Rolf Annerberg i Naturvårdsverket kräver skärpta krav för miljöanpassning av trafiksystem.
- 1324 Generaldirektörernas beskrivningar och krav när det gäller Svealandsbanan och nya vägar genom Strängnäs kommun.
- 1325 Föreningen Strengnenses vill ha tunnel från Ulfhälls allé.

- 1326 Planeringen av Svealandsbanan.
- 1330 Långberget: samhällets största, vackraste och mest egenartade park.
- 1332 Långberget - en plats för socialt liv och för kroppens och själens rekreation.
- 1335 Långbergsparken i Strängnäs.
- 1336 En enkel lösning på Långbergsproblemet : gör tunnel.

- 1338 Kartor med dragning av banan i dagen i kanten på Långberget.
- 1338 Kartor med tunnel från Ulfhälls allé.
- 1340 Kartor med tunnlar genom Långberget: Alternativ med tunnel från Ulfhälls allé och Banverkets tunnelförslag 1992.
- 1341 Ritningar till alternativ med tunnel från Ulfhälls allé :
 - Fasad och sektion av station vid Vitalisvägen.
- 1342 Sektioner av tunnel genom Långberget
- 1343 Tunnelsektion vid stationen och plan av stationsområdet.
- 1344 Kommunens förslag till detaljplan för Benninge-Fridhem-Ulfhäll.

- 1345 Kommunens sektioner genom järnväg vid Benninge-Fridhem-Ulfhäll.
- 1347 Plan vid Benninge-Fridhem-Ulfhäll av alternativ med tunnel från Ulfhälls allé .
- 1348 Sektion genom tunnel från Ulfhälls allé.
- 1349 Banverkets och kommunens förslag med bana i dagen i kanten på Långberget.
Miljökonsekvensbeskrivningar.

- 1352 Banverkets förslag i juni 1993 för delen Ulfhäll-Långberget.
- 1353 Banverkets utredning juni 1992.
- 1354 Karta med kommunens förslag 21.8. 92
- 1355 Man kan konstatera.
- 1356 Störningar och olägenheter i alternativet med banan ovan jord mellan Ulfhäll och Södertäljevägen.
Bullret.
Ljusstörningar.
Elektriska störningar.
Den synliga miljön.
- 1357 Barriäreffekter och försämringar av Långbergsparken.
- 1358 Kostnader för järnväglösningen som följer av detaljplaneförslaget.
Restider, tågtider, lokalkollektivtrafik.
- 1359 Säkerhet.
Stationsbyggnaden.
Hissen och Skogshyddan.
- 1360 Området utanför stationen.
- 1361 Kopior av skrivelser från aktionsgruppen
Rädda Långberget.
- 1367 Kompletteringar till sammanfattningarna på sid 1356-1360.

- 1369 Kan ingen rädda Långberget ? Tidningsartikel av Gunnar Brusewitz.
- 1370 Undermålig station i Strängnäs. Tidningsartikel av Nils Henrik Schager.
- 1371 Svealandsbanan genom Ulfhäll och Långberget i Strängnäs.
Banverket och kommunen förstör i sina förslag Långberget och Strängnäsmiljön. Rädda Ulfhäll och Långberget genom att börja tunneln redan vid Ulfhälls allé. Och det blir billigare ! men framför allt blir det mycket bättre !
- 1371 Svealandsbanan.
Banverkets förslag till järnväg genom Strängnäs kommun.
Järnvägens korsning med Mariefredsvägen.
Alternativ med tunnel som räddar Ulfhäll och Långberget.
- 1372 Miljön, fördyringar och kostnadsfördelning.
Lagar och förordningar.
Börja tunneln vid Ulfhälls allé !

- 1373 Byggkostnader för järnvägen enligt Banverkets preliminära utredningar.

- 1374 Kostnader.
Kostnadsberäkningar för stora projekt.
Kostnaderna för Svealandsbanan.
Fördyringar, andra järnvägar och kostnadsansvar.
- 1375 Kostnadsfördelningar.
Banverket letar pengar i vägkorsningar.
En lång tunnel löser problemen.
- 1376 Kommunens förslag till järnväg och stationsområde i Långberget
bör kasseras.
Kostnader för Banverkets och kommunens alternativ.
Kostnader för alternativ med tunnel som räddar Långberget.
- 1377 Svealandsbanan genom Strängnäs kommun. Om konsten att planera.
- 1379 SJ och Långberget.
- 1382 Den lokala kollektivtrafiken.
- 1383 Trafikföringen vid stationen.
- 1384 Stationsområdet i mitt SW-förslag.
- 1385 Kvarteret Skuggan och Långbergsgatan därtill.
- 1388 Kommunens planbeskrivning.
- 1389 Kommunens miljökonsekvensbeskrivning.
- 1390 Den på kommunens förslag ritade stationsbyggnaden.
- 1391 Samrådsmötet den 25 januari 1994.
- 1392 Strängnäs samhällsbyggnadskontors sammanställning den 29 april
1994 av synpunkter under utställningen av detaljplaneförslaget för
Strängnäs station.
- 1395 Lagar och förordningar mm om planering och utformning.
Plan- och bygglagen.
Lagen om hushållning med naturresurser mm.
- 1396 Miljöskyddslagen.
- 1397 Buller, bullerskydd, bullernormer.
- 1398 Länsstyrelsen i Södermanlands län, PM om buller den 20
september 1993.
- 1399 Naturresurslagen.
Länsstyrelsen i Södermanlands län om vägkorsningar mm.
- 1400 Brister i planeringen av anslutningsbussar och anslutningstider vid
järnvägsstationerna.
- 1401 Miljökonsekvensbeskrivningar och miljöplaneringsprocesser.
- 1404 Utdrag ur plan- och bygglagen.
- 1405 Boverket, Kommunförbundet och Riksantikvarieämbetet om hänsyn,
utformning och bevarande.
- 1406 Utdrag ur lagen om hushållning med naturresurser mm och
förordning om miljökonsekvensbeskrivningar.
- 1407 Utdrag ur kommunallagen om medlemsskap i kommunerna.
- 1408 Intyg om vidareutbildning och forskarutbildning i
samhällsplanering.
- 1409 Eventuella tillägg.

Till kommunstyrelsen i Strängnäs kommun, 645 80 Strängnäs.

Angående detaljplaner m m i samband med Svealandsbanan.

Svealandsbanan kallas den nya järnvägen som man nu börjat bygga mellan Södertälje och Valskog. Enligt planerna ska den vara färdig 1997, men vissa förhållanden talar för att det kanske blir en försening.

Det finns svåra brister i planeringsprocesserna för banan och det finns svåra brister i de förslag till utförande som nu finns. De värsta bristerna när det gäller delen genom Strängnäs kommun finns i samband med den del av järnvägen som går genom centrala Strängnäs, där bygget enligt uppgift påbörjas tidigast hösten 1995.

Där vill Banverket och kommunen nu dra järnvägen på sådant sätt att man förstör Långbergsparken, som kan betraktas som stadsparken i Strängnäs. Långbergsparken är mer än en park, Långberget är en intressant och vacker, oersättlig geologisk formation som är en viktig del i stadens arkitektur. När parken förstörs förstör man därmed hela Strängnäs. Långberget har också en viktig plats i stadens kulturhistoria och folklivshistoria.

Banverkets och kommunens förslag nu är en mycket dåligt förslag där pengarna utnyttjas dåligt. Förslaget innebär bl a bullerproblem som det inte finns några lösningar till och försämrade passagerarservice i förhållande till tidigare förslag, det blir bara en hållplats istället för en station.

Långbergsparken består av ett långt skogsbeklätt berg med utsiktsplatser och promenadvägar. Mot centrala staden är det vackra och intressanta, branta sluttningar med promenadvägar, vacker gammal vegetation och minnesmärken i berget under åren sedan istiden. I denna sluttning vill Banverket och kommunen nu spränga bort berg så att det blir plats för järnvägen. Det blir synliga,

nära vertikala sprängytor på ca 10 000 m² på en sträcka av tillsammans ca 800 m och med höjd upp till ca 15 m, dvs ungefär samma höjd som fem våningar i ett bostadshus.

När man lägger järnvägen i kanten på Långberget försvårar man också tillträdet till parken. De geologiska minnesmärkena försvinner. Djäkneterrassen med utsiktsplatsen nära Benninge sprängs bort och där blir det en ca 200 m lång, uppemot 10 m hög bergskärning. Den del av den nysprängda bergväggen som ligger mellan kyrkogården och Södertäljevägen blir mycket stor, får ungefär samma höjd och längd som husfasadraden på södra sidan av Trädgårdsgatan mellan Eskilstunavägen och Nikandergatan.

Det finns ett alternativ till Banverkets och kommunens förslag och det är att dra järnvägen i tunnel i berget. Eftersom Långbergsparken består av ett berg som är som gjort för att spränga tunnlar i ligger det mycket nära till hands att man lägger järnvägen i en tunnel istället för att spränga bort kanten på berget. Det blir mindre bergssprängning och jordschakt i alternativet med tunnel än i Banverkets och kommunens förslag.

Kostnadsberäkningar visar att alternativet med tunnel blir billigare än Banverkets och kommunens förslag, bl a därför att man i deras förslag på fem ställen föreslår dyra broar för att nödtorftigt klara problem med korsningar mellan vägar och järnvägen och bl a därför att man i deras förslag måste bygga dyra extra mötesspår utanför centrala Strängnäs eftersom tågmöten inte kan ske vid hållplatsen. I alternativet med tunnel genom berget uppstår inte de många nackdelarna i Banverkets och kommunens förslag, och det blir billigare.

Man kan undra varför Banverket och kommunen går in för sitt tokiga förslag. Förklaringen lär ligga i att de inte tillräckligt väl behärskar konsten att planera och inte kan hantera de problem som finns i ett projekt av den här typen. Dessutom är det så att de inte följer intentionerna i lagar om allmänhetens inflytande i planeringsprocesserna och lagar om hänsyn till natur-och kulturvärden. Banverkets och kommunens planeringar är praktexempel på hur planering inte bör gå till.

Jag har under flera års tid behandlat järnvägsproblemen i Strängnäs, planeringsprocesser och förslag till utförande, särdeles mycket de senaste tre åren då jag bl a lagt fram problemen och förslag till lösningar i en utredningsserie med numrerade sidor som börjar med sidan 1 och nu innehåller mer än 1400 sidor i ämnet.

Kommunmedlem i Strängnäs kommun under 60 år.

Jag är född och uppvuxen i Strängnäs och sedan mitten av 1800-talet har de flesta av mina förfäder varit Strängnäsbor. På kyrkogårdarna vid Mariefredsvägen ligger som jag vet begravda 17 av mina förfäder och nära släktingar.

Jag var mantalsskriven i Strängnäs 1925-1951 (27 år) och har fastighet i Strängnäs sedan 1962 (1962-1994=33 år). Jag bifogar utdrag ur Sveriges Rikes lag, som visar att jag som fastighetsägare är kommunmedlem i Strängnäs kommun. Jag har alltså varit kommunmedlem under 60 år och är det fortfarande. Som kommunmedlem har jag rätt att få mina synpunkter om Strängnäs beaktade.

Med mina 60 år som kommunmedlem lär jag vara bland nu levande som har de flesta åren i Strängnäs. Samhällsbyggnadsnämndens ledamöter och tjänstemän lär komma långt efter. I kommunstyrelsen finns kanske någon som varit med längre och i kommunfullmäktige kanske några enstaka.

Jag har arkitektexamen från Kungl. Tekniska Högskolan 1952, och har vid Nordiska institutet för samhällsplanering genomgått vidareutbildning och forskarutbildning i samhällsplanering.

Som examensarbete till min arkitektexamen gjorde jag i samråd med stadsarkitekten Frej Klemming i Strängnäs några förstudier för kommunens generalplanering som så sakta började efter kriget. Strängnäs kommun var mindre då än nu efter kommunreformerna, men mina studier då gällde hela den region som nu är Strängnäs kommun. Den nuvarande kommunen är en region där delarna samverkat under hundratals år.

Jag har intresserat mig för Strängnäs historia och utveckling ifråga om både det sociala livet, de sociala miljöerna, och ifråga om materiella förhållanden, bl a bebyggelsen, de fysiska miljöerna. Genom mina föräldrar och far-och morföräldrar och deras bekanta, och genom egna bekanta och egna upplevelser i Strängnäs och genom litteraturstudier mm tycker jag att jag fått en god kännedom om Strängnästrakten och dess historia och problem.

Som arkitekt sedan början av 1950-talet har jag sedan följt utvecklingen i Strängnäs isynnerhet ifråga om bebyggelse o d. Som arkitekt har jag under tio år på heltid arbetat med stationsanläggningar för den civila luftfarten, stora anläggningar som bl a Arlanda och Bromma, medelstora som bl a Visby och Kiruna och

små som bl a Östersund och Ronneby, och därvid haft att utreda, organisera, utforma byggnader och anläggningar och varit med om att bygga för trafikströmmar och service etc, på sätt som givit mig en betydande erfarenhet som underlag för mina förslag om de relativt små tågstationerna i Strängnäs och Läggesta.

Jag har åkt tåg Strängnäs-Stockholm tur-retur ca 300 gånger och åkt bil Stockholm-Strängnäs tur-retur ca 2000 gånger. Om det blir en bra järnväg mellan Stockholm och Strängnäs, med bra tidtabeller och med bra lokal kollektiv anslutningstrafik med bussar kan jag bli en av dem som utnyttjar tåget.

Som arkitekt med vidareutbildning och forskarutbildning i samhällsplanering har jag kompetens att bedöma detaljplaneförslagen, kommunen borde i eget intresse beakta de synpunkter jag framför.

Den gamla järnvägen.

Den gamla järnvägen byggdes i slutet på 1800-talet och den 6 oktober 1894 rullade det första persontåget in på stationen i Strängnäs, medförande vissa personer som medverkat vid banans tillkomst. I början av 1895 kunde provisorisk trafik upptagas. Den 30 september 1895 invigdes järnvägen i Strängnäs av kung Oscar. Min mor, som var född i Strängnäs 1889, brukade berätta att hon som sexåring var med och viftade med flaggor vid invigningen. Vid Järnvägs gatans korsning med Trädgårdsgatan var rest en äreport med kunglig krona och de svenska och norska flaggorna. Detta enligt Helge Ernebergs bok om Strängnäs 1926.

På sidan 122 skriver han vidare: "I ståtlig utstyrsel stod den emellertid efter en äreport vid domkyrkan mellan konstitorie-och bibliotekshusen. Här uppbars den kungliga kronan på ett stort kupolvalv, prytt med vapensköldar, konungens namnchiffer, flaggor och hillebarder. För övrigt var hela staden klädd i festskrud, som blev en värdig dekoration till det festtåg, vilket efter konungens ankomst kl. 12.33 drog genom staden. Mottagen av stater och kårer vid stationen hälsades konungen, efter besöket i domkyrkan, på Hospitalsgatan av en trupp skolbarn med flaggor i händerna. Barnen följde konungen till järnvägsstationen, och när invigningståget avgick därifrån, hälsades det av kanonsalut samt av viftningar och hurrarop från den väldiga människomassa, som församlats. Samhället var hela den betydelsefulla dagen i livlig rörelse, och på kvällen - dagen därpå samlades stadens damer för samma ändamål - hölls en talrikt besökt järnvägsinvigningsfest på Stadshotellet."

Några miljöproblem i Strängnäs.

Som arkitekt och Strängnäs-kännare har jag haft anledning lägga mig i den fysiska planeringen i Strängnäs efter 1952, men jag har nästan inte alls gjort det för att inte störa makthavarna i Strängnäs. Jag har till enskilda byggare i Strängnäs vid några tillfällen framfört synpunkter om miljöhänsyn. På 50- eller 60-talet framförde jag en gång synpunkter på miljön vid Norra Strandvägen. Det var då fråga om att riva det stora röda magasinet nedanför Smedsgränd. Magasinet var en värdefull komponent i miljön och jag försökte få det kvar, men det ansågs att magasinet var så dåligt byggnadstekniskt sett att det måste bort. Det revs och man rev också det gröna badhuset invid det gamla färjeläget. De två byggnaderna bidrog till att göra miljön småskalig och intim på ett sätt som var ett gott motiv för ett bevarande.

Jag är inte motståndare till alla förändringar, anser tvärtom att en stad vartefter måste förnyas, men förnyelsen måste ske med stor varsamhet. I Strängnäs har man inte alltid lyckats med varsamheten. I den känsliga miljön strax norr om Gyllenhielmsgatan t ex, kring Eskilsgatan, har gjorts ingrepp som inte är lyckade.

Makthavarna i Strängnäs har under årens lopp haft att ta ställning till åtskilliga förändringar av den fysiska miljön. I början av 50-talet var kommunen på gång att förstöra Strängnäs med en ny väg genom Strängnäs centrala delar för trafiken från Enköping och söderut (riksväg 55). Det fanns långt framskridna planer på att dra vägen från Tosteröbrons brofäste på Strängnässidan rakt över "Kungsbergsändan" till Ångbåtsbron, med backe upp och backe ned, och vidare utefter stranden bort mot Ulfhäll. Den nya vägen skulle ha fördärvat Strängnäsmiljön.

Med stor möda lyckades miljöintresserade personer avstyra förslaget, och den som hade det avgörande ordet därvidlag var förmodligen professorn i arkitektur vid Chalmers i Göteborg, arkitekt Melchior Wernstedt, född i Strängnäs 1886 och uppvuxen i staden. Han ville inte att hans barndomsstad skulle förstöras, han menade att lösningen på problemet då var en ny bro över Mälaren väster om Strängnäs, dvs den bro som finns nu och som kom till ett par decennier efter hans broförslag.

Senare kom upp förslag om att bygga en stor miljöfördärvande silo på Visholmen. Miljöintresserade personer lyckades hindra detta

och den byggdes istället vid Gorsingeholm. Jag hade redan 1952 påpekat att Gorsingeholmstrakten var ett bättre läge än Visholmen.

Nu efteråt torde alla Strängnäsbor inse, att Strängnäsbron är bättre för väg 55 än en stor väg över Kungsberget och utefter Strandvägen, och att läget för silon är bättre vid Gorsingeholm än på Visholmen.

Nu på senare tid har funnits förslag från kommunen som går ut på att Västervikstorget ska bebyggas, vilket är synnerligen olämpligt med hänsyn till att de öppna ytorna vid Västervikstorget är välgörande för miljön och för balansen mellan bebyggda och obebyggda ytor i staden, och dessutom med hänsyn till Västervikstorgets betydelse för den årligen återkommande stormarknaden och andra utrymmeskrävande evenemang, bl a cirkus.

På senare tid har också funnits olämpliga förslag om förändringar av det gamla järnvägsstationsområdet, som skulle innebära att det gamla vackra trädbeståndet reducerades på ett olyckligt sätt.

Kommunen har inte väl förstått behovet av att skydda Stadsskogen från förstörelse. Stadsskogen är ett mycket viktigt friluftsområde för Strängnäsborna.

Järnvägen genom Långberget i Strängnäs.

Nu har frågan om järnvägens dragning genom Strängnäs kommit upp, och den frågan är av minst lika stor betydelse som de två stora frågorna om RV55 genom Strängnäs och silon. Det finns nu långt framskridna planer på att förstöra Strängnäs med en järnväg ovan jord genom Ulfhäll och i kanten på Långberget. Emellertid finns ännu tid att förhindra förstörelsen, genom att dra järnvägen i tunnel redan från Ulfhälls allé. Det är nödvändigt att man gör det, och efteråt kommer alla att inse, att det är den riktiga lösningen.

Om järnvägen alls ska dras genom centrala Strängnäs är det nödvändigt, att järnvägen, när den kommer från Stockholmshållet, förläggs i tunnel från Ulfhälls allé till Stadsskogen och förses med station i berget under Skogshyddan. Det är nödvändigt att stationen utförs med dubbla spår så att tåg kan mötas på stationen, lämpligen med spåren på ömse sidor om en mittplattform. Med denna lösning kan också störningarna i Stadsskogen bli mindre. Banverkets och kommunens förslag innebär stor miljöförstörelse och att tåg inte kan mötas på stationen, vilket medför dyrbara väntetider på mötesspår i Malmby eller i Härad.

Svealandsbanan genom Strängnäs kommun.

Banverket tänker sig nu att banan, när den kommer in i Strängnäs kommun från Södertäljehållet, ska ligga norr om och ganska nära E20, passera Läggesta station, gå vidare västerut genom skogsområdena där, komma fram över det öppna landskapet vid Ärja-Lida och sedan fortsätta till Grundbro. Därefter är det tänkt att den huvudsakligen ska följa den nuvarande sträckningen fram till Ulfhäll, sedan gå i norra kanten av Långberget till en station nedanför Skogshyddan och efter Södertäljevägen fortsätta i en cirka 2 km lång tunnel till borte Stadsskogen och via Lunda fortsätta till Eskilstuna.

Jag har följt järnvägsplanernas utveckling i Strängnäs sedan några år tillbaka då de första planerna dök upp. Jag har studerat förslag från Banverket, Vägverket och Strängnäs kommun m m och har funnit deras planer så förskräckliga att jag sett mig tvungen ingripa för att med min kännedom om Strängnäs och min arkitekt- och forskarkompetens försöka få planerna på rätt bog.

Jag har utformat alternativa lösningar för många delar av järnvägen och vägar mm genom Strängnäs kommun. Under 1992, 1993 och 1994 har jag ägnat tid åt den nya järnvägen och vägar i samband med det motsvarande cirka två års heltidsarbete. På kopior och porton har jag lagt ut cirka 15 000 kr.

Jag vill medverka till att Strängnäs får bra kommunikationsmedel utan att miljöerna förstörs. Jag har inga privata ekonomiska intressen i frågan än vad som gäller för alla: att det är bra med tåg som man kan ha nytta av.

Den nya järnvägen har givit upphov till en stor mängd planeringsproblem. De största problemen kommer av att järnvägen dras ovan jord genom Ulfhäll och i kanten på Långberget. Men det finns andra brister. Den del av Svealandsbanan som går genom Strängnäs kommun innehåller i Banverkets förslag två problematiska avsnitt:

* Delen mellan Läggestabacken och Grundbro.

Banans dragning öster om Läggestabacken kan ses som tämligen okontroversiell, men väster därom, kring Läggesta, finns problem med Läggestastationen, ny E20 och ny väg Mariefred-Läggesta-Åker, och problem vid Ärja-Lida-Järsta, där Banverket och Vägverket vill göra stora skrymmande broar över järnvägen och E20 för vägen Strängnäs-Åker.

* Delen mellan Grundbro och Härad. Denna del innehåller problem: vid fastigheten Vrå, korsningen med Stallarholmsvägen, mötesspår vid Malmby, korsning med Lötvägen, hänsyn till Gorsingeholmskullarna, korsning med Mariefredsvägen, många störningar och försämringar på grund av att järnvägen dras ovan jord genom Ulfhäll och ovan jord i kanten på Långberget, stationsutformning vid Skogshyddan, utformning av området utanför stationen för bilar, bussar etc med störningar för de boende där, korsningar med Södertäljevägen och Vallbyvägen,, eventuellt otillräcklig bergtäckning vid mynningen för tunneln mot Stadsskogen, försämring av friluftsområdet i Stadsskogen, vägkorsningar och vägar vid Lunda, mötesspår i Härad.

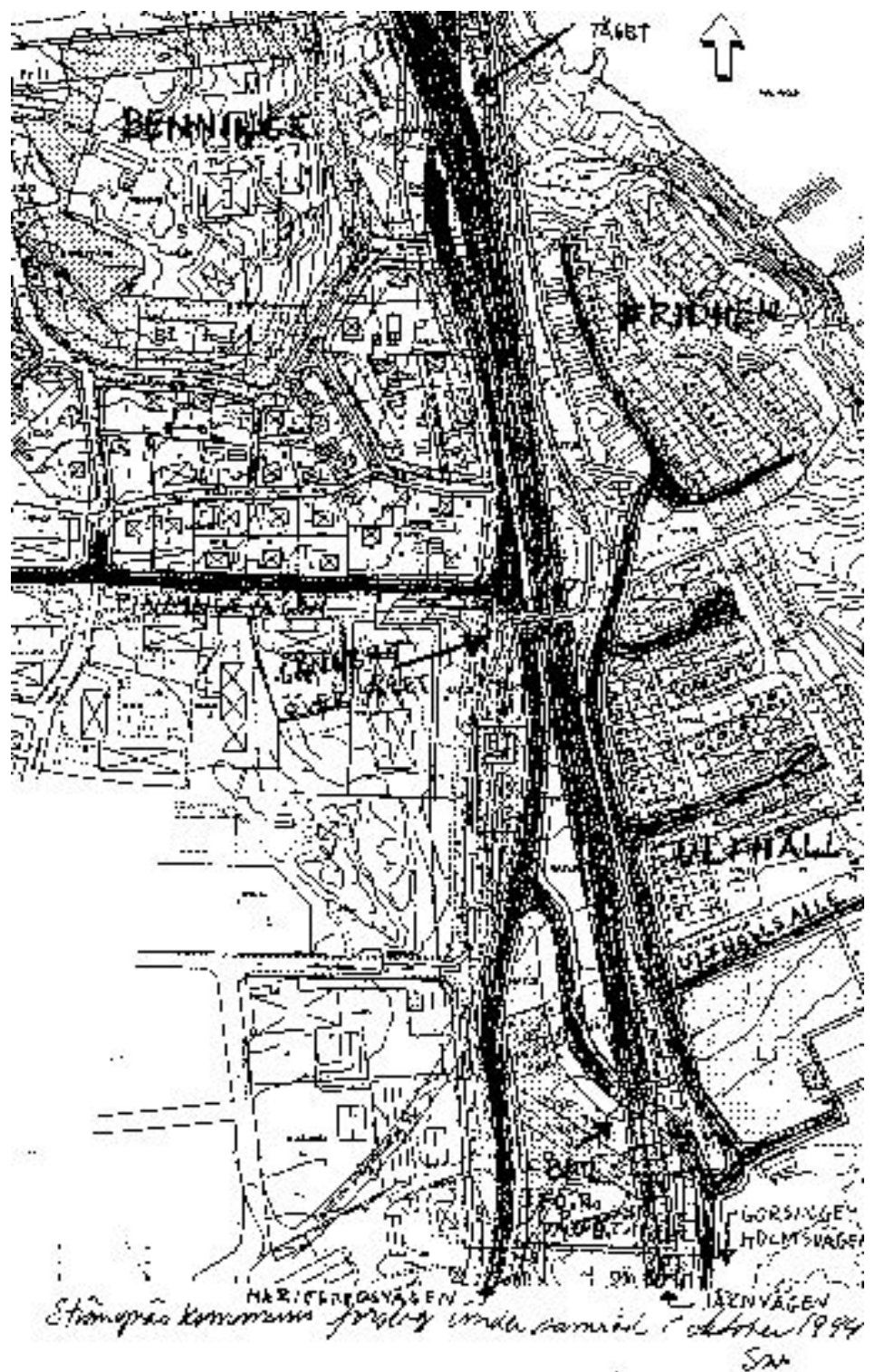
Kommunens detaljplaner.

Kommunfullmäktige har beslutat om detaljplan för tunnel mot Stadsskogen och om detaljplan för del av Långberget mellan Benninge och Södertäljevägen, och har gjort det utan att ha kunskap om hur det blir vid Ulfhäll. En sådan beslutsordning strider mot allt förnuft och strider också mot lagar och förordningar som finns och som säger att man måste ha konsekvenserna klara före beslut.

Med naturresurslagen finns sedan 1991 regler om miljökonsekvensbeskrivningar (MKB). Reglerna säger att MKB ska finnas före beslut. ”Miljökonsekvensbeskrivningen skall möjliggöra en samlad bedömning av en planerad anläggnings, verksamhets eller åtgärds inverkan på miljön, hälsan och hushållningen med naturresurser.” ”En miljökonsekvensbeskrivning skall innehålla en motiverad redogörelse av alternativa lokaliseringar och utformningar..”

Konsekvenserna ska redovisas i samhällsekonomiskt perspektiv. Man skall vid en samhällsekonomisk bedömning räkna in alla kostnader, både Banverkets investeringskostnader och driftskostnader, Strängnäskommunens investeringskostnader och driftskostnader, de tågförande bolagens kostnader, anslutningsbussbolagens kostnader, allmänhetens kostnader och kostnader för intrång och skador etc.

När fullmäktige tog besluten om detaljplanerna för tunneln mot Stadsskogen och delen vid Långberget fanns inte någon MKB för konsekvenserna vid Ulfhäll, det redovisades inga alternativ, varken Banverket eller kommunen redovisade några kostnadskalkyler och fullmäktige hade inte möjlighet fatta lagliga beslut.



1309 Kommunens förslag för Benninge-Fridhem -Ulfhäll. Okt 94.

Kommunens förslag för Benninge-Fridhem-Ulfhäll.

Samhällsbyggnadsnämnden i Strängnäs ordnade den 3 oktober 1994 ett samrådsmöte om förslaget till detaljplan för järnväg genom Ulfhäll. Vid mötet framkom bl a, att några kostnadsberäkningar för förslaget inte fanns och inte kunde förväntas. Några besked om hur tågen kommer att bullra kunde inte ges.

Förslaget upptar två järnvägsbroar med fri höjd 4,7 m för fordon under järnvägen och en gångbro över järnvägen med fri höjd för tåget 6,6 m. Ny Mariefredsväg ska i förslaget göras mellan industriområdet med kemifabrikerna och begravningsplatsen, varvid den nya vägen görs ned mellan järnvägen och Långberget på sträckan mellan Finningevägen och begravningsplatsen.

Järnvägen höjs upp och kommer att ligga på en hög bank på sträckan mellan begravningsplatsen och Finningevägen. Vid begravningsplatsen går vägen under järnvägen. Den nuvarande Mariefredsvägen blir på denna sträcka gång- och cykelväg och järnvägen kommer att ligga ensam högt uppe i luften mellan den nya nedgrävda Mariefredsvägen och den gamla Mariefredsvägen.

Den del av gamla Mariefredsvägen som blir gång- och cykelväg fortsätter efter den branta backen mellan begravningsplatsen och Finningevägen i ytterligare en, ny, brant backe till en gångbro över järnvägen som vid Finningevägen ligger med gångytan ca 8 m över tågrälsen, som i stort sett där ligger i nuvarande markens höjdläge.

Mellan Finningevägen och kemifabrikerna höjs järnvägen och därmed ökar bullerstörningarna. Højningen av järnvägen görs så att det vid kemifabrikerna blir möjligt att föra Gorsingeholmsvägen under järnvägen under en järnvägsbro. Gorsingeholmsvägen förs i en ny mycket brant backe upp till Mariefredsvägen.

De som bor i radhusen vid Fridhem och Ulfhäll skall, när de kommer från centrala Strängnäs på Mariefredsvägen, först köra under järnvägen vid begravningsplatsen, sedan köra uppför den branta backen i den nya nedgrävda vägen mellan järnvägen och Långberget, sedan köra under den nya gångbron över järnvägen vid Finningevägen,, fortsätta mot kemifabrikerna och köra ned i den branta backen för Gorsingeholmsvägen, köra under järnvägen, svänga vänster och ta sig fram till sina radhus vid Fridhem och Ulfhäll. Det blir alltså en lång omväg för dem samtidigt som den förhöjda järnvägen ökar bullerstörningarna.

Järnvägen måste omgärdas av bullerskärmar, bullervallar o d. Om bullerplank med höjd 2,4 m sätts upp kring järnvägen blir radhusområdena vid Fridhem och Ulfhäll helt avskärmade från områdena väster om järnvägen. Järnvägen kommer att bilda en kraftig visuell barriär som på mycket otrevligt sätt avskärmar områdena väster om järnvägen från Mälaren och bostadsområdena vid Fridhem och Ulfhäll. Boende vid Fridhem och Ulfhäll blir på motsvarande sätt avskärmade från områdena väster om banan. Trots bullerskärmar o d kommer järnvägen att orsaka besvärande bullerstörningar.

Järnvägen kommer att ligga i högt läge vid kemifabrikerna och i mycket högt läge nedanför Benninge och i dessa områden kommer den att orsaka extra starka visuella störningar och bullerstörningar.

Nedanför Benninge kommer banan att ligga längre österut än befintlig bana och den nya banvallen kommer att gå ut över den befintliga Mariefredsvägen. Denna omläggning kommer att försämra miljön på ett mycket betydande sätt.

Kommunens förslag innebär stora och dyra vägomläggningar. Mariefredsvägen är nu sedan århundraden tillfart till Strängnäs och har en särdeles vacker sträckning mellan Fridhem och begravningsplatsen, med vacker kontakt med Mälaren. Denna vackra sträckning försvinner i kommunens förslag och ersätts med en ny sträckning som sprängs ned i ett mycket tråkigt dike mellan Benninge och Järnvägen. Diket åstadkoms genom mycket omfattande och dyra schakt-och sprängningsarbeten. Trafiksäkerheten i S-kurvan under järnvägen nedanför Benninge blir inte särdeles bra.

Vid kemifabrikerna görs en ny väg från Mariefredsvägen till Gorsingeholmsvägen , det blir en tråkig, brant och krokig väg som inte blir vacker och inte är trafiksäkerhetsmässigt bra.

Trafiken till och från bostadsområdena vid Fridhem och Ulfhäll och Ulfhälls herrgård får mycket ogynnsamma förhållanden.

Gångbron över järnvägen vid Finningevägen kommer att medföra mycket långa och branta backar för gående och cyklister, som måste te sig som motbjudande och inte inbjuda till användning. Bron blir dessutom ett fult inslag i miljön.

Sammantaget är kommunens förslag mycket dåligt och innehåller ett mycket stort antal kompromisser som tillsammans blir förödande.

Man kommer ifrån alla dåligheterna om man lägger banan i tunnel redan från Ulfhälls allé.

Detaljplan för delen vid Ulfhäll.

Nu har Samhällsbyggnadsnämnden gjort ett förslag för delen vid Ulfhäll och det förslaget visar, att förslaget med järnvägen ovan jord genom Ulfhäll och i kanten på Långberget är synnerligen olämpligt och inte bör komma till utförande.

Det är inte för sent för kommunen att ändra sig och gå in för en lösning med banan i tunnel från Ulfhälls allé.

Järnvägen bör inte gå i dagen genom Ulfhäll och inte ligga i dagen i norra kanten av Långberget. Man bör istället enligt mina förslag göra tunnel med dubbla spår från Ulfhälls allé under Långberget, göra station med dubbelspår under Skogshyddan med ingång från Långbergsgatan mittför Vitalisvägen. Tunnel bör därefter fortsätta i tunnel västerut mot Stadsskogen och mot Eskilstuna. Tunneln från Södertäljevägen mot Stadsskogen bör läggas cirka sju meter lägre än i kommunens förslag till detaljplan för den tunneln.

Skälet varför man bör lägga banan i tunnel redan från Ulfhälls allé är att man då bland annat

- * får sammanlagda kostnader som blir lägre än i kommunens förslag, och dessutom
- * inte förstör miljön,
- * inte förstör tillgängligheten till Långbergsparken,
- * slipper tågbuller o d,
- * klarar korsningar med vägar utan att behöva göra stora vägomläggningar och bygga flera broar för den korsande trafiken,
- * får bekväma vägar för fotgängare och cyklister,
- * slipper göra särskilda mötesspår i Malmby och Härad,
- * får en bra station som medger tågmöten och som innebär bra passagerarservice och kortast möjliga restider för tågresenärer och för personer som reser med anslutningsbussar,
- * får bättre ekonomi för tågförande bolag,
- * får bättre ekonomi för bussbolag för anslutningsbussar,
- * får bättre säkerhet mot personskador,
- * Får bättre räddningsförhållanden vid olyckor i tunneln,
- * får enklare och billigare projektering,
- * får enklare byggande och mindre störningar under byggtiden.

Förslaget med tunnel redan från Ulfhälls allé överensstämmer i stort sett med Banverkets förslag till tunnel i Banverkets utredning i juni 1992.

Mitt förslag med tunnel redan från Ulfhälls allé

- * innebär att tunneln börjar något längre österut än i Banverkets förslag varvid störningar från tågen minskas,
- * innebär att banans horisontalradie genom Långberget görs större med möjlighet till högre hastighet på tågen och säkrare körning,
- * och innebär att banan läggs längre in i berget så att bergtäckningen blir bättre och tunneln blir bättre och billigare än i Banverkets förslag.
- * Innebär att banan görs med dubbla spår från Ulfhälls allé till Södertäljevägen. Stationen vid Vitalisvägen under Skogshyddan görs med dubbelspår för tågmöten. Att utföra resten av banan från Ulfhälls allé till stationen som dubbelspår innebär en tämligen låg extra kostnad. Genom dubbelspår Ulfhälls allé-Södertäljevägen förbättras räddningstjänstens möjligheter vid eventuella olyckor inte bara när det gäller olyckor på delen Ulfhälls allé-Södertäljevägen utan också när det gäller olyckor på delen Södertäljevägen-Stadsskogen.

Kommunen föreslår, att två villor i kvarteret Ärlan slopas. Om man gör det kan tunneln läggas något högre under kvarteret Ärlan än jag tidigare föreslagit, vilket kan förbilliga tunnelalternativet.

Kommunens sektioner nu visar att berget vid Ulfhäll har förmånligt läge med hänsyn till alternativet med tunnel från Ulfhälls allé. Överkant tunnel mellan Ulfhälls allé och cirka 100 m norr om korsningen med befintliga Mariefredsvägen ligger ungefär på samma höjd som berget. Det innebär att man på denna sträcka bara behöver spränga en ränna i berget lika med tunneltvärsnittet och sedan bygga på ett betongtak. Det är alltså tämligen billigt byggeri. Sprängningarna som behövs på denna del motsvarar ungefär inte mer än de sprängningar som behövs för den nya Mariefredsvägen i kommunens förslag.

Överkant berg ligger norr om den här redovisade sträckan högre än överkant tunnel, så att tunneln tämligen snart kan göras som bergtunnel.

Mina förslag finns på bifogade ritningar.

Järnvägen genom Ulfhäll, Långberget och Stadsskogen.

När kommunen behandlade detaljplanen som gäller stationsområdet fanns inte något förslag för Ulfhällsområdet. Detaljplane-förslaget för stationsområdet visade, att förslaget med banan i kanten på Långberget inte är acceptabelt. Som påminnelse bifogar jag kopior av mina sidor med en sammanfattning om detaljplane-förslaget med stationen. Detaljplane-förslaget nu för Ulfhällsområdet visar, att inte heller förslaget för Ulfhällsområdet är acceptabelt. De två förslagen bildar tillsammans ett förslag som är i högsta grad undermåligt.

Kommunens förslag till banans dragning genom Ulfhäll och i kanten på Långberget är en katastrof. Men det finns ännu möjlighet att undvika katastrofen om kommunens makthavare vill det.

Jag föreslår att makthavarna besinnar sig och går in för att genomföra förslaget med tunnel redan från Ulfhälls allé. Det är bättre att ändra sig nu än att förstöra Strängnäs för all framtid.

Kommunens förslag nu har tillkommit genom en serie missuppfattningar och olyckliga omständigheter. Banverket och kommunens företrädare skyller på varandra.

Chefen för Banverkets östra regionkontor Sven Bårström har framhållit att alternativet med tunnel redan från Ulfhälls allé är den miljömässigt bästa lösningen, det är inte kontroversiellt, menar han, men anser att detta tunnelalternativ är för dyrt. Han har då jämfört med alternativet med plankorsning med bommar vid korsningen med Mariefredsvägen. Emellertid är plankorsning inte acceptabelt och då ska tunnelalternativet jämföras med kommunens förslag till planskild korsning vid Mariefredsvägen. En sådan jämförelse visar, att alternativet med tunnel från Ulfhälls allé blir billigare än kommunens förslag. Och dessutom blir det oändligt mycket bättre i alla andra avseenden.

Men kommunen och Banverket tycks spela med att tunnelalternativet blir dyrare, dock utan att visa några kostnadsberäkningar och hemlighålla de beräkningar de eventuellt

har. Kommunen och Banverket är inte trovärdiga när de antyder att tunnelalternativet blir dyrare.

Kommunens förslag med bana i kanten på Långberget tillkom mycket hastigt utan några avsevärda utredningar , och utan att kommunfullmäktige hade fått klart för sig konsekvenserna.

En representant för Banverkets östra regionkontor har sagt mig, att Banverket frågat kommunen om man inte borde utreda alternativet med tunnel genom Ulfhäll och Långberget som alternativ till kommunens förslag till bana i kanten på Långberget, men att kommunen då svarat att man inte ville ha ett sådant tunnelalternativ.

Å andra sidan menar några av de mest ansvariga i kommunen att de inte kan bedöma Banverkets förslag och att de bara följer Banverkets rekommendationer. Fullmäktigeledamoten Hans Marke har på fullmäktigemöte framhållit, att kommunen inte har kompetens att bedöma Banverkets förslag. Ordföranden i Samhällsbyggnadsnämnden Kenneth Nilsson har på informationsmöte förklarat att han inte kan bedöma Banverkets förslag.

Kommunfullmäktiges ordförande Leif Lindström har vid intervju av redaktör vid Strengnäs Tidning gjort uttalande som innebär, att kommunen inte kan bedöma Banverkets förslag; enligt tidningen den 26 maj 1994: "Kommunfullmäktiges ställningstagande beror på tekniska förhållanden som vi har fått redovisade, säger han. Sådana frågor har vi inte tillräcklig kunskap om, dem måste vi överlåta till Banverkets experter."

Nils Henrik Schager, som varit ordförande i kommunens kommunikationsutskott, har i Strengnäs Tidning den 3 september 1994 redovisat undersökningar han gjort.

Nils Henrik Schager skriver bl a: " De förslag som kommunen ställt sig bakom är av anmärkningsvärt dålig kvalitet. Likaså är de former under vilka det arbetats fram och drivits igenom uppseendeväckande..... Genom en omfattande bortsprängning av Långbergets norra kant i stadens centrala del och nära riksintresseområdet kring domkyrkan erhåller Strängnäs ett enkelspår och torftig stationsanläggning med begränsad tillgänglighet. När man från kommunens och Banverkets sida

vill påstå att detta är en god lösning utmanar man både anständighet och löje. Hur har detta undermåliga alternativ kunnat komma till stånd och accepteras av kommunstyrelse och kommunfullmäktige?” Schager får inget rejält svar på detta. Han har från makthavare fått vissa förmodanden om att en tunnel redan från Ulfhäll skulle bli dyrare än det nuvarande kommununförslaget. Men förvirringen är stor.

Schager har efterlyst kostnadsberäkningar för olika alternativ, men har inte fått några besked.

Schager skriver:” Projektchefen vid Banverket har vid förfrågan meddelat att någon särskild kostnadsättning för tunnelalternativet aldrig begärts av det enkla skälet att något tunnelalternativ inte på allvar diskuterats.....

Hela processen från hösten 1992 fram till planförslagets antagande har obehagliga inslag av tvetalan, mörkläggning och ren historieskrivning som rimmar mycket illa med den öppna demokratins principer.....Ansvar för att kommunen accepterat en undermålig och miljöstörande utformning av stationsområdet vid Långberget åvilar i första hand de två kommunalråden Ulf Lindelöw och Leif Lindström. De har inte bara haft det övergripande ansvaret för den förda politiken inom kommunen under den tid som besluten fattats, de har också varit de förtroendevalda som representerat Strängnäs inför Banverket”

Schager hoppas att strängnäspolitikerna ska verka för en utformning av järnvägen som är värdig Strängnäs.

Makthavarna i kommunen skyller på Banverket och tycks mena, att förslaget med bana i kanten på Långberget kommer från Banverket, men Banverket förnekar, att förslaget med bana i kanten på Långberget är Banverkets förslag. Banverket har velat närmare utreda förslaget med tunnel från Ulfhälls allé, men hindrats av kommunen.

Man kan klandra Banverket för att det inte mer hävdar sin rätt att föra vidare förslaget med tunnel från Ulfhälls allé, men den största skulden till nuvarande situation med det katastrofala förslaget med bana i dagen genom Ulfhäll och i kanten på Långberget ligger på kommuns makthavare.

Mina och Schagers utredningar visar tydligt, att planeringsprocessen är undermålig och att den lett till kommunens nuvarande katastrofala förslag. Det enda rätta är nu att gå in för tunnel redan från Ulfhälls allé, det är inte för sent .

Banverkets förslag har mycket betydande brister, som kanske kan förklaras av att verkets planerare inte är tillräckligt väl bekanta med de lokala förhållandena i kommunen och inte tillräckligt väl har organiserat sitt planeringsarbete med hänsyn till estetiska problem, miljöproblem och natur-och kulturvårdsproblem.

Strängnäs kommun har inte haft den planering av kommunen som för ett gott resultat behövs som komplement till Banverkets planeringar. Det kan förklaras av att kommunstyrelsen inte har den kompetens som behövs för ett så stort projekt som den järnväg det är fråga om, och att kommunens planeringsorganisation inte är inrättad efter så komplicerade projekt.

Vilka förklaringarna än kan vara till bristerna i de föreliggande förslagen från Banverket och kommunen kan man konstatera bristerna och tyvärr också konstatera Banverkets och framför allt kommunens ovilja att vidtaga åtgärder som undanröjer bristerna.

Nu tycks makthavarna i kommunen mena, att det blir svåra förseningar om man inte börjar bygga banan med de brister som finns i deras förslag. Det är ett resonemang som inte håller, ett avhjälpande av bristerna i förslagen behöver inte innebära förseningar om Banverket inte saboterar planeringen, och även om det skulle bli förseningar är det acceptabelt när det gäller en järnväg som ska vara i bruk kanske hundra år framöver.

Kan ingen rädda Långberget?

Den välkände tecknaren och författaren Gunnar Brusewitz har i en artikel i Svenska Dagbladet den 18 september 1994 uttryckt sin besvikelse över att Långberget kan komma att förstöras av järnvägen och har ställt frågan om ingen kan rädda Långberget.

Svaret är, att det nu tycks vara bara kommunfullmäktige i Strängnäs som kan rädda Långberget och rädda hela den hotade miljön mellan Ulfhäll och Stadsskogen . Kopia av artikeln bifogas.

Professorer i samhällsplanering och arkitektur föreslår tunnel från Ulfhälls allé.

Jag har haft kontakt med professor Stig Nordqvist vid Nordiska institutet för samhällsplanering, professor i samhällsplanering och med trafikplanering som specialitet. Han har tagit del av mina utredningar och förslag om järnvägens passage genom Ulfhäll och Långberget och menar att mina synpunkter och förslag är kloka och att man borde följa dem.

Jag har också haft kontakt med arkitekturprofessor John Sjöström vid Kungliga Konsthögskolans arkitekturavdelning. Han har under många år engagerat sig bl a för bevarandeproblem i småstäder. Han har tagit del av mina utredningar och förslag om järnvägens passage genom Ulfhäll och Långberget och Banverkets egen miljökonsekvensbeskrivning för denna del.

Hans slutsats är, att han anser det självklart, att man bör göra enligt mina förslag, dvs lägga ned banan i tunnel. Han tycker bl a att de nysprängda bergväggarna och den kala gatan för banan i Banverkets förslag i kanten på Långberget blir förskräckliga. Han anser också, att stationen i Banverkets och kommunens förslag med bara ett spår utan mötesmöjlighet blir alldeles för dålig, det blir bara en hållplats, och att enda möjligheten att få plats med en bra station är att lägga den i berget enligt mitt förslag, i kombination med en tunnel från Ulfhälls allé.

Något om de politiska partierna.

Centerpartiet har hela tiden varit emot att förstöra Långberget och har pläderat för en järnväg söder om Strängnäs. En majoritet i kommunfullmäktige vill dock ha station vid Långberget och då anser centerpartisterna, att det enda möjliga är att dra banan i tunnel redan från Ulfhälls allé.

Folkpartisterna har sett sig vilseledda av kommunens förslag under 1992 och anser nu, att det enda möjliga alternativet är en tunnel från Ulfhälls allé. Hösten 1993 motionerade folkpartisterna i fullmäktige och ville ha utrett tunnelalternativet och därefter en kommunal folkomröstning, men motionen blev nedröstad.

För majoriteten av makthavarna i Strängnäs kommun tycks stationen i Strängnäs ha blivit en statussymbol mer än en station för resenärer. Som statussymbol vill man ha den nära city. Och köpmännen i city tycks räkna med att deras affärer ska gå bättre om stationen kommer nära dem.

Men förslaget med enkelspårsstation försämrar restiderna och lär försämma ekonomin för tågbolaget och lokaltrafikbolaget. Som statussymbol blir den torftiga hållplatsen inget att skryta med, snarare något att skämmas för.

Jag har inget emot att stationen ligger nära city, men skillnaden mellan mig och makthavarna är, att de nära nog hysteriskt är inriktade på att få en station vid Långberget och under sina försök att få den dit inte ser eller inte vill se att de med järnväg i kanten på Långberget offrar mycket stora natur-och kulturvärden och tillskapar praktiska problem med restider, tillgänglighet till Långberget och skapar bullerproblem, oro för barnen mm.

Makthavarna vill inte heller se, att alternativet med banan i kanten på Långberget blir dyrare än alternativet med tunnel från Ulfhälls allé.

Snålheten bedrar visheten.

Puckelbanan på Arlanda.

Snålheten bedrar visheten heter ett gammalt ordspråk, och det är det som håller på att hända med järnvägen genom Långberget. Situationen vid Långberget leder tankarna till ett ypperligt exempel på hur snålheten bedragit visheten: den s k puckelbanan på Halm-sjöns flygplats - sedan döpt om till Arlanda flygplats.

Flygmaskinerna var tämligen primitiva före andra världskriget. Under kriget utvecklades flygkonsten och efter kriget började man bygga mer utvecklade flygplan för den civila luftfarten. Den största flygplatsen i Stockholmsområdet var Bromma Flygplats, men den ansågs för liten för att kunna ta emot de stora nya och många flygmaskinerna man tänkte sig. Det växte fram en opinion som krävde en ny och stor flygplats, en storflygplats, och staten tillsatte "Storflygplatsdelegationen".(Jämför med den nuvarande "Delegationen för infrastrukturinvesteringar", när något stort ska göras ska det vara delegationer)

Storflygplatsdelegationen anskaffade experter som skulle utreda hur en storflygplats skulle göras och det gjordes bland annat omfattande studieresor till USA, där man samlade upp alla normer man kunde hitta. Delegationen letade upp en plats vid Halmsjön norr om Stockholm där det skulle kunna bli en storflygplats. Sedan räknade man och ritade och för att det skulle bli så billigt som möjligt gjorde man så dåligt man kunde i alla tänkbara avseenden.

Sedan byggdes banan i betong, en armerad betongkaka nära 2 km lång, 60 m bred och 20 cm tjock. När denna kaka var klar inbjöds chefpiloten på SAS att komma med flygplan och prova

banan. Han gjorde så och när han hade landat sa han: "Denna bana är oduglig, jag kommer aldrig att tillåta någon från SAS att använda den". Banan användes aldrig i det skick den hade då.

För att "spara pengar" hade "experterna" lutat banan på olika sätt både i sidled och längsled och bl a byggt en puckel mitt på banan så att piloterna inte kunde se hela banan när de startade eller landade.

För att kamouflera det stora misstaget började man påstå, att flygplatsen låg fel och att den borde ligga någon annanstans. Det gjordes stora utredningar för att finna ett nytt läge, bland annat undersökta man ett läge vid Jordbro söder om Stockholm och andra lägen norr om Stockholm. Efter allt utredande blev resultatet att flygplatsen skulle ligga kvar vid Halmsjön, men på grund av prickarna över ö, som utlänningar inte tycker om, blev det nya namnet Arlanda.

Istället för den misslyckade banan byggde man en ny ungefär vinkelrätt mot denna och väster om den, och när den var klar började man spränga och bygga om den första banan. Alla de extra turerna på grund av den misslyckade banan kostade mycket pengar. Snålheten bedrog visheten.

Provisorisk station på Arlanda som aldrig blev använd.

Sedan man väl bestämt sig för att bli kvar på Arlanda börjades bygge av ny bana och börjades bygge av trafikledningstorn och driftsbyggnader av olika slag, panncentral och stora garage för brandbilar snöplogar etc.

Men hur man skulle kunna locka flygbolagen att acceptera en utflyttning från Bromma till Arlanda var oklart. Ett av de stora garagen inreddes som flygstation för hantering av passagerare, något jag inte var inkopplad på. Det var ett mycket stort garage, vad jag minns kanske 60x100m. Där inreddes med incheckning, passkontroller, anläggningar för bagagehantering, väntplatser etc och det möblerades fullständigt med askkoppar och allt och det lades en mjuk matta över hela golvet, det var ett dyrbart provisorium.

Det gällde att locka SAS och de andra flygbolagen att flytta ut trafiken, men de ville inte det utan att få mycket stora kontorsutrymmen mm, som inte ingick i den provisoriska stationen i garaget. Jag fick i uppgift att ge förslag om hur man skulle kunna åstadkomma mer kontorsrum och annat som SAS och andra bolag behövde.

Jag ritade och föreslog lokaler i andra driftsbyggnader som fanns där och i baracker som skulle införskaffas. Men det skulle ändå inte bli bra, bl a eftersom den här provisoriska stationen skulle komma att ligga långt från uppställningsplatserna för flygplanen och bussar måste användas på ett oekonomiskt och tidsödande sätt för att få passagerarna mellan stationen och flygplanen.

Den provisorisk stationsbyggnaden i garaget kom aldrig till användning därför att den låg på fel ställe.

Klokheten vann med ett nytt bättre provisorium på Arlanda.

I samarbete med chefen för SAS stationstjänst Ture Bråland (senare en tid flygplatschef på Arlanda, men nu död sedan några år) ritade jag förslag till en ny provisorisk station invid plattformskanten nära SAS hangarer. Eftersom jag hade lång erfarenhet av behoven i flygstationer genom arbete med bl a ombyggnader på Bromma och arbete med ny-och ombyggnader vid andra stationer, och kände de aktuella behoven genom mina arbeten med att försöka göra stationen i garaget användbar, tog det inte lång tid, jag minns inte hur lång tid, kanske en vecka.

Mitt förslag gillades av SAS och vi lyckades övertala Luftfartsstyrelsen om att man skulle överge den provisoriska stationen i garaget och satsa på mitt förslag i plattformskanten. Jag minns litet av mötet på Luftfartsstyrelsen när beslutet togs, bl a i närvaro av Marcus Wallenberg, som var med i både luftfartsstyrelsen och i ledningen för flygbolagen, och som förstod, att det var bättre att bygga en ny fungerande anläggning och offra de pengar man redan lagt på provisoriet i garaget, än att envist hålla fast vid en dålig lösning.

Jag utvecklade mitt förslag tämligen snabbt och det ritades och byggdes sedan på ett år, vilket är något av ett rekord, normalt ca 5 år. Och vi hade hårda krav om att de anslagna pengarna skulle räcka. Vid den tiden avlöpte just det som kallades operaskandalen, då ombyggnaden av operan (mest Operakällaren), som kostnadsberäknats till några miljoner, blev många gånger för dyr. Vi hade på grund av operaskandalen hårda krav att inte överskrida vår budget för flygstationen.

Den provisoriska stationen byggdes på löpande räkning av SIAB under god kontroll av medarbetare jag haft många år. Kostnaden var löjligt låg.

Byggnaden användes som provisorisk station i många år, senare som charterhall. Vad man har i den nu vet jag inte. Den gjordes så att den efter utrivning av innanmätet skulle kunna användas som garage.

För tullhanteringen uppfann jag systemet med röd och grön gång, som användes första gången i den provisoriska stationen och som sedan blivit standard för all svensk tullhantering.

Byggandet var särdeles krävande eftersom inflyttningsdagen var fastställd ett år i förväg, bl a därför att tidtabeller för flygturer måste samordnas med all världens flygnät långt i förväg.

Detta är ett exempel på att man kan ändra planer, som man upptäcker är dåliga, och ändra på sent stadium, om man vill.

Järnvägen i Strängnäs.

Att dra järnvägen i kanten på Långberget är att låta snålheten bedra visheten. Det finns ännu tid att vara klok och dra järnvägen i tunnel från Ulfhälls allé.

Generaldirektörerna Gösta Blücher i boverket och Rolf Annerberg i naturvårdsverket kräver skärpta krav för miljöanpassning av trafiksystem.

Generaldirektörerna Gösta Blücher i Boverket och Rolf Annerberg i Naturvårdsverket har en gemensam artikel i Svenska Dagbladet den 27 oktober 1993 , med rubriken ” Skärpta krav för miljöprovning av trafiksystem”.De skriver bl a:

”...Riksdagen har nu beslutat satsa hela 98 miljarder på investeringar i vägar och järn-vägar....programmet handlar om väldiga satsningar med vittomfattande effekter på miljön, som kommer att beröra många människor även utanför det direkta närområdet. Miljökonsekvensbeskrivningar värda namnet är dessvärre undantag i stället för regel när beslut ska tas om olika delar i genomförandet....

Samtidigt som riksdagen beslutat om denna miljardinvestering har samma riksdag uttalat att ’utsläppen från trafiksystemen måste minska till vad hälsan och miljön tål’. Hur går detta ihop? Var finns analysen?

Ivern att satsa på infrastrukturen förefaller ha tagit överhanden och medger inte en nödvändig diskussion av inriktning och konsekvenser. Denna iver är lika stor som när bostädernas miljonprogram sjösattes i mitten på 60-talet och vi vill inte än en gång uppleva det negativa eftermäle som detta fick.

Ohållbart. Alla borde nu vara medvetna om att det är ohållbart att fortsätta satsa på transportsystem utan att utgå från miljömålen. Vi vet att transporterna är den största källan till flera av de miljöhot som vi måste bekämpa.....

Enligt den senaste bullerutredningen stör buller från trafiken cirka 1 600 000 människor i Sverige...

Förutom direkta föroreningar medför nya trafikleder dessutom ofta oreparabla intrång i natur-och kulturmiljö.

När trafikinvesteringar blir ett överordnat mål finns en påtaglig risk för att de får styra samhällsutvecklingen i stället för tvärtom. Transporter är ändå inte något som är bra i sig. De är till för att underlätta en bra samhällsutveckling vad gäller hälsa, livslust, standard och yttre miljö.....

De formella besluten om lokalisering av vägar och järnvägar fattas ofta så sent i planeringen att det i praktiken är svårt att

påverka projekten i normala demokratiska processer. Genom politiska bindningar föregriper man den miljöprövning som ska ske enligt lag....

På Boverket och Naturvårdsverket arbetar vi gemensamt för att belysa möjligheterna att förena en hög rörlighet med miljökraven. För att vi inte ska komma alldeles fel i planeringen konstaterar vi då att det måste utvecklas bättre metoder för att miljöpröva trafiksystem.

I dag är kravet på miljökonsekvensbeskrivningar för vägar knutna till enskilda projekt eller vägavsnitt... Helheten provas inte.

Först när vi har en analys av möjligheterna att realisera ett miljöanpassat transportsystem, som utgår från miljömålen kan vi välja de projekt som passar in i ett framtida samhälle som har möjlighet att klara civilisationens överlevnad.

Det gäller nu att få samtliga som är inblandade i miljardprogrammets genomförande att besinna sig.

Vi kommer att dra vårt strå till stacken. För att inleda ett arbete som kan ge kunskaper för en bärkraftig utveckling kommer naturvårdsverket att göra en förstudie om ett miljöanpassat transportsystem. Boverket arbetar i samma syfte på regeringens uppdrag med en 'Nationell vision - Sverige 2009'.

Besluten om investeringsprogrammet har helt klart fattats i demokratisk ordning. Det gäller nu att genomföra investeringarna så att vi uppnår ett samhälle anpassat till vad 'hälsa och miljö tål'.

Det är en utmaning för alla aktörer på lo-kal, regional och central nivå. Vi har antagit utmaningen och arbetar nu inom våra verk med att finna lösningarna. Hur är det med andra som deltar i genomförandet av miljardprogrammet? ”

Generaldirektörernas beskrivningar och krav när det gäller Svealandsbanan och nya vägar genom Strängnäs kommun.

Gösta Blüchers och Rolf Annerbergs beskrivningar av nu förekommande planeringssätt stämmer (tyvärr) väl med det tokiga sätt som Banverket, Vägverket och Strängnäs kommun tillämpat vid planeringen av Svealandsbanan genom Strängnäs kommun och nya vägar i samband med det.

Med anknytning till det geraldirektörerna framför i sin artikel kan framhållas:

- * Ivern att satsa på infrastrukturen har tagit överhanden och har inte medgivit en nödvändig diskussion av inriktning och konsekvenser.
- * Förutom direkta föroreningar, när det gäller järnvägen främst buller, medför den nya järnvägen och de nya vägarna, enligt nuvarande förslag, oreparabla förstörande intrång i natur-och kulturmiljöer.
- * Trafikinvesteringarna har blivit överordnade mål istället för mål om hälsa, livslust och yttre miljö.
- * Besluten om lokalisering av järnväg och vägar fattas så sent att det är svårt påverka projekten i normala demokratiska processer.
- * Genom politiska bindningar försöker man föregripa den miljöprövning som ska ske enligt lag.
- * Helheten provas inte.
- * De som på avgörande sätt är inblandade i planeringen har inte besinnat sig.
- * De investeringar som avses bli gjorda, och till en del är påbörjade i den fysiska verkligheten, är än så länge i planeringen inte anpassade till 'vad hälsa och miljö tål'. Ännu finns dock möjligheter att ändra planerna så att investeringarna blir mer tillfredsställande.
- * Skyldiga till den dåliga planeringssituationen är främst Banverket och Strängnäs kommun. I kommunen är det en liten makthavande klick som fördärvat och fördärvar planeringen och besluten.

Man kan tycka

att makthavarna åtminstone borde kunna böja sig för det att en tunnel från Ulfhälls allé blir billigare än förslaget med banan i kanten på Långberget.

att de borde kunna böja sig för att passagerarservicen och ekonomin för tågtrafikbolaget och lokaltrafikbolaget blir dålig med den enkelspårsstation som följer med förslaget med banan i kanten på Långberget, medan det blir bästa möjliga därvidlag i alternativet med tunnel från Ulfhälls allé och dubbelspårsstation, och

att de borde kunna skona Strängnäsborna från de bullerstörningar som följer med banan i kanten på Långberget genom att istället genomföra alternativet med tunnel redan från Ulfhälls allé.

Till Strängnäs kommun,

Kopia

Banverket,

Svealandsbanan AB och

Delegationen för infrastrukturinvesteringar.

Föreningen Strengnenses är en förening för före detta elever vid gymnasiet i Strängnäs.

Föreningen anser, enligt beslut på årsmötet, att det är mycket olämpligt att i Strängnäs dra den nya järnvägen ovan jord genom Ulfhäll och ovan jord i kanten på Långberget. Om järnvägen alls ska dras genom centrala Strängnäs anser föreningen det nödvändigt, att järnvägen, när den kommer från Stockholmshället, förläggs i tunnel från Ulfhälls allé till Stadsskogen och förses med station i berget under Skogshyddan. Föreningen anser det nödvändigt att stationen utförs med dubbla spår så att tåg kan mötas på stationen, lämpligen med spåren på ömse sidor om en mittplattform.

Strängnäs den 7 maj 1994
för föreningen Strengnenses

Namnteckning
Karl Erik Broström

Planeringen av Svealandsbanan.

Kommunerna Södertälje, Strängnäs, Eskilstuna, Kungsör och Landstinget och Länsstyrelsen i Södermanland arbetade under 1980-talet för en förbättring av järnvägen Stockholm-Eskilstuna-Valskog. En statlig utredning om järnvägar kring Mälaren resulterade i slutet av 1990 i ett förslag om den s k Svealandsbanan från Södertälje till Valskog. Våren 1991 bildade kommunerna, Landstinget och länets trafikbolag ett gemensamt bolag, Svealandsbanan AB, (SB), för att hantera järnvägsproblemen. I slutet av 1991 träffades mellan bolaget, staten (delegationen för infrastrukturinvesteringar) och banverket ett avtal om nybyggnad av vissa delar och ombyggnad av andra.

Banverket ska enligt avtalet utreda, bygga, äga och i framtiden underhålla banan, köpa in mark som behövs och kompensera dem som får försämringar genom banan. Till avtalet hör preliminära kostnadsberäkningar. SB ska enligt avtalet ge vissa bestämda penningbidrag, blir det dyrare än beräknat ska Banverket stå för det. SB ska vidare se till att banan trafikeras minst med vissa turer och gör med SJ eller annat trafikbolag upp om det. Trafikbolaget får naturligtvis betala Banverket för att få köra tågen på banan. Enligt uppgift finns ännu ej något trafikeringsavtal. Ett sådant behövs bl a för att i tid få fram rullande materiel.

I avtalet om banan finns inga ritningar med om banans utformning utan bara allmänt hållna beskrivningar, bl a : banan ska i huvudsak kunna trafikeras med konventinella loktåg med fart 200 km/tim, minsta radier på kurvor anges och största lutningar, normalt 10 promille men undantagsvis mera. Korsningar mellan väg och järnväg ska inte förekomma på nybyggda sträckor eller på sträckor som byggs ut till dubbelspår. På ombyggda sträckor eftersträvas att inom rimliga ekonomiska ramar minimera antalet plankorsningar. På kvarvarande ska skydd enligt banverkets normer anordnas.

Den gamla banan på huvudsakligen samma sträcka är ca 100 år gammal och man bör räkna med att den nya banan ska kunna vara i bruk åtminstone 100 år.

Det som motiverar att man bygger järnvägen är, att man ska komma fort fram och därför är det viktigt att tåget går fort. Men de som reser med tåget måste också snabbt kunna komma till tåget, och från stationerna snabbt kunna komma vidare till slutmål som kan

vara bostäder, arbetsplatser etc. Går resorna inte snabbt nog från dörr till dörr är det stor risk att resenärerna tar bilen. Järnvägens hela ekonomi och existens beror av hur man lyckas med lokal kollektivtrafik som ansluter till järnvägsstationerna. Det finns emellertid ingen planering av den lokala kollektivtrafiken som kan ge underlag för välgrundade bedömningar av stationslägen och stationsutformningar, de beslutsunderlag som finns härvidlag är alltför dåliga.

Den nya järnvägen är avsedd i första hand för persontransporter, men eftersom det är fråga om en så stor investering med så lång varaktighet måste man naturligtvis planera också för godstransporter på banan.

Enligt avtalet ska Banverket planera banan, dvs utreda hur den bör göras. Men Banverket är part i ärendet och har ett eget intresse att göra banan så billig som möjligt. Banverkets åtagande gäller bara själva banan och verkets intresse gäller att göra en bana som är hållbar, duger för de avsedda tågen, uppfyller krav om trafiksäkerhet och skydd mot skador på personer och egendom och som är kompletterad med vägbroar, underfarter o d så att man kan komma över banan där det behövs.

Men en bana av det här slaget måste också utformas med hänsyn till mycket mera och anpassas till mycket annat än det som är Banverkets intresseområde. Önskemål om järnvägen kommer på många sätt i konflikt med andra önskemål. Det är kommunledningarnas skyldighet att planera kommunerna så att de blir bra för kommuninvånarna sett från alla synpunkter. Den planering av järnvägen genom Strängnäs som Banverket gör är bara en liten del av all den kommunplanering som behövs, i Banverkets åtagande ingår inte att göra den fullständiga kommunplanering som kommunerna ska svara för.

Den nya järnvägen genom Strängnäs är ett av de största projekten i stadens hela långa historia och har verkan på många sätt långt in i framtiden, minst hundra år. Järnvägen innebär mycket stora ingrepp i miljön och kräver en mer omsorgsfull planering än kommunen hittills bestått den.

Banverkets förslag har stora brister när det gäller hänsyn till miljöerna. Banverket har i sina förslag till stationer inte tillräckligt väl sört för god passagerarservice. Kommunen har inte tillräckligt väl bidragit till att förbättra Banverkets förslag.

I planeringen av Svealandsbanan är det många faktorer som ska vägas samman:

- * Möjligheterna att utföra transporter på banan på lämpligt sätt. Persontransporter, godstransporter. Tidtabeller för tåg .Vilka och vad ska transporteras och när? Hur ska man vid stationerna ta emot och lämna av det som transporteras? Det är frågor som man i tidiga planeringsskeden kan få besvara översiktligt och i någon mån skjuta framför sig, men som kräver utförliga svar i de senare skeden där man är nu. Men det finns inga svar på dessa frågor och andra liknande frågor som kan ställas.

- * Vilka tekniska lösningar finns för banan? För det anlitar banverket privata konsultföretag som är specialister på sådana ingenjörskonster det är fråga om. Men det finns många olika tekniska lösningar på problem och man är inte tvungen välja den lösning man först kommer på. Banverket är med de anlitade konsulterna i första hand inriktat på de tekniska lösningarna. Det gäller att lägga banan så att man får stabil grund, kurvradier och lutningar som behövs och klarar vägkorsningar bra, o d.

- * Hur ser lösningarna ut estetiskt sett, dvs hur pass trevliga är de, hur vackra eller fula, och hur passar de till de miljöer i vilka de placeras ? Det här är ett problemområde där det inte finns etablerade metoder att värdera objektivt. Det finns människor som saknar förmåga att uppleva skönhet och det finns knappast några möjligheter att förklara för dem vad skönhet är. Ordet skönhet täcker för övrigt inte heller det frågan gäller, det är ett för högtidligt ord. När det gäller järnvägen är det fråga om att inplacera den i stadslandskapet och naturlandskapet så att den på ett oförargligt sätt anpassar sig till landskapets stora linjer, former och formationer och inte brutalt framhäver sig på ett sätt som inte rimmar med järnvägens i det stora hela ringa betydelse, järnvägen är ändå bara en enkel serviceanordning som inte är någon huvudsak i livet. För Banverket är själva banan en huvudsak, men för Strängnäsborna är det viktigaste att få bra resmöjligheter och slippa obehag av banan.

- * Pengarna. Vad kostar förslagen och hur bör man välja mellan alternativen ? Det första är, att man måste ha någon verklig möjlighet att välja, dvs alternativen måste vara så redovisade att man förstår hur de är och vilka konsekvenser de har.

Redovisningar om tågtidtabeller, anslutande bussar och busslinjer o d finns inte, dvs det finns inte tillräckligt för bedömning av de föreslagna stationerna. När det gäller tekniska lösningar för järnvägen finns i viss mån redovisningar med ritningar och beskrivningar, men det saknas viktiga alternativ.

Underlagen för bedömning av järnvägsförslagen skönhet eller fulhet är ofullständiga. Det som finns är huvudsakligen vissa påpekanden i några ofullständiga miljökonsekvensbeskrivningar, men det som som behövs är landskapsmodeller eller i varje fall bilder som tydligt visar hur det blir i olika alternativ. Banverkets ritningar är inte gjorda så att man direkt kan bedöma hur estetiska eller oestetiska förslagen är.

Banverkets redovisningar av kostnader är mycket summariska och ofullständiga. För en rejäl bedömning av olika alternativ behövs mer detaljerade kostnadsuppgifter, som tar med alla kostnader i ett samhällsekonomiskt perspektiv.

Utredningsmaterialet om järnvägen är alltså i hög grad ofullständigt.

Demokratin borde innebära, att alla medborgare får praktiska möjligheter att delta i väsentliga beslut. Av praktiska skäl har vi den representativa demokratin med förtroendevalda som är våra ombud i de beslutande församlingarna. För att kunna besluta väl måste de ha goda beslutsunderlag och man kan begära att väljarna, allmänheten, får information om underlagen för viktiga beslut. När det gäller järnvägen har varken allmänheten eller fullmäktigeledamöterna i Strängnäs fått behövligt beslutsunderlag.

Det finns brister i planeringsprocessen för järnvägen mm och brister i förslagen för utformningar. Bristerna i planeringsprocessen gör att de bästa förslagen inte kommit fram och att dåliga förslag inte sorterats bort.

En så stor sak som järnvägen borde ägnas särdeles stor omsorg, men planeringsprocessen har varit för dålig. Planeringen av Svealandsbanan genom Strängnäs kommun har inte skett med tillräcklig omsorg och inte enligt praxis för god planering, gällande lagar och förordningar om planering har inte följts, planeringsresultatet har blivit för dåligt.

Skulden för den dåliga planeringsprocessen och det dåliga planeringsresultatet tillfaller både Banverket och Strängnäs kommun.

Långberget: samhällets största, vackraste och mest egenartade park.

Långbergets historia och tillkomsten av Långbergsparken finns skildrad i ”Strängnäs under stadsfullmäktiges styrelse 1875-1925” tryckt i Strängnäs 1926. Här återges beskrivningar som finns på sidorna 68-69 i boken.

Av det återgivna framgår, att Långberget av ålder varit mål för utflykter av stadens invånare och särskilt ungdomen. På 1850-talet hade djäknarna t o m iordningställt en utsiktsterrass där. Efter ett upprop 1893 iordningställdes Långberget med frivilliga insatser av stadens invånare till en park med promenadstråk, lusthus mm. Året 1893 betecknas i boken som ett märkesår och parken betecknas som samhällets största, vackraste och mest egenartade park.

Uppropet väckte den livligaste anklag i staden. Ett stort antal av stadens invånare ställde sina egna och sitt folks krafter till förfogande. Både skolungdomen och den kroppsarbetande ungdomen anmälde sig till arbetet. Då parken invigdes midsommaren 1894 vallfärdade hela stadens befolkning till den anläggning de genom gemensamma ansträngningar åstadkommit för gemensam trevnad.

Invigningstalaren sade:” Den vise planterar icke åt sig själv till gagn utan till gagn åt eftervärlden”. Han menade, att man med parken gjort något till gagn bl a för dem i Strängnäs 100 år senare, 1994.

Långbergsparken har under årens lopp på olika sätt för varje tid varit en mycket uppskattad park och promenadplats och varit en plats för viktiga delar av stadens sociala liv. Man kan säga, att Långberget är en del av stadens själ.

“....Uppmärksamhet ägnades även åt andra gator än Strandgatan. Hr Strömberg hade utfäst sig att så länge han uppbar den nämnda avgiften för Ugglans tomt och Trekanten årligen lämna 100 kr. till stadens förskönande, och ett bland stadsfullmäktiges första beslut blev att för dessa medel anlägga en väg till Långbergets krön. Bland gator som hr Strömberg i likhet med hr Annerstedt ville ha prydda med träd var även Eskilsgatan, och då det befara- des, att träden skulle bli till hinder för trafiken, invände förslagställarna, att ‘man skulle om så erfordrades kunna köra emellan och omkring träden’. Fullmäktige läto sig härav övertygas om trädens ofarlighet, men det fattade beslutet om trädplantering här kom aldrig till verkställighet.

Sedan ännu en gång, år 1882, ett förslag varit uppe om utseende av särskild planteringsvårdare men drätselkammaren kunnat upplysa, att den själv hade anställt sådan person, fattades i augusti 1892 på frih. Lovisins förslag beslut om tillsättande av en särskild nämnd på tre personer för omhänder-

havande av planteringarna. Denna planteringsnämnd fick nu att förvalta de 200 kr, som sedan en del år brukat upptagas i staten för ifrågavarande ändamål, varjämte de härför avsedda Åkervallska donationsmedlen kommo till användning.

Även följande år blev ett märkesår i Strängnäs 'planteringshistoria'. Det var nämligen då som initiativet togs till och arbetet påbörjades för samhällets förseende med dess största, vackraste och mest egenartade park. Långbergs-höjden söder om staden hade av ålder varit mål för utflykter av stadens invånare och särskilt ungdomen. På 1850-talet hade djäknarna t. o. m. iordningställt en utsiktsterass därstädes, men i övrigt var den en vanlig skogshöjd, sådan naturen danat den. Tankarna började så småningom fästas vid möjligheten att förvandla denna del av stadens skog till en allmän promenadplats, och lösen härtill gavs av den för stadens yttre varmt nitälskande provinsialläkaren M. Haeren, som i mars 1893 utfärdade ett upprop till stadens ynglingar och män att med nyssnämt föredöme från 1850-talet göra Långberget till en park. Det entusiastiskt och entusiasmerande hållna uppropet väckte den livligaste anklang i staden.

Ett stort antal av stadens invånare ställde sina egna och sitt folks krafter till förfogande. Både skolornaden och den kroppsarbetande ungdomen anmälde sig till arbetet. Detta började omedelbart på våren 1893, då flera vägar korsande skogshöjden med terasseringar upptogos. En stor del av skogsterrängen röjdes från snår och buskar. En hydda med vasstak och en dansbana anlades, varjämte uppgångar till parken anordnades. Arbetet fortsattes följande år, då ytterligare röjning verkställdes samt flera vägar upptogos, bland dem uppkörsvägen från Fridhemssidan. Djäkneterassen och den nedanför liggande terrassen utvidgades, jämnades och planterades, och en ny väg upptogs därifrån upp till bergshöjden genom den svåra terrängen. Ett förut på den under en följd av år till enskilda personer utarrenderade holmen Lill-Strängnäs befintligt lusthus skänktes till Långberget och uppfördes på en plats, som fick namnet Fagerblick. Bredvid restes den flaggstång, vars flagga skänktes av stadens damer.

Prydnadsbuskar planterades jämte parkträd såsom ek, bok, ask, björk och oxel, de senare till ett antal av ej mindre än 75. För de arbeten, som icke kunde utföras av frivilliga krafter, såsom sprängningar o. d., insamlades en penningssumma av 310 kr., vilken dock blott representerade en liten bråkdel av anläggningsvärdet. I detta hade på ett eller annat sätt de flesta av stadens invånare inteckning, och då parken invigdes midsommaren 1894, vallfärdade hela stadens befolkning till den anläggning de genom gemensamma ansträngningar åstadkommit för gemensam trevnad. Senare generationer ha sett bekräftade doktor Haerens ord i invigningstalet, att 'den vise planterar icke åt sig själv till gagn utan till gagn åt eftervärlden'. En tanke av Långbergsparkens skapare, att i Långberget skulle anläggas en botanisk trädgård till förmån för läroverket, väntar ännu på sitt förverkligande...."

Långberget - en plats för socialt liv och för kroppens och själens rekreation.

Långberget är viktigt för stadens skönhet, men fyller också en praktisk uppgift som område för promenader, utflykter och annan rekreation, för ensamma och små och stora grupper av personer. Man kan umgås i Långberget, äta medhavda smörgåsar och titta på utsikten och prata om saker och ting. På flera platser har man vackra utblickar över Mälaren och Strängnäs centrala delar. Långberget är ett värdefullt närrekreationsområde för kommuninvånarna.

Från toppen på Långberget har man en milsvid utsikt över staden och dess omgivning. Långbergets utsiktsplatser är av värde bl a för turister. När Gustav V i början på seklet besökte Strängnäs besökte han domkyrkan och fördes av kommunens företrädare upp på Långberget för att se ut över nejden. Som minne av sitt besök tecknade han sitt namn på en berghäll och det högs sedan in och finns ännu kvar.

Det viktigaste med Långberget som rekreationsområde är inte, att man där kan motionera kroppsligen och förbruka kalorier genom att gå långt eller genom att springa, vilket man kan göra, utan det viktigaste är, att man där kan få rekreation för själen genom upplevelse av naturen med all dess växtlighet, djurliv och former i landskapet med bl a den förhistoriska förkastningen och få skönhetsupplevelser också genom utblickar över staden och Mälaren, samtidigt som man kan uppleva världens, Sveriges, Strängnäs och Strängnäsbornas historia i det man ser.

För denna estetiska rekreation är det viktigt med lugn och ro och att man kan nå Långberget på ett lugnt och okonstlat sätt. En promenad för själens rekreation till och i Långberget börjar redan där man bor. I Banverkets och kommunens förslag är det meningen, att de som kommer från stadens centrala delar och vill promenera i Långberget ska ta sig fram till stationen nedanför den ca en halv km långa nysprängda bergväggen, som skövlat berget och ter sig som ett slag i ansiktet, och där ta hiss till Långberget. Hissåkandet är ett löjligt avbrott i den promenaden. Det man sedan kommer till är huvudsakligen vägen upp till toppen på berget där man kan titta ut över staden, men under det störs av en onödig järnväg i kanten nedanför.

Om det vore oundvikligt med en järnväg i Långbergskanten kanske man kunde acceptera järnvägen där, men det finns ett alternativ med lång tunnel som hindrar förstörelsen av Långberget. Den förlust av skönhetsupplevelser som förslaget med järnväg i kanten på Långberget medför förvärras av medvetandet om den dumhet som lett till förslaget.

När man t ex från toppen blickar ut över staden och Mälaren kan man beundra domkyrkan och dem som åstadkommit det imponerande byggnadsverket, men med järnväg i kanten på berget påminns man samtidigt om den hänsynslöshet som åstadkommit något så brutalt som den järnvägen. Järnvägen ger upphov till olustkänslor.

Olustkänslorna förstärks av vetskapen om hur de som anlade Långberget för ca 100 år sedan kärleksfullt månade om Långberget som något av det finaste i hela Strängnäs. Långbergsparken anlades genom frivilliga insatser från Strängnäsborna och blev en viktig del i deras sociala liv, med årligen återkommande fester av olika slag, bl a på Valborgsmässaftarna.

Man bör ha respekt för gångna generationers insatser och värderingar. Att Strängnäsborna frivilligt lade ner arbete och pengar på att försköna staden och göra den bättre och intressantare genom att bygga Långbergsparken och föra ett social liv där kräver respekt, så att man inte förstör det de gångna generationerna med möda byggt upp.

Upplevelserna i Långberget är en kombination av naturupplevelser och upplevelser av de kulturella verksamheterna och deras historia. Det är dessa upplevelser som är det viktigaste skälet av avfärda förslaget med järnväg i Långbergskanten.

Som rekreationsområde har Långberget större betydelse nu än förr i världen. Det är särdeles fint därför att man där både kan motionera kroppen och få värdefulla upplevelser.

För 100 år sedan var bebyggelsen i Strängnäs inte så omfattande som den är i dag, den låg nästan helt norr om Nygatan, och Strängnäsborna hade för rekreation tillgång till nästan allt söder därom. Med åren har bebyggelsen spritt sig. Vid slutet av andra världskriget hade bebyggelsen nått Långbergskanten, men det fanns nästan ingen bebyggelse söder om Långberget, annat än några hus vid Benninge.

Bebyggelsen i Domprosthagen, som hade östra änden ungefär vid Södertäljevägen, tillkom under 1930-talet, dessförinnan var där ett

vackert naturområde med bl a mycket blåsippor och vitsippor, och där rann en liten bäck.

Fram till 1950-talet var Långbergsparken större mot söder än i dag. Där fanns Solstigen, en väg som då låg i skogsbrynet i kanten på Långbergsparken. Den hade Ulfhälls gården utanför och var en uppskattad promenadväg. Sedan tillkom bebyggelse söder om Solstigen och även en bit in i Långberget norr därom.

Långbergsparken är idag avsevärt mycket mindre än den var förr och varje kvadratmeter man minskar den är en betydande försämring. Med den mer omfattande bebyggelsen i Strängnäs idag har Långbergsparken fått en större betydelse än förr. Andra naturområden ligger avsevärt mycket längre bort och otillgängligare sett från centrala staden. Parken är av betydelse som rekreatiomsområde isynnerhet för boende i centrala staden, men är av betydelse också som stadspark, som ger motvikt mot bebyggelsen och ger balans mellan bebyggda delar och natur-och parkområden. För att kunna uppleva staden som vacker och trevlig är det nödvändigt att bebyggelse omväxlar med obebyggda delar på ett harmoniskt sätt. Järnvägen i kanten på Långberget förstör definitivt harmonin i staden. Gör man tunnel från Ulfhälls allé räddar man Långberget och Strängnäsmiljön.

Kommunens förslag innebär att Långberget skövlas och att det som blir kvar av Långbergsparken blir svårtillgängligt. Strängnäs försämras som turiststad.

Långberget och Långbergsparken är en del av stadens själ. Domkyrkan, Mälaren och Långberget är tre saker som gör staden till det den är. Långberget är en omistlig del i begreppet Strängnäs. Långbergsparken är ett mycket viktigt naturnärområde för Strängnäsbornas friluftsliv. Naturvårdesverket bör ha anledning se till att denna naturresurs inte förstörs. Långberget är ett mycket viktigt kulturområde, som borde kunna betraktas som kulturområde av riksintresse. Det borde vara en angelägenhet för riksantikvarieämbetet att se till att Långberget som kulturområde inte förstörs. I stadens arkitektur finns ett vacker och intressant samspel mellan domkyrkan och Långberget som för evigt förstörs i kommunens förslag. Boverket, som bl a har att se till att historiska, kulturhistoriska, miljömässiga och konstnärliga värden tas till vara och har att se till att det finns goda fritidsmiljöer, har självklart anledning se till att Långberget inte förstörs.

Långbergsparken i Strängnäs.

Långbergsparken är en unik park, som började anläggas för cirka 150 år sedan och som fick sin nuvarande utformning i stort sett år 1894 efter frivilligt arbete av Strängnäsborna, se sid 815-816. Invigning av parken hölls midsommaraftonen 1894 då invigningstalaren sade: "Den vise planterar icke åt sig själv till gagn utan till gagn åt eftervärlden." Han menade, att man med parken gjort något till gagn bl a för dem i Strängnäs 100 år senare, 1994. Parken har och har haft en stor del i det sociala livet i staden, man kan säga att den är en del av stadens själ. Parken har stor betydelse som rekreationsområde med möjligheter till fina promenader, motion och naturupplevelser, har unika utsiktsplatser, är i Länsstyrelsens naturvårdsprogram bedömd som vara av högt naturvärde utifrån dess geovetenskapliga, rekreations- och skönhetsvärden.

I kommunens översiktsplan som antogs så sent som i juni 1992 nämns att Långbergsparken ej bör bebyggas. Trots det vill Banverket och kommunen nu bygga en järnväg genom parken i strid mot översiktsplanen.

När Banverkets planerare en gång började planera banan utgick de från kartor och missuppfattade tydligen kartorna. Enligt kartorna finns inga hus i parken och den består till stor del av orörd natur. Planerarna trodde väl att parken var en vildmark som de kunde skövla hur som helst, men att parken består av orörd natur är en av de främsta kvaliteterna i den.

Banverkets och kommunens förslag till bana i Långbergsparken innebär att parken blir förstörd, att stora bergssprängningar måste göras så att det hela blir mycket fult och att det som blir kvar av parken kommer att se ut som ett stenbrott. Till detta kommer att tågen kommer att medföra stora bullerproblem och säkerhetsproblem och att restiderna försämras därför att stationen i Strängnäs, som avses ligga vid Långberget, i Banverkets förslag nu, i strid mot avtalet, måste göras som enkelspårssation som inte medger tågmöten.

Banverkets och kommunens förslag till bana genom Långbergsparken liknar miljöförstörande misstag som järnvägsbyggare gjorde förr. När man nu bygger nya järnvägar ska man naturligtvis inte upprepa gamla misstag och nu försämra miljöerna utan istället förbättra dem. Men i Strängnäs går Banverket fram som en elefant i en porslinsbutik och förstör det vackra som ännu finns kvar. Och makthavarna i kommunen låter sig villigt följa med i Banverkets förstörande turer.

En enkel lösning på Långbergspöblemet : gör tunnel .

Det finns en enkel lösning på problemet med järnvägen genom Långbergsparken och det är att dra den i tunnel.

Banverket hade utredningsförslag i juni 1992, och hade tre alternativ för banans dragning genom Långberget, ett alternativ där banan så att säga klättrade på berget och två alternativ med tunnlar i berget.

Alternativet med banan klättrande på berget var alldeles omöjligt, men betecknades som huvudalternativ. Ett av tunnelalternativen, betecknat "Lång tunnel" var nästan helbra. Kostnadsberäkningarna för de tre alternativen var mycket summariska och ofullständiga, och angav på ett icke trovärdigt sätt att alternativet med lång tunnel skulle bli dyrare än det omöjliga alternativet med banan klättrande på berget.

Makthavarna i kommunen kunde inte genomskåda Banverkets kostnadsberäkningar och inbillade sig att kommunen skulle få betala extra för alternativet med lång tunnel. Men i avtalet står inget om att Banverket har rätt att skövla Långbergsparken och står inget om att kommunen ska betala något extra.

Makthavarna i kommunen insåg med möda att alternativet med banan klättrande på berget var olämpligt, vilket jag påpekat långt tidigare. Resultatet blev att kommunen hösten 1992 kom med ett nytt förslag om att dra banan i kanten på Långberget, ett förslag som kommunen felaktigt trodde skulle bli billigare, som var mycket snabbt tillkommet, illa genomtänkt, inte illustrerat, inte undersökt med hänsyn till konsekvenserna och som var avskyvärt.

Banverket har därefter i juni 1993 kommit med ett förslag som delvis liknar kommunens förslag med banan i kanten på berget, men ett förslag som är ännu sämre än kommunens förslag. I Banverkets förslag är det plankorsning mellan järnvägen och Mariefredsvägen sydost om själva berget, något som varken länsstyrelsen eller kommunen accepterar.

Man bör observera, att i Banverkets förslag nu ingår en ca 2 km lång tunnel västerut från västra änden av Långbergsparken. Alternativet " Lång tunnel" innebär därför bara att man österut under Långberget förlänger denna av Banverket nu föreslagna tunneln .

Banverket redovisade i början av 1993 kostnader för olika slags korsningar med Mariefredsvägen. Med plankorsning som Banverket föreslagit blir det kostnad ca 20 miljoner kr för bomanlägg-

ning. För ett alternativ med vägbro över järnvägen anger Banverkets kostnadsberäkningar ca 150 miljoner kr. För ett alternativ med bro för järnvägen över Mariefredsvägen anger Banverket ca 110 miljoner kr. Extrakostnaden för planskild korsning jämfört med bomlösning blir alltså ca 130-90 miljoner kr. I alternativet med lång tunnel uppstår inte dessa kostnader.

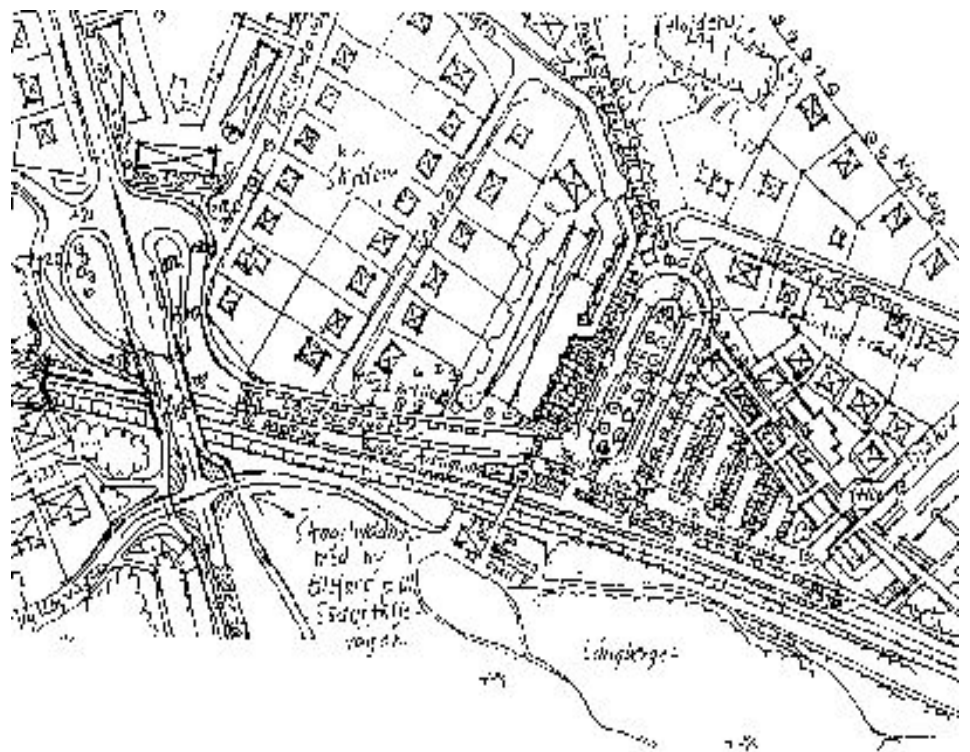
I Banverkets förslag nu måste dessutom vägar väster om Långberget läggas om och bli en ny bro byggas. I alternativet med lång tunnel uppstår inte dessa kostnader.

I Banverkets förslag uppstår, jämfört med alternativet med lång tunnel, extra bullerproblem som bara delvis kan mildras med bullervallar, bullerplank, ljudisolering av fönster od, uppstår extra säkerhetsproblem, som bara delvis kan åtgärdas med stängsel od och uppstår extra skönhetsproblem som bara till obetydlig del kan åtgärdas med planteringar o d. Dessa problem medför extra kostnader, jämfört med alternativet med lång tunnel.

I Banverkets förslag blir det mera schakt och bergsprängningar för delen mellan Ulfhålls allé och Södetäljevägen än för en tunnel för motsvarande del så att kostnaderna för banan i Banverkets förslag kan räknas bli ungefär samma som för bana och en tunnel i alternativet med lång tunnel. Kostnadsberäkningarna för detta bygger på uppgifter från Banverket om kostnader för tunnel med bana.

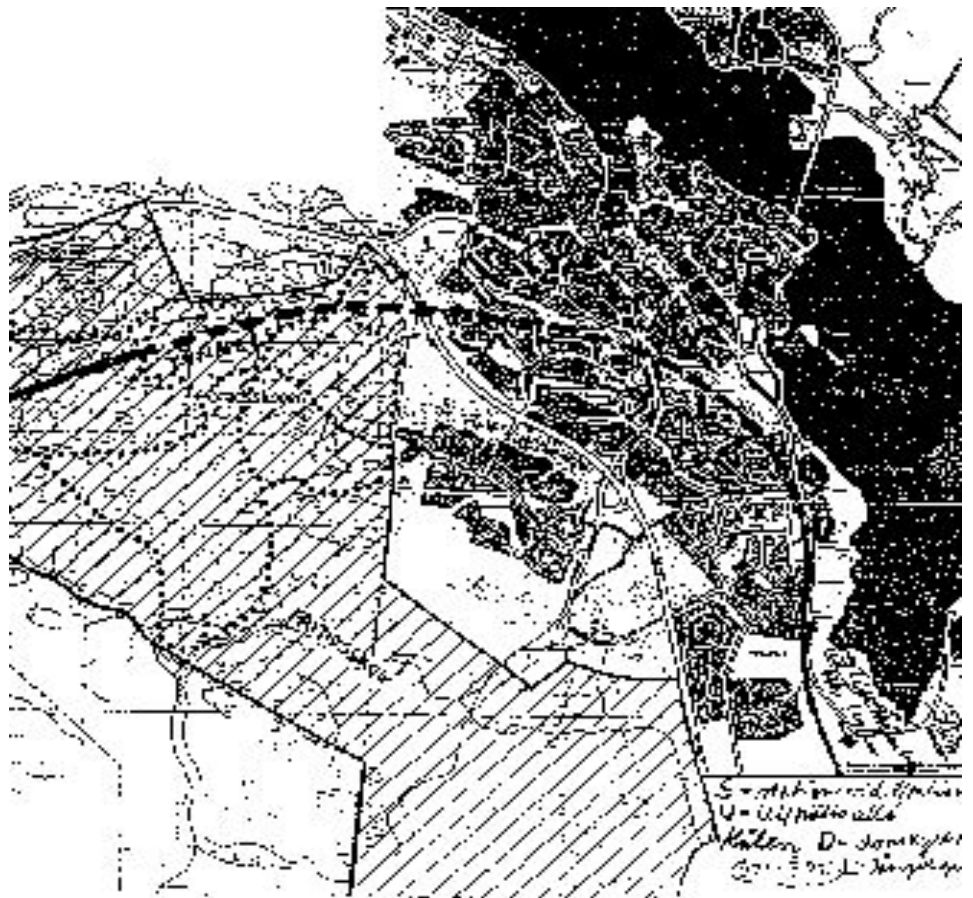
För att klara tågmöten föreslår Banverket i sitt förslag särskilda mötesspår, ett strax söder om Långberget, vid Malmby, och ett väster om Långberget, i Härad, av vilka åtminstone spåret vid Malmby kan slopas om man gör förslaget med hel tunnel genom Långberget. I alternativet med tunnel genom hela Långberget kan stationen göras som dubbelspårsstation som medger tågmöten, och kostnaden för det täcks av besparingarna när man slopar mötesspåret vid Malmby. Med enkelspårsstation försämras restiderna så att man kan befara att antalet tågresenärer minskar, och kostnaderna för anslutningsbussarna lär öka.

Lägger man ihop de nu nämnda kostnadsskillnaderna finner man att alternativet med lång tunnel blir billigare än Banverkets förslag kompletterat med erforderliga broar för planskilda korsningar med vägar. I alternativet med lång tunnel får man dessutom: dubbelspårsstation som medger tågmöten, slipper förstöra Långbergsparken, slipper förstöra Strängnäs med de stenbrott som uppstår i Banverkets förslag, och får dessutom en förbättring av miljön i förhållande till tidigare situation.



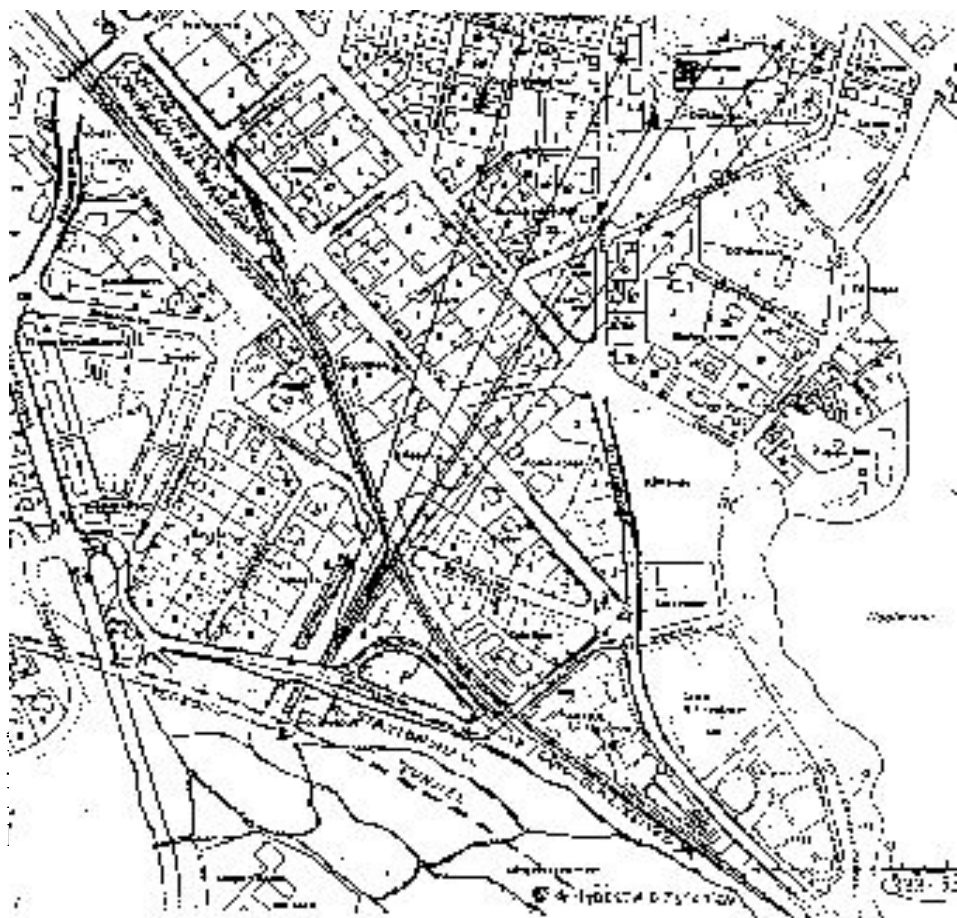
Alternativ med järnvägen i kanten på Långberget fram till Södertäljevägen. Stationsområdet.
Kommunens 12 maj 1993 reviderade förslag.

1338 B



Alternativ med hel tunnel från Ulfhälls allé till Stadsskogen.

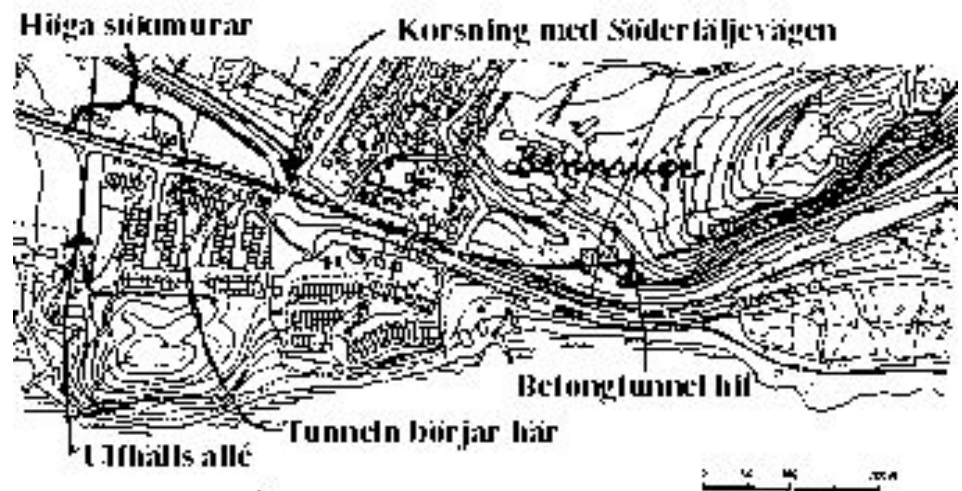
Tunneldelen från Ulfhälls allé till Södertäljevägen är cirka en tredjedel av hela tunneln. I detta alternativ slipper man alla problem som uppstår i alternativet med järnvägen i dagen i kanten på Långberget. Stationen har ingång mittför Vitalisvägen som i det andra alternativet.



Alternativ med hel tunnel från Ulfhälls allé till Stadsskogen.

I detta alternativ slipper man alla problem som uppstår i alternativet med järnvägen i dagen i kanten på Långberget. Stationen har ingång mittför Vitalisvägen som i det andra alternativet. Bilden visar att man kan se kyrkan när man kommer ut från stationen.

1339 B



Banverkets alternativ "Lång tunnel" 1992 (BV sid 20)

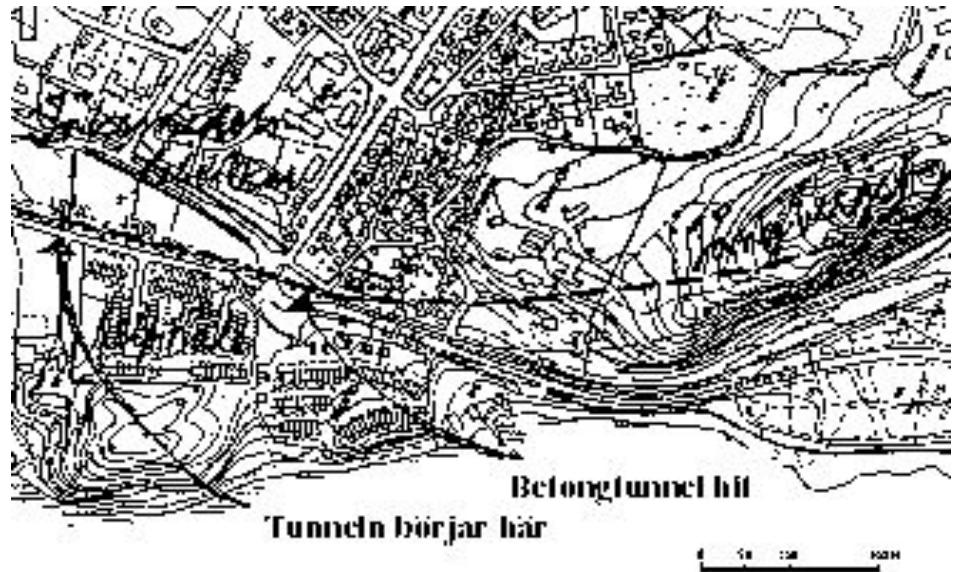
Bilden visar Banverkets förslag 1992 till tunnel genom Långberget (Alt Lång tunnel).

I banverkets alternativet Lång tunnel ligger rälsen vid stationen på +10, vilket är ett lämpligt höjdläge med hänsyn till tillträdet från det utvändiga stationsområdet nedanför Skogshyddan. Banan kommer också på sådant djup att problem inte uppstår vid korsningen med Södertäljevägen.

I alternativet Lång tunnel börjar tunneln ungefär mittemellan Ulfhälls allé och korsningen mellan Mariefredsvägen och järnvägen. Banan ligger från tunnelns början fram till en punkt norr om Benninge med rälsen på +6 , vilket är så högt att tunneln på denna del inte får tillräcklig bergtäckning utan måste utföras som betongtunnel. Tunneltakets översida ligger ca en halv meter högre än den befintliga marken i korsningen med Mariefredsvägen vilket kräver en olämplig höjning av vägen.

Det förhållandet att tunneln börjar ungefär mittemellan Ulfhälls allé och korsningen med Mariefredsvägen innebär att det uppstår bullerproblem från tåget på sträckan söder om tunnelmynningen.

På sträckan från Ulfhälls allé till tunnelns början är marken nästan plan så att stora stödmurar måste anordnas, vilket nästan innebär att tunneln börjar vid Ulfhälls allé, men saknar tak på sträckan Ulfhälls allé till tunnelns början.



SW-alternativ "Lång tunnel"

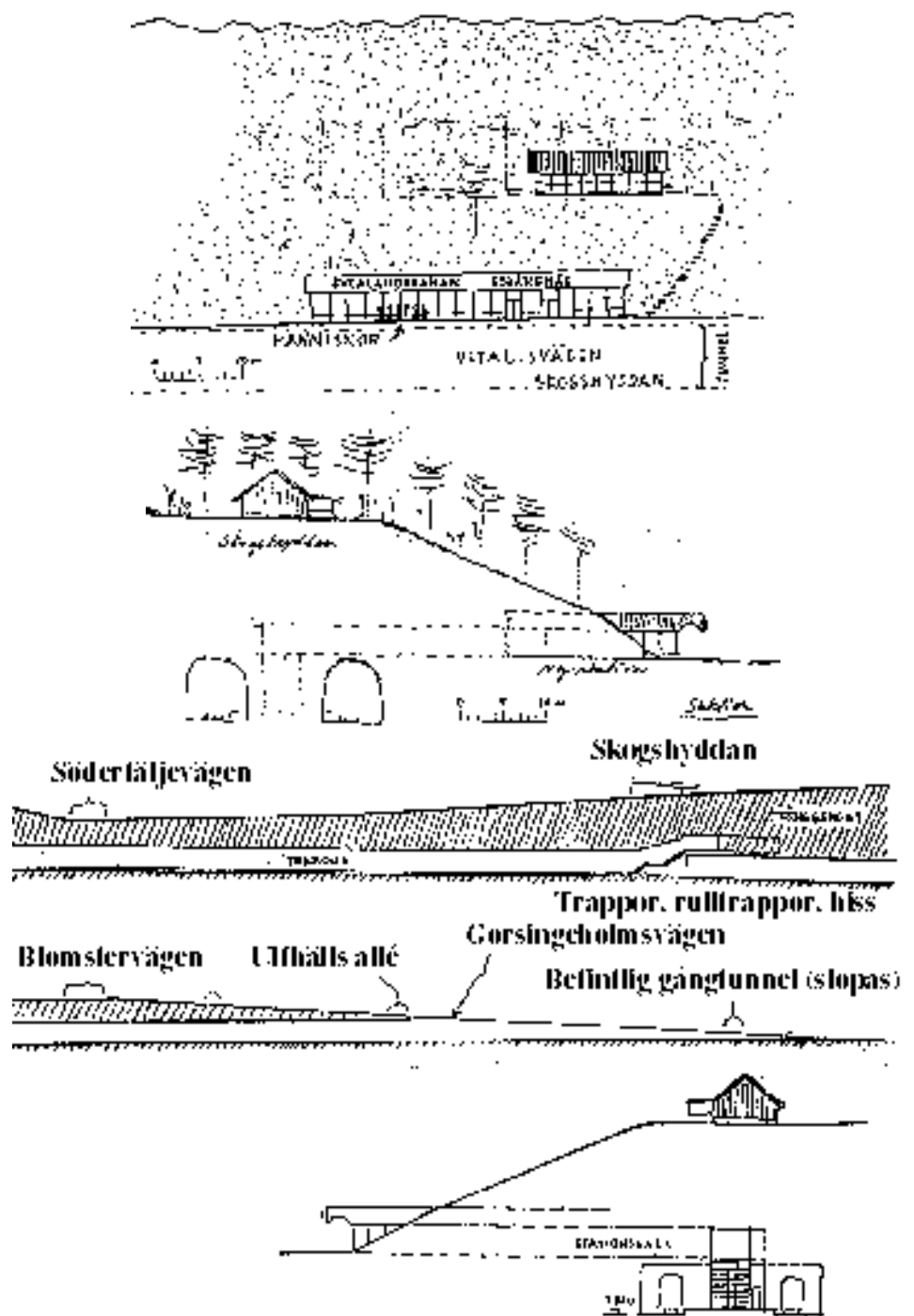
Bilden visar mitt förslag till tunnel genom Långberget.

Jag har föreslagit en förbättring av banverkets alternativ med lång tunnel:

Tunneln börjas redan vid Ulfhälls allé, banan läggs djupare under Mariefredsvägen och läggs på delen norrut från korsningen med Mariefredsvägen längre in i berget, dvs längre västerut. På det sättet vinnes flera fördelar:

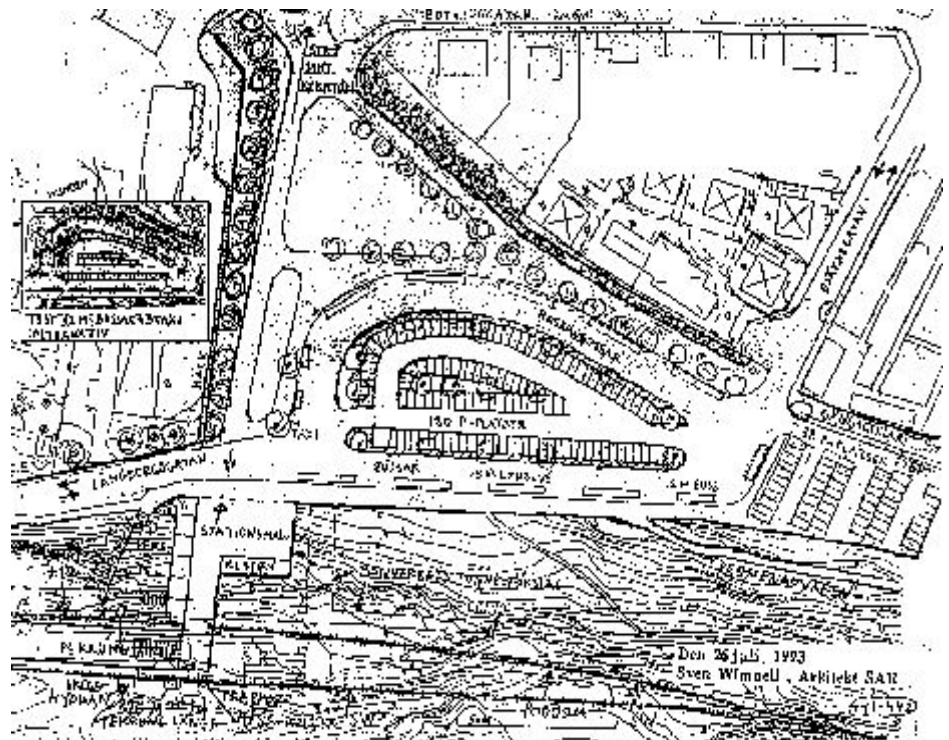
- * Den horisontella radien på banan blir större och stämmer bättre med krav om banradier som banverket har och tågen kan köras med högre hastighet, vilket är önskvärt.
- * Bergtäckningen över tunneln blir större så att bergtunnel kan göras norrut från och med ungefär korsningen med Mariefredsvägen eller något norr därom. Betongtunnel behöver göras på bara ungefär 250-350 m, från Ulfhälls allé och norrut.
- * Tack vare den befintliga markens höjdlägen före tunnelmynningen får man en vacker tunnelinfart. Marken ligger lägre före tunnelmynningen än vid allén, vilket innebär att stödmurarna före tunnelinfarten blir relativt små.
- * Banan får ett lägre läge utanför läkemedelsfabrikerna och tågen kommer att störa fabrikerna mycket mindre.
- * Bullerproblemen för boende vid Ulfhäll minimeras.
- * Ulfhälls allé återupprättas och återfår sin ursprungliga längd och sitt ursprungliga utseende.
- * Området mellan Mariefredsvägen och Gorsingeholmsvägen norrut från Ulfhälls allé blir ett tämligen vackert område. Läkemedelsfabrikerna kan utvidga fram till Ulfhälls allé.
- * Trafiken på Mariefredsvägen kan flyta som nu eftersom järnvägen helt ligger i tunnel under vägen. Mariefredsvägen kan från Kilen efter komplettering med alléträd och lämpligt ordnade buskage o d mellan träden göras till en mycket vacker infart till Strängnäs.
- * Ingången till stationen vid Skogshyddan kan läggas på samma ställe som i banverkets förslag juni 1993 och området utanför stationen kan utformas på i princip samma sätt i mitt förslag till lång tunnel och i banverkets förslag i juni 1993.

1340 B



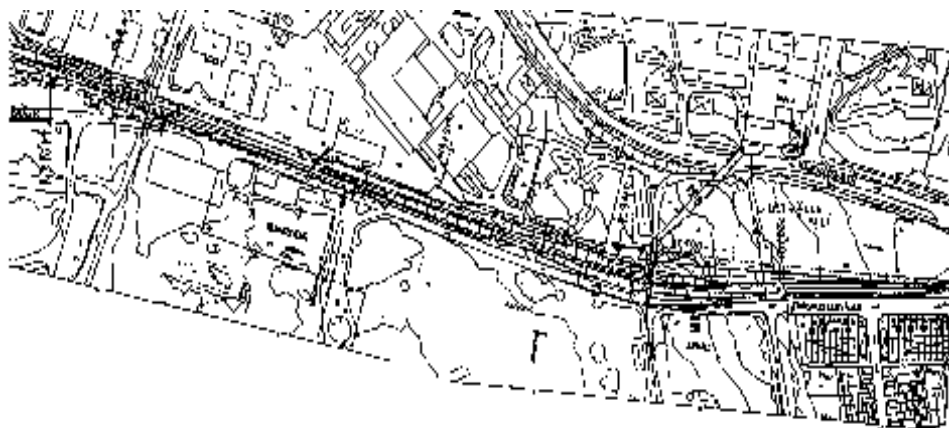
Alternativ med hel tunnel från Ulfhälls allé till Stadsskogen. Tunneldelen från Ulfhälls allé till Södertäljevägen är cirka en tredjedel av hela tunneln. I detta alternativ slipper man alla problem som uppstår i alternativet med järnvägen i dagen i kanten på Långberget. Stationen har ingång mittför Vitalisvägen som i det andra alternativet.

1341 A

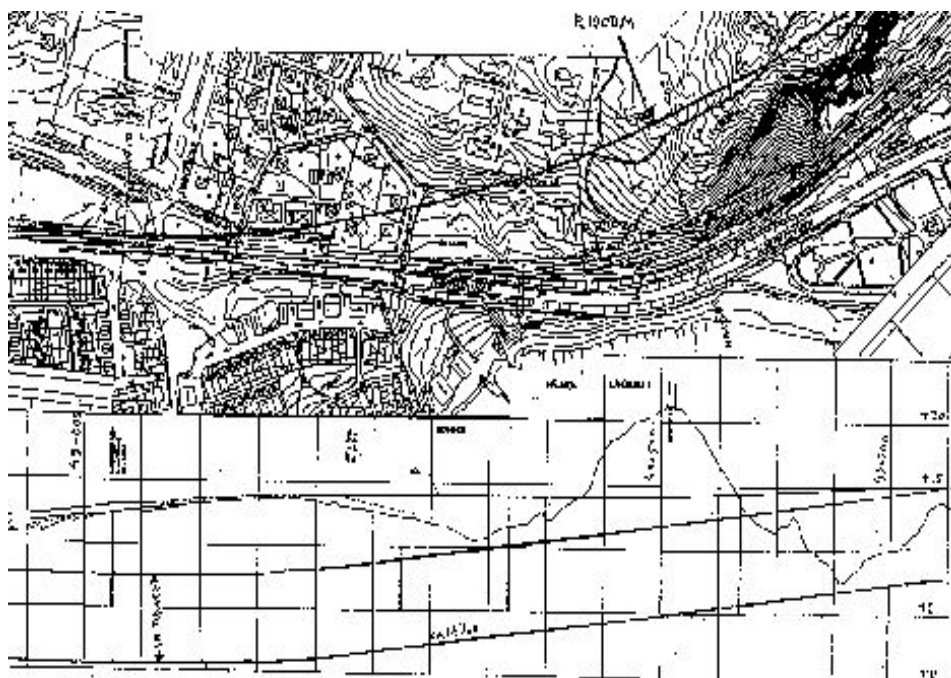


Alternativ med hel tunnel från Ulfhälls allé till Stadsskogen.

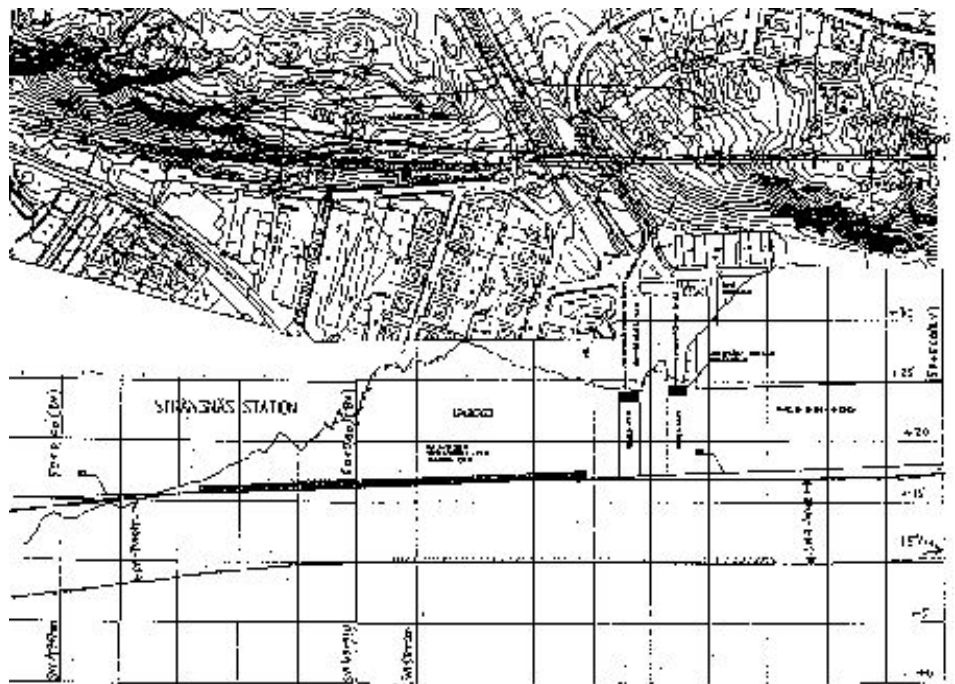
Tunneldelen från Ulfhälls allé till Södertäljevägen är cirka en tredjedel av hela tunneln. I detta alternativ slipper man alla problem som uppstår i alternativet med järnvägen i dagen i kanten på Långberget. Stationen har ingång mittför Vitalisvägen som i det andra alternativet.



SW-alternativet: sektion genom tunnelmynningen vid Ulfhäll



SW-alternativet: sektion genom tunneln vid Ulfhäll där den börjar stiga mot stationen



Jag förutser att man i nära eller avlägsen framtid kommer att köra persontåg, godståg eller bådadatera genom Långberget även tiderdå vanligt folk vill sova. Det är värt att beakta de bullerproblem det medför. Med en tunnel genom Långberget och Ulfhällsområdet är man på den säkra sidan och har gjort det man kunnat föratt minska bullerproblem som kan medföra krav om restriktioner för trafik och därmed sämre service till den som anlitat Svealandsbanan och lägre biljettintäkter.

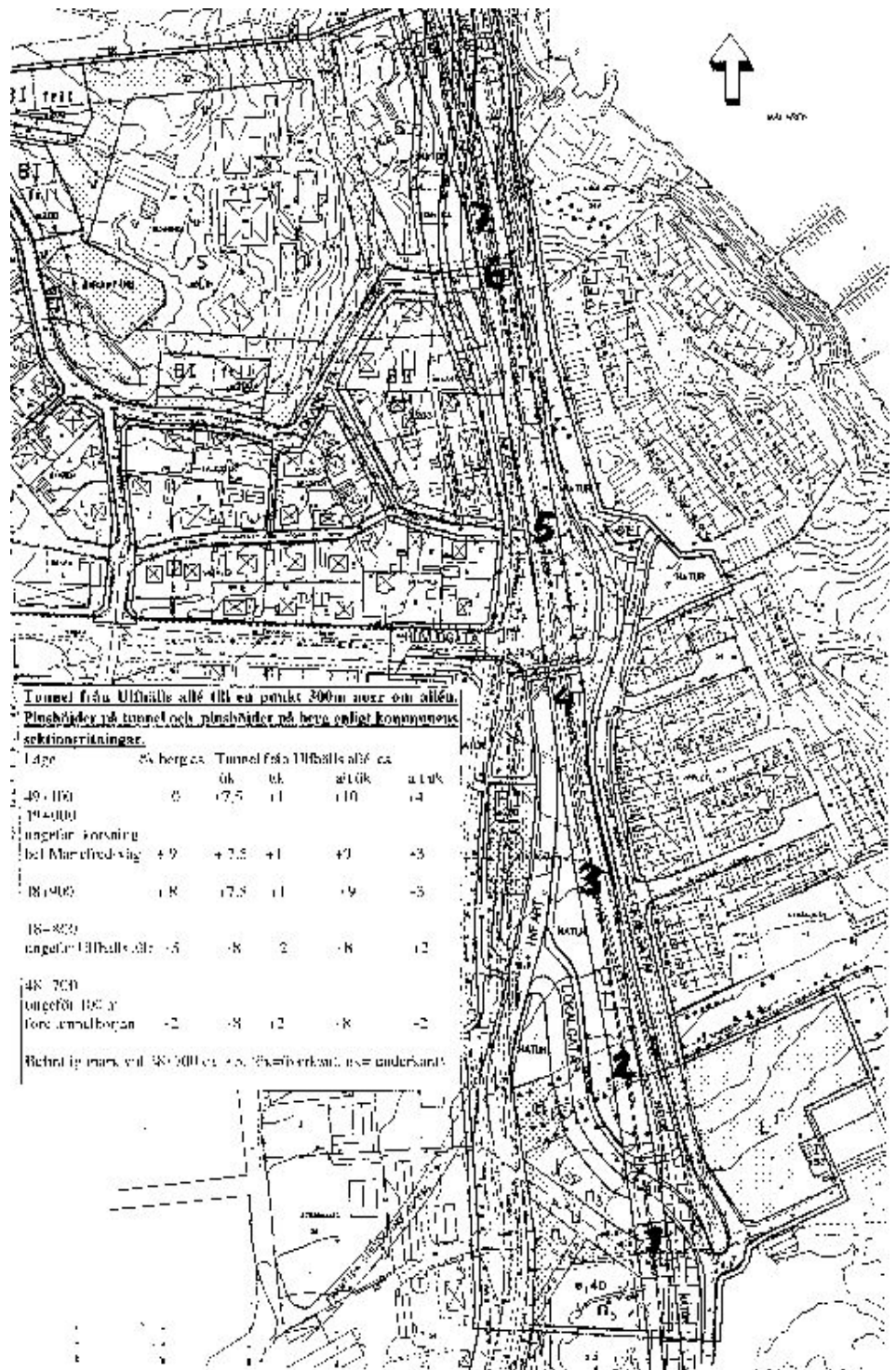
Kommunens förslag kommer att innebära lång och dyrbar projektering och stora kostnader under byggtiden för skyddsanordningar för byggnadsarbetare och allmänheten. En tunnel från Ulfhäll till Stadsskogen innebär en enkel projektering och ett byggnade som kan ske dygnet runt utan dyra hänsyn till de krav ett byggande ute i det fria medför.

En tunnel från Ulfhälls allé till Stadsskogen kan göras som ett avgränsat projekt med en egen byggtid som kan påbörjas utan långa förberedelser. Det är viktigt att man kommer igång snabbt om man vill bli klar i tid enligt tidsplanerna, och det är viktigt att komma igång snabbt med hänsyn till den rådande och ökande arbetslösheten i byggbranschen.

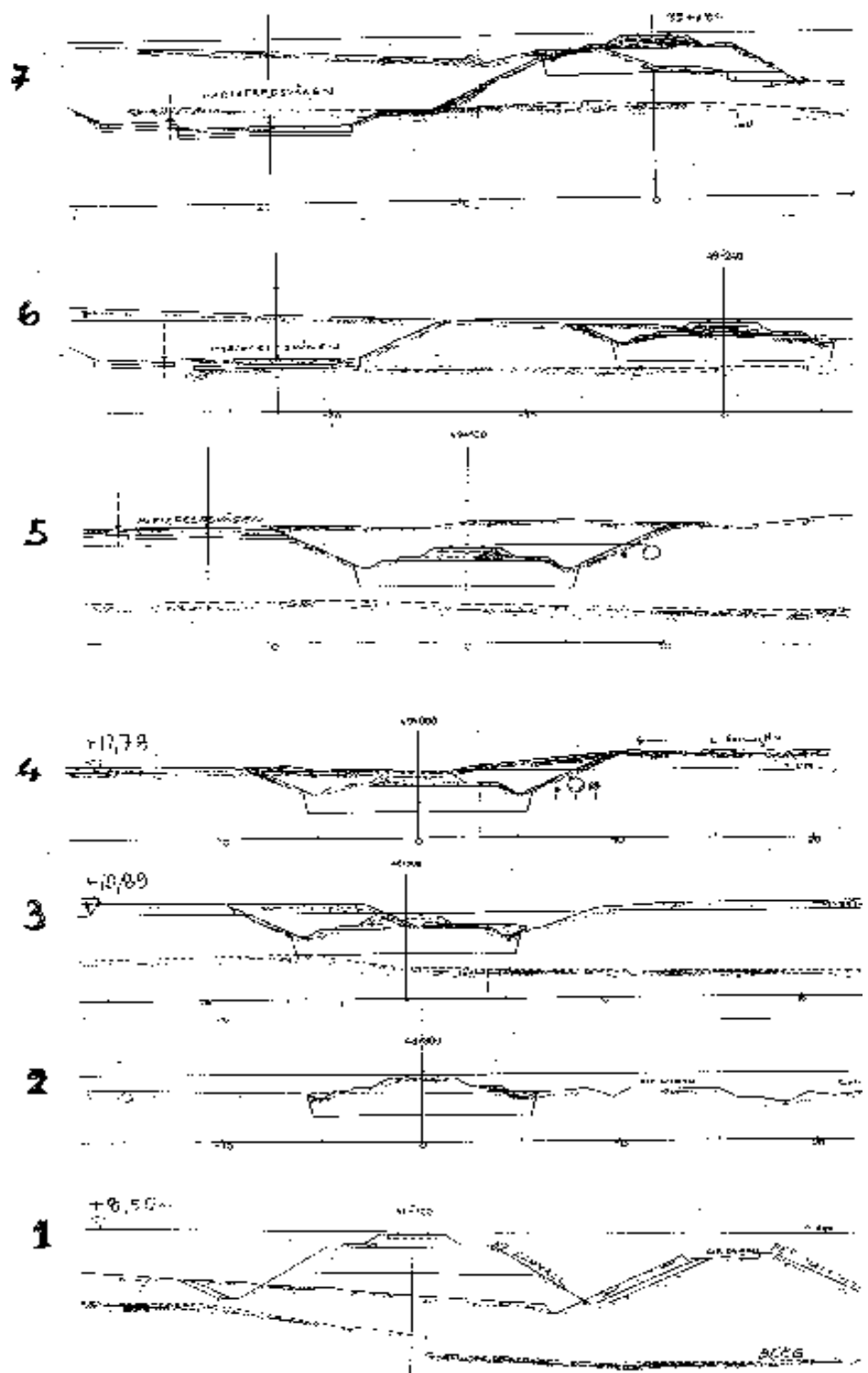
En tunnel Ulfhäll-Stadsskogen torde bli ett bra objekt för byggentreprenörerna, bl a därför att oförutsedda kostnader inte torde uppstå så som man kan räkna med i kommunens förslag.

Den långa tunneln innebär att man kan köra på med samma teknik och maskiner, och ju längre man lägger tunneln desto mindre är riskerna för komplikationer. (Flyttad från sid 1348)

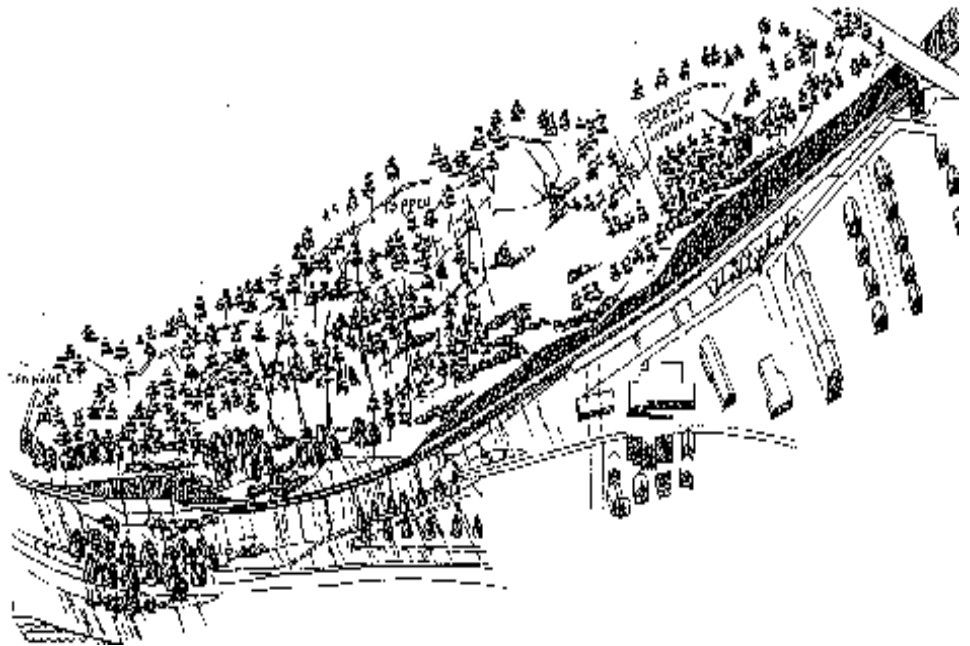
SW-alternativet: sektion genom tunneln vid Stationen med plattformen. Till vänster går tunneln nedåt mot Ulfhäll. Till höger ovanför tunneln är två svarta rektanglar Södertäljevägen och Vallbyvägen.



Strängnäs kommuns förslag under samråd i oktober 1994
Järnväg mellan Kabi och Benninge.



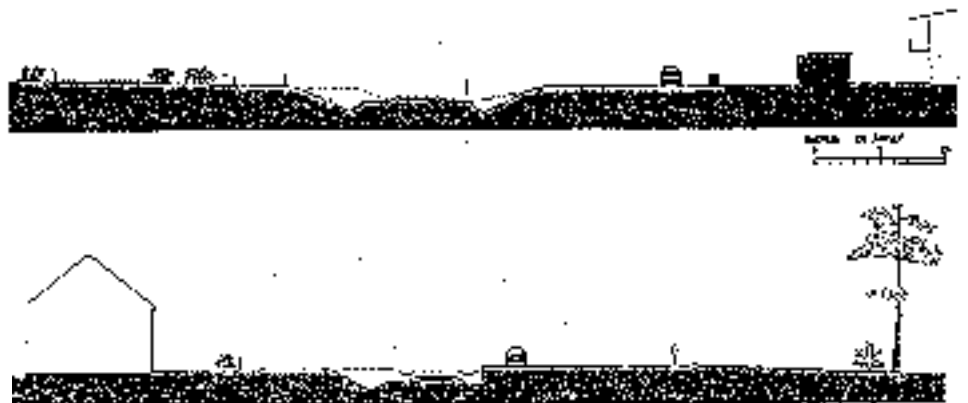
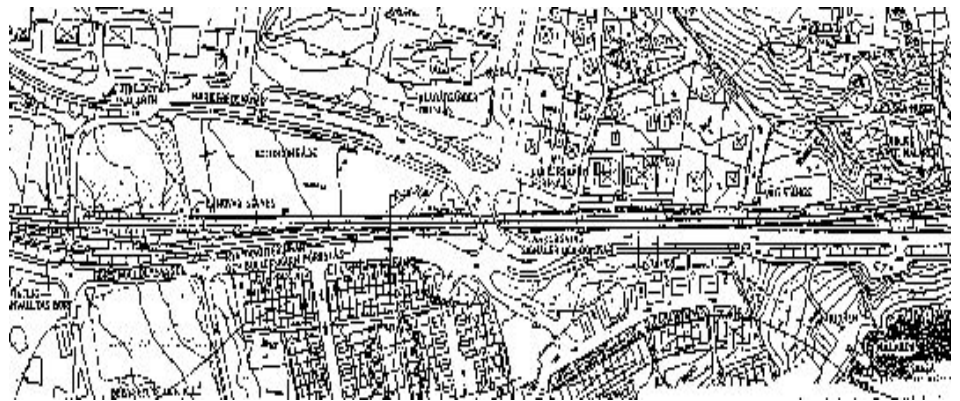
Strängnäs kommuns förslag under samråd i oktober 1994
Järnväg mellan Kabi och Benninge. Sektioner till planen på 1344.



Långberget. Banverkets miljökonsekvensbeskrivning sid 12.

Alternativ med Järnvägen i dagen i kanten på Långberget och därefter i tunnel till Stadsskogen.

Kostnaderna för delen från Ulfhälls allé till Södertäljevägen, med vägomläggningar, nya överfarter, skyddsanordningar, bullerskärmar, lagningar av terrängen etc kan antas bli minst lika stora som för en tunnel mellan Ulfhälls allé och Södertäljevägen.



Ulfhäll. Banverkets mijökonsekvensbeskrivning sid 8-9.

BEFINTLIGA FÖRHÅLLANDEN

Genom området löper Mariefredsvägen och järnvägen i stort parallellt i nord-sydlig riktning. Norr om Ulfhäll finns rad husbebyggelse från 60- och 70 -talet. Väster om Mariefredsvägen utgörs bebyggelsen av fristående villor, några flerfamiljshus, en bensinstation samt en kiosk. Trävillorna har kvar mycket av sin ursprungliga karaktär och bildar ett väl sammanhållet och enhetligt område med rötter i 1910- och 20 talet. Ingrepp som stör områdets karaktär bör undvikas.

Vid Ulfhäll har, i utförd arkeologisk utredning, noterats ett gynnsamt läge för en äldre gårdstomt (obj A). På 1700-talets karta ligger Ulfhälls ekonomibyggnader på denna plats. Bebyggelsen vid Ulfhäll utgör exempel på en väl underhållen herrgårdsbebyggelse med flera hus som går tillbaks till 1600 och 1700-talet. Områdets karaktär

1350 A

är av den art att det bör skonas från ingrepp öster om Gorsingeholmsvägen.

Allén till gården är troligen från 1800-talet, men är idag sönderbruten av befintlig järnväg och Gorsingeholmsvägen. Både allén och herrgårdsbebyggelsen är värdefulla ur landskapsbildssynpunkt.

Området är något bullerstört av trafiken på Mariefredsvägen som har 12 000 fordon per dygn.

Vid Benningeskolan finns Sachska huset som är kulturhistoriskt intressant. Från huset och trädgården har man en värdefull utblick över Nabbviken, Mälaren. Huset och bergslutningen är även värdefull ur landskapsbildsynpunkt sett från Mariefredsvägen och Mälaren.

Från Mariefredsvägen, strax söder om allén till Ulfhälls herrgård har man en utblick över Mälaren. Utblicken skyms delvis av järnvägsbanken och under sommarhalvåret även av de lövade stora träden.

Jordlagren utgörs här till största delen av torrskorpelera på morän. Området avvattnas mot Mälaren. Brunnar saknas.

Mellan Mariefredsvägen och järnvägsbanken finns ett koloniområde.

Tre vägkorsningar med järnvägen finns idag. Vid Ulfhäll, Mariefredsvägen och vid Solstigen. Den befintliga järnvägsbanken utgör en barriär i området men då den ej trafikeras idag kan man korsa den på ett flertal ställen bland annat vid allén till Ulfhälls herrgård.

M I L J ö E F F E K T E R

Den föreslagna utbyggnaden av Svealandsbanan innebär att den befintliga järnvägsbanken genom området höjs och ges en rakare utformning. Vid befintlig vägport till Ulfhäll är höjningen ca en halv meter medan järnvägen vid korsningen med Mariefredsvägen följer befintligt spår. Höjningen av banken får konsekvenser för landskapsbilden då värdefulla utblickar och samband skärs av. Höjningen och sidoförskjutningen medför även att flera stora, äldre lövträd fälls. Ett antal kolonilotter tas i anspråk utmed järnvägen.

Efter plankorsningen med Mariefredsvägen sänks järnvägen något i jämförelse med befintlig järnvägsbank fram till korsningen med Solstigen som stängs. Därefter går järnvägen på hög bank öster om Benningeskolan och Sachska huset. Banken är 3,5 meter hög i sitt högsta läge och medför att flera äldre lövträd fälls och att landskapsbilden påverkas negativt. Stängningen av Solstigen med-

för att infart till fastigheten Ärlan 3 stängs. Gång- och cykelvägen utmed Mariefredsvägen öster om Benninge bevaras i sitt nuvarande läge.

Det gynnsamma läget för en äldre gårdstomt (obj A) vid Ulfhäll berörs av järnvägsbanken. Den värdefulla miljön vid Ulfhälls herrgård berörs ej i någon nämnvärd omfattning.

Cirka 70 fastigheter inom områden kommer att bli bullerstörda av järnvägen med maximalnivåer över 80dBA. Fastigheterna finns både öster och väster om järnvägen.

Järnvägen kan ge upphov till störande vibrationer i området.

Järnvägens barriäreffekt i området förstärks. Passagemöjlighet behålls troligen vid den befintliga vägporten och vid Mariefredsvägen. Vägporten byggs om för gång- och cykeltrafik.

Å T G Ä R D E R

Området vid Ulfhälls ekonomibyggnader (obj A) utredningsgrävs före järnvägsutbyggnaden om det vid fortsatt projektering bedöms erforderligt.

Nya planteringar utmed järnvägen föreslås vid Ulfhäll. Markmodellering och stödmurar används för att begränsa den mark som åtgår vid ombyggnaden av vägtunnel och väg vid Ulfhäll. Befintlig banvall tas bort mellan järnvägen och Gorsingeholmsvägen. Marken, som då hamnar i nivå med Gorsingeholmsvägen, gräsbesås och eventuellt kan träd eller buskar planteras mellan järnvägen och vägen.

Möjlighet att tillskapa nya kolonilotter söder om befintligt koloniområde bör utredas.

Bullerskydd för de fastigheter som får för höga nivåer utarbetas tillsammans med de boende. Möjliga åtgärder är bullerskärmar och fasadåtgärder. Två möjliga lägen för bullerskärmar finns för bebyggelsen vid Gorsingeholmsvägen. De kan dels placeras mellan banvallen och Gorsingeholmsvägen, dels i tomtgräns öster om Gorsingeholmsvägen. Fördelen med det senare alternativet är att skärmen då även ger ett skydd mot vägtrafikbuller från Gorsingeholmsvägen. Vid bebyggelsen mellan korsningen med Mariefredsvägen och Solstigen föreslås bullerskärm i direkt anslutning till banvallen. Sektionerna 48+950 och 49+150 visar förslag till placeringar.

Radhusen i kvarteret Päronet får ljudnivåer över 80 dBA maximalnivå. Eventuell bullerskärm bör placeras öster om Mariefreds-

vägen för att även skärma vägtrafikbullret.

Åtgärder för att minska störande vibrationer utreds vidare.

Förhandlingar pågår mellan kommunen och Banverket an gående en planskild korsning mellan järnvägen och Mariefredsvägen och en särskild utredning har gjorts kring möjliga lösningar för planskildheten. En planskildhet medför att helt nya lösningar för bland annat bulleråtgärder måste studeras.

KONTROLL/UPPFÖLJNING

Program för uppföljning av buller och vibrationer bör utarbetas i samråd med Miljökontoret Strängnäs kommun.

BYGGSKEDET

Utrymme för massupplag bedöms ej finnas inom delsträckan. Transporter till och från arbetsområdet och arbetsmaskiner kommer att ge bullerstörningar i området under byggtiden. Naturvårdsverkets riktvärden för buller från byggarbets platser kommer att tillämpas. Problem med damm från byggmasorna kan även uppstå. Eventuella restriktioner får utarbetas i samband med att bygghandlingar tas fram.

Särskilt skydd av vegetation som ska sparas kommer att behövas inom delsträckan.

TILLÄGG TILL MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING FÖR MARIEFREDSVÄGEN VID ULFHÄLL BENNINGE

I miljökonsekvensbeskrivning för Svealandsbanan delen Malmby-Härad tillägg avseende Ulfhäll - Benninge berördes miljökonsekvenserna även för Mariefredsvägen. Miljö- och hälsoskyddsenheten vill efter granskning av beskrivningen lämna ett förtydligande när det gäller vägtrafiken. Några naturvårdsintressen kommer inte att beröras i planområdet.

Banverket och Strängnäs kommun har enats om att utforma korsningarna mellan Mariefredsvägen och järnvägen som planskilda. Förslaget innebär att Mariefredsvägen byggs i ny sträckning väster om järnvägen och passerar under den vid Benninge. Järnvägen har förskjutits 5 m österut och spårprofilen ligger ca 1 m lägre än systemhandlingens förslag.

BULLER

Vägtrafikbullret kommer att öka för fastigheterna väster om järnvägen då Mariefredsvägen flyttas, medan fastigheterna öster om

1350 D

järnvägen kommer att få lägre bullernivåer än vad de har idag.

De fastigheter som behöver bullerskydd för att klara naturvårdsverkets riktlinjer för vägtrafikbuller på 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå utomhus ligger i kv. Sparven och Ärlan. Bullerskyddet kommer att förändra stadsbilden i området. Det kan också bli problem för sop- och oljefordon att ta sig in och ut ur kvarteren om Vinkelvägen stängs för.

Beroende på hur bullerskyddet för järnvägen utformas på den östra sidan kan det även ge en dämpning av vägtrafikbullret för fastigheterna i kv Päronet.

Åtgärder

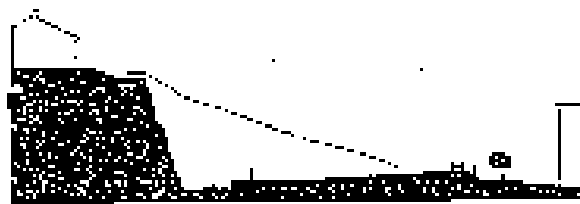
Det bullerskydd som behövs mot kv. Sparven och Ärlan föreslås få en höjd på 2,4 m. Skyddet bör fortsätta runt hörnet upp mot Finningevägen och sträcka sig fram till huskroppen på fastigheten Sparven 9 för att klara utomhusmiljön.

Bullerskyddet på den västra sidan av järnvägen bör samordnas för väg- och järnväg för att uppnå bästa effekt till minsta kostnad

LUFT

Beräkningar av luftföroreningar från vägtrafiken utmed Mariefredsvägen ger värden som ligger långt under riktvärdena för luftkvalitet i tätorter.

Strängnäs den 22 juli 1994



Långberget. Banverkets miljökonskvensbeskrivning sid 10-13.

1351 A

Långberget. Banverkets miljökonsekvensbeskrivning sid 10-13.

BEFINTLIGA FÖRHÅLLANDEN

Området domineras av Långberget som är en geologiskt intressant bergsformation i form av en väl utbildad förkastningsbrant. Strandlinjer, som visar landhöjningen i området, finns på flera ställen i slutningen. Naturmarken domineras av hällmarkstallskog i de högre partierna och i slutningen blir inslaget av lövträd allt större. Utströmningsområdet vid bergets fot och närheten till Mälaren gör att växtligheten här är frodig.

På flera platser har man vackra utblickar över Mälaren och Strängnäs centrala delar. Långberget är ett värdefullt närreklamationsområde för kommuninvånarna och det finns ett anlagt motions-spår i området. I Länsstyrelsens naturvårdsprogram bedöms området vara av högt naturvärde (klass III) utifrån dess geovetenskapliga, rekreations- och skönhetsvärden.

På en avsats ovan Långbergsgatan ligger Skogshyddans sommarservering från tidigt 1900-tal. Byggnaden är typisk i sin art och påminner om frilufts- och frisksportarliv från sekelskiftet.

Äldre kartmaterial visar att Långberget länge avgränsat staden mot söder. Utmed bergets nordvästra nedre del följer järnvägen från 1895. Vidare in mot Strängnäs går banvallen längs landsvägen, Mariefredsvägen. Medan vägen skär rakt igenom begravningsplatsen går banvallen utmed dess sydvästra kant.

Mellan Långberget och den befintliga banvallen finns ett område med småindustrier från 1940-talet. Mellan industri området och Södertäljevägen finns bostadsbebyggelse i form av villor och flerkamiljshus.

Fornlämningar saknas vid Langberget.

Den befintliga banvallen utgör inte någon barriär i området. Trafiken på Mariefredsvägen och Södertäljevägen ger en viss bullerstörning i området.

Det finns inga brunnar i området.

M I L J Ö E F F E K T E R

Den föreslagna järnvägsdragningen genom området ger en hög bank i den första delen av området, därefter ligger järnvägen i skärning längs Långberget. Plattform föreslås på järnvägens norra sida, utmed Långbergsgatan. Den nya banvallen stänger ett av gangstraken utmed Långberget och ger ett stort ingrepp i vegeta-

tionen. Gångvägen som förbinder Långbergsgatan med naturområdet stängs också och järnvägen blir en barriär i området. De planerade bergskärningarna kan förändra vattentillgången och ge negativa effekter för växtligheten som finns utmed järnvägen.

Järnvägen utmed Långberget får stora konsekvenser för landskapsbilden. Bergskärningarna kommer att exponeras på långt håll. Järnvägen kommer även att medföra viss negativ påverkan på de geovetenskapliga och rekreationsvärdena i området. De högre partierna på berget påverkas ej av annat än buller från järnvägen.

Tillfart till Skogshyddan stängs och ett hus rivs i kv Furuled 1 strax innan järnvägen går under Södertäljevägen. Sommarserveringen vid Skogshyddan gynnas troligen av det föreslagna stationsläget även om järnvägen medför ett stort markintrång.

Efter passagen under Södertäljevägen och Vallbyvägen går järnvägen in i tunnel. Genom försiktig sprängning och injektering kan troligen tunnelpåslaget göras direkt efter Vallbyvägen. Eventuellt behövs en kort betongtunnel. Mellan de två vägarna går järnvägen i öppet schakt.

Grundvattenmätningar i området norr om järnvägen har visat låga grundvattennivåer. Skärningen i Långberget kan medföra en sänkning av grundvattennivån med sättningsproblem som följd.

5-10 fastigheter utmed järnvägen får maximala bullernivåer över 80 dBA maximalnivå. Buller från järnvägen får utredas närmare i samband med att stationsområdet utformas.

Å T G Ä R D E R

Några nya gångvägar som ersättning för den som skärs av föreslås ej. Möjlighet finns att bygga ny väg till Skogshyddan från söder. I samband med att hela stationsområdet utreds får man studera lösningar för väg- och gångvägsnätet i området. Möjlighet finns att bygga om befintlig banvall till gångväg på sträckan från kyrkogården fram till Strängnäs gamla station.

Nya planteringar föreslås i de områden där ingreppen blir störst bland annat på den sträcka där den nya banvallen slår ut över den gamla. Sektion 49+700 visar förslag på hur slänt och plantering kan utformas.

Försiktig sprängning krävs för att åstadkomma vackra bergskärningar i den känsliga miljön. Bergets sprickriktningar ger indikation om att en brantare bergsskärning än den föreslagna 3:1

lutningen kan användas. En brantare bergsskärning medför att mindre mark åtgår på järnvägens södra sida.

Ytterligare utredningar avseende grundvattenförhållanden och närbelägna hus grundläggningsförhållanden bör göras. Om problem uppstår kan det lösas med infiltration med vatten från bergskärningen.

Staket utmed banan krävs där den går i skärning för att minska olycksrisken. Vid utformningen av staketet bör inspiration hämtas från de fina gjutjärnsräcken som finns på Långberget och som har en lång tradition i området.

Bullerskyddsåtgärder för bostadsbebyggelsen i området får utredas vidare i samband med att utformningen av stationsområdet klarlägges.

STATION SOMRÅDET

Utvecklingen inom stationsområdet utreds av Arkitekt kontoret, Strängnäs kommun. I denna utredning presenteras enbart läge för den tänkta plattformen och de skärningar som spåren ger i anslutning till stationen.

Den nya stationen kommer att få en stor inverkan på bebyggelseutvecklingen inom Strängnäs tätort. Järnvägens och stationens strukturpåverkan på Strängnäs belyses ej i denna utredning. Den föreslagna sträckningen och stationsläget följer den av kommunen antagna översiktplanen.

KONTROLL/UPPFÖLJNING

Program för uppföljning av buller, vibrationer och grundvattenpåverkan bör utarbetas i samråd med Miljökontoret Strängnäs kommun.

BYGGSKEDET

Utrymme för massupplag bedöms ej finnas inom delsträckan. Transporter till och från arbetsområde, arbetsmaskiner och sprängningar kommer att ge bullerstörningar i området under byggtiden. Naturvårdsverkets riktvärden för buller från byggarbetsplatser kommer att tillämpas. Problem med damm från byggmassorna kan även uppstå. Eventuella restriktioner får utarbetas i samband med att bygghandlingar tas fram. Särskilt skydd av vegetation som ska sparas kommer att behövas inom delsträckan.

Banverkets förslag i juni 1993 för delen Ulfhäll-Långberget

Utdrag ur sidorna 359-362.

Några allmänna kommentarer om delen Ulfhäll-Långberget.

I de förslag som banverket lagt fram är miljöanpassningen dålig på många håll, men jag vill särskilt framhålla passagen genom Långberget. I banverkets förslag går banan i stort sett som den gamla järnvägen på sträckan från Stallarholmsvägen och fram till Mariefredsvägen. Efter Mariefredsvägen ska i förslaget en stor del av Långberget sprängas av från Benninge och fram till Södertäljevägen. Hela utsiktsplatsen norr om Benninge, Djäkneterrassen, sprängs bort. Ovanför kyrkogården och invid Långbergsgatan nedanför Skogshyddan bildas en lång nysprängd bergvägg, som vid Skogshyddan är ca 15 m hög. Nedanför den bergväggen ska i förslaget banan gå. Bergväggen blir ingen vacker syn. Exempel på en sådan bergvägg kan man finna t ex vid trafikapparaten nära Eskils källa, där RV55 från norr går in på nuvarande E20 mot Strängnäs.

Långbergsgatan nedanför Skogshyddan stiger uppåt räknat från kyrkogården och fram till Furuled, som rivs, men banan tänks ligga nära horisonellt där så att banan mellan Vitalisvägen och Södertäljevägen kommer att ligga i ett dike, som invid platsen där Furuledsbyggnaden nu står blir ca 5 m djupt. Diket blir sedan djupare och djupare västerut så att banan går in under Södertäljevägen och Vallbyvägen. Därefter går banan in i tunnel som kommer upp i Stadsskogen nära Kvitten.

Stationsplattformen ligger nedanför den nya långa och höga sprängda bergväggen som uppstår i banverkets förslag och sträcker sig in i det nämnda diket, där det knappast bli särdeles trivsamt. Förslaget är dåraktigt, det kommer att förstöra hela Långberget och hela Strängnäs.

Länsstyrelsen har framhållit, att Strängnäs centrala delar är en kulturmiljö av riksintresse. Detta har varken banverket eller makthavarna i kommunen dragit de rätta konsekvenserna av, utan har kommit med förslag nu som förstör både naturmiljön och kulturmiljön mellan Ulfhäll och Södertäljevägen, förstör den finaste delen av parken som Strängnäsborna behöver för rekreation och förstör tillgängligheten till det som blir kvar av parken.

Det värsta felet i nuvarande förslag till bana genom kommunen är att man drar banan i norra kanten på Långberget och samtidigt som man förstör rekreativsmöjligheterna förstör den vackra och mäktiga bergskanten som är ett karakteristiskt inslag i staden och som del i förkastningen är ett fornminne av högsta klass.

Bergskanten har ett egenvärde med fantasieggande intressanta formationer. Banverkets senaste förslag tar död på hela bergskanten och är ett enormt miljömord. En järnväg i kanten på berget innebär att berget nästan hela vägen måste sprängas av så att det blir mycket höga fula bergskanter synliga vitt omkring. Träd och annan vegetation försvinner i ett stråk utefter hela kanten och istället kommer stängsel och stolpar med kontaktledningar för tågens försörjande med el.

Järnvägen blir som en järnring kring berget. Makthavarna i Strängnäs vill gärna påstå att Strängnäs är en idyllisk och trevlig stad, men med det nuvarande förslaget tar man bort en stor del av det idylliska. Det är ingen överdrift att påstå att förslaget förstör hela staden.

Miljöförstörelsen måste förhindras. Det som kan rädda miljöerna i det här partiet är banverkets alternativ "Lång tunnel", som jag förbättrat med några förslag.

Jag vill nämna, att jag i mina förslag inte bara intresserat mig för delen genom Långberget, utan också med en liten justering av banverkets tunnelförslag förbättrat kulturmiljön kring Ulfhälls herrgård.

När det gäller delen mellan Ulfhäll och Södertäljevägen är det i senaste banverksförslaget inte bara natur- och kulturmiljöer och parken och dess tillgänglighet som förstörs, förslaget har också andra dåligheter, bland annat blir det bullerproblem och många lär känna oro för att barnen och andra ska bli överkörda av tåget.

Till dåligheterna hör, att stationen vid Långberget i banverkets senaste förslag är utformad som enkelspårsstation. En sådan innebär väntetider för resenärer, försämringar av restiderna och kommer sannolikt att medföra bortfall av resenärer så att SJs ekonomi försvagas. Man bör inte låta snålheten bedra visheten och göra en enkelspårsstation i Strängnäs.

Jag fruktar att Strängnäsborna och även banverkets ledning får ett förskräckligt uppvaknande när det hela blir klart, om man gör enligt banverkets senaste förslag. Om det görs med dubbelspår som SJ kräver i framtiden förstörs miljön ännu mer och därför är alternativet lång tunnel det enda realistiska alternativet.

Den största delen av passagen genom Långberget mm är den tunnel, som banverket föreslår mellan stationen och Stadsskogen. Den förlängning av tunneln som alternativet Lång tunnel innebär, är bara en marginell förlängning, man måste under alla förhållanden lägga upp byggorganisationen för tunnelarbete.

Sprängning och schakt som behövs i banverkets förslag nu blir minst lika omfattande som i alternativet Lång tunnel. Läger man till

alla extra kostnader för broar, murar, skydd, markbehandlings- och planteringar mm i banverkets förslag kan alternativet Lång tunnel inte bli dyrare.

I banverkets förslag ingår mötesstationer med flera kilometers banlängder, vid Malmby söder om Långberget och i Härad i väster. Det är märkligt att banverket kan ha råd med det, isynnerhet som grunden vid Malmby sägs vara dålig. Bättre än att ha tågen och passagerarna stående i väntan på spåren i Malmby och Härad vore att ordna stationen i Strängnäs i tunnel och med dubbelspår, så att bl a Strängnäspassagerare kunde komma av och på tåget tidigare.

Jag vill tillägga, att den gamla banan på delen mellan Mariefredsvägen och den gamla stationen var en kompromiss som kom av förhållandena för hundra år sedan. På den tiden låg stationen i stadens utkant. Man försämrade miljön nedanför Benninge när man drog banan så att den skar av kontakten mellan Långberget och sjön.

I banverkets förslag nu avskär man Långberget ännu mer, och så mycket att man kan beteckna det som fullständig miljöförstörelse. SJ har under järnvägsepoken gjort många miljöförstöringar i svenska städer. När man nu bygger nya järnvägar ska man naturligtvis inte upprepa gamla miljöförstörande misstag och försämma miljöerna utan istället förbättra dem. Men i Strängnäs går banverket, på kommunens förslag, fram som en elefant i en porslinsbutik och förstör det vackra som ännu finns kvar.

Banverkets miljöbeskrivning.

På kopiorna av banverkets miljöbeskrivning har jag strukit under några meningar som bör framhävas särskilt starkt.

På banverkets sidor 2-3 med sammanfattande bedömning:

* Tidplan, trafikering. Trafik på nya banan Laggesta-Eskilstuna avses kunna ske 1997. Här står vidare bl a: "Trafiken avses ske med lätta motorvagnståg, 220 m långa och med ca 200 passagerarplatser. Banan avses trafikeras med 40 tåg per dygn, sammantaget för båda riktningarna. Det innebär entimmestrafik under större delen av dagen, tätare trafik under högttrafik. Mellan kl 22-07 planeras för sex tåg." Trafik under natten innebär besvärande bullerproblem för boende.

* "Ett antal fastigheter utmed spårsträckan får högre bullerstörningar än idag."

Banverket visar på sektioner vid Ulfhäll bullerplank som är ca 1 m
1352 C

höga, vilket naturligtvis inte ger nödvändig bullerminskning. I avsnittet om Malmby sägs för liknande situation, att bullerplank måste vara 5-6 m höga för att ge erforderlig skärmverkan. Så höga plank är förödande för miljön vid Ulfhäll och man kan räkna med att det även med sådana plank kommer att bullra kraftigt. Hur man ska klara buller vid stationen berörs inte alls. Där lär bergväggen komma att kasta ut oljudet mot staden.

* ”Järnvägen kommer ej att vara instängslad. På de sträckor där järnvägen går i skärning kommer ett elskyddsstängsel att uppföras.” Med de höga hastigheter som avses synes det ansvarlöst att inte skydda människorna med stängsel åtminstone där banan går genom bostadsområden där man måste räkna med barn som inte har förstånd att skydda sig.

Perrongen vid stationen ligger oskyddad vid gatan vilket innebär en mycket stor risk. Här kan man vänta sig småbarn cyklande på trehjulingar och större oförsiktiga barn. I SW-förslaget med lång tunnel ligger perrongen i berget och så, att riskerna för personsador vid perrongen minimeras.

* ”På ett antal ställen påverkas landskapsbilden då värdefulla blickar och samband skärs av på grund av banvallen. Detta gäller bl a vid Ulfhäll, Långberget.”

På banverkets sidor 8-9 om Ulfhäll:

* ”Om Ulfhällsallén:” Både allén och herrgårdsbebyggelsen är värdefulla ur landskapsbildssynpunkt.

* ”Om bergsslutningen vid Benninge: ”bergsslutningen är även värdefull ur landskapsbildssynpunkt sett från Mariefredsvägen och Mälaren.”

* ”Järvägsbanken utgör en barriär i området....Höjningen av banken får konsekvenser för landskapsbilden då värdefulla utblickar och samband skärs av.”

* ”Järnvägen går på hög bank öster om Benninge. ”Banken är 3,5 m hög i sitt högsta läge och medför att flera äldre lövträd fälls och att landskapsbilden påverkas negativt.”

* ”Cirka 70 fastigheter inom området kommer att bli bullerstörda av järnvägen med maximalnivåer över 80 dBA. Fastigheterna finns både öster och väster om järnvägen.”

* ”Järnvägen kan ge upphov till störande vibrationer i området.”

* ”Bullerskydd för de fastigheter som får höga nivåer utarbetas tillsammans med de boende. Möjliga åtgärder är bullerskärmar och fasadåtgärder.”

* "Förhandlingar pågår mellan kommunen och Banverket angående planskild korsning mellan järnvägen och Mariefredsvägen och en särskild utredning har gjorts kring möjliga lösningar för planskildheten. En planskildhet medför att helt nya lösningar för bland annat bulleråtgärder måste studeras."

På banverkets sid 10-13 om Långberget:

* "Området domineras av Långberget som är en geologiskt intressant bergsformation i form av väl utbildad förkastningsbrant. Strandlinjer, som visar landhöjningen i området, finns på flera ställen i sluttningen."

* "På flera platser har man vackra utblickar över Mälaren och Strängnäs centrala delar. Långberget är ett värdefullt närreklamationsområde för kommuninvånarna och det finns ett anlagt motionsspår i området. I Länsstyrelsens naturvårdsprogram bedöms området vara av högt naturvärde (klass III) utifrån dess geovetenskapliga, rekreations- och skönhetsvärden."

* "Den föreslagna järnvägsdragningen genom området ger en hög bank i den första delen av området, därefter ligger järnvägen i skärning längs Långberget... Den nya banvallen stänger ett av gångstråken utmed Långberget och ger ett stort ingrepp i vegetationen. Gångvägen som förbinder Långbergsgatan med naturområdet stängs också och järnvägen blir en barriär i området. De planerade bergskärningarna kan förändra vattentillgången och ge negativa effekter för växtligheten som finns utmed järnvägen."

* "Järnvägen utmed Långberget får stora konsekvenser för landskapsbilden. Bergskärningarna kommer att exponeras på långt håll. Järnvägen kommer även att medföra viss negativ påverkan på de geovetenskapliga och rekreationsvärdena."

* "Tillfarten till Skogshyddan stängs."

* "Grundvattenmätningar i området norr om järnvägen har visat låga grundvattennivåer. Skärningen i Långberget kan medföra en sänkning av grundvattennivån med sättningsproblem som följd."

* "5-10 fastigheter utmed järnvägen får maximala bullernivåer över 80 dBA maximalnivå. Buller från järnvägen får utredas närmare i samband med att stationsområdet utformas."

* "Några nya gångvägar som ersättning för den som skärs av föreslås ej."

* "Försiktig sprängning krävs för att åstadkomma vackra bergskärningar i den känsliga miljön."

* "Staket utmed banan krävs där den går i skärning för att minska olycksrisken."

* **Slutsats: gör SW-förslag med lång tunnel. redan från Ulfhalls allé.**

Banverkets utredning juni 1992.

I Banverkets utredning fanns ett alternativ kallat "Lång tunnel" som nära överensstämmer med mitt förslag till tunnel redan från Ulfhälls allé. Här några utdrag från min sida 604:

Enligt Banverkets utredning (sidan 5 spalt 1) kan banan på sträckan Ulfhäll-Södertäljevägen utföras antingen enligt "alt bro" med banan gående över Södertäljevägen, eller enligt "alt tunnel" med tunnel från en punkt ca 100 m söder om den befintliga banans korsning med Mariefredsvägen.

Av banverkets utredning (sidan 1 spalt 2) framgår att vid förläggning av järnvägen och stationen i tunnel påverkas inte stadsbilden eller miljön i övrigt.

Vidare sägs det, (sidan 41 spalt 2) att i tunnelalternativet försvinner de flesta negativa effekterna vad gäller stadsbild och störningar då banan döljes.

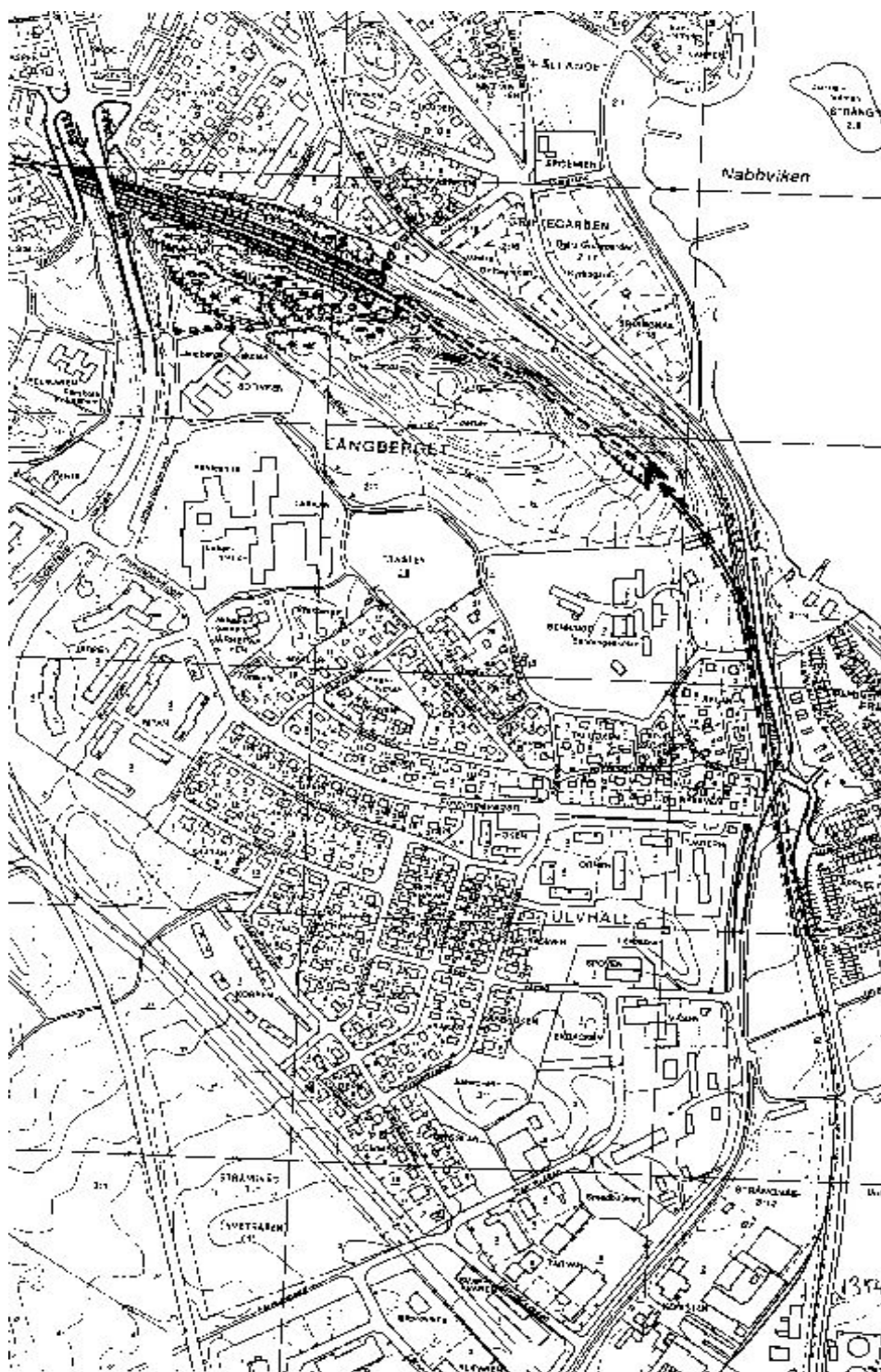
Det framgår även (sidan 42 spalt 1) att "Sammanfattningsvis uppstår de största konflikterna längs den andra delsträckan, Långberget,... I tunnelalternativet uppstår inga konflikter."

Ur miljö- och naturskyddssynpunkt är det helt klart att ett tunnelalternativ är att föredra. Detta torde också vara ostridigt (se sidan 46 spalt 2 p.1)

Det finns inte redovisat någonstans i utredningen hur man kommer fram till kostnadsbeloppen, vilket är en klar brist. Det framgår inte heller huruvida man har beaktat kostnaden för bullerskyddsåtgärder. Det sägs vidare att (sidan 47 spalt 2) marklösenkostnaderna har bedömts mycket grovt utan hänsyn till särskilda ersättningar för intrång, brukningssvårigheter och dylikt. Helt klart är att utredningen inte tar hänsyn till att kostnader för ett tunnelalternativ kan vara mycket billigare i drift.

Det är alltså en klar brist i utredningen att det inte finns ordentliga kostnadsjämförelser mellan de olika alternativen. Omständigheterna tyder på att kostnadsskillnaden är mycket liten.

För Banverkets och kommunens förslag nu 1994 finns inte offentligt redovisat några sammanhängande och fullständiga kostnadskalkyler som kan tjäna som underlag för jämförelser mellan olika alternativ för bandragningar.



Kommunens förslagsritning 21 september 1992 med ev bit tunnel högt uppe på berget.

1354

Man kan konstatera följande:

- * Banverkets kostnadsuppgifter i utredningarna före hösten 1992 var ofullständiga och mycket summariska. Se sid 1373. Banverkets miljökonsekvensbeskrivning för alternativet "Lång tunnel" i juni 1992 visar att alternativet är bra för miljön. Se sid 1353.
- * Kommunfullmäktiges beslut hösten 1992 om järnväg i kanten på Långberget gällde i första hand, att station skulle läggas vid Långberget, inte att banan skulle gå i kanten på Långberget.
- * Kommunstyrelsens förslag med bana i kanten på Långberget var redovisat på ett synnerligen ofullständigt och inte tillräckligt bra sätt. Kostnadsredovisningar fanns inte. Någon beskrivning av förslagets konsekvenser för miljön fanns inte. Fullmäktigeledmöterna fick inte den information man kan begära i ett ärende med så vidsträckta konsekvenser för miljön under hundratals år framöver.
- * Banverkets förslag i juni 1993 för passagen vid Långberget är ett annat än kommunstyrelsens förslag hösten 1992.
- * Banverkets förslag 1993 är åtföljt av en miljökonsekvensbeskrivning som visar att Banverkets förslag är olämpligt. Se 932-933.
- * Länsstyrelsen och kommunen accepterar inte Banverkets förslag utan ändring till planskild korsning vid Mariefredsvägen.
- * Förslaget med bana ovan jord genom Ulfhäll och i kanten på Långberget kan beräknas bli åtskilliga miljoner kr dyrare och trots det mycket avsevärt sämre än förslaget med tunnel från Ulfhälls allé.
- * Kommunen gör gällande, att ett genomförande av alternativet med tunnel från Ulfhälls allé skulle försena färdigställandet av banan. Men projekteringsarbetena med kommunens förslag är så omfattande, att ett genomförande av förslaget med tunnel från Ulfhälls allé, med tämligen enkel projektering, troligen förkortar genomförandetiden, och i varje fall inte förlänger den, under förutsättning naturligtvis att projektörerna inte saboterar och onödigtvis maskar i arbetet med en tunnel från Ulfhälls allé.
- * Området utanför stationen vid Långberget, i kvarteret Skuggan mm, kan utformas på i princip samma sätt i Banverkets förslag och i alternativet med tunnel från Ulfhälls allé.
- * Det är fördelaktigt för Banverket och isynnerhet för Strängnäsborna att genomföra alternativet med tunnel från Ulfhälls allé, och att snarast leda in projekteringen på det.
- * Banverket kan få ta åt sig äran av tunnelförslaget eftersom Banverket ju framförde ett förslag med Lång tunnel i juni 1992. De förbättringar av förslaget som jag föreslår är väl motiverade, bör genomföras, och borde inte utgöra något hinder. Det viktiga är ju, att det blir ett bra slutresultat.

Störningarna och olägenheterna i alternativet med banan ovan jord mellan Ulfhalls allé och Södertäljevägen är väl kända vid det här laget och ska här bara kort sammanfattas:

* **Bullret.** Bullerproblemen gäller störningar inomhus för boende, men också störningar för boende när de vistas ute på sina tomter och störningar för dem som rekreerar sig i Långbergsparken. Man bör också beakta behov av tyst miljö på kyrkogårdarna.

Bullret från tågen kommer att överskrida de nivåer som är lämpliga och överskrida de nivåer Naturvårdsverket anger i sina normer för vad som kan accepteras. Några redovisningar om hur man ska kunna reducera bullret till rimliga nivåer finns inte. Det har allmänt angetts bullerplank, bullervaller, ljudisolering av fönster mm, men några konkreta redovisningar om hur man ska göra finns inte. Särdeles besvärliga blir bullerproblemen vid stationen, där möjligheterna att ordna med bullerplank tycks vara mycket små och där bergväggarna reflekterar ljudet.

Sannolikt kommer man inte att kunna reducera bullret på lämpligt sätt. Några kostnader för bullerreducerande åtgärder finns inte angivna. Om man gör bullerplank och bullervallar påverkar detta den synliga miljön.

Vid Benninge-Fridhem-Ulfhäll ger en planskild korsning speciella bullerproblem. I alternativet med Mariefredsvägen under järnvägen lär järnvägen komma i ett högt läge redan från Reningsverket och in mot centrum och bli en störande isynnerhet kemifabrikerna och de boende i närheten. I ett alternativ med Mariefredsvägen på bro över järnvägen ger vägtrafiken speciella bullerproblem och också avgasproblem.

Man bör observera, att tåg kommer att framföras under tider då vanligt folk behöver sova, och man bör observera, att godståg kan komma att framföras nattetid.

* **Ljustörningar.** Ljuset från tågens strålkastare kan bli störande, och det kan kanske klaras med avskärmande plank, men det påverkar den synliga miljön. Någon redovisning om hur man klarar ljusstörningarna finns inte och inget om kostnaderna för det.

* **Elektriska störningar.** Det finns inte redovisat hur tågens och banans elektriska system påverkar omgivningen med radio- och TV-apparater, datorer etc.

* **Den synliga miljön.** För järnvägen måste man göra ett brett stråk, som inte får innehålla träd eller annan vegetation. Det blir ett kalt stråk där stolpar och system för kontaktledningar o d blir dominerande på ett inte särdeles trevligt sätt. På grund av bergets starka lutning måste en mycket stor del av vegetationen försvinna, och det som försvinner är bl a många mycket gamla och fina träd.

Kanten på Långberget måste till mycket stor del sprängas bort och sprängningarna lämnar efter sig stora fula sår, ca 10 000 m². Det sägs att man skall tillämpa försiktig sprängning, men Banverkets platschef har framhållit, att man inte i förväg säkert kan förutse hur sårtyorna blir.

Det har föreslagits att man ska hålla filmjolk på sårtyorna så att det växer mossor på dem. I utställningen om detaljplanen visas förslag om hur man ska förbättra intrycket av de svåra ingreppen. Det föreslås: en klocka på stationshuset, flaggor, skulpturer, ”konst”, effektbelysning på bergets vägg, standarer och sköldar på benväggarna. Tillägg av dessa slag kan dock inte ta bort det tråkiga hos de stora nysprängda bergväggarna, det är troligare att de förstärker det dåliga.

De broar som behövs vid Södertäljevägen och vid Ulfhäll, vare sig det blir fråga om bro för Mariefredsvägen över järnvägen eller järnvägsbro över Mariefredsvägen blir dominerande och onödigt störande i miljön.

Vid Benninge-Fridhem-Ulfhäll lär det bli fråga om bullerplank eller vallar som blir till otrevliga skärmar mellan bebyggelsen på ömse sidor. I alternativet med Mariefredsvägen under järnvägen lär järnvägen komma i ett högt läge redan från Reningsverket och in mot centrum och bli störande isynnerhet för kemifabrikerna och de boende i närheten.

Stråket för järnvägen, som på norrsidan av Långberget blir ett kalt stråk med vegetationsförlust och stora sprängytor, och vid Ulfhäll-Fridhem-Benninge blir ett stråk kanske med stora bullerplank, blir till en mycket påtaglig barriär genom Strängnäs, en barriär som blir ett kraftigt störande element i stadens arkitektur och som förstör hela staden.

*** Barriäreffekter och försämring av Långbergsparken.** Stråket för järnvägen blir en visuellt störande barriär, men blir också en i praktiskt avseende mycket störande barriär, som skiljer staden i två delar och som framför allt hindrar tillträdet till Långbergsparken och som inkräktar på parken, minskar den, och tar bort några av de viktigaste delarna i parken.

Bergssluttningen mot norr, där banan tänkes dragen, är ett synnerligen vackert och intressant parti, bl a geologiskt intressant, och innehåller ett av de vackraste promenadstråken i parken. Promenadvägen från Furuled och upp i parken försvinner.

Parken är redan minskad genom bebyggelse på södra sidan och vid Benninge och varje kvadratmeter som finns kvar av parken är värdefull. Långbergsparken är synnerligen värdefull för Strängnäsborna i centrala staden, eftersom den ger möjlighet att på ett nära håll få kontakt med en ett område med karaktär av orörd natur.

En järnväg i kanten på Långberget kommer att inkräkta på parken, men järnvägen kommer också att bli ett mycket störande element för dem som rekreerar sig i parken, störande både visuellt och störande på grund av buller. Omtyckta tipspromenader i parken måste slopas.

*** Kostnader för järnvägslösningen som följer av detaljplaneförslaget.** Det finns inga redovisningar av kostnader för järnvägen och vägkorsningar o d som blir nödvändiga. I ett sammanhang borde finnas kostnadsuppgifter för hela sträckan mellan Grundbro och Lunda plus kostnadsuppgifter för mötesspåret i Härads. Kostnadsuppgifterna borde innehålla kostnadsuppgifter som rör själva banan samt kostnadsuppgifter för broar, underfarter, vägomläggningar , marklösen, intrångsersättningar, skadeersättningar od som behövs. Det är fråga om vägkorsningar och vägomläggningar på delen mellan Grundbro och Ulfhäll med bl a korsningen med Stallarholmsvägen, anläggningar för att klara korsningen mellan järnvägen och Mariefredsvägen och Solstigen, anläggningar vid Södertäljevägen ,Vallbyvägen och Långbergsgatan och anläggningar för att klara korsningar i Stadsskogen och vid Lunda. Kostnaderna bör naturligtvis inbegripa kostnader för omläggningar av kablar och vatten-och avloppsledningar o d. Kostnader för bullerreducerande åtgärder och åtgärder för ljus-och elstörningar bör redovisas. Dessutom bör finnas uppgifter om allmänhetens extrakostnader så att man får möjlighet att se det totala samhällsekonomiska utfallet. Kostnadsuppgifterna bör innehålla uppgifter om både invetsteringskostnader och driftskostnader.

*** Restider, tågtider, lokalkollektivtrafik.** Om järnvägen ska komma till avsedd nytta måste den kompletteras med ett väl utvecklat lokalt kollektivtrafiksystem, i praktiken ett system av busslinjer. Busslinjesystemet bör vara så utformat att man kan komma till och från tåget på minsta möjliga tid, även från landsbygden runt Strängnäs, och samtidigt vara så att det klarar av andra lokala resbehov. Någon redovisning om lokalbussarna finns inte och inte något om kostnaderna för dem.

I detaljplaneförslaget blir det bara ett spår i kanten på Långberget, tåg kan inte mötas, och det blir därför ingen riktig station i Strängnäs, bara en hållplats. För tågmöten görs dyra mötesspår vid Malmby och i Härads. Vid tågmöten i Strängnäs uppstår onödiga väntetider på grund av att tågmöten ej kan ske på stationen. Onödiga väntetider uppstår då också för anslutningsbussar och för lokalresenärer på bussarna.

Strängnäs har det största resandeunderlaget mellan Södertälje och Eskilstuna, och här bör ordnas på bästa sätt för resenärerna så att de slipper vänta i onödan. Minsta väntan blir det om man gör så att tåg kan mötas på stationen. Med hänsyn till avståndsförhållandena är det möjligt att lägga tågtidtabellerna så att det i stor utsträckning blir tågmöten i Strängnäs. Läggs tidtabellerna så blir det också billigast och bäst för lokalbusstrafikbolaget och för lokalresenärerna.

Därför är det en mycket betydande nackdel, att det inte är dubbelspår med mötesmöjlighet på stationen. Av miljöskäl finns ingen möjlighet att ordna dubbelspår vid stationen i detaljplaneförslaget, det skulle skövla Långberget ännu värre. Dubbelspår vid stationen kan ordnas bara i alternativet med tunnel från Ulfhälls allé.

* **Säkerhet.** Detaljplaneförslagets plattformslösning innebär mycket betydande säkerhetsproblem. Avståndet mellan perrongkanten och kanten på gatan är litet. Det innebär risk att bli nedträngd framför tåget, och innebär risker för lekande barn som man inte alltid kan ha kontroll på i en så öppen perronglösning. I alternativet med tunnel från Ulfhalls allé kommer stationen i berget och så att man uppnår maximal säkerhet.

* **Stationsbyggnaden.** I detaljplaneförslaget finns ingen redovisning som gör troligt, att det går att ordna en bra stationsbyggnad. Några uppgifter om vad stationen bör innehålla finns inte, men med ett överslag om vad den borde innehålla är mycket tveksamt om det går att ordna erforderliga lokaler i den, särskilt som den i planen redovisade byggnaden har ett mycket litet husdjup. De som gjort detaljplaneförslagen lär ha upptäckt att stationsbyggnaden inte räcker för erforderliga lokaler och har efter samrådet lagt till en byggnad på busshållplatsen. Denna nya byggnad blir på flera sätt störande och förstärker intrycket av misslyckande. Några uppgifter om hur man skyddar folk på plattformen för väder och vind finns inte och inga uppgifter om driftskostnader för station och perrong.

* **Hissen och Skogshyddan.** Skogshyddan har ett visst kultur-historiskt värde, men Skogshyddan får sitt värde mycket tack vare miljön den står i. I detaljplaneförslaget förstör järnvägen den miljö som bildar ramen för Skogshyddan och intresset för att bevara Skogshyddan blir då alltför patetiskt och löjeväckande. Hissen upp till Skogshyddan är en dyr och störande anläggning, den stör bla utsikten från Skogshyddan och blir en alltför stor teknisk anläggning i förhållande till Skogshyddan.

Det finns inga uppgifter om investeringskostnader och driftskostnader för hissen. Det är inte troligt, att kostnaderna för hissen står i rimlig proportion till nyttan. Som entré till Långbergsparken är den inte trevlig, och man kan befara, att hissen inte är öppen alltid då folk skulle tänkas ta den för att promenera i Långberget. För säkerhets skull lär besökare till Långbergsparken välja att gå till den via Södertäljevägen. Hissen är inte en del av järnvägsanläggningen utan är en del av ett allmänt kommunikationsnät, och man kan räkna med problem att hålla ordning i och kring hissen. Den är inget positivt tillskott till miljön.

Huvudentrén till Långberget ligger nu vid Furuledstomten, och Skogshyddan ger en del av upplevelsena vid en promenad därifrån och upp mot toppen. Denna viktiga promenadväg försvinner i detaljplane-förslaget och Långberget som park stympas på ett otrevligt sätt. I alternativet med tunnel från Ulfhalls allé kan den nuvarande vägen förbi Skogshyddan och upp mot toppen bevaras.

I detaljplaneförslaget står att Skogshyddan är avsedd som sommarservering, men den bör naturligtvis kunna hålla öppet året runt.

* **Området utanför stationen.** Det har tidigare sagts, att man får en vacker utsikt mot domkyrkan från stationsbyggnadens entré. Med den utformning som föreslås med ett trädplanterat torg på Vitalisvägen ser man inte domkyrkan så som man tidigare tänkte sig.

Kvarteret Skuggan och Långbergsgatan därintill bör utformas med hänsyn till behovet för bussar, parkering och trafik men bör också utformas med hänsyn till störningar för de boende och med hänsyn till arkitek-toniska krav.

I kommunens förslag svar den stora uppställningsplatsen för bussar mot de arkitektoniska utgångspunkterna. Uppställningsplatsen för bussarna är i kommunens förslag ca 100 m lång och sticker ut nära vinkelrätt från bergskanten, längdens storlek framhävs av att den sträcker sig över den gamla banvallen och går in på bostadsområdet. Uppställningsplatsen borde hellre understryka Långbergets långsträckning och få en karaktär av att ligga parallellt med berget.

Av hänsyn till de boende vid Vitalisvägen, av hänsyn till utsikten mot kyrkan från stationsingången och för att gående från city ska få ett vackrare entréområde till stationen, bör bussarna placeras så långt österut som möjligt och gångvägen på Vitalisvägen få gå i ett tämligen brett grönområde av parkkaraktär, som bl a medger sikt mot kyrkan.

Uppställningssättet i kommunens förslag innebär att hälften av bussarna står med nosen mot berget och hälften tvärtom, och det innebär att hälften av bussarna i den stora vägslingan för bussarna ska köra medsols och hälften motsols, dvs många bussar ska möta varandra. För passagerarna torde uppställningssättet bli svåröverblickbart och förvirrande. Sättet medför också att många passagerare måste korsa gatorna flera gånger för att från stationen komma till bussarna. Kommunens förslag har alltså många nackdelar.

Flexibilitet bör eftersträvas så att bussarna inte för mycket binds till alltför speciella uppställningsplatser. Det är möjligt att ordna uppställningsplatser för de flesta bussarna utefter södra sidan av Långbergsgatan varvid man för bussarna får bästa möjliga gångväg från stationen till bussarna, nära stationen och utan att korsa gatan.

För att bussarna ska kunna vända behövs en vändslinga och den slingan kan efter platsen utföras som en ellipsliknande slinga med östvästlig karaktär, och där fordon kommer längre bort från de boende än i kommunens förslag. Den kan användas för uppställning av de få bussar som inte får plats vid Långbergsgatans södra sida vid stationen. Ytan innaför slingan kan utnyttjas för bilparkering.

Kommunens förslag till uppställningsplatser för bussar är onödigt komplicerat, samtidigt som det ger mer störningar för boende vid Vitalisvägen och Botvidsgatan och estetiskt sett är otillfredsställande.

Aktionsgruppen Rädda Långberget.

Strängnäs 1993-06-21

Avskrift

Till Samhällsbyggnadsenheten, Strängnäs kommun.
Betr. Svealandsbanan genom Strängnäs

Samhällsbyggnadsenheten har sedan en tid genom en utställning på biblioteket sökt beskriva och visualisera Svealandsbanan i vad avser stationerna i Läggesta och Strängnäs samt banans korsning med Mariefredsvägen.

Utställningen och därtill fogade skiftliga material: "Program ideer, lägesrapport 1993-04-12", har till utgångspunkt Banverkets ställningstaganden i brev till Strängnäs kommun 1993-02-05 i vilket banan mellan Ulfhäll och Södertäljevägen föreslås följa Långbergets sluttning mot nordöst och med en enkelspårstation insprängd i berget utmed Långbergsgatan. Banan passerar sedan under Södertäljevägen in i en spårtunnel. Utställningen hänvisar också till markeringar i terrängen utmed Långberget där spårmit resp. släntrön markerats med olikfärgade käppar.

I samband med utställningen har Samhällsbyggnadsenheten efterlyst synpunkter på de framförda förslagen. I det följande vill vi i aktionsgruppen RÄDDA LÅNGBRRGET utnyttja denna möjlighet genom att härmed framföra synpunkter, huvudsakligen på den del av förslaget, som avser stationen i Strängnäs och spårdragningen utefter Långbergets nordöstra sträckning.

Sammanfattande synpunkter.

Med hänsyn till miljön på Långberget innebär förslaget i likhet med Banverkets tidigare s.k. huvudalternativ: En station på en viadukt över Södertäljevägen, att ett genomförande medför irreparabla ingrepp i stadslandskapet:

Långberget förfulas genom vegetationsförluster och uppkomsten av en lång och hög bergsskärning ovanför stationen, Ett värdefullt bestånd av sekelgamla träd huggs ned, Banans placering förorsakar barriäreffekter, som försvårar tillträdet till parken ovanför.

Förutom att det klart strider mot intentionerna i översiktsplanen för Strängnäs vittnar förslaget till bansträckning och placering av stationen om en påtaglig okänslighet för att man handskas med en miljö med anor från 1100-talet. Ur kulturhistorisk synpunkt utgör stadsmiljön i centrala Strängnäs ett riksintresse!

Den av bl.a. Kommunfullmäktige uttalade ambitionen att minimera ingreppen i Långberget har således resulterat i en dålig kom-

promiss, som dessutom medför nackdelar ur trafikeringssynpunkt. En framtida utbyggnad försvåras och skulle innebära att den känsliga miljön kring Långberget skadas än mer.

Den föreslagna lösningen kan befaras medföra risk för betydande bullerstörningar. De omfattande skyddsanordningar, som sannolikt krävs för att avhjälpa dessa, bidrar till förfulningen och förvärrar den ovan nämnda barriäreffekten.

Samtliga dessa nackdelar skulle, enligt vår uppfattning, kunna elimineras genom att placera stationen i en tunnel under Långberget enligt t.ex. den utredning som arkitekten Sven Winnell presenterat. Därigenom skulle också problemen kring banans korsning med Mariefredsvägen bringas ur världen. Utan att tunnelalternativet ens utretts ordentligt har det avfärdats av kostnadsskäl. Den merkostnad, som nämnts i sammanhanget - ca 100 MSEK, har inte på något sätt ställts i relation till totalkostnaden för projektet eller dess långsiktighet. Att anföra skäl av typen: "samhällsekonomiskt olönsamt" utan att väga in vitala miljövärden, som för all framtid spolieras, är barockt. I synnerhet som projektet motiveras bl.a. av omtanke om den framtida miljön i Mälardalen.

I bifogade P.M. redovisas några enskildheter bakom ovanstående sammanfattning och därvid också - på samtliga punkter - fördelarna med att låta den spårtunnel, som nu föreslås börja vid Vallbyvägen, börja redan i höjd med Ulfhalls alle.

För Aktionsgruppen Rädda Långberget.

Jan Bergsten	Arne Palm	Anders Sjögren
Vitalisvägen 2A	Tornstigen 12	Gorsingeholmsvägen 13
tel. 169 56	tel. 177 07	tel 157 52

Kopia för kännedom till:

Ulf Lindelöw, Leif Lindström, Åke Eriksson.

Aktionsgruppen Rädda Långberget. 1993-06-21
P.M. MED DETALJERADE SYNPUNKTER PÅ
SAMHÄLLSBYGGNADSENHETENS FÖRSLAG 1993-04-12.

1. Allmänna synpunkter på det utställda materialet.

Det torde ingå i Samhällsbyggnadsenhetens ansvar att till allmänheten förmedla en rättvisande bild av de åtgärder man planerar. I det avseendet är det nu utställda materialet ofullständigt och även vilseledande. Bristerna kan möjligen förklaras av att man koncentrerat sig på trafiklösningarna och gatorna i området kring

stationen och därvid betraktat bansträckning och stationsläge som givna. Det ursäktar dock inte uraktlåtenheten att presentera även övriga konsekvenser på ett rättvisande sätt. Alltför mycket överlämnas åt betraktarens förmåga till inlevelse.

Den, som sammanställt innehållet, arkitekten Christer Hagman, förefaller också obekant med de lokala förhållandena - i synnerhet det ovanligt fina stycke natur Långbergets nordöstra sluttning utgör. Ingenstans ens antyds de ingrepp, som ett genomförande av förslaget skulle medföra. Den trädröjning, som torde bli nödvändig på sträckan Benninge - Strängnäs station, nämns över huvudtaget inte. En enda teckning - i A4-format: "Nya stationen från höjden", skall illustrera området nedanför Skoghyddan. Den bidrar knappast till något annat än desinformation.

Några fler skisser inkl. profil-d:o av stationen och t.ex. ett tågsätt i rätt skala på modellen hade t.ex. kunnat få åskådaren att inse att kring stationen uppstår en ca 350 m lång och upp till ca 15 m hög, vertikal bergvägg.

2. Vegetationsförluster På sträckan Benninge - Stationen.

Med den "röjningsprofil" Banverket, enligt uppgift, generellt tillämpar skulle en ca 50 m bred, trädfri gata uppstå utmed sträckan från Benninge till stationen. På den aktuella sträckan finns ett stort antal träd, som genom sin ålder, storlek och skönhet, torde vara värda att bevara. Avser Samhällsbyggnadsenheten att med Banverket överenskomma åtgärder till skydd av detta unika trädbestånd? Vi anser det oacceptabelt om det skulle offras liksom att helheten i den förnämliga naturmiljö området representerar riskerar att för all framtid fördärvas.

Ett alternativ med banan i tunnel skulle lämna sluttningen lika orörd som den varit under århundraden och bevara den för framtiden.

3. Sprängyta Djäknegatan - Södertäljevägen.

För att bereda plats för spår och station måste ca 20 - 30 m av bergsslänten inåt räknat från Långbergsgatan schaktas bort på hela denna sträcka. Därigenom uppkommer en ca 350 m lång och 7 - 15 m hög, vertikal sprängyta. Genom sina dimensioner kommer den att bli ett helt dominerande och - jämfört med nuvarande grönska - fult inslag i stadsbilden.

Ett alternativ med banan i tunnel eliminerar helt denna bestående, oestetiska och störande konsekvens.

4. Barriäreffekt.

I gällande översiktsplan för Strängnäs påpekas att: "...tillgången till friluftsområden i nära anslutning till bostadsområdet, skolan m.m. är angeläget att lyfta fram som en del i tätortsstrukturen vid sidan av andra markanvändningsanspråk."

I den fördjupade översiktsplanen för Strängnäs tätort räknas sex - som "värdefulla" - betecknade friluftsområden upp. Av dessa ligger endast ett: Långberget, centralt beläget och på bekvämt gångavstånd för många människor. Långberget utgör det enda större, sammanhängande naturområde, som är lätt tillgängligt för personer utan tillgång till bil t.ex. många äldre, daghems- och skolbarn.

Från korsningen med Mariefredsvägen och fram till Södertäljevägen kommer banans sträckning att förhindra tillträde till Långbergsparken genom stängsel, bullerplank, slänter och bergsskärningar. Det innebär att stadsbygden nedanför berget isoleras från parkområdet. Därmed åsidosätts översiktsplanens intentioner. En hiss och/eller trappa från stationen upp till Skogshyddan - om det nu realiserar - förbättrar knappast situationen. Publika hissar medför dessutom ofta allehanda problem och utgör - efter en tids bruk - vanligtvis inte någon miljömässig tillgång! Som framhålls i förslaget medför arrangemanget också en avsevärd merkostnad för kommunen. En summa som inte torde stå i någon rimlig proportion till Skogshyddans värde eller betydelse.

Ett alternativ med banan i tunnel ger ingen barriäreffekt. Ej heller behövs några stängsel, bullerplank eller dylikt. Behovet att för framtiden bevaka och underhålla ca 2 km stängsel bortfaller dessutom.

5. Skogshyddan.

Av någon anledning tycks såväl Samhällsbyggnadsenheten som Banverket, ha fokuserat allt intresse inom det här området på Skogshyddan. Kafé och station skall samverka "...som mötesplats och serviceknut"!?? Ett bevarande av Skogshyddan anses tydligen utgöra kriterium på att vederbörlig hänsyn tagits till miljön på Långberget! Varesig Banverket eller Samhällsbyggnadsenheten tycks förstå vilka värden som får allmänheten att uppsöka Skogshyddan. Det är Långberget med dess spännande utsiktspunkter över Strängnäs och öarna runtomkring. Stugan med dess rofyllda omgivning blir därvid en plats för rast och avkoppling. En framtida belägenhet vid ett ca 15 m:s stup krönt av ett högt stängsel och en utsikt med en ev. hissbyggnad och en parkerings plats i förgrunden lär inte locka särskilt många besökare. Den för Mälardalen unika

utsiktspunkten från Långbergets topp kommer också att påverkas negativt.

Ett alternativ med stationen i tunnel skulle inte ha någon negativ effekt på de faktorer, som gör Långberget till en rofylld oas och en för Mälardalen unik utsiktspunkt. Skogshyddans förutsättningar att även i framtiden vara en omtyckt rastplats vid besök på berget påverkas ej heller nämnvärt.

6. Banverkets och Samhällsbyggnadsenhetens hänsynstagande till miljön på Långberget.

Mot bakgrund av vad som redovisats under 1 - 5 ovan är det närmast utmanande att alternativet med enkelspårsstation sägs diktat av hänsyn till naturmiljön vid Långberget. Skadorna på miljön i Långberget av en mötesstation resp. den nu föreslagna är kvalitativt likvärda. Av Banverkets ställningstagande framgår dock att enkelspårsalternativet snarare - liksom plankorsningen med bl.a. Mariefredsvägen - betingas av ekonomiska överväganden än omsorg om Långberget. Resonemanget framstår desto egendomligare mot ett senare beslut i vilket man beslutat dimensionera den långa tunneln från Vallbyvägen mot Eskilstuna för dubbelspår.

Ett alternativ med bana och station i en tunnel under Långberget är den enda konstruktion, som står i samklang med översiktsplanens intentioner och som effektivt och varaktigt kan bevara Långberget för framtiden.

7. Enkelspårsstation - inverkan på bekvämlighet, service m.m..

Ur resandesynpunkt innebär enkelspårslösningen potentiella nackdelar: Om tågmöten skall förläggas till Strängnäs - vilket anläggandet av mötesspår i Malmby indikerar - innebär arrangementet att anslutnings resor med kollektiva färdmedel medför betydande väntetider. Tåg i endera riktningen tvingas dessutom att stanna två gånger, dels i Malmby dels i Strängnäs.

Trots det stora ingreppet i berget längs Långbergsgatan, blir utrymmet för en stationsbyggnad begränsat och kan man förmoda - otillräckligt. Framtida behov av mötesstation, dubbelspår m.m. innebär att den ambition man nu säger sig ha att bevara miljön på Långberget definitivt måste överges.

Ett alternativ med stationen i tunnel skulle utan problem kunna utföras som en mötesstation liksom att även den spår-tunneln kan dimensioneras för dubbelspår.

8. Bullerstörningar.

Banans placering med en hög bergvägg bakom spåret på en lång sträcka kan förmodas ge upphov till en förstärkning av det buller tågen oundgängligen förorsakar. Denna potentiella olägenhet måste givetvis utredas grundligt före ett slutgiltigt beslut. Om trafik skall kunna accepteras kl 22 - 06 krävs troligtvis att banan omges med höga bullerplank och andra anordningar för att tillförsäkra Strängnäsborna nattro. Eftersom buller upplevs mycket subjektivt är det sannolikt lättare sagt än gjort. Problemen är troligtvis än svårare i Fridhem/Ulfhällsområdet och givetvis beroende av hur man lyckas placera spåret.

Vi kan bara konstatera att även här är ett tunnelalternativ i alla avseenden överlägset.

9. Störningar under byggnadstiden.

Ett genomförande av Samhällsbyggnadsenhetens förslag innebär att omfattande byggnadsarbeten: sprängning, schaktning, tunga transporter m.m. måste utföras i omedelbar närhet av bebyggelse och under lång tid. Det medför att arbetet rimligen måste begränsas till dagtid, vardagar. I den offentliga debatten kring stora infrastrukturinvesteringar betonas vikten av att de genomföres på kortast möjliga tid. För att förbättra kapitalutnyttjandet bör flerskift och 7-dagars vecka utnyttjas där omständigheterna så meger. Det torde vara omöjligt på den nu aktuella sträckan om planerna genomföres.

Ett alternativ där byggnationen görs i tunnel torde med acceptabla störningar kunna genomföras utan tidsmässiga inskränkningar. Förutom ett optimalt kapitalutnyttjande medger förfarandet en mer flexibel planering i förhållande till färdigställandet av andra delsträckor.

10. Banans korsning med Mariefredsvagen.

Av de alternativ, som förekommit i diskussionen, stöder vi givetvis kravet att korsningen utföres planskilt. Det är dessutom väsentligt ur störnings- och utseendesynpunkt att spåret placeras så lågt som möjligt.

En tunnel enligt den utredning arkitekten Sven Winnell presenterat såväl Banverket som Kommunen eliminerar helt behovet av ombyggnader i korsningen. Därjämte kan Solstigen och därmed tillfarten till Benninge behållas oförändrade. Den gamla banvallen kan användas som en säker och bekväm GC-väg sammanbindande Ulfhäll med stationen och ev. centrum.

Kompletteringar till sammanfattningen på sid 1356-1360.

Sammanfattningen på sidorna 1356-1360 är i stor utsträckning en nedkortning av kommentarerna på sid 709-714. För fullständighetens skull anges här några av de längre kommentarena på sid 709-714.

”Den synliga miljön: I banverkets förslag: Långbergskanten måste skövlas på sina träd och stora bortsprängningar måste göras. Enligt Banverket vill de ha trädfritt under en profil som börjar 4 m från spårmitte och sedan stiger i 45 graders vinkel. Eftersom träden i Långbergskanten från Benninge och fram till Djäknegatan norr om banan lär vara 15-20 m höga och berget söder om banan lutar kraftigt, lär det bli nödvändigt att på denna sträcka kalhugga Långberget från toppen och ända ned till begravningsplatsen etc.

Väl synliga blir de fula såren i berget efter bortsprängningarna som måste göras. Hela Strängnäs kommer att lida av detta miljö mord.

I banverkets och kommunens förslag är det tänkt att tåget ska gå i Långbergskanten och för att få plats med det måste en stor del av bergssluttningen sprängas bort.

Djäkneterrassen med utsiktsplatsen nära Benninge sprängs bort och där blir det en ca 200 m lång, uppemot 10 m hög bergskärning.

Långbergets sluttning mot kyrkogården, Långbergsgatan och Ingvarsvägen sprängs bort på en sträcka av ca 600 m.

Ovanför kyrkogården fram till Djäknegatan blir det på en sträcka av ca 200 m en bergvägg i genomsnitt ca 5 m hög.

Mellan Djäknegatan och Södertäljevägen bildas en 10-15 meter hög nysprängd bergvägg, ca 15 m vid Skogshyddan och ca 10 m vid Djäknegatan och Södertäljevägen.

Järnvägen fortsätter under Södertäljevägen. Vallbyvägen går i kommunens reviderade förslag inte över järnvägen. Mellan Södertäljevägen och tunnelmynningen bildas då en ca 60 m lång nysprängd 10-15 m hög bergvägg. Ungefär vinkelrätt mot denna vägg bildas kring tunnelmynningen en ca 40 m lång liknande bergvägg.

Trafikapparaten vid korsningen mellan järnvägen och Södertäljevägen får genom de stora nysprängda bergväggarna och nedgrävningen av Långbergsgatan samma brutala karaktär som trafikapparaten vid Eskils källa där vägen från Enköping viker av mot Strängnäs.

Delen av den nysprängda bergväggen från Djäknegatan vid slutet av kyrkogården till och med tunnelmynningen, dvs oräknat bergväggen ovanför kyrkogården, blir drygt 400 m lång, nära en halv km, och ca 10-15m hög, högt som hus i 3-5 våningar. Denna del av bergväggen får ungefär samma höjd och längd som husfasadraden på södra sidan av Trädgårdsgatan mellan Eskilstunavägen och Nikandergatan.

Att de nysprängda bergväggarna i Långberget blir så stora och brutala och att träden måste fällas på stor bredd utmed banan och ge plats för i sammanhanget inte särdeles trevliga tekniska anordningar, stolpar med kontaktledningar etc, är bara det skäl att skrinlägga alla planer på järnväg i Långbergskanten.

Det är naturligtvis en mycket stor tillgång att centralt i staden ha tillgång till en så intressant och vacker bergsformation som Långberget med den intressanta förkastningsbranten, men den förstörs ohjälpligt i Banverkets och kommunens förslag. Förslaget är groteskt och vittnar om dumhet och gigantisk hänsynslöshet.

Med Långberget i sitt nuvarande tillstånd har man ett mycket vackert och intressant naturområde som är värt att bevara av många skäl, bl a för bergssluttningsens bidrag till hela stadens skönhet.

Ovanför kyrkogården och bortåt Benninge-Ulfhäll har den gamla järnvägen varit en barriär, som skurit igenom slutningen från Långberget och ned till Mälaren, en barriär som bl a försämrat estetiskt sett. Den föreslagna nya järnvägen ligger högre än den gamla och kommer att göra slutningen fulare. Med mitt alternativ med lång tunnel tar man där bort dåligheter som i 100 år funnits i den gamla järnvägsdragningen, och miljön bli estetiskt sett bättre än tidigare.

Om Långberget som del i stadens arkitektur har jag skrivit tidigare (559-566).

Långbergsparken: Tillgängligheten till Långberget går förlorad och Långbergsparken förstörs som rekreationsområde i Banverkets och kommunens förslag.

Att göra en hiss vid stationen och gångbro över spåret till Skogshyddan, som föreslagits, är löjligt. Hissen och bron kostar kanske tio gånger så mycket som Skogshyddan är värd. Det är orimliga proportioner. Och ska man göra hiss och gångbro ska man inte som i kommunen/banverkets dåliga förslag lägga hiss och bro mittför Skogshyddan så att utsikten blir förstörd från Skogshyddan.

Jag har skrivit om Långbergsparken bl a på sidorna 433-446 i samband med en behandling av stationsområdet, jag repeterar i det närmast följande något av det.

Långberget - en plats för socialt liv och för kroppens och själens rekreation.”

Texten finns huvudsakligen på sid 804-805, där dock inte följande slutkommentar är med:

”Sammanfattningsvis blir Långberget i Banverkets och kommunens förslag förstört som rekreationsområde och område för socialt liv, och den förstörelsen är enbart den ett skäl att göra mitt alternativ med lång tunnel från Ulfhälls allé, då Långbergsparken blir oförändrad eller till och med något bättre därför att den gamla järnvägen försvinner.

Restider, buller, ljusstörningar, säkerhet mm:

Till problemen med skönhetsupplevelser av de slag jag nämnt och Långbergets tillgänglighet och användbarhet kommer i förslaget med järnväg i Långbergskanten mer prosaiska negativa effekter. Till dessa hör försämrade restider, buller, ljusstörningar och andra störningar, säkerhet mot att bli överkörd av tåget o d .

Restiderna: Banverkets förslag innebär enkelspårsstation, som medför förlängda restider på grund av att tågmöten ej kan göras på stationen. Resenärer får sitta och vänta på mötesspår i Malmby eller Härad, på stationen och i bussar vid stationen.

Restidsförlängningen lär bli minst 5 minuter och kanske 10 minuter då tågmöten måste göras på mötesstationer i Malmby eller Härad istället för på stationen. Det blir obehag för resenärerna och förmodligen bortfall av tågresenärer.

Det blir förlängda restider även för bussresenärer som ej ska ha anslutning till tåget men som reser med bussar som passerar järnvägsstationen och som måste anpassa sig till tågtiderna.

Enligt banverkets förslag i juni 1993 avses trafiken ske med lätta motorvagnståg, 220 m långa och med ca 200 passagerarplatser. Om man gör stationen som dubbelspårsstation behöver sidospåret enligt avtalet vara 420 m. I mitt alternativ med tunnel redan från Ulfhälls allé kan dubbelspårsstation lätt ordnas, men inte i Banverkets förslag.

Mötesspåret i Malmby har tillkommit som ersättning för de bort-

fallna mötesmöjligheterna vid stationen. Men grundläggningsförhållandena i Malmby är så svåra att det blir dyrare att göra mötesspåret än att göra stationen i mitt förslag med dubbelspår som ger mötesmöjlighet och därmed kortare restider.

Mötesspåret i Härad kan förmodligen slopas och det ger en besparing på ett antal miljoner kr.

Banverkets förslag utan mötesmöjlighet på stationen innebär försämrad service av sådan omfattning att förslaget faller bara på det.

SJ godtar enkelspår vid stationen under förutsättning att dubbelspår kan ordnas i framtiden. Om enkelspåret kompletteras till dubbelspår förstörs Långberget ännu mer eftersom man lär bli tvungen lägga det andra spåret söder om det första spåret som byggs. Kostnaderna blir stora och miljön blir ännu mer oacceptabel. SJs krav stjälpes banverkets förslag.

Till restidsproblemen vid stationen i Strängnäs enligt banverkets och kommunens förslag kommer många olösta problem där med buller, ljusstörningar och säkerhet, som stjälpes förslaget med enkelspårsstation och järnväg i kanten på Långberget.

Bullret: Banverkets förslag klarar inte kraven på bullerfrihet, varken på dagen eller natten. Tåg kan på grund av bullret inte köras efter kl 22 på kvällen och inte tidigt på morgonen. Det ger en oacceptabel restriktion. Det borde vara självklart att man med sådana restriktioner inte kan bygga en järnväg i hjärtat av Sverige, som ska vara i bruk minst hundra år.

Svealandsbanan borde kunna användas t ex av Strängnäs-och Eskilstunabor som vill tillbringa kvällen i Stockholm längre än till kl 21. Det är inte orimligt tänka sig att de vill ha sista tåget hem till Strängnäs eller Eskilstuna kl 24.

Det finns ju också folk som bor eller arbetar väster om Eskilstuna som kan ha behov att det går tåg på banan efter kl 22 och tidigt på morgonen.

Enligt banverkets förslag i juni 1993 avses banan trafikerad med 40 tåg per dygn, sammantaget för båda riktningarna. Det innebär entimmestrafik under större delen av dagen, tätare trafik under högtrafik. Det planeras för sex tåg mellan kl 22 och 07, och det innebär störande nattrafik.

Endast persontåg ska förekomma menar banverket i juni 1993, men enligt avtalet ska banan byggas så att man kan köra godståg

på den. Det borde vara möjligt att köra godståg på natten, något som bullrar.

Man bör observera Länsstyrelsens krav om lågt buller utomhus i Långbergsparken och krav om extra lågt buller för äldre bebyggelse.

Banverket antyder vissa bullerplank vid Ulfhäll-Fridhem-Benninge, men det finns inga utredningar som visar hur de ska göras eller hur effektiva de är, sannolikt kan man inte klara bullerproblemen med plank där.

Banverket nämner att man ska utreda hur man ska klara bullerproblemen vid stationen i Strängnäs. Det nämns bullerplank, men några sådana finns inte inritade på Banverkets och kommunens förslag och ännu finns inga förslag. Om man gör 5-6 meter höga bullerplank vid stationen kommer plattformsområdet att ligga inhägnat på så sätt att man på plattformen kan räkna med tillhåll för busar od.

Med bullerplank kan man inte klara bullerfrihet i den kvarvarande delen av Långbergsparken.

Bullret på dagen och i synnerhet bullret på natten och svårigheterna att mildra bullret gör banverkets förslag med bana i kanten på Långberget omöjligt.

Med tunnel enligt mitt förslag kommer man ifrån bullerproblemen.

Ljusstörningar: I Banverkets förslag kommer tågens strålkastare att ge störningar vid passagen genom Strängnäs. Att klara störningarna med enbart vegetation är inte möjligt. Det lär bli nödvändigt sätta upp höga ljusavskärmande plank på stora delar av banan i Långbergskanten, något som försämrar miljön mycket betydligt.

Säkerheten försämras till det oacceptabla med den plattformslösning Banverket och kommunen föreslår för stationen i Strängnäs. Även om tågen måste sakta in vid stationen är det meningen att de ska gå fortare än vanligt. Perrongen vid stationen ligger oskyddad mycket nära gatan vilket innebär en mycket stor risk. Här kan man vänta sig småbarn cyklande på trehjulingar och större oförsiktiga barn, som kan göra fel och hamna under tåget. Vad säger lokförarna?

Vid plattformen som ligger väster om den tilltänkta stationsbyggnaden är i kommunens förslag ritat angöringsplatser för personbilar och avstigning från bussar. Plattformen är vid angöringsplatserna ritad ca 5 m bred, dvs ungefär det minsta möjliga. Trängsel vid angörande bussar och bilar vid den smala perrongen innebär en risk att någon blir pressad ut från perrongen och blir överkörd av tåget.

Perrongen vid den gamla stationen i Strängnäs var oskyddad, men låg så långt från gatan och så avskilt, att det då kunde accepteras. I mitt förslag med lång tunnel ligger perrongen i berget och så, att riskerna för personskador vid perrongen minimeras. I Banverkets MKB nämns inget om säkerhet för personskador vid stationerna.

Vid stationen i Läggesta föreslår Banverket dubbelspår tillsammans och enkelplattformar utanför. En bättre lösning är mellanplattform då plattformen kan göras bredare och säkrare än en enkelplattform men smalare och billigare än två enkelplattformar.

I SW-förslaget med lång tunnel genom Långberget föreslås dubbelspår vid stationen, med mötesmöjlighet, och i första hand med mellanplattform, varigenom säkerhet och restider kan bli de bästa möjliga.

Banverket räknar med stängsel utefter banan bara så mycket att kontakt med de elektriska kontaktledningarna förhindras, men det måste naturligtvis vara stängsel på båda sidor om banan genom Ulfhäll och Långberget.

I Banverkets förslag är det plankorsning med bommar vid korsningen med Mariefredsvägen. Den lösningen innebär stora säkerhetsrisker med hänsyn till bl a barn, som inte har förstånd att respektera bommarna.

Länsstyrelsen, dvs staten, accepterar inte plankorsning med bommar vid Mariefredsvägen och har angett att det är nödvändigt med planskild korsning där.

Avgaser: Med Banverkets förslag med bommar vid korsningen med Mariefredsvägen kommer det att släppas ut betydande mängder olämpliga avgaser från köande fordon.....

Stationsbyggnaden. Den på kommunens förslag ritade stationsbyggnaden har ett husdjup som är mycket litet och en storlek för övrigt som gör att det blir svårt att få in lämpliga lokaler. En stor del av byggnaden upptas av en hiss, och det bör väl även vara trappor, upp till en gångbro till Skogshyddan. Förslaget med hissen och bron förstör utsikten mot staden från Skogshyddan, är illa tänkt, kommer att te sig mycket egendomligt och förstärka intrycket av totalt misslyckande. Det lär inte vara möjligt att hålla hissen öppen hela dygnet varför tillgängligheten till Långbergsparken blir dålig trots hissen.”

Därefter följer en kort beskrivning av mitt förslag till stationsbyggnad. En längre beskrivning finns i min skrivelse till länsstyrelsen i juli 1994.

Gunnar Brusewitz i Svenska Dagbladet

18 sept 1994. Kan ingen rädda Långberget?

Från början av 40-talet har jag ett vackert minne från Strängnäs som var min skolorstad. Jag satt med en söt flicka på Skogshyddans servering uppe på Långberget och såg ut över stan. Det var september och vi hade ransoneringskuponger så det räckte till en fika och en slät bulle.

Luften var honungslen och himmelen blekblå. Nedanför berget kom det enkelpåriga tåget töffande från huvudstaden och ett par tanter plockade kristidspotatis i en täppa intill järnvägen. Äppelträden i stans trädgårdar började skifta i gult. Plötsligt hörde vi lurtoner ur skyn, det var en stor plog tranor som drog tvärs över stan på väg söderut, Vi följde dem med blicken och insåg att hösten var ett faktum. De var på väg till kontinenten - det skulle dröja innan vi kunde följa efter. Det var krig.

Under tranplogen låg Strängnäs, en idyll som hållit sig tämligen okränt sedan Sara och Albert passerade på 1830 talet med hjulångaren Yngve Frey på sin kärleksresa i den klassiska novellen "Det går an". Det var en vacker syn, Det är mer än femtio år sedan.

Autostrada vid strandpromenad.

Sedan dess har det hänt mycket i Strängnäs, Det är en stad som tycks dra till sig åskväder. Vi som är lite till åren minns väl nyckelromanen som Sjövinkel av Berit Spong- gift med läroverkets rektor - och vilket larm den drog med sig.

Drygt tio år efter min sorti från det klassiska gymnasiet återvände jag till Strängnäs som reportagetecknare för Stockholms-Tidningen, salig i åminnelse, och då var det kärva bud igen. Våren 1954 reste Torsten Ehrenmark och jag till Strängnäs för att "ta pulsen på stan". Det gällde kommunikationerna och politikerna i stadsfullmäktige. Man hade tänkt dra en autostrada längs den klassiska strandpromenaden förbi ångbåtsbryggan för anslutning till Tosteröbron.

Åtta av tjugo i fullmäktige röstade emot, men dessa åtta var inte att leka med. De startade en våldsam motståndsrörelse och samlade 3000 protestnamn, Strandvägen räddades.

Detta var för fyrtio år sedan.

Man kan undra vad det kommer sig att vissa kommunalpolitiker och deras anlitate arkitekter så påfallande ofta kastar sig över just

fridfulla småstäder? Kanske hatar de trädgårdsstäder och vill göra ett slags Manchester av varenda liten idyll för att profilera sig? I Strängnäs fall har man i så fall lyckats bra hittills i den satsningen, sedan man lyckats förvandla den vackra Gorsingeholmsviken till ett enda stort industriområde.

Men nu kastar somliga bland stadens myndigheter sina lystna blickar på själva staden. Där återstår mycket att fördärva. Nu gäller det alltså Långberget där jag satt med en flicka och tittade på tranorna som drog söderut. Under våra fötter låg staden med sina trädgårdar och hus skickade kring domkyrkan som kycklingar kring en brun leghornshöna.

Långberget och staden hör samman. I slutningen låg den vackra Domprosthagen och när valborgsmässobrasan tändes nedanför berget hörde det till att någon av gymnasisterna talade till folket innan det var dags för oss grabbar att göra djärva skutt över bränderna efter elden. Sedan var det dags att gå hem och dricka choklad.

"Utmanar anständigheten"

Nu har man - otroligt nog - tagit beslut i kommunfullmäktige att spränga bort en god bit av Långberget för att ge plats åt den beramade Svealandsbanan med stationsläge mellan Strängnäs och Långberget. Turerna kring detta beslut visar märkliga interiörer från kommunalpolitikens korridorer och protesterna har naturligtvis inte uteblivit.

"Genom en omfattande bortsprängning av Långbergets norra kant i stadens centrala del och nära riksintresseområdet kring domkyrkan erhåller Strängnäs ett enkelspår och torftig stationsanläggning med begränsad tillgänglighet. När man från kommunens och Banverkets sida vill påstå att detta är en god lösning utmanar man både anständighet och löje." (ur Strengnäs Tidning 3 sept -94.)

Den som skriver detta i sin inlaga är ingen vanlig insändarkverulant utan Nils Henrik Schager, chefsekonom vid Arbetsgivarverket och före detta ordförande i Strängnäs kommunikationsutskott. Han kan äredet inifrån. Och han har en bastant opinion bakom sig.

Man kan nu bara hoppas att förnuftet segrar i slutändan och att man väljer att göra en tunnel istället för det brutala ingreppet på bergsprofilen som ju är en väsentlig del av staden Strängnäs. Enligt Schager har kommunens tjänstemän förklarat sig vara så nya i sina

befattningar att de inte känner till ärendets bakgrund (!). I övrigt uttalar man sig luddigt och utan hänsyn till tidigare och klokare beslut. Förvirringen tycks vara stor i Strängnäs fullmäktige när det gäller det brutala ingreppet i stadens miljö.

Nils Henrik Schager uppmanar partierna i Strängnäs att inför kommunalvalet deklarerar sin inställning till det vettlösa planbeslutet om stationsplaceringen och bandragningen. Det är en vacker förhoppning. Vi får väl se vad som händer.

Rädda Långberget

Hur många städer och samhällen härjas inte av siffernissar och okänsliga planerare utan minsta kärlek till den miljö de kastar sig över.

Hur har inte Stockholm hotats och vandaliserats av politiker under årens lopp? Nu har vi fått Dennispaketet på halsen och bäva månne Riddarholmen och annat ovärderligt.

Men nu närmast gäller det alltså Långberget i Strängnäs som hotas av en brutal demolering om betongpolitikerna får som de vill. Lyckligtvis finns det starka medborgarkrafter som inte finner sig i makthavarnas övergrepp utan gör vad de kan för att stoppa eländet.

Hur skulle egentligen vår miljö se ut utan alla dessa kämpande idealister som överklagar, skriver protester, samlar namnlistor, demonstrerar och slår näven i alla bord?

Vi är många som älskar Strängnäs och för oss är Långberget lika heligt som de välkända stadsbergen i Sundsvall, Södertälje, Söderköping, Falköping och andra städer. Försök besinna er, ni som nu studerar överklagandet! Skall verkligen ingen kunna rädda Långberget?

Nils Henrik Schager i Strängnäs Tidning

3 september 1994.

Undermålig station i Strängnäs

Under detta år har förslag till plan för Strängnäs station behandlats i olika kommunala instanser och till slut antagits i kommunfullmäktige under juni månad. Arendet ligger nu för beslut hos länsstyrelsen efter det att kommunfullmäktiges beslut har överklagats.

Det förslag som kommunen ställt sig bakom är av anmärkningsvärt dålig kvalitet. Likaså är de former under vilka det arbetats fram och drivits igenom uppseendeväckande.

Som ordförande i kommunstyrelsens dåvarande kommunikationsutskott 1988—1990 var jag själv med och drev frågan om byggandet av Svealandsbanan med stationsläge vid Långberget. För mig framstod det i det läget som fullständigt klarlagt att utformningen av det centrala stationsläget skulle komma att fylla högt ställda krav både med avseende på funktion och på miljö.

Besvikelse

Till min häpnad och besvikelse har utvecklingen blivit en helt annan. Det nu aktuella förslaget till utformning av stationsläget är häpnadsväckande uselt. Genom en omfattande bortsprängning av Långbergets norra kant i stadens centrala del och nära riksintresseområdet kring domkyrkan erhåller Strängnäs ett enkelspår och torftig stationsanläggning med begränsad tillgänglighet. När man från kommunens och Banverkets sida vill påstå att detta är en god lösning utmanar man både anständighet och löje.

Hur har detta undermåliga alternativ kunnat komma till stånd och accepteras av kommunstyrelse och kommunfullmäktige? Beslutet i kommunfullmäktige i juni 1990 talade om att spåren skullegå i tunnel genom denna del av Långberget. När nytt beslut togs i fullmäktige i september 1992 sades fortfarande att spåren skulle ledas i tunnel fram till delvis insprängd station före Södertäljevägen.

När jag efterforskat hur dessa beslut kunnat förvandlas till det nuvarande förslaget, med spår i öppet läge längs Långbergets bortsprängda kant, framkommer en förvirrad bild. De tjänstemän i kommunen som ansvarar för planförfarandet har förklarat att de är så nya i sina befattningar så att de inte vet vad som tidigare beslutats.

Kommunens planeringschef förklarar i likhet med den ansvarige projektchefen vid Banverket att planförslaget egentligen överens-

stämmer med kommunfullmäktigebeslutet från september 1992, som inte skall tolkas ordagrant, för det som där kallas tunnel var egentligen ingen tunnel! Planförslaget är enligt dem bara en "trimning" och "förbättring" av kommunens förslag från 1992. Trots klar begäran om dokumentation som tydligt styrker hur förslagen till utformning av stationen förändrats sedan september 1992 har någon sådan inte lagts fram.

Versioner

Från politikernas sida ges via muntliga upplysningar något varierande versioner av händelseförloppet, eftersom representanter för minoriteten i kommunstyrelsen verkar tämligen oinformerade och osäkra på vad de egentligen varit med om att tidigare besluta. Företrädare för både majoriteten och minoriteten har emellertid uppgivit att alternativet med tunnel genom Långberget visat sig dyrare och att kommunen skulle ha varit tvungen att betala denna merkostnad till Banverket. Belopp på ca 60 miljoner kronor har nämnts från ett håll. Dessa upplysningar visar hur som helst att tunnelalternativet verkligen är något annat än det lagda planförslaget. De visar också att kommunen valt att acceptera planförslaget, inte för att det är bättre utan för att det skulle kosta mindre för kommunen.

Det är då egendomligt att det inte finns några klara belägg för att kommunen verkligen skulle vara tvungen att betala ersättning för byggandet av en tunnel genom Långberget enligt det avtal som ingåtts med bland annat Banverket. Det vore ju också konstigt om tunnelbygget kommit som en överraskning för Banverket när tunnelalternativet ingick i kommunfullmäktiges beslut både 1990 och 1992. Det är kanske därför som man i skrift föredrar att hävda att planförslaget utgör blott och bart en "förbättring" av tunnelalternativet: Projektchefen vid Banverket har vid förfrågan meddelat att någon särskild kostnadsersättning för tunnelalternativet aldrig begärts av det enkla skälet att något tunnalternativ inte på allvar diskuterats. Även från politiskt håll tycks tunnalternativet vara obefintligt när media är med. Ordföranden i samhällsbyggnadsnämnden, Kenneth Nilsson, sade under juli i regional TV i en kommentar till överklagandena av planförslaget att förslaget var bra och nämnde inget om alternativen och dess kostnader.

Tvetalan

Hela processen från hösten 1992 fram till planförslagets antagande har obehagliga inslag av tvetalan, mörkläggning och ren historieskrivning som rimmar mycket illa med den öppna demokra-

tins principer. Hur mycket av detta agerande som ryms inom det formellt tillåtnas ramar har jag bett länsstyrelsen ta ställning till. Men oavsett de formella reglerna måste ett politiskt ansvar utkrävas. Har kommunpolitikerna i Strängnäs av egen vilja anta git ett förslag till utformning av stationsområdet vid Långberget, som innebär ett så rått övergrepp på en känslig miljö med skador som aldrig kan repareras, är de enligt min mening inte värda medborgarnas förtroende och borde aldrig erhållit det. Är det så—vilket med all sannolikhet är fallet—att politikerna misslyckats med att hävda Strängnäs intressen i förhandlingarna med Banverket måste ändå ett ansvar utkrävas i synnerhet som man på ett odemokratiskt sätt sökt dölja hanteringen i frågan inför sina huvudmän, Strängnäs invånare och väljare.

Ansvar för att kommunen accepterat en undermålig och miljöförstörande utformning av stationsområdet vid Långberget åvilar i första hand de två kommunalråden Ulf Lindelöw och Leif Lindström. De har inte bara haft det övergripande ansvaret för den förda politiken inom kommunen under den tidsom beslut fattats, de har också varit de förtroendevalda som representerat Strängnäs inför Banverket. Men också företrädarna i kommunstyrelsen för de partier som är i minoritet är medansvariga i och med att de accepterade planförslaget. Den passivitet för att inte säga flathet som även de visat som tidigare varit aktiva motståndare mot varje central placering av stationsläget överhuvudtaget, är uppseendeväckande. Det duger inte att säga att man varit dåligt informerad eller inte kunnat påverka.

Uppmanar

Jag uppmanar nu samtliga partier som ställer upp i kommunalvalet i Strängnäs att offentligt inför väljarna deklarerat sin inställning till det olyckliga planbeslut om stationsläget som genomdrevs i kommunfullmäktige i juni och sin vilja att medverka till att dettadeslut inte förverkligas. Sent skall syndaren vakna, men förhoppningsvis inte för sent. Parallellen är näraliggande i den av självsvåldiga hanteringen av Arlandabanan och den sena men kraftiga reaktion den väckt. Själv har jag frigjort mig från varje partipolitisk bindning och äberedd att ge min röst i kommunalvalet till det parti och den politiker som kangöra trovärdigt att man med engagemang kommer att verka för en utformning av stationsläget som är värdig Strängnäs. Jag uppmanar Strängnäs väljare att göra detsamma.

(Artikelförfattaren är nationalekonom och chefsekonom vid Arbetsgivarverket.)

Sörmlandsbygden den 30 september 1993 sid 8:

Tunnel räddar Långberget från skövling.

Strängnäs småstadsideyll är hotad. Det anser aktionsgruppen Rädda Långberget som tillsammans med arkitekten Sven Winnell gjort gemensam sak mot Svealandsbanans sträckning genom Strängnäs. Enligt nuvarande planer ska banan sprängas fram i kanten av Långberget.

En lång tunnel genom Långberget är ett mycket bättre alternativ, menar de.

Arkitekt och samhällsplaneringsforskaren Sven Winnell har lagt ner ett års möda på Svealandsbanans sträckning genom Strängnäs kommun. Resultatet är en överväldigande utredning om nackdelarna med nuvarande förslag, men också om de möjligheter som finns att skapa bra lösningar.

Sven Winnell känner starkt för Strängnäs. Han kan räkna sig som strängnäsbo i flera generationer och det är i första hand som sådan han har reagerat. Sin tidigare yrkeskunskap, han är numera pensionär, har han använt som ett verktyg i kampen.

Breven i ärendet till mark- och planminister Görel Thurdin (c), till Strängnäs kommun och Banverket, visar att det är en fackman som givit sig in i kampen.

—Jag är nog besvärlig, säger Sven Winnell eftertänksamt.

Hård kritik

Han är hård i sin kritik av hanteringen av Svealandsbanan. "Strängnäs kommun har inte haft den planering av kommunen som för ett gott resultat behövs som komplement till banverkets planeringar. Det kan förklaras av att kommunstyrelsen inte har den kompetens som behövs för ett så stort projekt som den järnväg det är tråga om, och att kommunens planeringsorganisation inte är inrättad efter så komplicerade projekt." skriver han till mark- och planminister Thurdin.

Men, och det är det viktiga, bristerna kan avhjälpas och det behöver inte medföra förseningar, även om förseningar är acceptabla när det gäller en järnväg som ska vara i bruk kanske hundra år framöver.

Det allvarligaste felet med planerna är järnvägssträckningen genom centrala Strängnäs. Den unika Långbergsparken, som skapades av strängnäsborna för 100 år sedan genom ideellt arbete och som har geologiska värden utöver det stora rekreativsvärdet med en naturpark nära centrum i en stad, förstörs genom stora bergsprängningar. Dessa görs för att järnvägen ska kunna dras fram i kanten av Långberget och för stationsbygget vid bergets fot, strax under Skogshyddan.

Misstag från förr

“Banverkets och kommunens förslag till bana genom Långbergsparken liknar miljöförstörande misstag som järnvägsbyggarna gjorde förr”, noterar Sven Winnell.

Förutom att skönhetsvärdena försvinner så kommer buller att bli ett problem, liksom säkerheten, tror Sven Winnell.

Den lösning han föreslår är en tunnel genom Långbergsparken och med en station byggd i berget. Tunneln sträcker sig från Ulfhälls allé till Vallbyvägen. Vid den nya stationen byggs dubbelspår för att göra det möjligt för tåg att mötas

Genom att järnvägen läggs i en tunnel får man bort problemen med bullret. Järnvägen blir även säkrare, då man inte behöver förlita sig till avspärringar av skilda slag. Resenärerna kommer att göra tidsvinster, då de slipper att passivt vänta vid de planerade mötes-spåren i Malmby och Härad, som i Winnells förslag ersatts med dubbelspår vid järnvägsstationen.

Sven Winnell beräknar att de här vinsterna täcker merkostnaden för ett tunnelbygge, miljövinsten oräknat.

Inger Fredriksson

Sven Winnell är strängnäsbo sedan flera generationer tillbaka. Han kan inte stillatigande se på när småstadsideyllen Strängnäs hotas av Banverkets dragning av Svealandsbanan.

Svealandsbanan genom Ulfhäll och Långberget i Strängnäs.

Banverket och kommunen förstör i sina förslag Långberget och Strängnäsmiljön.

De vill dra järnvägen
från Malmbyhållet
ovan jord genom Ulfhäll
och i kanten på Långberget.

Vid Mariefredsvägen vill Banverket
ha plankorsning med bommar.
Kommunen vill för vägen där ha
en dyr bro över järnvägen,
där bilarna på bron mer än nu
kommer att störa och bullra över nejden,
eller ha en bro högt för tåget över vägen.

Kanten på Långberget måste sprängas bort.
Träd måste fällas i en bred gata för banan.
Det kommer att se ut som ett stenbrott
och tågen kommer att bullra --
även när vanligt folk vill sova.
Det blir slut med friden i Långbergsparken
och vid kyrkogårdarna.
Parken förstörs
och kan ej nås från öster eller norr.

Stationen blir nedanför Skogshyddan,
med bara ett spår där tågen inte kan mötas.
För möten görs dyra mötesspår i Malmby
och Härad där man får vänta på möte.

Södertäljevägen måste höjas
och läggas på bro
och Vallbyvägen och Långbergsgatan
måste också byggas om för stora pengar.

Väster om Södertäljevägen går banan
i tunnel ett par km,
kommer upp nära Kvitten
och går sedan ovan jord mot Eskilstuna.

1371 C

**Rädda Ulfhäll och Långberget
genom att börja tunneln
redan vid Ulfhälls allé.**

Med denna lösning
behövs inga nya broar
och inga ombyggnader av vägar.
Bullerproblemen är borta.
Långbergsparken och berget ändras inte.
Miljön blir till och med ännu bättre än nu
då ju gamla järnvägen tas bort.

Nedanföör Skogshyddan
blir då bara stationsingången,
och stationen görs i berget med dubbelspår
som medger tågmöten
och ger bättre restider och service
än i Banverkets och kommunens förslag.

**Och det blir billigare !
Men framför allt
blir det mycket bättre !**

Svealandsbanan.

En statlig utredning om järnvägar kring Mälaren resulterade i slutet av 1990 i ett förslag om den s k Svealandsbanan från Södertälje till Valskog. Våren 1991 bildade kommunerna Södertälje, Strängnäs, Eskilstuna och Kungsör samt Landstinget och länets trafikbolag ett gemensamt bolag, Svealandsbanan AB, (SB), för att hantera järnvägsproblemen. I slutet av 1991 träffades mellan bolaget, staten (Delegationen för infrastrukturinvesteringar) och Banverket ett avtal om nybyggnad av delar av banan och ombyggnad av andra.

Banverket ska enligt avtalet utreda, bygga, äga och i framtiden underhålla banan. Till avtalet hör preliminära kostnadsberäkningar. SB ska ge vissa i kronor bestämda penningbidrag, blir det dyrare än beräknat ska Banverket stå för det.

I avtalet om banan finns inga ritningar med om banans utformning utan bara all-mänt hållna beskrivningar, om radier och lutningar på banan o d, och bl a om att Banverket ska ordna med korsningar: ”Korsningar mellan väg och järnväg ska inte förekomma på nybyggda sträckor eller på sträckor som byggs ut till dubbelspår. På ombyggda sträckor eftersträvas att inom rimliga ekonomiska ramar minimera antalet plankorsningar. På kvarvarande ska skydd enligt banverkets normer anordnas.”

Banverkets förslag till järnväg genom Strängnäs kommun

Banverket tänker sig nu att banan, när den kommer in i Strängnäs kommun från Södertäljehället, ska ligga norr om och ganska nära E20, passera Läggesta station, gå vidare västerut genom skogsområdena där, komma fram över det öppna landskapet vid Ärja-Lida och sedan fortsätta till Grundbro. Därefter är det tänkt att den huvudsakligen ska följa den nuvarande sträckningen fram till Ulfhäll, sedan gå i norra kanten av Långberget till en station nedanför Skogshyddan och efter Södertäljevägen fortsätta i en cirka 2 km lång tunnel till borte Stadsskogen och via Lunda fortsätta till Eskilstuna.

Banverket hade för passagen genom Långberget ett förslag 1992 där tunneln började redan vid Ulfhäll, men vill nu lägga banan i Långbergskanten, som till stor del måste sprängas bort, vilket kommer att förstöra Långberget på ett hjärtlöst sätt. I sin utredning 1992 framhöll Banverket, att i alternativet med tunnel från Ulfhäll ”påverkas inte stadsbilden eller miljön i övrigt”, och skrev bl a: ”I tunnelalternativet försvinner de flesta negativa effekterna vad gäller stadsbild och störningar då banan döljs.”

Järnvägens korsning med Mariefredsvägen.

Vid korsningen med Mariefredsvägen vill Banverket nu göra korsning i samma plan och med bommar, men Länsstyrelsen som representerar staten, 1371 E

anser det nödvändigt med planskild korsning. Enligt Banverkets beräkningar är kostnaden för bommar ca 20 milj. kr och för en planskild korsning, med en vägbro som kommunen föreslagit, ca 130 milj. kr mera. Banverket vill helt stänga av Solstigen vid järvägen.

Alternativ med tunnel som räddar Ulfhäll och Långberget.

Om man börjar tunneln redan vid Ulfhälls allé, istället för först efter Södertäljevägen, blir det inga försämringar vid Ulfhäll, man slipper plankorsning med Mariefredsvägen, Solstigen kan behållas och Långberget förstörs inte.

Detta alternativ innebär bara en måttlig förlängning av den cirka 2 km långa tunneln västerut från Södertäljevägen som Banverket föreslår. Enligt Banverkets egna uppskattningar kostar detta alternativ inte mer än Banverkets förslag inklusive den planskilda korsning med vägbro som kommunen föreslagit. Enligt andra beräkningar kan det till och med bli billigare.

Miljön, fördyringar och kostnadsfördelning.

Banverket menar nu, att alternativet med tunnel från Ulfhälls allé från miljösynpunkt är den bästa lösningen. Men enligt Banverket har det visat sig att totalkostnaderna för Svealandsbanan kommer att överstiga beräkningarna som föregick avtalet. Banverket medger, att verket enligt avtalet ska betala fördyringarna men menar att de måste spara så mycket som möjligt på bygget av Svealandsbanan eftersom verket behöver mera pengar till bygge av järnvägar i andra delar av landet.

Banverket tycks därför nu vilja ha extra betalt från Strängnäs kommun för det fall man bygger alternativet med tunnel från Ulfhälls allé eller bygger det minst lika dyra och oändligt mycket sämre alternativet med Banverkets förslag inklusive den vägbro vid Mariefredsvägen kommunen föreslagit.

Enligt avtalet har Banverket inte rätt att kräva extrabetalt för något av dessa alternativ, men försöker tillämpa en paragraf som säger att Svealandsbanan AB ska betala extrakostnader för saker som inte ingår i avtalet och som begärs av Svealandsbanan eller dess ägare, dvs bl a Strängnäs kommun.

Alternativet med tunnel från Ulfhälls allé innebär inga tillägg till avtalet. Kravet om planskild korsning med vägbro vid Mariefredsvägen kommer från Länsstyrelsen, dvs från staten, och är inte tillägg som begärs av Svealandsbanan AB eller dess ägare, dvs är inte tillägg som ger rätt till extrabetalning från Strängnäs kommun.

Svealandsbanan tillhör den typ av projekt som vanligen blir dyrare än de preliminära beräkningarna. Att projektet nu blir dyrare än tänkt från början borde inte ha kommit som någon överraskning för Banverket. När avtalet ingicks hade Svealandsbanan AB rätt räkna med att Banverket visste var de skulle ta pengar till fördyringar. En del av själva kärnan i avtalet är, att

kommunerna inte ska behöva betala mer än de krontal som står i avtalet.

För Svealandsbanan AB och kommunerna finns det ingen anledning godta, att Banverket försämrar Svealandsbanan för att kunna bygga andra järnvägar.

Det är inte brist på pengar som gör att Banverket inte vill göra alternativet med tunnel från Ulfhälls allé. Det är fel i Banverkets prioriteringar. Banverket föreslår ett onödigt dubbelspår på en halv mil öster om Läggesta, där avtalet föreskriver endast ett spår. Tilläggskostnaden för det extra spåret rör sig om 130 milj.kr. Banverkets förslag att försämma stationen i Strängnäs genom att i strid mot avtalet göra den till enkelspårsstation och ordna möten på mötesspår i Malmby och Härad innebär onödiga fördyringar.

Banverket har inte förstått att verkets förslag till bana genom Ulfhäll och Långberget för evigt kommer att förstöra Långberget och hela Strängnäs. Det är naturligtvis mycket viktigare att rädda Långberget genom att bygga tunneln från Ulfhälls allé, än att bygga ett onödigt dubbelspår öster om Läggesta.

I kommunens översiktsplan som antogs så sent som i juni 1992 nämns att Långbergsparken ej bör bebyggas. Trots det vill Banverket nu bygga en järnväg genom parken i strid mot översiktsplanen.

I Länsstyrelsens naturvårdsprogram bedöms Långbergsområdet vara av högt naturvärde utifrån dess geovetenskapliga, rekreations- och skönhetsvärden.

Om Banverket behöver mer pengar trots besparingar på dubbelspår och mötesspår finns det två alternativ för Banverket: antingen att ta pengarna som är avsedda för Svealandsbanan, men som verket vill använda för andra järnvägar i landet, eller att gå till regeringen och riksdagen och begära de ytterligare pengar som behövs för att fullfölja avtalet om Svealands-banan.

Lagar och förordningar.

Varken med Banverkets bomlösning vid korsning med Mariefredsvägen eller med kommunens förslag till planskild korsning uppfyller Banverkets förslag de krav som ställs i lagar, förordningar och bullernormer o d om miljön och om hänsyn av många slag.

Kommunerna har enligt kapitel 1 i plan- och bygglagen ett ansvar att genom planläggning av mark och vatten ge förutsättningar för en god miljö för människorna idag och för kommande generationer. Det innebär bl a att värna om byggnadskulturen, trivseln och skönheten.

Enligt kapitel 2 skall planläggning ”ske så att den främjar en från allmän synpunkt lämplig utveckling och ger förutsättningar för en från social synpunkt god bostads-, arbets-, trafik- och fritidsmiljö...Mark- och vattenområden skall användas för det eller de ändamål för vilka områdena är mest lämpade med hänsyn till beskaffenhet och läge samt föreliggande behov.”

I kapitel 3 sägs om utformning att det ska ske ”på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till stads- eller landskapsbilden och till natur-och kulturvärdena på platsen.. ” Ändringar ska ske varsamt så att särdrag beaktas och så att ”historiska, kulturhistoriska, miljömässiga och konstnärliga värden tas tillvara...”

I lagen om hushållning med naturresurser mm föreskrivs: ”Marken, vattnet och den fysiska miljön i övrigt skall användas så att en från ekologisk, social och samhällsekonomisk synpunkt långsiktigt god hushållning främjas...

Mark- och vattenområden som har betydelse från allmän synpunkt på grund av områdenas naturvärden eller kulturvärden eller med hänsyn till friluftslivet skall så långt möjligt skyddas mot åtgärder som kan påtagligt skada natur- eller kulturmiljön. Behovet av områden för friluftsliv i närheten av tätorter skall särskilt beaktas.”

Det ska göras miljökonsekvensbeskrivningar som ”skall möjliggöra en samlad bedömning av en planerad anläggnings, verksamhets eller åtgärds inverkan på miljön, hälsan och hushållningen med naturresurser”, och det ska göras flera alternativa lösningar.

Enligt miljöskyddslagen innebär tåg i kanten på Långberget miljöfarlig verksamhet främst på grund av bullret. Där föreskrivs: ”För miljöfarlig verksamhet skall väljas sådan plats att ändamålet kan vinnas med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad.....

Den som utövar eller ämnar utöva miljöfarlig verksamhet skall vidtaga de skyddsåtgärder, tåla den begränsning av verksamheten och iakttaga de försiktighetsmått i övrigt som skäligen kan fordras för att förebygga eller avhjälpa olägenhet.”

Kraven på bullerfrihet från Länsstyrelsen i Södermanlands län är så hårda, att tåg i kanten på Långberget knappast kan komma ifråga.

Börja tunneln vid Ulfhälls allé !

Enligt lagarna ska stor hänsyn tas till natur- och kulturvärden, hälsa, trevnad, skönhet, och friluftslivets behov o d, och kostnaderna för banan genom Ulfhäll och Långberget ska dessutom ses i samhällsekonomiskt perspektiv.

Det är då alldeles klart att Ulfhäll och Långberget måste räddas och att det som bör utföras är alternativet med tunnel från Ulfhälls allé.

Kostnaderna för Svealandsbanan.

Svealandsbanan sträcker sig från Södertälje till Valskog och det finns många möjligheter att kostnadsberäkna fel på denna sträcka. För delar som berör Strängnäs kommun presenterade Banverket utredningar under 1991 och 1992.

- * Ryssjön-Grundbro nov1991.
- * Grundbro-Strängnäs juni 1992.
- * Strängnäs-Eskilstuna juli 1992.

När Kaj Janerus skrev sitt betänkande om Svealandsbanan och Mälarbanan den 19 november 1990 fanns inga detaljerade ritningar till banorna och kostnadsberäkningarna var grundade på grova överslagsberäkningar. Inte heller när avtalet skrevs den 5 september 1991 mellan Svealandbanan AB, Banverket och staten lär ha funnits så detaljerade ritningar att man kunde göra exakta kostnadsberäkningar. I och med utredningarna i nov 1991 och juni-juli 1992 fanns ett fastare underlag, men även kostnadsberäkningarna i dessa utredningar är överslagsvisa och med grova uppskattningar, vilket framhålls i utredningarna.

Av utredningarnas kostnadsberäkningar framgår hur litet detaljerade de är och hur överslagsvisa de är.

För delen Ryssjön-Grundbro finns mest bara totalsummor för 4 olika alternativ. Enligt banverkets remissammanställningar ska alternativ 5 utföras och då anger kostnadsberäkningarna en summa på 630 miljoner kr för bandelen, prisläge januari 1990. Om man utöver avtalet vill lägga till för 7 km dubbelspår öster om Läggesta tillkommer 155 miljoner kr. Det står att beräkningarna är översiktliga och inte omfattar allt.

För delen Grundbro-Strängnäs är kostnadsberäkningarna lika översiktliga och det anges bara klumpsummor.

Beräkningarna för alternativ Öst på delen norr om Grundbro anser jag vara felaktiga enligt mina sidor 244-252 och 279. Alt Väst bör utföras enligt mina senaste förslag sid 421- 426.

För det sk huvudalternativet med banan klättrande i Långberget och gående över Södertäljevägen anges en klumpsumma och för alternativen lång tunnel och kort tunnel anges bara klumpsummor i förhållande till huvudalternativet.

För delen Strängnäs-Eskilstuna anges mest bara ett summabelopp på 900 miljoner kr och några uppgifter om mötesspår. Det står att beräkningarna är gjorda på underlag av grova bedömningar.

Banverket har, i februari 1993 kompletterat beräkningarna för olika alternativ för korsningar med Mariefredsvägen.

Korsningar med Mariefredsvägen.

Banverket har i sin remissammanställning om bandelen Grundbro-Strängnäs i februari 1993 redovisat kostnader för flera olika slags korsningar med Mariefredsvägen som man undersökt. Från sammanställningens bilaga 5 hämtas följande uppgifter:

” I kalkylen görs en jämförelse med att behålla korsningen och sätta upp en helbomsanläggning (JA) med att slopa befintlig plankorsning enligt K-Konsults utredning från juni 1992 (UA1) samt tre alternativa utformningar av planskildhet enligt Scandiakonsults utredning från oktober 1992 (UA1, UA3 respektive UA4). Längslutningen för utredningsalternativen är satta till 10 promille.”

De samhällsekonomiska anläggningskostnaderna blir enligt bilaga 5 följande i prisläge januari 1993:

JA Plankorsning med bommar. Ingen planskildhet för gång- och cykel-trafik. Spårlutning 10 pr. Industrispår utgår. Kostnad 19,6 miljoner kr. (Banverket menar, att det är alternativet JA som ska utföras.)

UA1 Ovan jord enligt K-Konsults utredning juni 1992. Spårlutning 20 pr. Mariefredsvägen stängs. Planskild korsning för gång- och cykeltrafik. Kostnad 42,8 milj kr.

UA2 Planskild korsning låg. Järnvägen sänks ca 4 m. Mariefredsvägen höjs 4 m. Spårlutning 10 pr. Industrispår utgår. Kostnad 148,2 milj. Alternativet kräver stödmurar mm med osäkra och ej helt inräknade kostnader.(Ligger närmast kommunens förslag våren 93)

UA3 Planskild korsning hög. Järnvägen sänks ca 2 m. Mariefredsvägen höjs ca 6 m. Spårlutning 10 pr. Industrispår utgår. Kostnad 60,7 miljoner kr. Alternativet kräver stödmurar mm med osäkra och ej helt inräknade kostnader.

UA4 Planskild korsning, vägen under. Järnvägen höjs ca 1 m. Mariefreds-vägen sänks ca 5 m, Spårlutning 10 pr. Industrispår utgår. Kostnader 110,7 milj. kr. Kostnader för korsande ledningar ej inräknade. (Ligger närmast kommunens skissförslag januari 1994.)

Kostnader.

Kostnadsberäkningar för stora projekt.

När det gäller stora byggprojekt av typen tunnel under Engelska kanalen, bro över Stora Bält, Globen, Öresundsbron o d är det vanligt att de verkliga kostnaderna blir mycket större än kostnadsberäkningarna som ligger till grund för beslut om bygge.

I P1 den 19 sept 93 kl 10-1015 behandlades hur kostnadsberäkningar för stora projekt ofta är för låga. Statsvetaren, docent Gunnar Falkemark, Göteborg, som studerat stora projekt i hela världen sa ungefär att politikerna ofta ”bygger pyramider”, dvs vill göra monument för evigheten. Däremot är frågor t ex om underhåll och upprustning, t ex av vägar inte lika glamoröst och inte lika lockande för politikerna. Han menade också att beslutsgången ofta är den att man först bestämmer sig på underlag av optimistiska ”glädjekalkyler” för att få igång projekten och sedan gör utredningar som legitimerar besluten.

När byggena kommit igång visar det sig ofta snart att kostnadsberäkningarna varit för låga, men man vill upprätthålla en bild av att allt gått rätt till och byggena får under några förevändningar fortsätta, även om de blir dyrare, man säger bl a att det ”är för sent” att avbryta. Politikerna är prestigebundna och håller fast vid sina första beslut.

En annan professor Börje Johansson i infrastruktur vid KTH yttrade sig också i samma riktning. Min kommentar är att det är precis som med Svealandsbanan.

I radioprogrammet gavs exempel på fördyringar, i början nämnde Falkemark att fördyringarna för de stora projekten ofta är minst 50%

* Globen lär ha kostnadsberäknats till 26 miljoner kr (hur kunde någon tro på det?), men blivit något på 20 gånger dyrare än beräknat, verklig kostnad 400-500 miljoner kr + reparationer ca 100 .

* En järnväg Tranås-Borås är kostnadsberäknad till 5 miljarder, inte byggd än, transportrådet menar att det blir 10 miljarder.

* Motorväg i Bohuslän kostnadsberäknad till 350 miljoner blev 1000.

* Den ej byggda Öresundsbron i början beräknad till 17 miljarder, nu uppe i 26.

* Väg i Medelpad beräknad 150 blev 230.

* Den ej byggda ringleden runt Stockholm, beräkningarna har nu ökat med ca 5 miljarder kr.

Docent Falkemark medverkade också i programmet "Närbild Sverige" i TV2 den 10 november 93 då bla Öresundsbron behandlades. Och han återkom då med uppgifter om hur stora projekt ofta blir dyrare än beräknat, han nämnde, att tunneln under Engelska kanalen blivit dubbelt så dyr och bron Över Stora Bält 60% dyrare än beräknat.

Fördyringar, andra järnvägar och kostnadsansvar.

För stora projekt av Svealandsbanans typ är det genomsnittligt sett regel, att de blir dyrare än de preliminära kostnadsberäkningarna. När projekten kommit igång och det efter en tid visar sig att de blir dyrare än beräknat, säger de ansvariga beslutsfattarna att det är för sent att avbryta.

Det är precis det som hänt i fallet med Svealandsbanan. Sedan projektet kommit igång har det efter en tid visat sig att de preliminära kostnadsberäkningarna är för låga. I brev till mig den 25 oktober 1993 skriver chefen för Banverkets östra regionkontor, Sven Bårström:

"När banutredningarna var klara, hösten 1992, kunde konstateras, att totalkostnaden för Svealandsbanan kommer att överskrida avtalets ramar. Detta har naturligtvis lett till ett krav på projekt-organisationen att värdera alla lösningar och om möjligt finna kostnadsbesparingar."

Att projektet blir dyrare än de preliminära beräkningarna borde inte ha kommit som någon överraskning för Banverket. I avtalet förutses det och det står där tydligt att Banverket ska betala kostnadsökningar. Kommunerna har rätt räkna med att Banverket visste vad det gjorde när avtalet skrevs, och att Banverket visste var de skulle ta pengar till fördyringar. Avtalet är ju skrivet för att förhindra, att kommunerna ska bli tvungna betala ut mer än det som står i avtalet. Det är ju en del själva kärnan i avtalet.

I det nyss nämnda brevet skriver Sven Bårström: "När det gäller banan skall Banverket finansiera ev. kostnadsökningar. Detta kommer då att gå ut över andra önskvärda investeringar inom Banverket då de totala ramarna är fixerade."

Banverket erkänner alltså, att Banverket ska betala kostnadsökningar för Svealandsbanan, och antyder samtidigt, att Banverket inte vill fullfölja avtalet med Svealandsbanan utan vill lägga sina pengar på andra projekt. För Svealandsbanan AB finns ingen anledning godta, att Banverket försämrar Svealandsbanan för att kunna bygga andra järnvägar.

Kostnadsfördelningar.

En del kommunpolitiker i Strängnäs tycks ha för sig, att kommunen måste betala hundratals miljon kr extra för att få genomfört alternativet med lång tunnel från Ulfhälls allé. Det finns inget som helst fog för ett sådant krav. Det finns ingenting i avtalet som ger den minsta möjlighet att kräva detta. Kravet är helt gripet ur luften.

Enligt avtalet ska Banverket bygga och äga banan. Vid avtalets ingående fanns vissa preliminära kostnadsberäkningar för hela banan. I avtalet koms överens om att kommunerna ska bidra med vissa fixerade belopp. Om banan blir dyrare än de preliminära kostnadsberäkningarna ska Banverket betala kostnadsökningarna, kommunernas bidrag ska ej ändras, de ska ligga fast.

När det nu visat sig att de ursprungliga kostnadsberäkningarna för Svealandsbanan inte håller, tycks Banverket försöka utkräva pengar från Strängnäs kommun, som dock inte ska betala något extra. Makthavarna i kommunen tycks inte inse, att Banverkets krav saknar grund.

Det finns ingen anledning att Strängnäs ska förstöras och att stationen ska bli dålig därför att makthavarna i Strängnäs inte har den kompetens som behövs och därför att Banverket räknar fel och vill bygga järnvägar på andra håll i landet, för pengar som enligt avtalet ska gå till Svealandsbanan.

Det är inte brist på pengar som gör att Banverket inte vill göra alternativet med lång tunnel enligt mitt förslag. För det första är det osannolikt att tunnelalternativet blir dyrare, för det andra finns möjlighet att slopa dubbelspår öster om Läggesta och mötesspår i Malmby och Härad för att få mer pengar från det.

Men om Banverket behöver mer pengar trots besparingarna på dubbelspår och mötesspår finns det två alternativ för att lösa Banverkets problem med pengar till Svealandsbanan: Antingen lägger Banverket upp de pengar som behövs för Svealandsbanan och som Banverket ämnar lägga på andra projekt i landet, eller går Banverket till regeringen och riksdagen och begär de pengar extra som behövs för att fullfölja avtalet om Svealandsbanan.

Banverket letar pengar i vägkorsningarna.

Men Banverket tycks vilja gå en annan väg. Verket vill tillämpa en paragraf i avtalet som säger att Svealandsbanan AB (SB), eller dess ägare, till Banverket (BV) skall betala sådana kostnadsökningar som är hänförliga till krav av SB eller dess ägare som

avviker från projektbeskrivningen. Och det man avser är följande:

” Korsning mellan väg och järnväg skall inte förekomma på nya sträckor eller på sträckor som byggs ut till dubbelspår. På ombyggda sträckor eftersträvas att inom rimliga ekonomiska förutsättningar minimera antalet plankorsningar. På kvarvarande skall skydd enligt BV-normer anordnas”

Med utgångspunkt från detta tycks Banverket mena, att bandelen från och med korsningen med Stallarholmsvägen till och med korsningen med Solstigen ska ses som ombyggd sträcka, där man bara skall efterstäva att göra så få planskilda korsningar som de ekonomiska förutsätt- medger.

Man kan undra om denna bandel i Banverkets förslag ska ses som ombyggd sträcka, och inte hellre ses som nybyggd sträcka eftersom trafiken varit nedlagd på denna så länge. Men säg att det är ombyggd sträcka. Då kan man kanske förstå, att Banverket vill ha pengar för planskilda korsningar på bandelen, eftersom man lägger på andra projekt i landet pengar som borde gå till Svealandsbanan.

Men i varje fall när det gäller korsningen med Mariefredsvägen är det Länsstyrelsen, dvs staten som anser det nödvändigt med planskild korsning där.

Enligt avtalet ska SB eller dess ägare betala extra om extrakrav kommer från SB eller dess ägare, men när det gäller korsningen med Mariefredsvägen är det inte SB eller dess ägare utan **staten** som kräver planskild korsning.

Om Banverket, som ägs av staten, och handlar med statens pengar, inte anser sig ha råd att bygga Svealandsbanan, borde staten på någon annan väg, kanske genom Delegationen för infrastrukturinvesteringar, stå för de förmenta extrakostnaderna om inte Banverket vill göra det.

Om man tolkar avtalet som Banverket, ska korsningen med Solstigen förses med skydd, vilket vid Solstigen lär betyda bommar. Men Banverket stänger i sitt förslag av Solstigen, vilket är orimligt.

Den befintliga gång-och cykelporten söder om Ulfhälls allé, som nu används mycket litet, finns kvar i Banverkets förslag, men kan slopas om man får andra lämpliga förbindelser.

Klart är, att det finns två mycket problematiska korsningar i Banverkets förslag: med Mariefredsvägen och Solstigen. Banverket räknar med bommar vid Mariefredsvägen för 20 miljoner kr, men spar utan att låtsas om det minst 20 miljoner kr på att inte göra bommar vid Solstigen. För att göra en planskild korsning med Mariefredsvägen tycks Banverket av kommunen kräva betalning

för en brolösning, som Banverket menar har en samhällsekonomisk kostnad på ca 150 milj kr i ett alternativ med vägbro och ca 110 milj kr i ett alternativ med järnvägsbro.

Man kan förstå, att Banverket håller fast vid sitt förslag, där de kan se bandelen Stallarholmsvägen-Solstigen som bara ombyggd bana, och där ser en chans att kräva pengar av Strängnäs kommun för planskild korsning med Mariefredsvägen.

En lång tunnel löser problemen.

I mitt förslag till tunnel redan från Ulfhälls allé blir bandelen från Ulfhälls allé och norrut att se som nybyggd bana och det finns inte någon möjlighet för Banverket att komma med krav till kommunen om tillägg för broar o d , som ju för övrigt inte heller behövs eftersom alla vägkorsningar på sträckan ifråga automatiskt blir planskilda då tåget går i tunnel.

Ändå tycks Banverket försöka få pengar av kommunen för tunnealternativet.

Banverket ser företagsekonomiskt på saken, vill minimera kostnaderna för det egna företaget Banverket, och utnyttjar möjligheterna att få ut pengar genom att föreslå en bana som kan uppfattas som en ombyggd bana, där man vill föra till sig pengar genom paragrafen om extrabetalning från kommunerna.

Men för att få en riktigare bild av saken vid beslut bör man, och **skall** man enligt lag, se samhällsekonomiskt på den och räkna in alla kostnader, både Banverkets investeringskostnader och driftskostnader, Strängnäs kommunens investeringskostnader och driftskostnader, det tågförande bolagets kostnader, anslutningsbussbolagens kostnader och allmänhetens kostnader. Men sådana kalkyler finns inte gjorda och kostnadsdiskussionerna lider stort av denna brist. Och de lider av att Banverket inte redovisat som alternativ mitt förslag med tunnel redan från Ulfhälls allé.

En prövning av projektet enligt miljö-skyddslagen tar inte bara hänsyn till investeringskostnader, utan också för intrång och skador samt driftskostnader. Banverkets kostnadsuppskattningar för skyddsåtgärder och miljöanpassning kan ifrågasättas, är förmodligen mycket för låga.

Det är alltså så, att planskild korsning med Mariefredsvägen krävs av staten och då borde det vara självklart att Banverket ska betala för den planskilda korsningen. Om Banverket inte vill betala får någon begära pengar till korsningen av någon annan representant för staten.

Men för staten blir det då dyrare med Banverkets förslag kombinerat med planskild korsning ,och alternativet med tunnel från Ulfhälls allé blir mycket billigare.

På sidan 630 har jag sammanfattat kostnader i olika alternativ, bl a alternativ med bro över järnvägen vid Mariefredsvägen. Eftersom kommunen nu funderar på att istället gräva ned Mariefredsvägen under tåget, något som enligt Banverkets beräkningar kan antas bli

något billigare än bro över järnvägen får samman- på sid 630 istället uteseende enligt tabellen härintill.

Kostnadsberäkningarna slutar på följande belopp för delen Ulfhälls allé- Vallbyvägen:

Mitt alternativ med tunnel från Ulfhälls allé: 88-96 milj	säg 90
Banverkets förslag med bommar vid Mariefredsvägen:	122-155 milj säg 140
(Kommunens förslag m. vägbro vid Mariefredsv.)	252-285 milj säg 270
Kommunens förslag med tågbro vid Mariefredsv.	säg 230

Tunnelförslaget är Cirka 50 miljoner kr billigare än Banverkets förslag.

Cirka 140 (180) miljoner kr billigare än kommunens förslag.

Och då ska man komma ihåg, att alternativet med tunnel från Ulfhälls allé ger mycket stora plusvärden som inte är inräknade i kalkylen, bl a oförstörd och förbättrad Strängnäsmiljö, oförstörd Lång-bergspark, bullerfrihet, bättre säkerhet.

I Banverkets förslag har jag inte räknat med något tillägg (bommar ca 20 milj) för den avskaffade korsningen med Solstigen.

Om beräkningarna för tunnelalternativet är för låga , kan de ökas på med 50 miljoner kr utan att tunnelalternativet blir dyrare än Banverkets förslag, och kan ökas på med 140 (180) miljoner kr utan att det blir dyrare än komunens förslag.

Jag föreslår, att banverket bekostar alternativet tunneln från Ulfhälls allé och att kommunen i värsta fall (med hjälp av statliga beredskapspengar) bekostar planskild korsning med Stallarholmsvägen, utförd som underfart under järnvägen.

I kalkylen härovan är inte inräknat besparingar om mötesspåret i Härad på ca en km slopas. Slopas man det, vilket är möjligt och lämpligt i mitt förslag, har man tillgodo åtminstone ca 10 miljoner kr.

Jag föreslår nu att man slopar det och då blir mitt förslag ca 150 miljoner kr billigare än kommunens förslag med Mariefredsvägen nergävd under järnvägen.

Med hänsyn till säkerhetsförhållanden kan det vara lämpligt att utföra tunneldelen från Ulfhälls allé till nuvarande Vallbyvägen för dubbelspår, en ökning av dubbelspårssträckan med ca 900 milj, (dubbelspår föreslås) vilket ökar kostnaderna med ca 20 milj kr. Men mitt förslag blir då ändå ca 130 miljoner kr billigare än kommunens förslag.

Jag har i kalkylen inte heller räknat in besparingar man gör om man slopar det halvmila dubbelspåret öster om Läggesta. Slopar man det spar man där ca 130 miljoner kr. Om man därav reserverar 30 miljoner kr för förbättringar av Läggestastationen, har man ca 100 milj kr till förfogande för delen Ulfhäll-Långberget. Tillsammans med mitt nyssnämnda förslag för Ulfhäll-Långberget som är ca 130 miljoner billigare än kommunens förslag, finns i mitt förslag ca 230 miljoner kr tillgodo som kan användas för att täcka eventuella oförutsedda kostnader.

Kommunens förslag till järnväg och stationsområde i Långberget bör kasseras.

Kommunens förslag med järnvägen i kanten på Långberget, med tillhörande förslag till stationsområde, är så dåligt att det inte bör utföras. Man bör göra SW- förslaget med lång tunnel från Ulfhälls allé till Stadsskogen. Då slipper man de många absurditeterna i kommunens förslag, som förstör Långberget och hela staden, som försämrar restiderna och som ger olösliga buller-och säkerhetsproblem.

Här nedan kalkyl den 2 november 1993, underlag för kalkyl på sid 630.

Banverkets och kommunens alternativ i juni 1993

- * Järnvägen dras i dagen i kanten på Långberget.
- * Långberget blir avspärrat av järnvägen och förstörs som park och rekreationsområde för Strängnäsborna.
- * Långberget kommer efter sprängningar att se ut som ett stenbrott och hela staden blir förstörd.
- * Svåra bullerstörningar och säkerhetsproblem.
- * Längre restider därför att stationen utförs med bara ett spår som ej medger tågmöten utan medför väntan på mötesspår utanför staden.

Sprängning vid Benninge och i Långberget vid stationen mm i banverkets och kommunens förslag: 94000 m³ + jordschakt säg 10000 m³, summa 104000 m³ (med banan) : 42-56-65 milj.kr

I Banverkets/kommunens förslag tillkommer kostnader för:

- * Vid Mariefredsvägen: Bommar (20milj.k r)
eller planskild korsning (bro 150 milj.kr) 20-150 milj.kr
- * Omläggning av Långbergsgatan och Vallbyvägen och bro för Södertäljevägen ,
- * Bankar med växtlighet vid Ulfhäll. Stora bankar med växtlighet och stödmurar mm vid Benninge och ovanför kyrkogården,
- * Bullervallar, bullerplank och extra ljudisolering av fönster vid Ulfhäll, Fridhem, Benninge, Långbergsgatan och Södertäljevägen mm,
- * Stängsel på båda sidor av järnvägen.
- * Inlösen av fastigheter, ersättning för skador och störningar,
- * Projekteringskostnader för extra åtgärder. 20 -30 milj.kr
Tilläggskostnader för försämraderestider 40 milj. kr
Summa för tillkommande kostnader 80-220 milj. kr

Trots dessa åtgärder och extrakostnader i banverkets och kommunens förslag blir det bullerstörningar och säkerhetsproblem och Långberget och hela staden förstörs.

Värdering av detta: X milj.kr

Totalsumma med enkelspårsstation utan

mötesmöjlighet: X + 122 - 285 milj. kr

Alternativ med tunnel som räddar Långberget

- * Järnvägen i tunnel genom Långberget från Ulfhälls allé.
- * Tunneln görs i stort sett som i banverkets förslag "Lång tunnel" 1992, men i en förbättrad variant.
- * Långbergsparken bevaras oförändrad och miljön blir bättre från Ulfhälls allé och in mot Strängnäs när den gamla järnvägen ovan jord tas bort.
- * Bullerproblem och säkerhetsproblem minimeras.
- * Bästa möjliga restider eftersom stationen utförs med dubbelspår som medger tågmöten och smidig tågtrafik.

Schakt och sprängning för tunnel Ulfhälls allé-Vallbyvägen med schakt före tunnelns början och med ettspårsstation motsvarande banverkets station (med banan): 90000 m³: 48 - 56 milj. kr
I alternativet med tunnel från Ulfhälls allé slopas mötesspåret vid Malmby och de insparade pengarna används till att göra stationen med dubbelspår med mötesmöjlighet.

Med tillägg 10 milj. kr för förbättring av Stadsskogen och 30 milj. kr för betongtunnel, med station med mötesmöjlighet,
säg summa 88-96 milj. kr
(Med dubbelspår från Ulfhälls allé ca 110-120 milj kr)

Banverket och kommunen har inte visat fram kostnader för sina förslag, men med det man nu vet är det troligt, att förslaget med tunnel från Ulfhälls allé, enligt kalkylerna här, blir billigare än banverkets och kommunens förslag.

Banverkets och kommunens förslag med enkelspårsstation som ej medger tågmöten och som försämrar restiderna:

Banverkets förslag ca X + 122-155 milj. kr
Kommunens förslag ca X + 252-285 milj. kr

X = kostnad för kvarstående buller- och säkerhetsproblem, försämrad tillgänglighet till Benninge mm och Långberget, förstörd Långbergspark och försämrad miljö i Strängnäs.

Svealandsbanan genom Strängnäs kommun.

En liten påminnelse om konsten att planera och om planeringar som inte finns.

Jag har under flera år granskat och givit förslag till förbättringar av förslag i samband med Svealandsbanan, förslag från Banverket, Vägverket m fl och Strängnäs kommun.

Kommunen borde ha haft igång ordentliga planeringar med hänsyn till de problem som följer med Svealandsbanan, men har inte haft och har inte det.

Jag har åtskilliga gånger påtalat brister i kommunens planeringar. Bristerna ligger på två plan:

* dels är planeringsprocesserna, dvs planeringsmetoderna alldeles för dåliga,

* dels är den kreativa förmågan, dvs förmågan att utforma förslag, utforma planer, för dålig.

De här två bristerna hänger ihop så att det hela blir förskräckligt dåligt. Svealandsbanan är ett stort och komplicerat projekt där problemen inte kan lösas med enkla samtal vid kaffebordet. För att komma fram till goda lösningar på problemen i samband med Svealandsbanan behövs goda professionella planeringar.

Att projektet är komplicerat betyder inte att det för goda professionella planerare är särdeles svårt. Det man måste göra är att angripa problemen metodiskt .

Den mänskliga hjärnan är inte så duktig att den i huvudet kan lösa alla problem i ett sådant här projekt. Problemen i ett projekt av Svealandsbanans storlek kan inte lösas av en enda person.

Projektet berör alla i Strängnäs kommun och många utanför kommunen, och i det demokratiska samhälle svenskarna menar sig vilja ha måste problemen lösas med hänsyn till att alla har rätt att vara med och påverka lösningarna efter sina intressen och åsikter.

Men alla har inte alla de kunskaper som behövs för att kunna lösa problemen och har inte den tid som behövs för att kunna göra det. Det finns organisationer och yrken som är till för att belysa problemen och föreslå lämpliga lösningar.

Organisationer som är nära inblandade i uppgiften att bygga Svealandsbanan är statens Delegation för infrastrukturinvesteringar, Svealandsbanan AB, Banverket, Vägverket och Strängnäs kommun. Vägverket kommer in i problemen därigenom att det uppstår

många konflikter mellan järnvägen och vägar. Dessutom blir inblandade tillsynsmyndigheter o d av många slag, t ex Länsstyrelsen, Boverket, Naturvårdsverket, Riksantikvarieämbetet.

Men den kanske viktigaste fasen i Svealandsbaneprojektet är driften av banan när den är byggd, en fas som kan sträcka sig över hundra år eller mer i framtiden. Då kommer allmänheten in på ett nytt sätt, bl a kommer in nya personer som flyttat in i kommunen eller är beroende av banan på nytt sätt, och personer som är födda efter det banan blivit byggd. Bland organisationer som blir inblandade i denna fas är bl a tågförande bolag och bolag som driver lokal kollektivtrafik.

Några planeringar för drift av trafiksystem, vägar, banor etc och planer för framtida förändringar har inte synts till, men är naturligtvis nödvändiga.

För att alla organisationer och personer ska kunna samverka till ett bra resultat måste de kommunicera med varandra om problemen. Sådan kommunikation kan bara ske väl med hjälp av ritningar och beskrivningar på papper, som klargör problem och förslag till lösningar.

Planeringar av alla slag börjar med enkla funderingar, fortsätter med något mer inträngande undersökningar, går vidare med mer utvecklade men översiktliga utredningar och fortsätter sedan med mer och mer inträngade studier tills man når sådan detaljeringsgrad att man kan bedöma tänkbara förslag till slutliga goda lösningar.

I vardagslivet är planeringen av matinköpen tämligen enkla planeringsuppgifter, som de flesta klarar utan papper och penna. Ska man köpa utrustning till hemmet, t ex möbler eller TV, eller en bil, blir för de flesta planeringen av inköpen mer komplicerade, man skaffar in uppgifter om olika alternativ, olika möbler, olika TV-apparater, olika bilar och jämför och undersöker hur de passar under användning. Under denna planeringsprocess händer det nog ofta, att man tar hjälp av broschyrer o d och kanske gör kostnadskalkyler på papper med hänsyn till egen budget.

En privatperson som tänker bygga en egen villa ställs inför mer komplicerade planeringar och lär ofta när villan är klar ha lärt sig att det inte är så enkelt att planera som man föreställt sig.

Planering är inte något konstigt och det sysslar alla med, mer eller mindre. Planering är en fråga om att vara förständig och i förväg skaffa sig kunskaper så att man undviker att göra misstag.

Planeringens första uppgift är att ge kunskaper om vad man vill och kunskaper om de problem man ställs inför.

När det gäller stora projekt som ett husbygge eller ännu större projekt som Svealandsbanan är det en viktig första uppgift för planeringarna att ge upplysningar om problem och konflikter mellan olika krav och önskemål. Och man upptäcker inte konflikterna förrän man på papper har gjort förslag med sådan detaljering att konflikterna kan upptäckas.

När det gäller Svealandsbanan var det första problemet om det överhuvudtaget fanns ekonomiska möjligheter att bygga banan och och driva trafik. På det stadiet var planeringarna med nödvändighet mycket översiktliga, jag ska inte kommentera det närmare. Jag vill nu bara konstatera, att de översiktliga planeringarna resulterade i avtalet om Svealandsbanan.

När avtalet träffats började mer detaljerade planeringar. Banan planerades av Banverket, men senast i samband med Banverkets planering av banan borde Strängnäs kommun ha börjat en planering av områden där banan i stora drag tänktes gå. Dvs kommunen borde ha undersökt bl a vilka konflikter mellan banan och andra intressen som kunde uppkomma. Någon sådan planering värd beteckningen planering har kommunen inte gjort.

Jag har bl a många år påpekat behovet av en kommunal planering av Läggesta-området och områden kring den tänkta banan därifrån och västerut upp till Kilen. I dessa områden har uppstått många konflikter mellan järnvägen, vägar och annat, varav många konflikter ännu inte fått en tillfredsställande lösning. Jag vill bara nämna, att Banverkets, Vägverkets och kommunens nuvarande förslag för Läggestastationen och vägar däromkring och för trafikplatsen vid Lida är dåliga.

Kommunens förslag för några år sedan att dra banan uppe på Långberget var illa genomtänkt, i det förslaget fanns bl a ingen lösning för korsningen med Mariefredsvägen, ett problem som kommunen inte upptäckte eller intresserade sig för förrän jag påpekade det. Det är bara ett exempel på dålig kommunal planering, det går att ange fler, jag stannar nu med det.

Kommunen har låtit Banverket och Vägverket hållas och låtit dem lösa konflikterna efter deras intressen. Banverkets, Vägverkets och kommunens intressen sammanfaller dock inte. Kommunen har skyldighet ta hänsyn till fler faktorer än Banverket och Vägverket.

Både Banverket och Vägverket har skyldighet utforma sina förslag så att miljöerna kring banor och vägar blir tillräckligt bra bl a med hänsyn till estetiska och kulturella värden, men det är klart, att de två verken när det gäller Svealandsbanan inte haft tillräckligt stöd av en god kommunal planering. Hade kommunen visat större intresse för miljöerna skulle verken nog ha skärpt sig och åstadkommit bättre lösningar än de som de nu kommit med.

En bra planeringsprocess går i många olika steg, där man närmar sig en slutlig lösning från två olika håll: från förhållanden kring detaljer och från förhållanden kring helheter.

För att kunna åstadkomma en god helhet måste man känna till detaljproblemen.

* Detaljerna påverkar helheten, och

* helheten ställer krav på detaljerna.

Den främsta metoden för avvägning av detaljer mot helheter är att illustrera lösningar så att man kan se både detaljer och helheter.

Det vanligaste sättet är att man med noga mått ritar upp lösningarna på papper, och gör det så, att detaljer och helheter i väsentliga avseenden blir tydliga. Man ritar planlösningar, sektioner och fasader i skalor som är mest lämpade, ibland i liten skala, ibland i stor, gör perspektivbilder allt efter omständigheterna. När så är lämpligt eller nödvändigt gör man tredimensionella modeller av större eller mindre delar av de lösningar man arbetar med.

Den första lösning man tänker sig visar sig ofta ha stora brister när man ritat upp och på olika sätt illustrerat lösningen så att man kan bedöma den. Man gör då en ny lösning, som efter illustration visar sig i några avseenden bli bättre än den första, men som visar sig ha andra brister. Det är då dags att pröva en tredje lösning, och det är troligt att även den har brister.

Det är viktigt att påpeka, att man inte kan bedöma estetiska och trevnadsmässiga frågor o d utan att ha illustrerat lösningarna med riktiga mått och på sådant sätt, att man med ögonen kan se hur det blir. En beskrivning bara i ord av en lösning kan aldrig ge en klar bild av hur estetisk eller trevlig en lösning är.

Estetik är ett mycket svårt ämne att diskutera, det finns inte klara begrepp för det. Uppfattningarna om vad som är vackert och fult, trevligt och otrevligt o d förändras genom tiderna och är olika för olika personer beroende på ålder, erfarenheter, kunskaper, personlig ekonomi, samhällsställning och mycket annat.

Estetik är inte en fråga om att göra allting blankt och med förgyllning. Estetik är en fråga om att låta varje sak få sin skapnad med hänsyn till vikt och betydelse och med hänsyn till en lagom fördelning av resurserna.

Banverket är en ung organisation som brutits ut ur Statens Järnvägar och som bara sysslar med banorna och inte med trafiken. Under efterkrigstiden har inte byggts mycket nya järnvägar, på gamla SJ fanns inte mycket erfarenhet av nya byggen som Svealandsbanan och erfarenheterna i Banverket är än mindre. Banverket har viss kompetens när det gäller den tekniska sidan av järnvägsbyggen, men har inte planeringsprocesser som behövs när det gäller dragning av banor med hänsyn till krav ifråga om natur-och kulturmiljö, estetik o d. Banverkets kompetens ligger på det ingenjörsmässiga.

Arkitekterna bildar inget enhetligt släkte med gemensamma värderingar, men man brukar framhålla deras metoder att planera, som vanligen skiljer sig från metoder som används av ingenjörer i byggbranschen.

I arkitekternas utbildning ingår som viktiga delar konsten att skissa helhetslösningar, dvs konsten att snabbt rita förslag med helhetslösningar och lika snabbt kassera förslagen, när de befinner sig inte vara tillräckligt bra.

I ingenjörernas verksamheter ingår i hög grad beräkningsarbeten då det gäller att se till hållbarhet och teknisk funktion i detaljer. Ingenjörernas verksamhet gäller i första hand teknisk funktion och inte estetik. I arkitekternas yrkesroll ingår att åstadkomma saker som fungerar tekniskt och samtidigt är estetiskt tillfredsställande i detaljer och helheter och passar in i miljöerna.

För att klara sina uppgifter har arkitekterna vanligen hjälp av ingenjörer med större kunskaper i detaljer än arkitekterna vanligen har, men arkitekternas speciella yrkesfunktion är att ha kontroll över helheterna och utforma dem med hänsyn till både penningtillgång, teknisk funktion o d och estetiska och kulturella värden, funktion med hänsyn till sociala faktorer mm.

De här förhållandena gör att ingenjörer är benägna att utforma förslag med utgångspunkt från tekniska detaljer och ofta är nöjda bara de klarat problemen med dem. De gör vanligen inte så många olika alternativa helhetsförslag som arkitekter brukar göra utan stannar arbetet när de åstadkommit ett förslag som löser detaljer.

Ingenjörer är ofta obenägna att kassera sina förslag när helhetsresultatet inte blir bra, de tycker de lagt ned så mycket arbete på detaljerna att de inte orkar ändra. Arkitekternas arbetssätt

gäller i hög grad helheterna och de har mycket lättare att kassera förslag när helheterna inte blir bra.

I en god planeringsprocess måste man alltid vara beredd ändra i förslagen, eftersom syftet med planeringen är att man under dess gång ska söka sig fram till bra lösningar, så att man undviker att göra misstag när man kommer in i skedet då man bygger förslagen ute i verkligheten.

Ett väsentligt drag i planeringar är just att man ändrar i förslagen. De som talar om att det är för sent att ändra har missförstått planeringarnas syften. Det är aldrig för sent att ändra i planeringar.

Om jag går till butiken för att köpa strömming till middag, men finner att de har bättre och billigare torskfilé, kan jag kasta om mina planer och köpa torsken istället för strömmingen. Om jag har funderat på att köpa en Volvo, och nästan bestämt mig för det, men i sista stund finner en bil som är både bättre och billigare behöver jag inte köpa Volvon bara för att jag nästan hade tänkt göra det.

När man märker att man tänkt eller planerat fel bör man naturligtvis kunna ändra sig. Det är likadant med Svealandsbanan. När man märker att förslagen inte är tillräckligt bra bör man ändra sig.

Det gäller bl a förslaget om järnvägen i kanten på Långberget. Järnvägen genom Ulfhäll, Långberget och Stadsskogen är ännu kvar på planeringsstadiet. Det är bättre att dra banan i tunnel från Ulfhälls allé och då bör man naturligtvis göra det.

När det gäller Läggesta är det helt rimligt att ändra Banverkets, Vägverkets och kommunens förslag så att det blir bra.

Om Banverkets förslag vill jag tillägga att de i sin ritningsframställning använder modern datorteknik som tillverkar mycket prydliga ritningar. Lekmän som är ovana vid ritningar kan av det prydliga utförandet få uppfattningen att förslagen är lika bra som ritningarna är prydliga. Det är angeläget påpeka, att ritningsförslagen bör bedömas efter hur förslagen är och inte efter hur prydliga ritningarna är. För en lekman kan det vara svårt skilja mellan ritningarnas utseende och den verklighet ritningarna avser att illustrera.

Jag har med det jag nu nämnt velat berätta litet om vad planering är och hur man bör gå tillväga vid planering. Man måste veta, att ritningar av slag som det nu är fråga om bara är illustrationer till förslag, och att man bör betrakta dem respektlöst därefter och inte förledas tro, att de representerar den högsta sanningen. Ritningar är hjälpmedel som man alltid måste vara beredd att ändra när man ser att de leder till ej önskade konsekvenser.

Ritningar med förslag om järnväg i kanten på Långberget hör hemma i paperskorgen.

SJ och Långberget.

Jag hoppas att SJ vill stödja mitt förslag att dra banan i tunnel redan från Ulfhälls allé. Stationen utförs i mitt förslag med dubbelspår som möjliggör tågmöten och görs med en mellanplattform som tjänar trafik både mot Stockholm och mot Eskilstuna. På bandelen från Ulfhälls allé till stationen under Skogshyddan blir i förslaget den horisontella radien minst 1000 m, dvs bättre än de 500 m som finns i Banverkets förslag. Den större radien bör medföra snabbare, säkrare och bekvämare tågkörning. I mitt senaste förslag föreslår jag att tunneln från Ulfhälls allé till och med tågstationen utförs med dubbelspår, vilket är bra med hänsyn till säkerhet och vilket ökar marginalerna vid tågmöten.

Spåren vid stationen ligger i mitt förslag på ca +10. Från plattformen görs trappor och hiss upp till ca+ 17 , där man passerar över det norra spåret och kommer ut i en vänthall intill gatan på ca +17. I mitt förslag är vänthallen delvis insprängd i berget men avses få hel glasvägg mot Långbergsgatan och glasvägg en bit in på gavlarna. För övrigt avses stationen bli utförd i betong med lämpligt behandlad yta eller klädd med stenmaterial på lämpligt sätt som ansluter till terrängen. Stationsfasaden blir indragen från Långbergsgatan så att man när man kommer från Södertäljevägen framme vid Vitalisvägen har god överblick över stationsområdet utanför vänthallen.

I mitt stationsförslag har man i väntallen innanför glasväggen god sikt ut mot domkyrkan och bussarna. Där finns också kiosk som avses kunna betjäna både mot vänthallen och utåt, och så att den kan fungera även om vänthallen är stängd. Kioskrörelsen kan kombineras med enkel servering och får väl tilltagna utrymmen. I vänthallen avses utrymmen för stationsservice, toaletter för allmänheten och personalrum, bl a för bussförare som behöver tillgång till toaletter. Utvändigt bör i slutningen anläggas en trappa upp till Skogshyddan och Långbergsparken.

De flesta av den lokala kollektivtrafikens bussar får plats vid trottoaren öster om utgången från vänthallen, passagerarnas gångväg blir minsta möjliga.

Jag menar att stationen i stort sett kan göras som en vanlig tunnelbanestation i Stockholm, med den utökning som behövs för passagerarservice och för personalens och teknikens eventuellt speciella behov vid en tågstation.

En station inomhus i berget som i mitt förslag kan bli behaglig, skyddad för väder och vind och säker för både passagerarna, driftspersonalen och andra berörda.

För dem som ska ha hand om tågtrafiken är det av största vikt för ekonomin, föreställer jag mig, att det finns folk som vill åka tåg. Ska tåget kunna konkurrera med bilar och bussar måste tågresorna inklusive resorna från bostäder och arbetsplatser ske på minsta möjliga tid.

Strängnäs är den viktigaste stationen mellan Södertälje och Eskilstuna. För att ekonomin ska bli bästa möjliga för både tågtrafikbolaget och lokaltrafikbolaget lär det vara viktigt att tågtrafiken så ofta som möjligt läggs så att det för de två färdriktningarna blir tågmöte i Strängnäs. Man borde inrikta sig på att lägga tidtabellerna så att det blir tågmöten i Strängnäs. Om tågmöten inte ordnas i Strängnäs måste lokaltrafikbolaget dubblera sina bussturer för att passa till de två riktningarna på tåget, eller måste passagerarna vänta på bussar, vilket inte är acceptabelt med hänsyn till passagerarnas behov och medför bortfall av tågresenärer.

Det är mycket lämpligt, menar jag, att ordna stationen i Strängnäs för möte. Vid entimmes- och halvtimmestrafik och samtidig avgång av tåg från Arboga och Stockholm blir det lämpligt med möte på Strängnäs station. Vid samtidig avgång från Eskilstuna och Stockholm blir det vid entimmemestrafik lämpligt med möte på Nykvarns station och vid halvtimmestrafik lämpligt med möte på Strängnäs station.

Om möte ej kan ske på Strängnäs station finns det anledning att i kostnadskalkylen för Svealandsbanan införa tilläggskostnader för försämrade restider. Man kan enligt Stellan Lundbergs utredningar tillåta sig investeringar i banan på 100 miljoner kr om man med det kan göra en tidsvinst på 2,5 minuter. Säg att man räknar bara med en minuts genomsnittlig försening i trafiken så gör det 40 milj kr.

Tågmöten kan tekniskt ordnas med hjälp av mötesspår vid Malmby och i Härad (och i Kjula), men med hänsyn till tågtidtabellerna, passagerarservicen och lokaltrafikbolaget är det mycket dåligt, och lösningen med mötesspår är mycket dyrbar. Grunden är extremt dålig i Malmby och ett dubbelspår blir där extremt dyrt, kostnaden kan per meter komma upp i, eller till och med gå över, kostnaden per meter för bergtunnel.

Det är bara i alternativet med tunnel från Ulfhälls allé man kan ordna dubbelspår vid stationen i Strängnäs, och det alternativet bör man välja. Man kan då slopa mötesspår i Malmby och Härad och med det spara pengar som kan användas för en bra dubbelspårslösning vid en station i berget under Skogshyddan.

Svealandsbanan är en investering som ska kunna användas åtminstone hundra år framöver. Man bör enligt min mening inte utesluta godstrafik på banan. Såvitt jag nu minns är spårlutningarna i gällande förslag så låga att det går att framföra godståg om än inte de allra tyngsta. Och det räknas ju också med godståg även om Banverket och kommunen inte vill låtsas om det. Jag föreställer mig att godståg kommer att framföras på nätterna eller tidiga morgnar och sena kvällar när vanligt folk vill sova. Även persontrafik kan förekomma under sådana tider och bör förekomma då så att folk kan utnyttja Svealandsbanan optimalt, t ex åka till Strängnäs och Eskilstuna från Stockholm kl 24. Men Banverket och kommunen vill inte låtsas om den nattliga trafiken eftersom den bullrar på otillåtet sätt i Banverkets och kommunens förslag med bana i kanten på Långberget. Deras förslag kommer sannolikt att medföra tidsrestriktioner för tågen, vilket innebär sämre passagerarservice och sämre ekonomi för trafikbolagen.

Banverkets och kommunens förslag med en bana i kanten på Långberget och hållplats nedanför Skogshyddan innebär enligt min mening oacceptabla säkerhetsrisker. Perrongen blir smal, nedmot 5 m, och ligger alldeles intill gatan, där bussar och bilar stannar. På perrongen blir det i kommunens förslag cykelparkering. Det finns inget som hindrar småbarn att leka på perrongen. När folk kommer med bussar och bilar och lastar av bagage på den smala perrongen och har bråttom, är det stor risk att blir trängd mot plattformskanten och trilla ner framför tåget. Särdeles otrevligt när det är snöväder och halt. Vad säger lokförarna? Vem svarar för säkerheten på perrongen? Vem ska skotta snö och sanda? Med bana i kanten på Långberget drar man i onödan på sig säkerhetsrisker. Med perrong i berget enligt mitt förslag kan man få största möjliga säkerhet utan sådant som bilar, bussar, cyklar etc vid perrongen.

Det som motiverar att man bygger Svealandsbanan är, att man ska komma fort fram och därför är det viktigt att tåget går fort. Men de som reser med tåget måste också snabbt kunna komma till tåget, och från stationerna snabbt kunna komma vidare till slutmål som kan vara bostäder, arbetsplatser etc. Går resorna inte snabbt nog från dörr till dörr är det stor risk att resenärerna tar bilen. Järnvägens hela ekonomi och existens beror av hur man lyckas med lokal kollektivtrafik som ansluter till järnvägsstationerna. Jag har under många år ständigt påpekat behovet av en planering av den lokala

kollektivtrafiken men det finns ännu ingen sådan. Hade kommunen haft en sådan planering skulle de förhoppningsvis ha funnit, att förslaget med banan i kanten på Långberget och enkelspårsstation inte är förenligt med en god trafikförsörjning.

Nu sysslar kommunens planerare med sådant som att man ska hålla filmjolk på de sprängda bergytorna så att mossan ska växa fortare där, varigenom det hela tänkes bli trevligt och bra. Men om man inte kan ordna bra tidtabeller blir det hela inte bra även om det växer mossa på 10 000 m² nysprängda bergytor.

Den lokala kollektivtrafiken.

Jag har sedan början av 1989 många gånger påpekat att det behövs en planering av den lokala kollektivtrafiken, bl a som underlag för kommunens planer om utökad bebyggelse och som underlag för lösning av de problem som uppstår i den nya trafiksituationen med Svealandsbanan.

Men någon planering av den lokala kollektivtrafiken har inte syns till. Kommunen tänker tydligen fortsätta med den urmodiga planeringsmodellen att först bygga vägar, gator, hus och anläggningar och sedan komma efter med den dyrbara kollektivtrafiken så gott det går, vilket ofta blir dåligt, istället för att redan från början planera kollektivtrafiken och låta den påverka bebyggelseplaneringen och vägar så att man får ett bättre slutresultat.

På ett tidigt stadium antydde jag hur en sådan planering skulle kunna gå till. Det är ju fråga om att göra förslag till busslinjer och förslag till tidtabeller så att man får en bra trafikförsörjning.

I mina redogörelser om det s k MÅHL-området, dvs Mariefred-Åker-Läggesta-Hedlandet har jag tämligen utförligt diskuterat problem med lokaltrafiken, isynnerhet i samband med studier av ny väg från Läggesta till Åker. Börjar man undersöka möjligheterna att dra busslinjer och göra lämpliga tidtabeller finner man att det är mycket stora problem man råkar på.

Jag hänvisar till sid 639-644 i mitt brev till Samhällsbyggnadsnämnden den 21 jan 1994 om samråd om Läggestaområdet och till sid 669-672 och 305-306 i mitt brev om MÅHL-området.

I avsnittet om Mälarregionen, Strängnäs och avtalet om Svealandsbanan på sid 757-758 har jag påpekat några krav om den lokala kollektivtrafiken, som jag hänvisar till, och som gäller dels resor oberoende av och dels resor med anknytning till Svealandsbanan.

Trafikföringen vid stationen.

När det gäller trafikföringen till stationsområdet i kvarteret Skuggan och däromkring har kommunen anammat mitt förslag att använda Djäknegatan för fordonstrafik och göra gamla banvallen till enbart gång-och cykelstråk. Fordonsfilerna på Djäknegatan bör med hänsyn till störningar för de boende ligga så långt på östra sidan som möjligt.

Stationsingången och stationsutgången till staden bör ligga mittför Vitalisvägen. När man kommer ut från stationen har man då utsikt genom Vitalisvägen mot domkyrkan, en utsikt som bör tillvaratas och inte fuskas bort.

I detaljplaneförslaget nu fuskar man bort utsikten mot kyrkan genom att plantera träd på något som kallas torg, träd som skymmer utsikten mot kyrkan. På min ritning på sid 333-334, som nu bifogas har jag visat var kyrkan ligger i förhållande till stationsingången och visat siktlinjer mot kyrkan. På den ritningen har jag också visat stationsområdet och trafikföring i mitt alternativ med tunnel från Ulfhälls allé. Jag bifogar också ritning i större skala över stationsområdet, sid 441-442 för mitt förslag. På nu ej bifogad ritning sid 443-444 samma lösning applicerad på kommunens förslag med banan i kanten på Långberget.

Banvallen mellan Vitalisvägen och Nikandergatan är rak. Gångvägen på denna del bör fortsättas i samma riktning mot centrum och kommer då att hamna i vägkorset Järnvägsgatan-Nygatan. Helst bör det gamla godsmagasinet få stå kvar och användas på något lämpligt sätt, magasinet medverkar på ett intressant sätt i miljön. Jag har rekognocerat detta och det är möjligt att genomföra. Avsikten med detta mitt förslag är, att man ska kunna se eller ana city redan borta vid Vitalisvägen på sådant sätt att man kan uppfatta det nya stationsområdet som hörande till city. Likaså ska man från city kunna se eller ana det nya järnvägsstationsområdet.

Det viktigaste gångstråket från city till stationen bör i enlighet med det nämnda gå från hörnet av Järnvägsgatan och Nygatan på ny väg genom parken till hörnet på godsmagasinet, fortsätta på gamla banvallen fram till Vitalisvägen och där gå fram till stationsingången.

Vid Vitalisvägen bör gångvägen från city på gamla banvallen fortsätta på vallen till Ulfhäll. Gående på vallen från Ulfhäll bör vid Djäknegatan kunna vika av åt vänster till Långbergsgatan och stationen.

I kommunens förslag har man stängt av Botvidsgatan i ena

änden och lagt en vändplats där. Lundvägen har stängts av för fordonstrafik söderifrån från Långbergsgatan och i den änden av gatan har lagts en vändplats. Vitalisvägen har stängts av för allmän fordonstrafik och en vändplats för den trafik som nu går där har lagts vid Lundvägen- Vippendalsvägen. Avstängningarna synas i princip lämpliga.

För fordonstrafik till garagen i bostadshuset väster om Vitalisvägen visas en väg på en del av Vitalisvägen, men för att helt hålla Vitalisvägen fri från fordon och göra vägen som en vacker entréväg till staden borde tillfart till garagen kunna ske intill huset från norra sidan av tomten där tillfart till huset för övrigt sker. Intill huset finns nu en väg till garagen som bara behöver breddas ca 1,5 m för att bilarna ska kunna komma fram där. Där vägen till garagen är ritad på kommunens förslag bör planteras buskage o d, som skärmar av stationsområdet från bostadshuset.

Som gångväg behöver Vitalisvägen inte vara så bred som idag, den bör kunna minskas på bredden och överblivna ytor användas för gräsmattor, träd, buskage o d på lämpligt sätt. Gångvägen bör beläggas så att det framgår att det är gångväg och på samma sätt som andra gångytor inom stationsområdet. Vägen bör vridas en aning och från stationsingången riktas in mot centrum på kyrktorget. För att från city få en vackrare entré till stationsområdet och för att från stationsingången få en bättre vy mot kyrkan är det viktigt att man river den gamla industribyggnaden Skuggan 6.

Stationsområdet i SW-förslaget.

För stationsområdets behov har man tillgång till Långbergsgatan och kvarteret Skuggan. Långbergsgatan får i Banverkets och kommunens förslag med järnvägen i kanten på Långberget en annan utformning än i SW-förslaget med lång tunnel.

I SW-förslaget med lång tunnel är det meningen, att Långbergsgatan mellan Larslundavägen och Vitalisvägen ska vara i stort sett oförändrad men breddad åt söder så att man får två rejäla körfiler och en trottoar invid Långbergskanten. Berget får där jämnas av med hänsyn till det. På en del av gatan, närmast stationen, görs breddningen så att man får en angöringsfil för personbilar på Långbergssidan. Trottoaren breddas succesivt mot stationen. Med hänsyn till störningar för de boende avses inte här några korttids-parkeringar för personbilar eller busshållplatser. När man kommer från Södertäljevägen börjar i SW-förslaget stationsområdet huvudsakligen först framme vid Vitalisvägen.

Kvarteret Skuggan och Långbergsgatan därintill.

Kvarteret Skuggan och Långbergsgatan därintill behöver användas för ungefär samma saker i SW-förslaget som i det förslag kommunen och banverket har. Det är huvudsakligen fråga om plats för bussar och parkeringsplatser.

Kvarteret Skuggan och Långbergsgatan därintill bör utformas med hänsyn till behovet för bussar, parkering och trafik men bör också utformas med hänsyn till störningar för de boende och med hänsyn till arkitektoniska krav.

Planeringen av stationsområdet bör inte ses bara som ett pussel där man placerar in bitar där de passar utrymmesmässigt sett utan bör göras utifrån platsens arkitektoniska förhållanden, med bl a sikt och utsiktsförhållanden. Därvid är Långbergets långsträckta och stora form och dalen nedanför berget (som förr kallades Epa-dalen) en viktig utgångspunkt.

I kommunens förslag svär den stora uppställningsplatsen för bussar mot de arkitektoniska utgångspunkterna. Uppställningsplatsen för bussarna är i kommunens förslag ca 100 m lång och sticker ut nära vinkelrätt från bergskanten, längdens storlek framhävs av att den sträcker sig över den gamla banvallen och går in på bostadsområdet. Uppställningsplatsen borde hellre understryka Långbergets långsträckning och få en karaktär av att ligga parallellt med berget.

Uppställningsplatsen för bussarna ligger nära Vitalisvägen och bussarna kommer därför att bli störande för de boende vid Vitalisvägen.

I kommunens förslag nu är möjligheten till utsikt mot kyrkan inte tillräckligt tillvaratagen. Kyrkan kommer, om man tar bort en del föreslagna träd utefter den nuvarande banvallen, att kunna ses mest över den långa och breda stora uppställningsplatsen för bussarna, en stor tråkig, troligen asfalterad yta, som om bussar inte skymmer, kommer att bli en trist förgrund till vyn mot kyrkan.

Av hänsyn till de boende vid Vitalisvägen, av hänsyn till utsikten mot kyrkan från stationsingången och för att gående från city ska få ett vackrare entréområde till stationen, bör bussarna placeras så långt österut som möjligt och gångvägen på Vitalisvägen få gå i ett tämligen brett grönområde av parkkaraktär.

I kommunens förslag är markerat 8 st uppställningsplatser för bussar, vardera 12 m långa och med 15-18 m lucka emellan. Det

framgår inte i kommunens förslag hur långa bussarna tänkas vara. Bussar som nu används är i en del fall långa ledbussar med dragspel på mitten, men de flesta torde vara vanliga oledade. Vanliga bussar brukar vara ca 12 m, ledbussar ca 18 m.

Uppställningssättet i kommunens förslag innebär att hälften av bussarna står med nosen mot berget och hälften tvärtom, och det innebär att hälften av bussarna i den stora vägslingan för bussarna ska köra medsols och hälften motsols, dvs många bussar ska möta varandra. För passagerarna torde uppställningssättet bli svåröverblickbart och förvirrande. Sättet medför också att många passagerare måste korsa gatorna flera gånger för att från stationen komma till bussarna. Kommunens förslag har alltså många nackdelar.

Om man går in för kommunens dåliga princip att ställa bussarna med varannan buss i motsatt riktning mot de övriga och med bussmöten på bussgatorna, är det bättre med hänsyn till störningar för de boende vid Vitalisvägen och med hänsyn till ett trevligt entréområde framför stationen att man delar upp den föreslagna ca 100 m långa uppställningsplatsen på två stycken intill varandra, vardera hälften så långa. Parkeringsplatser och övrigt får då placeras lämpligt på det som är kvar.

Ett sådant förslag har jag illustrerat på en skiss på sid 445 -446 den 25 juli 1993, som jag dock inte bifogar nu. Förslaget är anpassat till de befintliga träden, och är gjort som en förbättring av kommunens förslag, men är ändå inte bra. Uppställningsprincipen har de nackdelar som nämnts och dessutom nackdelen att vara stel och oflexibel.

Flexibilitet bör eftersträvas så att bussarna inte för mycket binds till alltför speciella uppställningsplatser.

I mitt förslag för stationsområde enligt de nyss nämnda bifogade ritningarna är de flesta bussarna uppställda utefter Långbergsgatan, varvid man för bussarna får bästa möjliga gångväg från stationen till bussarna, nära stationen och utan att korsa gatan.

För att bussarna ska kunna vända behövs en vändslinga och den slingan är i mitt förslag gjord så att den kan användas för uppställning av bussar som inte får plats vid Långbergsgatans södra sida vid stationen. Ytan innaför slingan utnyttjas för bilparkering. Uppställningsplatsen har en östvästlig karaktär som arkitektoniskt passar till Långbergets riktning.

På mina ritningar är vid stationen inritat 4 långa ledbussar och 2 vanliga bussar, och vid norra sidan av vägslingan 5 långa ledbussar och 2 taxi.

Om man hellre vill ha taxi intill stationsingången kan taxiplatserna byta plats med en ledbuss där.

Om man har bara 12 m-bussar får man gott plats med 7 st vid stationen och 6 st + 3 taxi vid norra sidan av slingan. Det finns många möjligheter att variera uppställning och blanda korta och långa bussar.

Enligt kommunens miljökonsekvensbeskrivning kommer maximalt 7-8 bussar att uppehålla sig vid terminalen samtidigt. Det innebär att i mitt förslag nästan alla bussar får plats vid Långbergsgatans södra sida vid stationen, där man har enklaste gångförbindelse med stationsingången. Kommunens förslag till uppställningsplatser för bussar är onödigt komplicerat, samtidigt som det ger mer störningar för boende vid Vitalisvägen och Botvidsgatan och estetiskt sett är otillfredsställande.

Platsen för parkering innanför vägslingan kan ordnas på olika sätt för ca 120 bilar. I mitt förslag är dessutom inritat 54 platser öster om vägslingan, och där kan antalet ökas ut så att sammanlagda antalet blir ca 200.

Mitt förslag för stationsområdet i alternativet med lång tunnel kan användas också i kommunens förslag med bana i kanten på Långberget.

Om det i framtiden skulle behövas fler parkeringsplatser än vad som kan göras på nu tillgängliga ytor, kan man i alternativet med tunnel från Ulfhalls allé spränga in parkeringsplatser i berget med infart ovanför kyrkogården under promenadvägen i Långbergsparken. I alternativet med banan i kanten på Långberget finns inte den möjligheten.

Jag vill påminna om, att jag som arkitekt under tio år på heltid arbetat med stationsanläggningar för den civila luftfarten, stora anläggningar som Arlanda och Bromma, medelstora som Visby och Kiruna och små som Östersund och Ronneby, och därvid haft att utreda, organisera, utforma byggnader och anläggningar och varit med om att bygga för trafikströmmar och service etc, på sätt som givit mig en betydande erfarenhet som underlag för mina förslag om den relativt lilla tågstationen i Strängnäs.

Kommunens planbeskrivning.

I kommunens planbeskrivning påstås på sid 3:” Med en varsam sprängning och tillvaratagande av bergets naturliga struktur kan området runt stationsbyggnaden och längs Långberget bli en positiv miljö.” Det är en optimistisk beskrivning som inte har fog för sig. Inget tyder på att det blir en positiv miljö.

”Skogshyddan kommer att få byggrätt för att även fortsättningsvis kunna användas som sommarservering.” Skogshyddan bör kunna få servera hela året, inskränkningen till sommaren bör tas bort.

”Tillgänglighet till stationsbyggnaden kan anses få en tillfredsställande lösning genom direkt entré i plan från Långbergsgatan, anslutning från Skogshyddan avses att lösas med hiss.” Hissen och erforderlig gångbro är dåliga och dyra lösningar, som inte behövs i alternativet med tunnel från Ulfhälls allé.

”..skyddsavverkning. Endast träd som kan utgöra risk vid stormfällning får avverkas. Övrig vegetation sparas för att bibehålla den parkkaraktär som finns i dag i området. Den gångväg som kommer i konflikt med järnvägen får en ny sträckning.”

Enligt kommunens miljökonsekvensbeskrivning avser man att fälla ca 150 träd. Det blir naturligtvis de största och finaste och det kommer att innebära att den nuvarande parkkaraktären inte kan bibehållas. Det är också så, att när man fäller de största träden, och så många, kommer kvarvarande träd att utsättas för större påverkan vid blåst och det är stor risk att de då faller så att det inte blir något kvar av skogen.

Skyddsavverkning ska ske i en 30 m bred zon från spåret, mätt horisontellt. Eftersom berget lutar kraftigt blir den skyddsavverkade ytan mycket bredare.

Hur gångvägen ska få ny sträckning redovisas inte, och det lär bli svårt få en tillfredsställande lösning på det.

På sid 4 i planbeskrivningen beskrivs gator och trafik. För trafikmaskinen vid Södertäljevägen anger detaljplaneförslaget en ca 35 m bred bro för Södertäljevägen som kommer att kosta mycket pengar. Södertäljevägen skall vid bron höjas 80 cm sägs det, vilket gör Södertäljevägen avsevärt mycket brantare än den är nu, då den redan är i brantaste laget. Det blir problem med gång-och cykeltrafiken. Södertäljevägen är brant där Vallbyvägen tänks ansluta, vilket lär medföra något slags gupp på Södertäljevägen. Vallbyvägens anslutning till Södertäljevägen och den nya vägen till

Skogshyddan medför minskad trafiksäkerhet. Vägomläggningarna är mycket omfattande och dyra.

Vattenledningar måste läggas om för dryga kostnader. Gropen under Södertäljevägen vetter mot norr och blir dyster och tråkig och där kommer att samlas ohälsosamma avgaser. Bergväggarna blir, som redan nämnts, tråkiga och mycket dominerande. Trafikmaskinen med bron, alla vägar och bergväggarna med bl a tunnelymningen blir storskaliga saker som ofördelaktigt bryter av mot den tämligen småskaliga omgivningen.

”Djäknegatan öppnas för trafik till parkeringen. Genomfartstrafik, förutom bussar, är ej tillåten”. Risken för genomfartstrafik är nog inte stor och förbud blir svårt att upprätthålla. Den som vill köra igenom kan ju stanna till ett tag vid stationen och köra ut andra vägen. Att föreskriva att man ska åka ut från stationen samma väg man kommit lär ej vara möjligt.

” Mellan kv Höjden och kv Baddaren dras en förbindelse från Nygatan till GC-väg på gamla spåret.” Bra.

För övrigt i planbeskrivningen se mina övriga kommentarer.

Kommunens miljökonsekvensbeskrivning.

I beskrivningen upprepas en del av det som står i Banverkets MKB. I kommunens MKB står bl a:

”Långberget är en geologiskt intressant bergsformation. Bergets norra sida är en väl utbildad förkastningsbrant med strandlinjer förekommande på flera håll längs sluttningen. På de högre partierna dominerar hällmarkstallskog och i sluttningen ner mot Långbergsgatan blir lövträdsinslaget allt större. Området bedöms, enl länsstyrelsens naturvårdsprogram, vara av högt naturvärde (klass 3) utifrån dess geovetenskapliga, rekreations- och skönhetsvärden.

På flera platser har man fin utsikt över Mälaren och Strängnäs centrala delar. Långberget är ett värdefullt närrekreationsområde. Långbergsparken anlades redan åren 1893-1894. På en avsats ovan Långbergsgatan ligger skogshyddans sommarservering från tidigt 1900-tal. Byggnaden är typisk i sin art och påminner om frilufts- och frisksportarliv från sekelskiftet....

Boende är idag inte speciellt bullerstörda...

Karaktären på området kommer att förändras. Bergsskärningen kommer att bli framträdande. På Långberget kommer den nedre utsiktsplatsen öster om Skogshyddan och en gångväg upp till

berget att försvinna. Järnvägen kommer att utgöra en barriär mot Långberget....

I samband med bergsskärningen kommer ett antal träd att fällas dels för själva skärningren, dels ovanför kanten för att hindra träd att blåsa ner på spåret. Sammanlagt kommer ca 150 träd att avverkas....

Vegetationen på Långberget kommer i stort sett inte att påverkas..Däremot kommer troligen växtligheten direkt nedanför berget att missgynnas på grund av förändrade vattentillgångar, detta gäller framför allt den östra delen av skärningen....

Förslag till åtgärder. För att bergsskärningen ska bli mindre framträdande kan man t ex uppföra ett tak över perrongen. En speciell utredning om detta bör göras....

Bergsskärningen injekteras med filmjolk vilket underlättar mossor att etablera sig så att berget framträder mindre tydligt...

Buller...De människor som bor inom området kommer att få sina boendeförhållanden försämrade mot dagens situation...

Naturvårdsverket har tagit fram riktlinjer för vägtrafikbuller som ej bör överskridas i nyplanerade områden. Vid bostäder, dB(A) ekvivalent ljudnivå mindre än: utomhus 55, inomhus 30. Maximal ljudnivå inomhus natt kl 2200-0600 mindre än 45 dB(A). Vid beräkning av ljudnivåer inomhus antas att fasadreduktionen uppgår till 30...

Prognos för fordon på Djäknegatan ca 1500 per dygn, för Södertäljevägen ca 7000 per dygn 1991 och år 2000 ca 10 000....

Grundvatten..Öster om Södertäljevägen.. marksättningar.. ett par cm.....

7-8 bussar kommer maximalt samtidigt att uppehålla sig vid terminalen. Längsta uppehållstid kommer att vara 15-20 min.”

Den på kommunens förslag ritade stationsbyggnaden har ett husdjup som är mycket litet och en storlek för övrigt som gör att det blir svårt att få in lämpliga lokaler. En stor del av byggnaden upptas av en hiss, och det bör väl även vara trappor, upp till en gångbro till Skogshyddan. Förslaget med hissen och bron förstör utsikten mot staden från Skogshyddan, är illa tänkt, kommer att te sig mycket egendomligt och förstärka intrycket av totalt misslyckande. Det lär inte vara möjligt att hålla hissen öppen hela dygnet varför tillgängligheten till Långbergsparken blir dålig trots hissen.

Samrådsmötet den 25 jan 1994.

Banverkets byggnadschef på platsen Åke Hansson beskrev hur man avser att spränga i kanten på Långberget. Det är mycket arbete med att beräkna hur stora laddningar man kan arbeta med, man måste ta hänsyn till många faktorer. Man kan avväga sprängningarna så att skador på omgivningen blir ingen eller liten, men man kan inte säkert veta hur sprängningarna utfaller när det gäller den kvarblivande sprängytan, sprängresultaten kan inte kontrolleras till 100 %. Först när sprängningarna är gjorda efter bästa förmåga, kan man börja fundera över vad man ska göra med bergytan för att få den så snygg man vill ha den. Bergsprängningen i kanten på Långberget är alltså ett äventyr. Vid försiktig sprängning måste laddningarna vara små, ju mindre de är desto fler behöver de vara, desto dyrare blir det.

Arkitekt Hagman berättade om olika möjligheter att utforma de nysprängda bergväggarna och visade bilder med exempel hämtade huvudsakligen från storstadsmiljöer. Metoden att hälla filmjolk på berget nämnde han dock inte. Beträffande bergväggen ovanför perrongen nämnde han dels att väggen skulle kunna bli vacker, dels att man aldrig skulle se den.

Ett förslag om att klä bergväggen med tegel verkade inte övertygande. Hagman menade att man skulle kunna göra bergväggen till ett nytt element i stadsbilden, en kontrast till naturmiljön, som skulle bli ett tillskott till miljön. Jag tror inte alls att de nysprängda bergväggarna på ca 10 000 m² kan bli något tillskott till miljön hur man än behandlar dem. Det är för stora ytor för att det någonsin ska kunna bli något trevligt av det. Och det är ju inte bara fråga om att göra bergväggarna trevliga, det är så mycket annat, som jag ju har berättat så mycket om.

Förslaget med bana i kanten på Långberget har en lång rad nackdelar, som tillsammans blir något mycket förskräckligt.

Jag vill tillägga att Skogshyddan, byggnaden, har kulturhistoriskt värde mest bara tillsammans med skogsmiljön, som förödande förstörs i kommunens förslag.

Under mötet kunde man konstatera att det ännu inte finns några förslag om hur man ska komma till rätta med bullerproblemen.

Strängnäs samhällsbyggnadskontors sammanställning den 29 april 1994 av sunpunkter under utställningen av detaljplaneförslaget för Strängnäs station.

Under utställningstiden inkom 18 skrivelser, varav en från mig. Jag vill nu bara göra några kommentarer till kontorets bemötande av min skrivelse.

* Jag hade påpekat att , sträckan Grundbro-Lunda bör behandlas i en plan. Kontoret skriver:” Utanför tidigare detaljplanlagt område byggs järnvägen enligt systemhandlingar. Att detaljplanen delas i etapper beror på att ett så stort och komplext område är omöjligt att behandla i ett objekt”. Det är inte omöjligt, att behandla sträckan i ett sammanhang, den som menar att det är omöjligt har inte den kompetens som krävs. Det är nödvändigt att behandla hela sträckan i ett sammanhang, det går inte att uppfylla kraven i gällande lagar och förordningar utan att göra det. Ännu finns inga redovisningar om hur man tänker sig lösa problemen vid Lunda , och inga redovisningar om hur man tänker lösa problemen på sträckan Grundbro- Benninge.

* Jag hade påpekat att tågens strålkastare kan bli störande, vilket var ett påpekande som framförts från Banverket. Samhällsbyggnadskontoret menar, att tågens strålkastare inte kan vara mer störande än bilars strålkastare, - men det ska ju inte gå några bilar på järnvägsspåret!

* Jag hade påpekat, att det kan bli elektriska störningar från tåget. Under många år på 30-och 40-talen i Strängnäs var jag och många med mig vid rundradiomottagning utsatta för mycket kraftiga elektriska störningar, som det inte gick att göra något åt. Samhällsbyggnadskontoret menar att strömförande ledningar förekommer även där inga tåg framförs. Det är ett riktigt, om än inte särdeles originellt påpekande. Det man kan frukta, är att variationer i kontakten mellan tågens elledningar och banans elledningar och möjligtvis också tågens motorer kan orsaka störningar.

* Jag hade påpekat, att miljön skulle förstöras i kommunens detaljplaneförslag. Samhällsbyggnadskontoret skriver:”Miljön kommer att förändras. Allt byggande i ett samhälle påverkar miljön, men det behöver inte nödvändigtvis vara till det sämre. När Södertäljevägen byggdes i slutet på 60-talet var det naturligtvis ett stort ingrepp som skar av Långberget från stadsskogen men ingen torde ifrågasätta nyttan av att avlasta Mariefredsvägen från genomfartstrafik i detta skede.”

Samhällsbyggnadskontorets kommentar är missledande. Jag har inte haft några invändningar mot Södertäljevägen, och vad jag minns fanns inga stora invändningar mot Södertäljevägen när den gjordes. Södertäljevägen ligger tämligen naturligt i sänkan mellan Långbergsparken och Stadsskogen. Det man kallade "Långberget" sträckte sig inte längre än till den sänka där Södertäljevägen byggdes. Södertäljevägen gjorde inget intrång på Långbergsparken. Stadsskogens delar strax väster om nuvarande Södertäljevägen hade inte särdeles stor betydelse för friluftslivet och det var naturligt att man, som skett, tog områdena där i anspråk för bostadsbebyggelse. Byggandet av Södertäljevägen mellan Långberget och Stadsskogen var en god gärning.

Påpekandet att allt byggande påverkar miljön är förvisso sant, och likaså att byggandet inte nödvändigtvis behöver vara till det sämre. Att bygga järnväg till Strängnäs behöver inte nödvändigtvis vara till det sämre. Gör man järnågen i kanten på Långberget blir det sämre, men lägger man den i tunnel från Ulfhälls allé blir det bättre. Det är inte nödvändigt att bygga det sämre alternativet med banan i kanten på Långberget, eftersom det finns det bättre alternativet med tunnel från Ulfhälls allé.

* Jag hade påpekat, att det inte finns några kostnadsredovisningar och inga tidtabeller för tåg och lokaltrafiken. Samhällsbyggnadskontoret skriver, att kostnader och tidtabeller inte behandlas i detaljplanen. Min invändning gäller ändå: för att kunna bedöma planen måste det finnas uppgifter om kostnader och om möjligheter att driva god och effektiv trafik.

Samhällsbyggnadskontoret skriver: "Med den trafiktäthet som planeras bör inte väntetiderna i en stationsbyggnad bli så långa." Samhällsbyggnadskontoret tycks inte ha förstått att det kan bli onödiga väntetider vid tågmöten eftersom det i kommunens förslag inte går att göra tågmöten på stationen. Det har inte med turtätheten att göra. Att kontorets skrivning att döma tycks de acceptera långa väntetider lika med turtätheten, dvs minst en halvtimme. Så långa väntetider kan naturligtvis inte accepteras.

* Jag hade påpekat, att plattformen i detaljplanen innebär stora säkerhetsproblem. Kontoret skriver: "Att en plattform skulle vara säkrare i en tunnelstation förefaller ej särskilt sannolikt", men det är mycket sannolikt, att plattformen i en tunnelstation är avsevärt mycket säkrare.

* Jag hade påpekat, att Skogshyddan får sitt värde mycket tack vare den miljö den står i: "I detaljplaneförslaget förstör järnvägen

den miljö som bildar ramen för Skogshyddan och intresset för att bevara Skogshyddan blir då alltför patetiskt och löjeväckande. Hissen upp till Skogshyddan är en dyr och störande anläggning, den stör bl a utsikten från Skogshyddan och blir en alltför teknisk anläggning i förhållande till Skogshyddan.” Jag framförde sedan misstankar om att transportsystemet med hissen inte skulle komma att fungera väl.

I förslaget med tunnel från Ulfhälls allé blir miljön kring Skogshyddan inte förstörd, det är då lämpligt, önskvärt och inte alls löjeväckande att bevara Skogshyddan. Det löjliga ligger i att kontoret tror att de gör en stor kulturinsats med att förstöra miljön, bygga en störande hiss, som kanske inte fungerar, och låta huset stå kvar.

Samhällsbyggnadskontoret förvanskar mina påpekanden och skriver att jag menar att det är löjeväckande att bevara Skogshyddan, vilket inte är sant, och kommenterar :” Länsstyrelsen anser att Skogshyddan är bevaransvärd. Att en hiss inte kommer att fungera är kanske för tidigt att uttala sig om”. Jag tycker man ska bevara Skogshyddan och hela den miljö den står i , dvs man bör dra tåget i tunnel från Ulfhälls allé så att Skogshyddan och dess miljö kan bevaras. Om hissen fungerar eller ej bör man naturligtvis ha klart för sig innan man bygger den. Hissen är så dyr att man inte bör tillåta sig att bygga den på försök.

* Jag hade påpekat att träden på området utanför stationen stör utsikten mot domkyrkan, och jag räknade då med träd enligt kommunens illustrationsplan. Samhällsbyggnadskontoret skriver, att bara befintliga träd är markerade i detaljplanen. Hur det blir med träden på illustrationsplanen beskrivs inte.

* Jag hade påpekat, att bussuppställningen borde ordnas längre österut än i detaljplaneförslaget och noga motiverat det och noga visat hur man bör göra.”Bussplaceringen är ett uttalat önskemål från bostadsrättsföreningen Lektorn,” skriver samhällsbyggnadskontoret och underlåter att nämna, att full enighet inte råder inom bostadsrättsföreningen. Kontoret bemöter inte de synpunkter om platsens arkitektur, bussuppställningsprinciper, flexibilitet mm som jag utförligt fört fram både i text och bild.

* Samhällsbyggnadskontoret har mycket ofullständigt bemött mina anmärkningar, och de få bemötanden som gjorts är missledande och undandligande. Bl a har inte bemötts det jag påpekat om mycket svåra brister i planerings- och beslutsprocesserna.

* Kopia av min skrivelse 10 april 1994 under utställningstiden finns i det följande. I den hänvisas till bl a en lång skrivelse under samrådet.

Lagar och förordningar mm om planering och utformning.

Plan- och bygglagen:

Kapitel 2, 1§: "Planläggning skall ske så att den främjar en från allmän synpunkt lämplig utveckling och ger förutsättningar för en från social synpunkt god bostads-, arbets-, trafik- och fritidsmiljö...Mark-och vattenområden skall användas för det eller de ändamål för vilka områdena är mest lämpade med hänsyn till beskaffenhet och läge samt föreliggande behov."

Kapitel 3, föreskrifter om byggnader som också gäller för andra anläggningar: "Byggnader skall placeras och utformas på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till stads- eller landskapsbilden och till natur-och kulturvärdena på platsen... Tillbyggnader, ombyggnader och andra ändringar av en byggnad skall utföras varsamt så att byggnadens särdrag beaktas och dess byggnadstekniska, historiska, kulturhistoriska, miljömässiga och konstnärliga värden tas tillvara..."

I en broschyr från Boverket, Kommunförbundet och Riksantikvarieämbetet framhålls: "Kommunerna har ett ansvar att genom planläggning av mark och vatten ge förutsättningar för en god miljö för människorna idag och för kommande generationer. Det innebär bl a att värna om byggnadskulturen, trivselen och skönheten."

Lag om hushållning med naturresurser mm: "Marken, vattnet och den fysiska miljön i övrigt skall användas så att en från ekologisk, social och samhällsekonomisk synpunkt långsiktigt god hushållning främjas..."

Mark-och vattenområden skall användas för det eller de ändamål för vilka områdena är mest lämpade med hänsyn till beskaffenhet och läge samt föreliggande behov. Företräde skall ges sådan användning som medför en från allmän synpunkt god hushållning...

Mark-och vattenområden som har betydelse från allmän synpunkt på grund av områdenas naturvärden eller kulturvärden eller med hänsyn till friluftslivet skall så långt möjligt skyddas mot åtgärder som kan påtagligt skada natur- eller kulturmiljön. Behovet av områden för friluftsliv i närheten av tätorter skall särskilt beaktas."

”Miljökonsekvensbeskrivningen skall möjliggöra en samlad bedömning av en planerad anläggnings, verksamhets eller åtgärds inverkan på miljön, hälsan och hushållningen med naturresurser.”

”En miljökonsekvensbeskrivning skall innehålla en motiverad redogörelse av alternativa lokaliseringar och urformningar samt uppgifter om konsekvenserna av att den sökta åtgärden inte vidtas.”

Miljöskyddslagen.

Banverkets och kommunens förslag med järnvägen i dagen vid Ulfhäll och i kanten på Långberget innebär miljöfarlig verksamhet som faller under miljöskyddslagens första paragraf, tredje stycket:

1 § Denna lag är tillämplig på.....

3. användning av mark,byggnad eller anläggning på sätt som kan medföra störning för omgivningen genom luftförorening,buller, skakning, ljus eller annat sådant, om störningen ej är helt tillfällig.....
Åtgärd eller användning som enligt vad nu sagts omfattas av lagen kallas miljöfarlig verksamhet.....

4 § För miljöfarlig verksamhet skall väljas sådan plats att ändamålet kan vinnas med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad.....

5 § Den som utövar eller ämnar utöva miljöfarlig verksamhet skall vidtaga de skyddsåtgärder, tåla den begränsning av verksamheten och iakttaga de försiktighetsmått i övrigt som skäligen kan fordras för att förebygga eller avhjälpa olägenhet. Skyldigheten att avhjälpa olägenheter kvarstår även efter det att verksamheten upphört.

Omfattningen av åligganden enligt första stycket bedöms med utgångspunkt i vad som är tekniskt möjligt vid verksamheter av det slag som är i fråga och med beaktande av såväl allmänna som enskilda intressen.

Vid avvägningen mellan olika intressen skall särskild hänsyn tagas till å ena sidan beskaffenheten av område som kan bli utsatt för störning och betydelsen av störningarnas verkningar, å andra sidan nyttan av verksamheten samt kostnader för skyddsåtgärd och den ekonomiska verkan i övrigt av försiktighetsmått som kommer i fråga....

Dessa paragrafer anger inriktningen för skydd mot miljöfarlig verksamhet. De innebär att de som bedriver miljöfarlig verksamheter

har betydande skyldigheter som dock kan inskränkas om det blir oskäligt dyrt eller krångligt att ta hänsyn till kraven.

I fallet med järnvägens passage vid Långberget är det varken för dyrt eller för krångligt att undvika störningar, det kan ske genom att bygga alternativet med tunnel från Ulfhalls allé.

Buller,bullerskydd,bullernormer.

Med de bullernormer för störningar som banverket använder, med 80 decibel, blir enligt banverket ett hundratal fastigheter störda, och det innebär ett större antal hushåll och ett flera gånger större antal människor. Naturvårdsverket vill ha en lägre gräns för störning.

I en nyligen utkommen offentlig utredning, SOU 1993:65, Handlingsplan mot buller, framarbetad av professor Tor Kihlman vid Chalmers Tekniska Högskola, föreslås sänkning av gränser för störning.

Utredningen beskrivs i Från Riksdag och Departement, nr 25, 1993. I utredningen sägs, att "en grundläggande princip måste vara att angripa bullret i ett tidigt skede, alltså redan när nya bostäder, vägar, fabriker och produkter planeras. Det ger mest tystnad för pengarna."

"Det största bullerproblemet i Sverige är vägtrafiken....Vid höga farter är bullret från däck och vägbana dominerande, inte motorljudet."

"För att minska vägtrafikbullret föreslår Tor Kihlman bland annat att stora trafikleder i närheten av bebyggelse ska läggas i tunnlar eller täckas över."

"Också flyg och tåg bullrar. Faktum är att de kollektiva transportmedlen inte är mycket tystare än bilarna, räknat i buller per kilometer som en person färdas. Däremot trafikerar kollektivtrafiken glesare nät, så att större områden slipper oväsen. Utredaren vill se något skärpta bullergränser för flyget och mer bullerskydd kring järnvägarna.....Men detta kommer inte att räcka för att ta bort bullret i utsatta bostadsområden."

"Enligt en undersökning som utredningen låtit göra värderar de boende tystnad mycket högt. De tycks vara beredda att betala 40 000 kr per lägenhet i genomsnitt för att slippa buller. Det motiverar rejäla insatser, menar Tor Kihlman."

"Studier har visat att 40-50 procent av hyresgäster i nybyggda hus störs av ljud, trots att boverkets minimikrav är uppfyllda."

” I arbetslivet gäller i dag en riskgräns för hörselskador på 85 decibel (85 dBA). men det är en statistiskt framräknad gräns, som innebär att tio procent av alla arbetare som arbetar under sådant ljud kommer att skada sin hörsel. På alla andra områden sätts gränsvärden så att riskerna ska vara försumbara. Det borde rimligen gälla även buller, menar Tor Kihlman, som föreslår att gränsen sänks till 75 decibel.....I miljöer där människor behöver kunna tala med varandra bör gränsen sättas lägre än så.”

Med banverkets bullergräns 80 decibel kommer ett antal personer nära järnvägen att utsättas för högre buller än 80 decibel, 85 decibel och mera, och kommer att utsättas för buller som kan ge hörselskador.

Observera, att bullret bör vara lägre än 75 decibel om man vill kunna tala med varandra.

Länsstyrelsen i Södermanlands län, PM om buller den 20 september 1993.

”Följande bör gälla ur bullerhänseende.

I handlingsplan mot buller (SOU 1993:65) framförs att GOD MILJÖ ur bullerhänseende innebär ljudnivåer i tätort som i utemiljön ligger under 45 dBA, dygnsnivå. Vid ljudnivåer på 55 dBA är 10-15% av de boende starkt störda. Enligt Länsstyrelsens mening är det en god miljö vi långsiktigt strävar efter när vi planerar vårt samhälle.

Vid dragning av ny väg eller järnväg och vid omfattande ombyggnad av väg eller järnväg måste målsättningen därför vara att människor som är eller blir berörda ej skall få sin miljö försämrad utan att alla praktiskt och ekonomiskt möjliga åtgärder vidtas för att minska olägenheten.

De planerade förändringarna, i och med utbyggnaden av E20 och Svealandsbanan, är så omfattande att målsättningen för buller-skyddsåtgärder måste vara högre än vad Banverkets bullerpolicy anger. Länsstyrelsen anser att följande bör gälla som målsättning vid bostäder: maximalnivån utomhus under 70 dBA och ekvivalent-nivån för dygn under 55 dBA utomhus samt 30 dBA inomhus. (Dessa värden överensstämmer med de miljömål som Statens naturvårdeverk anger i MILJÖ 93 som miljömål på lång sikt för trafik)

För fastigheter som tidigare ej varit utsatta för bullerstörningar är det önskvärt att målsättningen skärps ytterligare: att vidta åtgärder

så att ljudnivåerna från trafiken ej överstiger 45-50 dBA , dygnsnivå.

Bullersituationen i områden som är angivna som friluftsområden enligt kommunens översiktsplan måste beaktas, riktvärdet för ljudnivåer i dessa områden är 40 dBA ekvivalent ljudnivå utomhus för dygn.”

Naturresurslagen.

Denna lag gäller bl a för:

-- områden av betydelse från allmän synpunkt vad gäller natur-och kulturvärden och friluftsliv,

-- områden för friluftsliv nära tätorter.

I Länsstyrelsens naturvårdsprogram bedöms Långbergsområdet vara av högt naturvärde (klassIII) utifrån dess geovetenskapliga, rekreations-och skönhetsvärden.

I Strängnäs kommuns översiktsplan antagen av kommunfullmäktige den 15 juni 1992 anges på sid 80 att Långberget utgör ett värdefullt friluftsområde som ej bör ianspråktagas för bebyggelse. Att lägga järnvägen i kanten på Långberget är att bebygga i strid mot översiktsplanen.

Naturresurslagens syfte är bla att skydda områden med natur-och kulturvärden och områden för rekreation och friluftsliv i områden av den typ Långberget är ett mycket tydligt exempel på. I Långberget finns naturvärden, finns kulturvärden och området är av största betydelse som rekreations- och friluftsområde. Långberget har också geovetenskapliga värden som förstörs med järnvägen i kanten på berget.

Länsstyrelsen i Södermanlands län

har i yttrande till Banverket den 22 september 1993 skrivit bl a följande: ”.det är nödvändigt att kvarvarande korsningar utföres planskilt. Motiven till detta är främst den förbättrade trafiksäkerheten och framkomligheten som då erhålls samtidigt som det ur miljösynpunkt är positivt om man undviker köbildning både ur luftvårds-och bullerhänseende. Det gäller såväl Mariefredsvägen som Gorsingeholmsleden.”

Dessutom krävs mer staket o d av säkerhetsskäl, skydd mot störande ljus från tågen och mer passager för gång- och cykeltrafik och vilt.

Brister i planeringen av anslutningsbussar och anslutningstider vid järnvägsstationerna.

Svealandsbanan blir meningslös om man inte ordnar med välfungerande anslutningsbussar vid stationerna. Det behövs planeringar av busslinjer. Men ännu finns ingen bra planering av anslutningsbussar.

Anslutningsbussarna och anslutningstiderna har stora betydelse. Stellan Lundberg redovisade mycket omfattande utredningar om tågtrafiken i en sammanställning på 28 sidor den 15 november 1985 med titeln: "Utvecklad tågtrafik söder om Mälaren- idéskisser." På sid 2 redovisade han "Slutsatser i stort av denna idéstudie" på 16 rader, varav 5 rader upptog följande:

"Vidare finner man att den lokala anslutningsplaneringen har mycket stor betydelse för järnvägsåtgärdernas genomslagskraft. Bussanslutningar, gång- och cykel-vägar etc behöver ägnas stor uppmärksamhet. En enda minuts genomsnittlig förlängning av anslutningsrestiderna kostar ca 25 miljoner kr att kompensera med åtgärder ute på banan !!!"

Konsumentprisindex KPI var ca 154 då Lundberg skrev sin rapport 1985, och är i april 1993 243,7, dvs cirka 60% högre. Att kompensera en minuts förlängning av anslutningsrestiderna kan antas nu kosta cirka $25 \times 1,60 = 40$ miljoner kr. Det borde tillräckligt väl belysa behovet av en bra planering av anslutningsbussar och anslutningstider. Kommunen har visat svår försumlighet när den inte tillräckligt väl intresserat sig för busslinjerna och anslutningstiderna.

Banverkets förslag att göra endast en enkelspårsstation vid Långberget medför att tågresenärer i vissa fall kan få sitta och vänta på mötesstationer i Malmby eller i Härad och få sin restid förlängd. Om restiden förlängs med i genomsnitt bara 2,5 minuter motiverar det enligt Stellan Lundbergs räknasätten en ökad kostnad för banan på omkring 100 miljoner kr.

Därför får det ses som en mycket god affär att utföra stationen i Strängnäs med mötesmöjligheter så att man undviker de förseningar som en enkelspårsstation ger upphov till. Att utföra dubelspårsstation vid Långberget i banverkets förslag är omöjligt med hänsyn till utrymmet. Det enda tänkbara alternativet är alternativet med tunnel redan från Ulfhalls allé, där man har god plats för dubbelspår vid stationen.

Behovet av välfungerande anslutningsbussar upprepade Lundberg på flera ställen i sin rapport. På sid 4 skriver han:

”Vidare behöver systemtänkande ligga till grund för samordnad satsning på tåg och buss. Matningen buss-tåg är av mycket stor betydelse för att en satsning på god järnvägstrafik skall få önskad effekt”. På sid 9 skriver han i stora bokstäver: ”TILLGÅNGLIGHETEN TILL STATIONERNA ÄR MYCKET VIKTIG”.

På sid 27 återkommer han med bl a följande: ”God samverkan mellan den lokala busstrafiken och järnvägstrafiken är av mycket stor betydelse för att systemfunktionen skall bli den önskade.”

Miljökonsekvensbeskrivningar och miljöplaneringsprocesser.

I naturresurslagen finns sedan 1991 regler om miljökonsekvensbeskrivningar (MKB). Reglerna är alltså tämligen nya och okända för de flesta. Professor Staffan Westerlund får ses som den främste kännaren av plan-och marklagstiftningen. I sin bok ”Grunderna i plan-och marklagstiftningen”, Naturskyddsföreningen 1992, behandlar han miljökonsekvensbeskrivningar och miljöplaneringsprocesser på sidorna 161-201. Staffan Westerlunds skriver:

- ” en MKB ska uppfylla vissa kriterier. Den ska
- fungera som beslutsunderlag.
- ange det eftersträlvade resultatet / ändamålet,
- redovisa alternativ inklusive nollalternativet,
- redovisa miljöeffekter,
- ge en vikt åt effekterna, eller på annat sätt kunna föras in i en avvägning,
- granskas offentligt innan den får sin slutliga utformning.” (Nollalternativ är det alternativ då man inte gör något alls.)

Han framhåller att en grundläggande funktion för MKB är att utgöra beslutsunderlag. ”Av den anledningen kan inte en MKB komma efter det man beslutat sig för att göra något projekt eller liknande, utan före. Den ska dessutom vara känd av dem som sedan beslutar.”

” MKB kan vidare ses som dels ett dokument, dels en process. Dokumentet utgörs av en utredning om dels de miljöeffekter som kan följa av något, som man överväger att besluta om, dels olika alternativa sätt att nå ungefär samma resultat som man skulle uppnå genom det övervägda beslutet.

Processen utgörs till en början av sådana saker som att precisera vad man eftersträvar, vilket beslut man överväger att fatta, vilka alternativ som bör beaktas, vilka slags effekter som bör tas med i bedömningen. Därefter sker insamlandet av sådana fakta som behövs för att kunna bedöma miljöeffekterna mm av olika alternativ. Efter detta granskas det sammanställda materialet och ställs samman varefter det åter granskas, nu av en betydligt vidare krets inkluderande allmänheten. Slutligen bearbetas bedömningen på grundval av vad som kommit fram tidigare i processen och görs tillgänglig för beslutsfattarna.”

Citaten här visar, att banverket och Strängnäs kommun svårt syndat mot reglerna om MKB. Det som avses i MKB-reglerna om alternativ, insamling av fakta, granskning, sammanställning av material, utställning för allmänheten av flera alternativ etc, enligt citaten nyss, har inte iakttagits av Banverket eller Strängnäs kommun. Det är synnerligen allvarligt att statens banverk och kommunen syndar mot regler som staten avser ska gälla för att skydda miljöer av värde för medborgarna.

Staffan Westerlund skriver vidare: ”För att kunna vara beslutsunderlag måste en MKB vara färdig innan beslutet tas. Här är det viktigt att skilja mellan det formella beslutet och vad vi bäst kan kalla det verkliga, eller reella, beslutet.

Meningen med ett beslutsunderlag är att detta ska kunna ligga till grund för det val, som beslutsfattarna gör. Som bekant före-kommer det ofta att beslut fattas på ett sätt som många skulle kalla successivt. Det vill säga, att några preliminärt ställer in sig på ett visst beslut och att arbetet på ärendet därefter bestäms av att man redan har bundit upp sig. Ändå kan det hända att det formella beslutet tas först långt senare....

Exempel kan vi ta från svensk planläggning. Det formella beslutet om huruvida ett tidigare obebyggt område ska bebyggas eller inte, och i så fall hur, tas i samband med kommunfullmäktiges beslut om detaljplan eller områdesbestämmelser. Men redan före fullmäktigesammanträdet har kommunstyrelsen tagit ställning i frågan. Och före fullmäktigesammanträdet har vanligen de olika partigrupperna tagit ställning i samma fråga. Men redan ännu tidigare kan det ha hänt att byggnadsnämnden i praktiken har tagit ställning genom att granska ett planförslag som har upprättats och besluta sig för att ställa upp på det förslaget. Och åtminstone om det rör sig om mera kontroversiella planfrågor, kan man anta att i många kommuner

byggnadsnämndernas ledamöter har samrått med sina partier i frågan.

Men det kan ha skett saker ännu tidigare än detta. Det kan exempelvis ha inträffat att kommunstyrelsen bestämt sig för att uppdra åt byggnadsnämnden eller stadsarkitektkontoret eller annan att upprätta en plan för området, möjligen baserat på ett kommunalt bostadsförsörjningsprogram som antogs långt tidigare och där olika områden pekades ut som lämpliga att bebygga (utan någon närmare undersökning av respektive område från plansynpunkt mm). Möjligen bygger några av dessa bostadsförsörjnings-program i sin tur på ännu tidigare översiktsplaner, som emellertid - och detta framgår mycket klart av PBL - inte har någon som helst rättsverkan och som dessutom vanligen hittills bygger på mycket magra underlag.

När fattades beslutet ? Formellt, det vet vi nog. Men reellt ?

Några kanske säger att beslutet fattats successivt, och det är kanske en sociologiskt eller etnologiskt rimlig beskrivning. Men upplysningen är inte svaret på frågan. Ty någon gång i ett 'successivt beslutsfattande' har en psykologisk bindning uppstått.

Någon gång passerar den punkt efter vilken beslutsfattaren arbetar i riktning mot ett beslut med ett visst innehåll (ett visst projekt) och inte längre på att få underlag för ställningstagande till hur ett beslut ska se ut (till vilket av olika alternativ som ska väljas). **Före detta ska MKB:n vara klar.**"

Detta betyder, att beslut om detaljplanen för tunneln till Stads-skogen och för stationen inte kan fattas förrän det finns MKB och alternativ åtminstone för hela järnvägen från Grundbro, genom Malmby, genom Ulfhäll-Långberget och Stadsskogen och Lundaområdet. Men det finns inte MKB för hela sträckan, bl a inte genom Ulfhäll och Lunda, och det finns inte redovisat det viktiga alternativet med banan i tunnel redan från Ulfhälls allé. Kostnadsredovisningar fanns inte och finns fortfarande inte. Alternativen ska bedömas i samhällsekonomiskt perspektiv, men underlag för det finns inte.

Man skall vid en samhällsekonomisk bedömning räkna in alla kostnader, både Banverkets investeringskostnader och driftskostnader, Strängnäskommunens investeringskostnader och driftskostnader, de tågförande bolagens kostnader, anslutningsbussbolagens kostnader, allmänhetens kostnader och kostnader för intrång och skador etc. Men varken Banverket eller kommunen har redovisat några sådana kalkyler.

Plan- och bygglag (SF5 1987 10)

1 kap Inledande bestämmelser

1§

Denna lag innehåller bestämmelser om planläggning av mark och vatten och om byggande. Bestämmelserna syftar till att med beaktande av den enskilda människans frihet främja en samhällsutveckling med jämlika och goda sociala levnadsförhållanden för människorna i dagens samhälle och för kommande generationer

2§

Det är en kommunal angelägenhet att planlägga användningen av mark och vatten

3§

Varje kommun skall ha en aktuell översiktsplan, som omfattar hela kommunen. Översiktsplanen skall i stort ange hur mark- och vattenområden är avsedda att användas och hur bebyggelseutvecklingen bör ske. Översiktsplanen är inte bindande för myndigheter och enskilda.

Regleringen av markens användning och av bebyggelsen inom kommunen sker genom *detaljplaner*. En detaljplan får omfatta endast en begränsad del av kommunen.

För begränsade områden av kommunen som inte omfattas av detaljplan får *områdesbestämmelser* antas, om det behövs för att syftet med översiktsplanen skall uppnås eller för att säkerställa att riksintressen enligt lagen (1987:12) om hushållning med naturresurser mm tillgodoses.

Fastighetsplaner får antas för att underlätta genomförandet av detaljplaner.

För samordning av flera kommuners planläggning får regionplaner antas.

4 §

Till byggande och rivning av byggnader samt till schaktning, fyllning träd-fällning och skogsplantering fordras tillstånd i form av *bygglov*, *rivningslov* respektive *marklov* i den omfattning som följer av denna lag.

Beträffande åtgärder som kräver bygglov får ges *förhandsbesked* huruvida byggande kan tillåtas på den avsedda platsen

5§

Vd prövning av frågor enligt denna lag skall både allmänna och enskilda intressen beaktas , om inte annat är särskilt föreskrivet.

6§

För att mark skall få användas för bebyggelse skall den vara från allmän synpunkt lämplig för ändamålet. Lämplighetsbedömningen sker vid planläggning eller i ärenden om bygglov eller förhandsbsked

7§

I varje kommun skall det finnas en eller flera nämnder som skall fullgöra kommunens uppgifter inom plan- och byggnadsväsendet och ha det närmaste inseendet över byggnadsverkamheten

Vad som i denna lag sägs om byggnadsnämnd skall tillämpas på den eller de nämnder som utses enligt första stycket *SFS 1991:908 och 1704*.

8§

Länsstyrelsen har tillsyn över plan- och byggnadsväsendet i länet och skall samverka med kommunerna i deras planläggning

Boverket har den allmänna uppsikten över plan- och byggnadsväsendet i riket *SFS 1990:1365*.

2 kap. Allmänna intressen som skall beaktas vid planläggning och vid lokalisering av bebyggelse.

1§

Planläggning skall ske så att den främjar en från allmän synpunkt lämplig utveckling och ger förutsättningar för en från social synpunkt god bostads-, arbets-, trafik- och fritidsmiljö. Hänsyn skall därvid tas till förhållandena i angränsande kommuner. Mark- och vattenområden skall användas för det eller de ändamål för vilka områdena är mest lämpade med hänsyn till beskaffenhet och läge samt föreliggande behov.

Vad som anges i första stycket skall beaktas även i ärenden om bygglov och förhandsbesked.

2§

Vid planläggning och i ärenden om bygglov och förhandsbesked skall lagen (1687:12) om hushållning med naturresurser m m tillämpas.

3§

Bebyggelsens skall lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn till

- 1 de boendes och övrigas hälsa,
- 2 jord, berg- och vattenförhållandena,
- 3 möjligheterna att ordna trafik, vattenförsörjning och avlopp samt annan samhällsservice,
- 4 möjligheterna att förebygga vatten- och luftföroreningar samt bullerstörningar

Bebyggelse och anläggningar som för sin funktion kräver tillförsel av energi skall lokaliseras på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till energiförsörjningen och energihushållningen *SFS 1989:515*

4§

Inom områden med sammanhållen bebyggelse skall bebyggelsemiljön utformas med hänsyn till behovet av

- 1 skydd mot uppkomst och spridning av brand samt mot trafikolyckor och andra olyckshändelser,
- 2 skyddsåtgärder för civilförsvaret,
- 3 hushållning med energi och vattenen samt goda klimatiska och hygieniska förhållanden,
- 4 trafikförhållning och god trafikmiljö,
- 5 möjligheter för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga att använda området,
- 6 förändringar och kompletteringar.

Inom eller i nära anslutning till områden med sammanhållen bebyggelse skall det finnas lämpliga platser för lek, motion och annan utevistelse samt möjligheter att anordna en rimlig samhällsservice och kommersiell service

3 kap Krav på byggnader m m.

Nya byggnader

1§

Byggnader skall planeras och utformas på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till stads- eller landskapsbilden och till natur- och kulturvärdena på platsen. Byggnader skall ha en yttre form och färg, som är lämplig för byggnaderna som sådana och ger en god helhetsverkan....

Befintliga byggnader

10§

Tillbyggnader, ombyggnader och andra ändringar av en byggnad skall utföras varsamt så att byggnadens särdrag beaktas och dess byggnadstekniska, historiska, kulturhistoriska, miljömässiga och konstnärliga värden tas till vara

Andra anläggningar än byggnader

14 §

I fråga om anläggningar för vilka bygglov krävs skall vad som föreskrivs om byggnader i 1-13 §§ tillämpas. I fråga om övriga anläggningar som anges i 8 kap skall 1-13 §§ tillämpas i skälig utsträckning.

Tomter, allmänna platser m m.

15§.

Tomter som tas i anspråk för bebyggelse skall anordnas på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till stads- eller landskapsbilden och till natur- och kulturvärdena på platsen. Dessutom skall tillses att

- 1 naturförutsättningarna så långt möjligt tas till vara,
- 2 betydande olägenheter för omgivningen inte uppkommer,
- 3 risken för olycksfall begränsas och betydande olägenheter för trafiken inte uppkommer,
- 4 det finns en lämpligt belägen utfart eller annan utgång från tomten samt anordningar som medger nödvändiga transporter och tillgodoser kravet på framkomlighet för utryckningsfordon till och från bebyggelsen på tomten,
- 5 tomten, om det inte är obefogat med hänsyn till terrängen och förhållandena i övrigt, kan användas av personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga,
- 6 lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon i skälig utsträckning anordnas på tomten eller i närheten av denna.....

18 §

I fråga om allmänna platser och områden för andra anläggningar än byggnader skall vad som föreskrivs om tomter i 15-17 §§ tillämpas i skälig utsträckning.

Lag om hushållning med naturresurser mm.

1 kap. Inledande bestämmelser.

1§

Marken, vattnet och den fysiska miljön i övrigt skall användas så att en från ekologisk, social och samhällsekonomisk synpunkt långsiktigt god hushållning främjas.

2§

Bestämmelserna i 2 o 3 kap. skall tillämpas enligt vad som är föreskrivet i plan- och bygglagen (1987:10), vattenlagen (1983:291), miljöskyddslagen (1969:387), naturvårdslagen (1964:822), lagen (1985:620) om vissa torvfyndigheter, väglagen (1971:948), lagen (1902:71 s.1) innefattande vissa bestämmelser om elektriska anläggningar, lagen (1978:160) om vissa rörledningar, luftfartslagen (1957:297), minerallagen (1991:45), lagen (1966:314) om kontinentalsockeln och lagen (1983:283) om inrättande, utvidgning och avlysning av allmän farled och allmän hamn.

SFS 1991:651

2 kap. Grundläggande hushållningsbestämmelser.

1§

Mark- och vattenområden skall användas för det eller de ändamål för vilka områdena är mest lämpade med hänsyn till beskaffenhet och läge samt föreliggande behov. Företräde skall ges sådan användning som medför en från allmän synpunkt god hushållning....

6§

Mark- och vattenområden som har betydelse från allmän synpunkt på grund av områdenas naturvärden eller kulturvärden eller med hänsyn till friluftslivet skall så långt möjligt skyddas mot åtgärder som kan påtagligt skada natur- eller kulturmiljön. Behovet av områden för friluftsliv i närheten av tätorter skall särskilt beaktas.

Områden som är av riksintresse för naturvärden, kulturminnesvärden eller friluftslivet skall skyddas mot åtgärder som avses i första stycket...

5 kap Miljökonsekvensbeskrivningar.

Detta kapitel infördes i lagen genom *SFS 1991:650*.

1§

En ansökan om tillstånd för en anläggning eller en åtgärd som avses i 4 kap. skall innehålla en miljökonsekvensbeskrivning.

2§

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva att det i ärenden enligt någon av de lagar som anges i 1 kap. 2§ skall upprättas en miljökonsekvensbeskrivning enligt detta kapitel.

3§

Miljökonsekvensbeskrivningen skall möjliggöra en samlad bedömning av en planerad anläggnings, verksamhets eller åtgärds inverkan på miljön, hälsan och hushållningen med naturresurser.

4§

Miljökonsekvensbeskrivningen skall bekostas av den som ansvarar för verksamheten eller som skall vidta åtgärden ifråga.

Förordning om ändring i förordningen (1991:738) om miljökonsekvensbeskrivningar.

utfärdad den 21 maj 1992.

Regeringen föreskriver i fråga om förordningen (1991:738) om miljökonsekvensbeskrivningar

dels att nuvarande 7-9 §§ skall betecknas 12-14 §§,

dels att 2, 4 och 6 §§ samt den nya 12 § skall ha följande lydelse,

dels att det i förordningen skall införas fem nya paragrafer, 7-11 §§, samt närmast före 9 § en ny rubrik av följande lydelse.

Förordningen kommer därför att ha följande lydelse från och med den dag då denna förordning träder i kraft.

Inledande bestämmelser.

1 §

Denna förordning gäller miljökonsekvensbeskrivningar enligt 5 kap. lagen (1987:12) om hushållning med naturresurser mm.

2 §

Ytterligare bestämmelser om miljökonsekvensbeskrivningar finns i 13 § miljöskyddslagen (1969:387), 13 kap. 19 § vattenlagen (1983:291), 15 § väglagen (1971:948), 3 § lagen (1997:439) om kommunal energiplanering,, 4 kap. 2 § minerallagen (1991:45) och 25 § naturvårdsförordningen (1976:484). *Förordning (1992:445)*

Gemensamma bestämmelser.

12 §

En miljökonsekvensbeskrivning skall innehålla en motviera redovisning av alternativa lokaliseringar och utformningar samt uppgifter om konsekvenserna av att den sökta åtgärden inte vidtas. Om det är ändamålsenligt med hänsyn till syftet med miljökonsekvensbeskrivningen och exploateringsföretagets art behöver inte alternativa lokaliseringar redovisas.

De myndigheter som i ärenden som avses i 3-8 §§ prövar ansökningar om koncession eller tillstånd beslutar i varje enskilt ärende vad miljökonsekvensbeskrivningen skall innehålla.

Länsstyrelsen skall i sitt yttrande enligt 4-6 §§ ange om den anser att miljökonsekvensbeskrivningen är tillräcklig eller om den behöver kompletteras. *Förordning (1992:445)*.

13 §

I kungörelser om miljökonsekvensbeskrivningar skall anges var beskrivningen hålls tillgänglig. Platsen för detta bör bestämmas i samråd med berörd kommun. *Förordning (1992:445)*

14 §

Boverket får i samråd med Statens naturvårdsverk meddela föreskrifter för verkställigheten av denna förordning. *Förordning (1992:445)*

Kommunallag (1991:900)

1 kap.

4§

Medlem av en kommun är den som är folkbokförd i kommunen, äger fastighet i kommunen eller är taxerad till kommunalskatt där.

Medlem av ett landsting är den som är medlem av en kommun inom landstinget.

Rädda Ulfhäll, Långberget och Strängnäsmiljön

genom att göra järnvägstunnel redan från Ulfhälls allé.

Sven Winnell:

Komplettering 15 juni 2006. Sid 1501-1528

Med innehållsförteckning för sid 1501-1528

SVEN WIMNELL

Arkitekt SAR . Samhällsplaneringsforskare .

Innehåll

- 1417-1436 Sammanfattning om utredningar av Sven Winnell rörande Svealandsbanan, E20 och RV55 genom Strängnäs kommun, till och med sidan 1408.
- 1501-1507 Kopia av brev till socialdemokraterna, folkpartisterna och centerpartisterna i Strängnäs kommun den 22 februari 1995
- 1508-1518 Invigningen av Strängnäs station 9 juni 1997.
- 1519-1521 Banverket i broschyr i juni 2006.
Låt oss få veta vad du tycker!
- 1522-1524 Banverket: Förstudie Svealandsbanan.
Kapacitetsförstärkning delen Södertälje-Eskilstuna.
Slutrapport 20050104. Sid 50 om Strängnäs
- 1525-1527 Förslag till ombyggnad i Strängnäs. 15 juni 2006 av Sven Winnell.
- 1528 På grund av midsommarhelgen 2006 måste detta avbrytas nu. Återkommer eventuellt i juli.
(Undertcknat:
Stockholm den 15 juni 2006
Sven Winnell
Fyrverkarbacken 40
112 60 Stockholm.
sven.winnell@telia.com)

Sven Winnell:
Svealandsbanan, E20 och RV55
genom Strängnäs kommun.

Jag har sedan flera år följt, kommenterat och givit förslag om planeringen av Svealandsbanan genom Strängnäs kommun och vägar mm i samband med det, bl a genom brev och utredningar av olika slag ställda till banverket, kommunen och politiker m fl. Jag har behandlat både planeringsförslag och planeringsprocesser. Jag har gjort sammanställningar som jag åsatt löpande sidnummer. Det jag skrivit före 7 augusti 1992 finns huvudsakligen med i mina utredningar fr o m 7 augusti 1992.

Innehållsförteckning.

Sid 1-60	Den 7 augusti 1992 om bandelen Grundbro-Strängnäs.
61-72	Den 27 augusti 1992 om bandelen Strängnäs-Eskilstuna med kommentarer om det s k Fårhusalternativet.
73-88	Den 31 augusti 1992 om bandelen Ryssjön-Grundbro.
89-95	Den 21 september 1992 om Läggesta och trakten däromkring.
97-142	Den 2 oktober 1992 med anledning av Strängnäs kommuns remissyttrande till banverket om delen Grundbro-Eskilstuna, med kritik av kommunens förslag.
143-147	Den 8 oktober 1992 om station vid Ärja mm.
148- 206	<u>Den 12 nov 1992 med lång genomgång av hela järnvägen, vägar mm genom Strängnäs kommun.</u>
148-150	Introduktion till sammanställningen den 12 november 1992.
151-153	Mälarregionen, Strängnäs och Svealandsbanan.
154	Den statliga regionalpolitiken och Svealandsbanan.
155-156	Utdrag ur betänkande 19 nov 1990 om järnvägar kring Mälaren.
157-158	Avtalet om Svealandsbanan.
159-160	Svealandsbanan. Utdrag ur projektbeskrivning.
161	Svealandsbanan genom Strängnäs kommun.
162-164	Långberget i Strängnäs: En del av stadens arkitektur, en fin park med kulturhistoriska värden. Också allmänt om stadslandskapet.
165	Den fysiska miljön i Strängnäs tätort mm.
166	Hur Långbergsparken kom till.
167	Utdrag ur Strängnäs Tidning 1894 om Långbergsparken.
167	Utdrag ur Helge Ernebergs "Strängnäs-ciceronen" 1946.
169-176	Historien om järnvägen genom Långberget.
177-178	Tunnel genom Stadsskogen, sektion.
179-180	Kommunens dåliga förslag genom Långberget. Plan och fasad.
181-186	Kommentarer till kommunens förslag genom Långberget.
185	En kort jämförelse mellan kommunens förslag och banverkets alternativ "Lång tunnel".
186	Mitt förslag.
187-188	Mitt förslag till tunnel genom Långberget, sektion.
189-190	Mitt förslag till bana genom Ulfhäll, plan.
191-192	Mitt förslag till tunnel genom Långberget, plan.
193-194	Bandelen genom Långberget och Stadsskogen, sektion.
195-196	Byggekostnader enligt Banverkets preliminära utredningar
196-198	Byggekostnader, trafik och alternativ.
199	Andra bandelar.
200	Planering och projektering.
1417	

- 201-202 Stationsområdet i Strängnäs, mitt förslag.
 203 Annat än Långbergsproblemet.
 203-206 Angående Svealandsbanan. Läggestationen och däromkring.
- 207-294 **Sammanställning den 25 april 1993 om hela Svealandsbanan mm inom Strängnäs kommun.** Kommentarer och förslag med anledning av banverkets sammanställningar och förslag med anledning av de remissvar de fått på utredningar.
- 207 Tidigare brevtagare mm.
 208-210 Kopia av brev 12 nov 1993 (sid 148-150)
 211-214 Kopia av förord till vissa mottagare 12 november 1992.
 215-230 Kopior av sid 151-166 :
 215 Mälarregionen, Strängnäs och Svealandsbanan.
 218 Den statliga regionalpolitiken och Svealandsbanan.
 219 Utdrag ur betänkande 1990 om järnvägar kring Mälaren.
 221 Avtalet om Svealandsbanan.
 223 Svealandsbanan, utdrag ur projektbeskrivning.
 225 Svealandsbanan genom Strängnäs kommun.
 226-230 Långberget i Strängnäs, en del av stadens arkitektur och en fin park med kulturhistoriska värden. Också allmänt om stadslandskapet
 231-232 Sektion genom tunnel genom Långberget.
 233-280 Nya kommentarer gjorda efter tillkomsten av banverkets sammanställningar om remissvar. De nya kommentarerna är placerade på högersidor och innehåller remissvar och banverkets och mina kommentarer. På vänstersidor finns ritningar och en del kopior av tidigare kommentarer.
- Högersidor:
 235-236 Svealandsbanan, delen Strängnäs-Eskilstuna. Bl a mina inledande kommentarer om Stadsskogen och mötesspår.
 239 Bandelen Grundbro-Ryssjön. Bl a mina inledande
 240 kommentarer, bl a om Fårhusalternativet, alt öst och väst vid Grundbro, korsningar med Stallarholmsvägen och Lötvägen, samt sid 255-256 korsning med Mariefredsvägen.
 259- Försättning på mina kommentarer.
 259 Bandelen genom Ulfhäll, Långberget och Stadsskogen. SW-förslag
 260 Det sk huvudalternativet (UA 1)
 263 Alternativet "Kort tunnel". Alternativet "Lång tunnel". Strängnäs kommuns förslag.
 267 Banverkets förslag februari 1993.
 271-272 En jämförelse mellan huvudalternativet och alternativen "Lång tunnel" och "Kort tunnel" i banverkets utredning juni 1992.
 275-276 Enkelspår-dubbelspår på bandelen mellan Kabi och Stadsskogen. Enkelspår- och dubbelspårstation. Busslinjer och stationsområde. Perrongtyp.
 279-280 Bandelen Grundbro- Ulfhäll. Alternativ väst är bättre än alternativ öst. Järnvägens korsning med Stallarholmsvägen. Järnvägens korsning med Lötvägen. Den av banverket i februari 1993 föreslagna mötesstationen.
 Bandelen Ryssjön-Grundbro.
- Vänstersidor (bilder):
 233-234 Ritning över järnväg i Stadsskogen (kopia av sid 65-68 =141-142 och delar av text på sid 61-63).
 237-238 Ritning över Läggestaområdet (kopia av sid 205-206=93-94 kompletterad med text)
 242-242 Ritningar om Fårhusalternativ och alternativ i kanten på skjutfältet. (kopior av 171 och delar av 69-72).
 245-246 Ritning om alt öst-alt väst (kopia av 103-104, byggd på 7-8, 11-12).

- 249-250 Ritning om korsning Stallarholmsvägen och Lötvägen. Mötespår.
(kopior av 11-18, som kompletterats).
- 253-254 Ritning om Strängnäs kommuns förslag och SW-förslag till
korsning med Mariefredsvägen. (kopior av 123-124 = 179-180).
- 257-258 Ny ritning om bandelen Kabi-stationen med SW-förslag, banver-
kets alt Lång tunnel och banverkets förslag feb 93. (hopkopierat
av delar av 16-24= 133-136 och kompletterat).
- 261-262 Ny ritning om tunnlar mellan Kabi och stationen (bygger på 131-
132=187-188 och text från sid 198).
- 265-266 Ritning SW-förslag, station i Långberget (kopior av 41-44=137-
140 och 135-136=191-192).
- 269-270 Kopior av text från sid 195-197 om byggkostnader och trafik.
- 273-274 Ritning SW-stationsområde (kopior av 201-202. 202=47 kompl).
- 277-278 Kopior av textsidor 101-102, 105-106 om delen Grundbro-Ulfhäll.
Höger- och vänstersidor:
- 281-290 Ritningar om delen Ryssjön-Grundbro (kopior av 75-84) samt
kopior av delar av tillhörande text på sid 73-74, 87-90
- 291-294 En sammanfattning om Svealandsbanan. Svealandsbanan en kort
introduktion. Avtalet. Banverkets förslag. Planeringen av järn
vägen. Demokratin. Vad bör man göra nu ?
- 295-446 **Sammanställning den 25 juli 1993 om hela järnvägen
mm inom Strängnäs kommun.** Föranledd av kommunens för-
slag den 12 april 1993, som en kort tid varit utställda på biblioteket
i Strängnäs, samt banverkets och vägverkets förslag i juni 1993.
- 295-298 Svealandsbanan. En kort introduktion.
- 299-304 Svealandsbanan och vägar i Strängnäs kommun. En kort översikt.
- 305-306 Busslinjer till ny järnvägsstation vid Långberget i Strängnäs.
- 307-310 Kommunens planering.
- 311-316 Skrivelse från aktionsgruppen RÄDDA LÅNGBERGET.
- 317-348 Ritningar om järnvägen genom Ulfhäll, Långberget, Stadsskogen.

Två alternativ jämförs:

Alternativ med hel tunnel från Ulfhälls allé till Stadsskogen. (SW-
förslag)

Tunneldelen från Ulfhälls allé till Södertäljevägen är cirka en fjär-
de del av hela tunneln. I detta alternativ slipper man alla problem
som uppstår i alternativet med järnvägen i dagen i kanten på Lång-
berget. Stationen har ingång mittför Vitalisvägen som i det andra
alternativet.

Alternativ med järnvägen i dagen i kanten på Långberget fram till
efter Södertäljevägen och därefter i tunnel till Stadsskogen.

Kostnaderna för delen från Ulfhälls allé till Södertäljevägen, med
vägomläggningar, nya överfarter, skyddsanordningar, bullerskärmar,
lagningar av terrängen etc kan antas bli minst lika stora som för
en tunnel mellan Ulfhälls allé och Södertäljevägen.

- 317-318 SW-alternativ med lång tunnel. Delen Ulfhäll-Södertäljevägen.
- 319-320 Banverkets alt. med lång tunnel i juni 1992. Ulfhäll-Södertäljev.
- 321-322 SW-alternativ med lång tunnel. Delen Ulfhäll-Stadsskogen.
- 323-324 Alt. med banan i Långbergskanten. Delen Ulfhäll-Stadsskogen.
- 325-328 SW-alternativet med lång tunnel. Sektioner genom tunneln.
- 329-330 SW-alternativet med lång tunnel. Delen genom Ulfhäll.
- 331-332 Kommunens förslag april 1993 för delen genom Ulfhäll.

- 333-334 SW-alternativ: princip för stationsområdet i Strängnäs.
 335-336 Kommunens förslag i april 93 till stationsområdet i Strängnäs.
 337-338 SW-alternativet, stationsområdet i Strängnäs, utredningsexempel.
 339-340 Banverksförslag juni 1992: Strängnässtation med mellanplattform.
 341-344 SW-förslag: principexempel till fasad och sektion för Strängnässtationen.
 345-346 Kommunens vilseledande bild av Långberget i kommunförslaget.
 347-348 Det verkliga utseendet av Långberget i kommunens förslag.
 349-350
 351-426 Banverkets och vägverkets förslag i juni 1993. Beskrivning, kommentarer och alternativa förslag.
 351-358 Banverkets och vägverkets förslag juni 1993.
 Vad är MKB? Syftet med systemhandlingar och miljökonsekvensbeskrivning. Redovisningen i det följande. Återstående planeringsarbete. Det uppkomna läget - med bl a kommentarer om planeringsprocessen.
 359-396 Banverkets förslag i juni 1993 för delen Malmby-Härad. Med E20 och RV55. Banverket föreslår bl a järnväg i dagen i kanten på Långberget.
 359 Några allmänna kommentarer om delen Ulfhäll-Långberget.
 360 Banverkets miljöbeskrivning med kommentarer, mest om Ulfhäll- Långberget.
 363-364 Perspektiv av Långberget i banverkets förslag juni 1993 med järnväg i dagen i kanten på berget.
 365-368 Kopior av banverkets förteckning över systemhandlingar och allmänna delar av banverkets miljökonsekvensbeskrivning.
 369-372 Kopior av delar av banverkets MKB om Ulfhällsområdet.
 373-376 Kopior av delar av banverkets MKB om Långberget.
 377-382 Kopior av banverkets systemhandlingar, delen Ulfhäll-Södertäljevägen , med påritade SW-förslag.
 383 Malmby-Ulfhäll.
 384 Stadsskogen och Lundaområdet.
 385-388 Banverkets förslag juni 93. Översikt i liten skala av delen Malmby-Härad, med påritade SW-förslag.
 389-392 Kopia av banverkets systemhandlingar för delen genom Stadsskogen med påritade SW-förslag.
 393-394 Lundaområdet, SW-förslag med järnväg, E20, RV55 och andra vägar m m. Med tillägg den 18 augusti 1993.
 395 Lundaområdet, E20 och RV55.
 396 Delen Lunda-Härad.
 397-398
 399-400 Läggestaområdet.
 401-402 Läggestaområdet, ritning med SW-förslag. Med tillägg den 18 augusti 1993.
 403-404 Läggestaområdet, banverkets, vägverkets och kommunens förslag.
 405-416 Ärja-Lida-Järsta. Banverkets + vägverkets förslag + tre SW-förslag.
 417-420 E20 och järnvägen från Läggestabacken till Ärja. Banverkets och vägverkets förslag samt SW-förslag.
 421-426 Järsta-Malmby . Sid 425-426 med tillägg den 18 augusti 1993.
 Delen Järsta- Grundbro vägbro.
 Delen från Grundbro vägbro till Stallarholmsvägen.
 Alternativ väst är bättre än alternativ öst.
 Järnvägens korsning med Stallarholmsvägen.
 Vrå och Stallarholmsvägen.

- 427-430 Kopia av kommunens lägesrapport 12 april 93.
431-446 Stationsområdet i Strängnäs. Kommunens reviderade förslag 12 maj 93 och kommentarer och förslag med anledning av det.
- 447-468 **Tillägg den 2 sept 1993.**
- 447-448 **Bandelen genom Ulfhäll och Långberget.** En översiktlig jämförelse mellan banverkets och kommunens alternativ i juni 1993 med alternativ med tunnel som räddar Långberget
- 449-450 **Bandelen genom Ulfhäll och Långberget. Med sammanfattning av kostnadsjämförelser.** En översiktlig jämförelse mellan banverkets och kommunens alternativ i juni 1993 med alternativ med tunnel som räddar Långberget.
- 451-455 **Kostnader.**
451 Avsnittet från Ulfhälls allé till Vallbyvägen. En kostnadsjämförelse mellan banverkets och kommunens förslag och alternativet med tunne från Ulfhälls allé.
451 Schakt i banverkets förslag.
451 Schakt i alternativet med tunnel från Ulfhälls allé.
451 Kostnad i banverkets förslag.
451 Kostnader i alternativet med tunnel från Ulfhälls allé.
452 Utfall för denna jämförelse som ej omfattar allt.
452 Professor Stellan Lundbergs utredningar om kostnader för Svealandsbanan.
452 Kostnader för station o d.
453 Kostnad för dubbelspårsstation.
453 Extra kostnader i banverkets och kommunens förslag.
454 Kostnader vid Mariefredsvägen för bomanläggning eller bro.
454 Övriga kostnader i banverkets och kommunens förslag.
454 Sammanfattning av extra kostnader, och plusvärden för alternativet tunnel från Ulfhälls allé.
455 Tunneln i Stadsskogen från Vallbyvägen och västerut.
455 Hänvisning till sammanfattningarna på sidorna 447-450, mm.
455 Tillägg om mötesspår öster om Läggesta.
456- **Planering och demokrati.**
456 Allmänt om planering och demokrati.
460 Planeringen av banan. Med påminnelse om 295-298, 351-358.
462 Mötet om del av Svealandsbanan, i Strängnäs den 24 aug 93.
462 Konstateranden om Svelandsbanan.
463 Miljöskyddslagen.
463 Buller, bullerskydd, bullernormer.
464 Naturresurslagen.
464 Miljökonsekvensbeskrivningar.
466 Banverkets och kommunens informationsmöte den 24 aug 1993.
466 Återstående planeringsarbeten.
467 Hänvisning till sidorna 295-446, isynnerhet översikterna på sid 295-298 och 351-358.
- 467 **Tillägg till utredningen sid 295-446 den 25 juli 93.**
467 Tillägg den 18 aug 93 på sid 425-426 om banan vid Vrå.
467 Tillägg den 18 aug 93, på sid 393-394 om Lundaområdet.
468 Tillägg om mötesspår öster om Läggesta.
- 1421

- 468 **Stationsområdet i Strängnäs och Långbergssproblemen**
Med påminnelse om sidorna 433- 440 om stationsområdet och Långbergssproblematiken och 359-376 om Ulfhäll och Långberget.
- 469-516 **Sammanställningar och PM 21 september 1993-26 oktober 1993.**
- 469-480 Angående Svealandsbanan, vägar, miljöskydd, natur- och kulturvård mm i Strängnäs kommun . En sammanfattning daterad 21 september 1993. Huvudsakligen lika med brev till statsrådet Görel Thurdin den september 1993.
- 481 Kopia av brev från centerpartisterna i Strängnäs kommun till aktionsgruppen Rädda Långberget ,där centerpartisternas stödjer mitt förslag om tunnel från Ulfhälls allé.
- 482 Kopia av skrivelse till statsrådet Görel Thurdin från aktionsgruppen Rädda Långberget vid hennes besök i Strängnäs den 29 september 1993.
- 483-492 Strängnäs kommunfullmäktiges beslut den 21 september 1992 om Svealandsbanan och några turer därefter. En PM daterad den 14 oktober 1993.
- 493-500 Bilaga till föregående PM = kopior av sid 179-186 = 123-130.
- 501-508 Svealandsbanans korsningar med vägar mellan Grundbro och Södertäljevägen. En PM daterad den 24 oktober 1993.
- 509-516 Brev till Samhällsbyggnadsnämnden i Strängnäs kommun daterat den 26 oktober 1993, med yttrande i samrådet om tunneln genom Stadsskogen.
- 517-630 **Svealandsbanan och vägar i samband med den. Isynnerhet genom Ulfhäll och Långberget. En sammanställning den 2 november 1993 med utgångspunkt från folkpartiets motion till kommunfullmäktige den 25 oktober 1993.**
Folkpartiet kräver i motionen att kommunstyrelsen ska lägga fram två kostnadsberäknade förslag till dragning av banan genom Ulfhäll och Långberg, varav ett lika med Banverkets och kommunens nuvarande förslag och ett förslag med lång tunnel (jag förutsätter lika med lång tunnel enligt mitt förslag). Folkpartiet vill därefter ha folkomröstning om alternativen.
- 517-520 **Svealandsbanan. En Introduktion** (Kopia av sid 295-298).
- 521-522 **Motion till kommunfullmäktige** i Strängnäs från folkpartiet liberalerna, om Svealandsbanan. En kommentar till motionen.
- 523-524 Kopia av motionen och kopior av tidningsartiklar om folkomröstningar.
Mitt förslag till tunnel från Ulfhälls allé.
- 525-526 Ritningar som visar plan av mitt förslag till lång tunnel och plan av Banverkets förslag till lång tunnel i juni 1992.
- 527-534 Sektioner och fasader till mitt förslag till lång tunnel från Ulfhälls allélika med mina sidor 325-328 och 341-344.
- 535-536 **Kopior av förteckningar över möten mm** om Svealandsbanan enligt redogörelser från E. Schuch och S. Arnborg vid kommunfullmäktigemöte den 25 oktober 1993.
- 1422

Utdrag ur lagar och förordningar om hur man ska planera med hänsyn till miljön

- 537-538 Utdrag ur plan- och bygglagen.
- 539-540 Kopia av broschyr från Boverket, Kommunförbundet och Riksantikvarieämbetet, om hänsyn, utformning och bevarande vid planläggning byggande.
- 541-544 Miljökonsekvensbeskrivningar och miljöplaneringsprocesser.
Med utdrag ur lagen om hushållning med naturresurser och förordningen om miljökonsekvensbeskrivningar.
- 545-546 **Generaldirektörerna Gösta Blücher i Boverket och Rolf Annerberg i Naturvårdsverket kräver skärpta krav för miljöanpassning av trafiksystem.** Utdrag ur en tidningsartikel de skrivit och kommentarer med an knytning till planeringen av Svealandsbanan genom Strängnäs.
- 547-548 **Mälardalenregionen, Strängnäs, Svealandsbanan och kostnader för banan.** Utdrag ur mina sidor 151-164.
- 549-662 Kopior av sidorna 151-164.
- 549-551 Mälardalenregionen, Strängnäs och Svealandsbanan.
- 552 Den statliga regionalpolitiken och Svealandsbanan.
- 553-554 Utdrag ur betänkande 19 nov 1990 om järnvägar kring Mälaren
- 555-556 Avtalet om Svealandsbanan.
- 557-558 Svealandsbanan. Utdrag ur projektbeskrivning.
- 559 Svealandsbanan genom Strängnäs kommun.
- 560-562 Långberget i Strängnäs: En del av stadens arkitektur, en fin park med kulturhistoriska värden. Också allmänt om stadslandskapet.
- 563-566 Kartor över Strängnäs från 1870 till 1952.
- 567-568 **Kopior av två tidningsartiklar om tåg i Mälardalen.**
Karta med restider.
- 569-578 **Svealandsbanan , vägar, miljöskydd, natur- och kulturård mm i Strängnäs kommun.** En sammanställning av vissa texter från tidigare PM, med nya kompletteringar.
- 569 Banverkets och kommunens planeringar.
Brister i Banverkets och kommunens planeringar. Främst Långbergs-
parken i Strängnäs.
- 570 En enkel lösning på Långbergsproblemet.
- 571 Varför är Banverkets- kommunens makthavare så oförnuftiga?
- 572 Andra delar av Svealandsbanan än delen genom Långberget
Återstående planeringsarbete.
- 573 Mötesspår öster om Läggesta.
Brister i planeringsprocesser och brister i förslag.
- 574 Några punkter om banan genom Ulfhäll och Långberget.
- 575 Brister i planeringen av anslutningsbussar och anslutningstider vid järnvägsstationerna.
- 576 Byggkostnader i Stellan Lundbergs utredning.
Miljöskyddslagen.
- 577 Buller, bullerskydd, bullernormer.
- 578 Länsstyrelsen i Södermanlands län, PM om buller 20 sept.93.
Naturresurslagen.
Länsstyrelsens krav om planskilda korsningar mm.

- 579-594 **Snålheten bedrar visheten.** En sammanställning av vissa
texter från tidigare PM, med nya kompletteringar.
- 579 Snålheten bedrar visheten i Strängnäs.
- 580 Den synliga miljön.
- 581 Långbergsparken, tillgänglighet mm.
Långberget - en plats för socialt liv och för kroppens och
själens rekreation.
- 583 Restider, buller, ljusstörningar, säkerhet mm.
Restiderna.
Bullret.
- 584 Ljusstörningar.
Säkerheten.
- 585 Avgaser.
Stationsbyggnaden.
- 586 Korsningen med Mariefredsvägen.
Svealandsbanans korsningar med vägar mellan Grundbro och
Södertäljevägen. Ett kommunförslag.
Alternativet som räddar Långberget och korsningsproblemen
mellan Grundbro och Södertäljevägen.
- 587-588 Karta med vägkorsningar i alternativet med tunnel från
Ulfhälls allé.
- 589-590 Karta med vägkorsningar i nyssnämnda kommunförslaget.
- 591 Mariefredsvägen.
Rörelsemönster för trafiken.
- 592 Lötvägen. Landskapsbilden.
- 593 Barriärerna.
- 593 Järnvägarnas barndom.
Kostnadsberäkningar för stora projekt.
- 594 Kostnaderna för Svealandsbanan.
- 595-596 **Byggekostnader för olika delar Svealandsbanan** enligt
Banverkets utredningar 1991-1992. Banverkets kostnadsberäk-
ningar för olika planskilda korsningar av Mariefredsvägen.
- 597-604 **Strängnäs kommunfullmäktiges beslut den 21 sept
1992 om Svealandsbanan och några turer därefter.**
En sammanställning av vissa texter från tidigare PM, med nya
kompletteringar, (Till framställningen hör kopior av 493-500)
- 597 Kommunens remissyttrande mm.
- 601 Fullmäktigebeslutet.
- 602 Kommunens förhandlingar hösten 1993.
- 603 Kommunens planeringar.
- 604 Banverkets utredning juni 1992.
Banverkets förslag i de sk systemhandlingarna i juni 1993.
- 605-610 **Avsnittet från Ulfhälls allé till Vallbyvägen.** En sam-
manställning av vissa texter från tidigare PM, med nya komplet-
teringar.
- 605 Schakt i Banverkets förslag.
Schakt i alternativet med tunnel från Ulfhälls allé.
Kostnad i Banverkets förslag.
Kostnader i alternativet med tunnel från Ulfhälls allé.
Jämförelse som ej omfattar allt.
- 606 Kostnader för restidsförlängning.
Kostnader för station o d.
- 1424

	Kostnad för dubbelspårsstation.
607	Extra kostnader i Banverkets och kommunens förslag.
	Kostnader vid Mariefredsvägen för bomanäggning eller bro.
608	Övriga kostnader i Banverkets och kommunens förslag.
	Sammanfattning om extra kostnader o plusvärden i alternativ.
	Tunneln i Stadsskogen från Vallbyvägen och västerut.
	Sammanfattning av kostnadsberäkningarna.
	Banverkets invändningar mot kostnadsberäkningarna.
609-610	Sammanfattning av kostnadsberäkningarna den 2 sept 1993.
611-616	En justering av kostnadsberäkningarna den 2 september 1993.
611	Betongtunneldelen.
612	Tilläggskostnader i Banverkets systemlösningsförslag.
	Tilläggskostnader för försämrade restider.
	Sammanfattning av justeringarna i kalkylen den 2 sept 1993.
613-614	Sammanfattning av den, den 2 nov 1993, justerade kalkylen.
615-630	Svealandsbanan och vägar i samband med den.
	Isynnerhet genom Ulfhäll och Långberget.Samman-
	fattning och kommentarer till sidorna 517-614.
	Banverket och kommunen vill förstöra Långberget och därmed
	hela Strängnäs.
	Rädda Långberget genom att börja tunneln redan vid Ulfhälls
	allé. Och det blir billigare!
631-636	<u>Planering och demokrati. En sammanställning av</u>
	<u>delar av tidigare sidor, bl a sidorna 456-466.</u>
631	Allmänt om planering.
633	Planeringen av Svealandsbanan. (Hänv. till 295-298,351-358)
634	Mötet 24 aug 1993 om del av Svealandsbanan.
	Det fattas en samordnande bra arkitekt. (Från sid 299)
635	Informationsmöte 19 okt 93. Del av brev 26 okt 93 om sam-
	råd om tunnel genom Stadsskogen (från 509-516)
636	Om mina utredningar. Bl a uppgifter om utskick av mina
	utredningar.
637-668	<u>Angående samråd om Läggestaområdet. 21 jan 1994.</u>
643	Planskiss med förslag till tågstation och vägar mmvid
	Läggesta.
645	Svealandsbanan . Introduktion.
649-654	Något om planeringen i Strängnäs kommun.
	Kommunens idéer 1988. Komunens förslag 1991. Brev om
	tunnel genom Långberget mm.Översiktsplan juni 1992.
	Mina utredningar på sid 1-630. Återstående planeringsarbete.
	Tunnel genom Långberget. Mötesspår öster om Läggesta.
	Station i Strängnäs med enkelspår.
655-656	Planeringsprocesser.
657-668	Det sk MÅHL-området,dvs området Mariefred-Åker -Hedlandet-
	Läggesta.
	Mariefred. Hedlandet. Åker. Läggestaområdet. Utgångspunk-
	ter för kompletterande förändringar i Åker.Landskap och
	trafik. Bebyggelse i Åker. Ny tillfart till Åker. Kommentarer
	och förslag.
1425	

- 663- 664 Karta över Åker-Läggesta.
665-668 Kommunens förslag till detaljplan för Läggesta.
- 669-672 **Angående samråd om MÅHL-området. 2 feb 1994.**
Här ingår sid 637-668, som kompletteras med sidorna 669-672.
- 673-682 **Väg E20 Härad-Järsta och del av RV55. Kommenta-**
rer 2 jan 1994 till Vägverkets utredning 18 nov 93.
675-678 Kartor med förslag.
679-682 Kommentarer till föregående bildsidor. RV55 och trafikplatsen
vid Eskils källa. Trafikplatsen vid Lunda. Sammanfattning av
förslag. Till kommentarerna hör kartan sid 393-394 komplette-
rad jan. 1994.
- 683-686 **Kopior av kartorna sid 675-678 med inritad möjlig-**
het för järnväg intill ny planerad E20 Härad-Järsta.
687-728 **Angående samråd om Svealandsbanan genom Sträng-**
näs,tågstation mm.4 februari 1994.
687-688 Introduktion och en tillbakablick med några miljöproblem i
Strängnäs i det förgångna.
689-692 Svealandsbanan genom Ulfhäll och Långberget i Strängnäs.
En sammanfattning . Banverket och kommunen förstör i
sina förslag berget och Strängnäsmiljön - rädda Ulfhäll och
Långberget genom att börja tunneln redan vid Ulfhälls allé.
Svealandsbanan. Banverkets förslag till järnväg genom
Strängnäs kommun. Järnvägens korsning med Mariefreds-
vägen. Alternativ med tunnel som räddar Ulfhäll och Lång-
berget. Miljön, fördyringar och kostnadsfördelning. Lagar
och förordningar. Börja tunneln vid Ulfhälls allé!
- 693-694 Planeringsprocesser.
695-702 Något om planeringen i Strängnäs kommun . En bakgrund
till problemet med järnväg genom Långberget.
Kommunens idéer till översiktsplan 1988. Kommunens för-
slag till översiktsplan 1991. Brev om tunnel genom Långber-
get. Översiktsplan juni 1992. Banverkets förslag i juni 1993
ifråga om Långberget. Mina utredningar på sidorna 1-630.
Återstående planeringsarbete. Dåliga planeringsprocesser
och dålig kompetens. Banverket. Strängnäs kommun.
- 703-706 Banverkets förslag 1993.
Syftet med systemhandlingar och miljökonsekvensbeskriv-
ning. Banverkets miljökonsekvensbeskrivningar. Förslaget
till bana i kanten på Långberget. Det fattas en bra samord-
nande arkitekt. Långberget, en intressant och vacker miljö.
- 707-720 Ytterligare kommentarer om järnvägen genom Långberget och
dess konsekvenser.
Snålheten bedrar visheten i Strängnäs. Den synliga miljön.
Långbergsparken. Långberget - en plats för socialt liv och
för kroppens och själens rekreation. Restid, buller, ljusstör-
ningar, säkerhet mm. Bullret. Ljusstörningar. Säkerheten.
Avgaser. Stationsbyggnaden. Detaljplaneförslaget i januari
1994 . Furuledsbyggnaden. Trafik föringen vid stationen.
Stationsområdet i SW-förslaget. Kvarteret Skuggan och
Långbergsgatan därtill. Kommunens planbeskrivning.
Samrådsmötet den 25 jan 1994.

- 721-726 Trafiken, kostnader mm.
Kommunens förslag till järnväg och stationsområde bör kasseras. Jag vill påminna om Banverkets utredning juni 92 med verkets kommentarer om förslaget med tunnel genom Långberget. Följ generaldirektörerna på Boverket och Naturvårdsverket och ta hänsyn till häsa och miljö. Järnvägsdragning söder om centrala Strängnäs. Om järnvägen ska gå genom centrala Strängnäs är det enda acceptabla alternativet att dra den i tunnel redan från Ulfhälls allé.
- 727-728 Plankarta med kommunens förslag till detaljplan för området med tåghållplatsen.
- 729-730 **Angående detaljplan för järnvägstunnel genom Stads- skogen i Strängnäs kommun. Yttrande 11 jan. 1994.**
- 730T Kommunens detaljplaneförslag.
- 731-732 **Svealandsbanan genom Strängnäs kommun.**
- Introduktion till en sammanställning den 21 februari 1994.
- 733-736 Nya sidor till sammanställningen: Makthavarna i Strängnäs kommun när det gäller järnvägsproblemen. Banverkets personal. Kommunens detaljplanearbete. Järnväg intill E20 eller tunnel från Ulfhälls allé är de enda alternativen.
- 737-740 **Brev till Vägverket den 20 februari 1994 med sammanfattning om vägproblem.**
E20, RV55. Grundbro-Ulfhäll-Benninge. Järnvägen genom centrala Strängnäs. Alt. järnväg utanför centrala Strängnäs. Läggesta-Åker-Mariefred, Lida. Läggestationen och däromkring.
- 741-786 **En sammanställning den 10 mars 1994.**
- 741-752 **Några tillbakablickar och allmänna förutsättningar om**
- 741-742 Svealandsbanan genom Strängnäs kommun. Det största problemet är banans dragning genom Långberget i Strängnäs, men det finns också andra problem från Läggestabacken till Härad.
- 743-744 Karta över del av kommunen.
- 745-748 En tillbakablick med några miljöproblem i det förgångna. Järnvägen genom Långberget i Strängnäs. Planeringar och planer i Strängnäs kommun.
- Generaldirektörerna Gösta Blücher i boverket och Rolf Annerberg i naturvårdsverket kräver skärpta krav för miljöanpassning av trafiksystem.
Generaldirektörernas beskrivningar och krav när det gäller Svealandsbanan och nya vägar genom Strängnäs kommun.
- Grundläggande om planering.
- 749-752 Svealandsbanan genom Strängnäs kommun. En liten påminnelse om konsten att planera och om planeringar som inte finns.
- 753-758 **Om lagar och förutsättningar, bl a avtalet om Svealandsbanan.**
- 753-756 Lagar och förordningar mm om planering och utformning.

- Plan-och bygglagen.
Lag om hushållning med naturresurser.
Miljöskyddslagen.
Buller,bullerskydd,bullernormer.
Länsstyrelsen i Södermanlands län,PM om buller den 20sept 93.
Naturresurslagen. Länsstyrelsen om vägkorsningar mm.
Brister i planeringen av anslutningsbussar och anslutningstider
vid järnvägsstationerna.
- 757-758 Mälarregionen, Strängnäs och avtalet om Svealandsbanan.
Järnvägar i Mälarregionen.
Svealandsbanan AB och avtalet.
Strängnäsmiljön.
- 759-766 **Om förslag 1988-1994.**
759-760 Förslag 1988-1992.
Banverkets utredning 1992.
761-766 Förslag 1993-1994.
Syftet med systemhandlingar och miljökonsekvensbeskrivningar
Banverkets miljökonsekvensbeskrivningar.
Förslaget med bana i kanten på Långberget.
Långberget. En intressant och vacker miljö.
Station i Strängnäs med enkelspår och med mötesspår i Härad
och Malmby.
Mötesspår öster om Laggesta.
Opinionen.
Mina utredningar 1994 till sid 740.
Återstående planeringsarbete.
- 767-786 **Om kostnader.**
767-772 Kostnader.
Kostnadsberäkningar för stora projekt.
Kostnaderna för Svealandsbanan.
Fördyringar, andra järnvägar och kostnadsansvar.
Kostnadsfördelningar.
Banverket letar pengar i vägkorsningarna.
En lång tunnel löser problemen.
Kommunens förslag till järnväg och stationsområde i Långber-
get bör kasseras.
- 773-786 **Om brister i planeringsprocesserna, brister i förslag,
kommunens detaljplanearbete, makthavarna i kommu-
nen mm.**
773-774 Brister i planeringsprocesser och brister i förslag mm.
Banverket.
Trafikeringsavtal. Förseningar.
775-776 Strängnäs kommun.
Något om de politiska partierna.
- 777-778 Kommunens detaljplanearbete.
779-782 Detaljplan för Järnvägstunnel genom Stadsskogen i Strängnäs.
Kommunens samråd om Svealandsbanan genom Långberget i
Strängnäs, tågstation mm.
SJ och Långberget.
Järnväg söder om Strängnäs.
Den lokala kollektivtrafiken.

783	Detaljplan för Läggesta.
784	Centerpartiet om vägar vid Läggesta.
785-786	Makthavarna i Strängnäs kommun när det gäller järnvägsproblemen. De ledande makthavarna och Långberget. Möjligheter att överklaga.
787-836	<u>Skrivelse till Strängnäs kommun om utställt förslag till detaljplan för station mm vid Långberget</u>
788	De flesta vill ha tunnel i Långberget.
790	Banverket anser att alternativet med lång tunnel är det bästa. . Banverkets utredning juni 1992 . Banverkets förslag 1993.
792	Samrådet, detaljplaneförslaget och bygglagen.
792	Brister i planeringsprocesser och brister i förslag.
793	Det finns bara två acceptabla alternativ: antingen järnväg genom centrala Strängnäs och i tunnel från Ulfhälls allé, eller järnväg i yttre läge söder om Strängnäs.
794	Trafikeringsavtal. Förseningar.
795	Planeringsläget. Svealandsbanan.
797	En tillbakablick med några miljöproblem i det förgångna. Järnvägen genom Långberget i Strängnäs.
798	Planering och planer i Strängnäs kommun. Generaldirektörerna i boverket och naturvårdsverket kräver skärpta krav för miljöanpassning av trafiksystem.
799	Konsten att planera.
801	Lagar, förordningar och avtal.
803	Gör tunnel genom Långberget från Ulfhälls allé.
804	Långberget - en plats för socialt liv och för kroppens och själens rekreation.
806	Buller, restider, säkerhet mm.
808	Kostnader.
809	De ledande makthavarna och Långberget
811	Banverket och kommunen förstör i sina förslag Långberget och Strängnäsmiljön. Rädda Långberget genom att börja tunneln redan vid Ulfhälls allé.
813-814	Kalkyler om kostnader.
815	Långberget: samhällets största, vackraste och mest egenartade park.
817	Professorer i samhällsplanering och arkitektur föreslår tunnel från Ulfhälls allé.
818	Snålheten bedrar visheten. . Puckelbanan på Arlanda. . Provisorisk station på Arlanda som aldrig blev använd. . Klokheten vann med ett nytt bättre provisorium på Arlanda. . Järnvägen i Strängnäs.
821	Fördyringar, prioriteringar, kostnadsfördelningar. . Fördyringar, andra järnvägar och kostnadsansvar. . Mötesspår öster om Läggesta. . Kostnadsfördelningar. . En tunnel från Ulfhälls allé löser problemen.
824	Opinionen.
824	Återstående planeringsarbete.
1429	

825 Miljökonsekvensbeskrivningar och miljöplaneringsprocesser.
 827 Kommunens detaljplanearbete.
 828 Man kan inte dela upp detaljplanerna så som kommunen gjort.
 830 Beslutsprocessen.
 831-836 En kort sammanfattning till kommunen om detaljplanen med station mm.
 . Om detaljplaner mm.
 . Bullret. Ljusstörningar. Elektriska störningar .
 . Den synliga miljön.
 . Barriärefekter och försämring av Långbergsparken.
 . Kostnader för järnvägsklösningen som följer av detaljplanen.
 . Restider, tågtider, lokal kollektivtrafik.
 . Säkerhet.
 . Stationsbygggnaden.
 . Hissen och Skogshyddan.
 . Området utanför stationen.

837-844 **Skrivelse till Strängnäs kommun om detaljplan för Läggesta.**

837 Angående förslag till detaljplan.
 838 Planeringsläget.
 Svealandsbanan.
 839 Återstående planeringsarbete.Trafikeringsavtal. Förseningar.
 840 Något om planeringen i Strängnäs kommun.
 . Kommunens idéer till översiktsplan 1988.
 . Kommunens förslag till översiktsplan 1991.
 841 . Översiktsplan juni 1992.
 . Brev om Läggesta och delen Läggestabacken-Grundbro.
 842 . Strängnäs kommuns planering av det s k MÅHL-området.
 . Detaljplan för Läggesta.
 843 Kommunens bemötande av mitt yttrande om Läggesta.
 844 Kopia av brev från kommunen om översiktsplan för MÅHL-området.

845-899 **Skrivelser till Strängnäs kommun, om MÅHL-området, den 20 och den 31dec 1994. MÅHL= Mariefred-Åker-Läggesta -Hedlandet.**

901-952 **Skrivelse till Länsstyrelsen i Södermanlands län med överklagande av detaljplan för del med tunnel från Södertäljevägen till Stadsskogen.**

901 Mina utredningar och motiv.
 903 Några miljöproblem i Strängnäs
 904 Järnvägen genom Långberget i Strängnäs.
 905 Planeringen av Svealandsbanan.
 909 Kommunens detaljplanearbete.
 911 Detaljplanedelen med station.
 912 Detaljplanedelen med tunnel västerut från Södertäljevägen.
 914 Lagar och förordningar mm om planering och utformning.
 . Plan-och bygglagen mm.
 . Miljöskyddslagen.
 . Buller,bullerskydd,bullernormer

	. Länsstyrelsen i Södermanlands län, PM om buller den 20 september 1993.
	. Naturresurslagen.
	. Länsstyrelsen om vägkorsningar mm.
	. Brister i planeringen av anslutningsbussar och anslutningstider vid järnvägsstationerna.
920-922	Miljökonsekvensbeskrivningar och miljöplaneringsprocesser.
923	Ulfhäll-Långberget. Det största problemet är banans dragning genom Långberget i Strängnäs.
924	Förslag 1988-1992.
	. Banverkets utredning 1992.
927	Förslag 1993-1994.
	. Syftet med systemhandlingar och miljökonsekvensbeskrivningar.
	. Banverkets miljökonsekvensbeskrivningar.
	. Förslaget med bana i kanten på Långberget.
	. Långberget. En intressant och vacker miljö.
	. Station i Strängnäs med enkelspår och med mötesspår i Härad och Malmby.
	. Mötesspår öster om Läggesta.
	. Opinionen.
935	Kommunens samråd om Svea-landsbanan genom Långberget i Strängnäs, tågstation mm.
937	Järnvägsdragning söder om centrala Strängnäs och järnvägen Grundbro-Åker.
939	Återstående planeringsarbete.
940	Förteckning över utredningar av Sven Wimmell om Svealandsbanan, E20,RV55 genom Strängnäs kommun, till och med sida 844 den 11 april 1994.
941	Tidigare skrivelser till Länsstyrelsen i Södermanlands län angående Svealandsbanan, vägar, miljöskydd, naturskydd, natur- och kulturvård o d i Strängnäs kommun.
942	Utredningar o d av Sven Wimmell efter 2 nov 1993.
945	Generaldirektörerna Gösta Blücher i boverket och Rolf Annerberg i naturvårdsverket kräver skärpta krav för miljöanpassning av trafiksystem.
	. Generaldirektörernas beskrivningar och krav när det gäller Svealandsbanan och nya vägar genom Strängnäs kommun.
948	Kopia av skrivelse från föreningen Strengnenses.
949	Slutkläm till Länsstyrelsen: En kort sammanfattning av det förut anförda.
950	Avslutning av skrivelsen till Länsstyrelsen.
951-952	Foto från kyrktornet.
953-982	<u>Skrivelse till Länsstyrelsen i Södermanlands län med överklagande av detaljplan för del med Strängnäs station</u>
953	Mina utredningar och motiv.
955	Några miljöproblem i Strängnäs
956	Järnvägen genom Långberget i Strängnäs.
957-962	En kort sammanfattning till kommunen om detaljplanen med station mm.
	. Om detaljplaner mm.
	. Bullret. Ljusstörningar. Elektriska störningar .
	. Den synliga miljön.
1431	

	. Barriärefekter och försämring av Långbergsparken.
	. Kostnader för järnvägsklösningen som följer av detaljplanen.
	. Restider, tågtider, lokal kollektivtrafik.
	. Säkerhet.
	. Stationsbygggnaden.
	. Hissen och Skogshyddan.
	. Området utanför stationen.
963-966	Planeringen av Svealandsbanan.
967	Problem från Läggestabacken till Härad.
968	Kommunens detaljplanearbete.
969	Angående detaljplan för järnvägens dragning genom tunnel västerut från Södertäljevägen.
970	Angående detaljplan för Strängnäs station. Angående lagar och förordningar för planering.
971-977	Lagar och förordningar mm om planering och utformning.
	. Plan-och bygglagen mm.
	. Miljöskyddslagen.
	. Buller, bullerskydd, bullernormer
	. Länsstyrelsen i Södermanlands län, PM om buller den 20 september 1993.
	. Naturresurslagen.
	. Länsstyrelsen om vägkorsningar mm.
	. Brister i planeringen av anslutningsbussar och anslutningstider vid järnvägsstationerna.
977-979	Miljökonsekvensbeskrivningar och miljöplaneringsprocesser.
971-979	År =914-922.
980	Ulfhäll-Långberget.
981	En kort sammanfattning av det förut anförda
982	Jag hänvisar också till.
	Avslutning av skrivelsen till Länsstyrelsen, med hänvisning till bilagor mm

Nya sidor i sammanställningen 1 juli 1994

983-	En inledande orientering.
983	Mälarregionen och Svealandsbanan.
984	Banverkets och kommunens planeringar.
985	Långbergsparken i Strängnäs.
986	En enkel lösning på Långbergspöblem: gör tunnel.
988	Alternativet "Lång tunnel". Banverkets förslag 1992 till tunnel genom Långberget (Alt Lång tunnel).
989	Mitt förslag till Lång tunnel genom Långberget.
990	Varför är Banverkets och kommunens makthavare så oförnuftiga ?
991	Opinionen.
	Andra delar av Svealandsbanan än genom Långberget.
992	Brister i planeringsprocesser och brister i förslag.
994	Man kan konstatera.
	Hänvisningar.
995	SJ och Långberget.
998	Den lokala kollektivtrafiken.
999	Trafikföringen vid stationen.
1000	Stationsområdet i SW-förslaget
1001	Kvarteret Skuggan och Långbergsgatan därtill.
1004	Kommunens planbeskrivning.
1005	Kommunens miljökonsekvensbeskrivning.
1006	Den på kommunens förslag ritade stationsbygggnaden.
1007	Samrådsmötet 25 jan 1994
1432	

1008	Strängnäs samhällsbyggnads kontors sammanställning 29 april 1994 av synpunkter under utställningen av detaljplaneförslaget för Strängnäs station.
1011-1014	Kompletteringar till sammanfattningen på sid 831-836 om Banverkets och kommunens förslag för Ulfhäll-Långberget. . Den synliga miljön. . Långbergsparken. . Långberget - en plats för social liv och för kroppens och själens rekreation.
1015	Karta som visar indelning i detaljplaner vid Långberget.
1016-1018	Kommunens förslag till detaljplan upprättad i nov 1993 för stationsområdet i Strängnäs mm, reviderat 25 maj 1994.
1019-	Ytterligare kommentarer.
1020-1050	<u>Skrivelse till Strängnäs kommun den 18 dec 1994 angående detaljplan för del med Mariefredsvägen och Ulfhäll mm</u>
1051-1079	<u>Skrivelse till Länsstyrelsen i Södermanlands län med överklagande av detaljplan för Läggesta.</u>
1081-1097	<u>Skrivelse till Regeringen med överklagande av detaljplan för Läggesta.</u>
1101-1156	<u>Skrivelse till Regeringen med överklagande av detaljplan för del med tunnel från Södertäljevägen till Stadsskogen.</u>
1161-1224	<u>Skrivelse till Regeringen med överklagande av detaljplan för del med Strängnäs station.</u>
1225-	<u>Skrivelser till Regeringen med överklagande av Vägarverkets beslut om korsningen mellan Svealandsbanan och Stallarholmsvägen.</u>
12 sidor+ 1301-1406 +1408	<u>Skrivelse till Länsstyrelsen med överklagande av detaljplan för Mariefredsvägen, Ulfhäll mm</u> Se särskild innehållsförteckning i sammanställning februari 1995 "Rädda Ulfhäll. Långberget och Strängnäsmiljön genom att göra järnvägstunnel redan från Ulfhälls allé".
1407+ 1409-	<u>Skrivelse till regeringen med överklagande av detaljplan för Mariefredsvägen, Ulfhäll mm.</u>
	<u>Ovanstående förteckning</u> finns på sidorna 1417-1431 i Skrivelse till regeringen med överklagande av detaljplan för Mariefredsvägen, Ulfhäll mm.
1433	

Bilagor till brevet den 25 april 1993 till Länsstyrelsen.

207-294 **En sammanställning daterad 25 april 1993.**

Dessutom följande av sidorna 1-206:

Svealandsbanan och Ulfhäll-långberget.
169-176 Historien om järnvägen genom Långberget.
177-178 Tunnel genom Stadsskogen, sektion.
179-180 Kommunens dåliga förslag genom Långberget. Plan och fasad.
181-186 Kommentarer till kommunens förslag genom Långberget.
185 En kort jämförelse mellan kommunens förslag och Banverkets alternativ "Lång tunnel".
186 Mitt förslag.
187-188 Mitt förslag till tunnel genom Långberget, sektion.
189-190 Mitt förslag till bana genom Ulfhäll, plan.
191-192 Mitt förslag till tunnel genom Långberget, plan.
193-194 Bandelen genom Långberget och Stadsskogen, sektion.
195-196 Byggekostnader enligt Banverkets preliminära utredningar
196-198 Byggekostnader, trafik och alternativ.
199 Andra bandelar.
200 Planering och projektering.
201-202 Stationsområdet i Strängnäs, mitt förslag.

Annat än Ulfhäll-Långbergsproblemet.
203 Annat än Långbergsproblemet.
203-206 Angående Svealandsbanan. Läggestationen och däromkring.
95 Del av 89-95: Den 21 sept 1992 om Läggesta och trakten däromkring
73-88 Den 31 augusti 1992 om bandelen Ryssjön-Grundbro.
61-72 Den 27 augusti 1992 om bandelen Strängnäs-Eskilstuna med kommentarer om det s k Fårhusalternativet.
5-19 Del av Sid 1-60: Den 7 augusti 1992 om bandelen Grundbro-Strängnäs. Sid 5-19 gäller huvudsakligen delen Grundbro-Ulfhäll.
101-106 Del av 97-142 Den 2 oktober 1992 med anledning av Strängnäs kommuns remissyttrande till banverket om delen Grundbro-Eskilstuna, med kritik av kommunens förslag. Sid 101-106 gäller delen Grundbro-Ulfhäll.

Ulfhäll-Långberget
.21-40 Del av Sid 1-60 Den 7 augusti 1992 om bandelen Grundbro-Strängnäs. (37-38 utelämnad). 21-40 gäller Ulfhäll-Långberget.
107-120 Del av 97-142 Den 2 oktober 1992 med anledning av Strängnäs kommuns remissyttrande till banverket om delen Grundbro-Eskilstuna, med kritik av kommunens förslag. 107-120 gäller delen Ulfhäll-Långberget. Här finns bl a 113 -114, kommunens förslagsritning hösten 1992. (123- 130 är= 179-186)

Grundbro-Ulfhäll-Långberget.
47-58 Del av Sid 1-60 Den 7 augusti 1992 om bandelen Grundbro-Strängnäs. 47-58 gäller Banverkets miljökonsekvensbeskrivning till förslagen i juni 1992 och kommentarer till den.

Bilagor till brevet den 14 september 1993 till Länsstyrelsen.

295-446 Daterade 25 juli 1993.

447-468 Daterade den 2 september 1993

Inläga till Länsstyrelsen, överlämnat personligen till arkitekt Hagander den 4 december 1993.

517-630 Sammanställning daterad 2 november 1993.

1434

**Skrivelse till Länsstyrelsen den 18 maj 1994 med
överklagande av detaljplaneförslag för järnvägstunnel från
Södertäljevägen till Stadsskogen i Strängnäs.**

901-952

Bilaga: en sammanställning med

787-836

Yttrande 10 april 1994 till kommunen om utställd detaljplan för
Strängnäs station.

837-844

Yttrande till kommunen 11 apr 94 om detaljplan Läggesta station.

741-786

samt ett antal äldre sidor i en sammanställning den 10 mars 1993
enligt särskild förteckning.

**Skrivelser till kommunen (ingår i överklagandeakter till
Länsstyrelsen):**

509-516

+bilagor: samråd tunnel mot Stadsskogen.

687-728

+bilagor: samråd Strängnäs station.

729-730

+bilagor: om antagen detaljplan tunnel mot Stadsskogen. Bilagor se breven.

Brev till politiker i Strängnäs.

Till socialdemokraterna i Strängnäs kommun Kopia

c/o Ingrid Fäldt, Rydborgsvägen 22, 647 00 Mariefred.

Till folkpartisterna i Strängnäs kommun

c/o Siri Dannaëus, Ekhagen, Malmby, 645 94 Strängnäs.

Till centerpartisterna i Strängnäs kommun

c/o Torgny Jonsson, Morrarö, Aspö, 645 93 Strängnäs.

Angående Svealandsbanan och detaljplaner m m i samband med Svealandsbanan.

Rädda Ulfhällsområdet, Långberget och hela Strängnäsmiljön genom att gå in för tunnel redan från Ulfhälls allé. Det är inte för sent.

Härmed överlämnas mina sidor 1301-1408. De har med brev den 7 februari 1995 gått till Kommunstyrelsen i Strängnäs kommun.

Det finns svåra brister i planeringsprocesserna för banan och det finns svåra brister i de förslag till utförande som nu finns. De värsta bristerna när det gäller delen genom Strängnäs kommun finns i samband med den del av järnvägen som går genom centrala Strängnäs.

1501

Där vill Banverket och kommunen nu dra järnvägen på sådant sätt att man förstör Ulfhällsområdet och Långbergsparken, som kan betraktas som stadsparken i Strängnäs. Långbergsparken är mer än en park, Långberget är en intressant och vacker, oersättlig geologisk formation som är en viktig del i stadens arkitektur. När parken förstörs förstör man därmed hela Strängnäs. Långberget har också en viktig plats i stadens kulturhistoria och folklivshistoria.

Det finns ett alternativ till Banverkets och kommunens förslag och det är att dra järnvägen i tunnel i berget. Eftersom Långbergsparken består av ett berg som är som gjort för att spränga tunnlar i ligger det mycket nära till hands att man lägger järnvägen i en tunnel istället för att spränga bort kanten på berget. Det blir mindre bergssprängning och jordschakt i alternativet med tunnel än i Banverkets och kommunens förslag.

Kostnadsberäkningar visar att alternativet med tunnel blir billigare än Banverkets och kommunens förslag, bl a därför att man i deras förslag på fem ställen föreslår dyra broar för att nödtorftigt klara problem med korsningar mellan vägar och järnvägen och bl a därför att man i deras förslag måste bygga dyra extra mötesspår utanför centrala Strängnäs eftersom tågmöten inte kan ske vid hållplatsen. I alternativet med tunnel genom berget uppstår inte de många nackdelarna i Banverkets och kommunens förslag, och det blir billigare.

Kommunfullmäktige har beslutat om detaljplan för tunnel mot Stadsskogen och om detaljplan för del av Långberget mellan Benninge och Södertäljevägen, och har gjort det utan att ha kunskap om hur det blir vid Ulfhäll. En sådan beslutsordning strider mot allt förnuft och strider också mot lagar och förordningar som finns och som säger att man måste ha konsekvenserna klara före beslut.

Med naturresurslagen finns sedan 1991 regler om miljökonsekvensbeskrivningar (MKB). Reglerna säger att MKB ska finnas före beslut. "Miljökonsekvensbeskrivningen skall möjliggöra en samlad bedömning av en planerad anläggnings, verksamhets eller åtgärds inverkan på miljön, hälsan och hushållningen med naturresurser." "En miljökonsekvensbeskrivning skall innehålla en motiverad redogörelse av alternativa lokaliseringar och utformningar.."

Konsekvenserna ska redovisas i samhällsekonomiskt perspektiv. Man skall vid en samhällsekonomisk bedömning räkna in alla kostnader, både Banverkets investeringskostnader och driftkostnader,

Strängnäs kommunens investeringskostnader och driftskostnader, de tågförande bolagens kostnader, anslutningsbussbolagens kostnader, allmänhetens kostnader och kostnader för intrång och skador etc.

När fullmäktige tog besluten om detaljplanerna för tunneln mot Stadsskogen och delen vid Långberget fanns inte någon MKB för konsekvenserna vid Ulfhäll, det redovisades inga alternativ, varken Banverket eller kommunen redovisade några kostnadskalkyler och fullmäktige hade inte möjlighet fatta korrekta beslut.

Detaljplan för delen vid Ulfhäll.

Nu har Samhällsbyggnadsnämnden gjort ett förslag för delen vid Ulfhäll och det förslaget visar, att förslaget med järnvägen ovan jord genom Ulfhäll och i kanten på Långberget är synnerligen olämpligt och inte bör komma till utförande.

Det är inte för sent för kommunen att ändra sig och gå in för en lösning med banan i tunnel från Ulfhälls allé.

Järnvägen bör inte gå i dagen genom Ulfhäll och inte ligga i dagen i norra kanten av Långberget. Man bör istället enligt mina förslag göra tunnel med dubbla spår från Ulfhälls allé under Långberget, göra station med dubbelspår under Skogshyddan med ingång från Långbergsgatan mittför Vitalisvägen. Tunnel bör därefter fortsätta i tunnel västerut mot Stadsskogen och mot Eskilstuna. Tunneln från Södertäljevägen mot Stadsskogen bör läggas cirka sju meter lägre än i kommunens förslag till detaljplan för den tunneln.

Skälet varför man bör lägga banan i tunnel redan från Ulfhälls allé är att man då bland annat

- * får sammanlagda **kostnader som blir lägre** än i kommunens förslag, och dessutom
- * inte förstör miljön,
- * inte förstör tillgängligheten till Långbergsparken,
- * slipper tågbuller o d,
- * klarar korsningar med vägar utan att behöva göra stora vägomläggningar och bygga flera broar för den korsande trafiken,
- * får bekväma vägar för fotgängare och cyklister,
- * slipper göra särskilda mötesspår i Malmby och Härad,
- * får en bra station som medger tågmöten och som innebär bra

passagerarservice och kortast möjliga restider för tågresenärer och för personer som reser med anslutningsbussar,

- * får bättre ekonomi för tågförande bolag,
- * får bättre ekonomi för bussbolag för anslutningsbussar,
- * får bättre säkerhet mot personskador,
- * Får bättre räddningsförhållanden vid olyckor i tunneln,
- * får enklare och billigare projektering,
- * får enklare byggande och mindre störningar under byggtiden.

Förslaget med tunnel redan från Ulfhälls allé överensstämmer i stort sett med Banverkets förslag till tunnel i Banverkets utredning i juni 1992.

Mitt förslag med tunnel redan från Ulfhälls allé

- * innebär att tunneln börjar något längre österut än i Banverkets förslag varvid störningar från tågen minskas,
- * innebär att banans horisontalradie genom Långberget görs större med möjlighet till högre hastighet på tågen och säkrare körning,
- * och innebär att banan läggs längre in i berget så att bergtäckningen blir bättre och tunneln blir bättre och billigare än i Banverkets förslag.
- * Innebär att banan görs med dubbla spår från Ulfhälls allé till Södertäljevägen. Stationen vid Vitalisvägen under Skogshyddan görs med dubbelspår för tågmöten. Att utföra resten av banan från Ulfhälls allé till stationen som dubbelspår innebär en tämligen låg extra kostnad. Genom dubbelspår Ulfhälls allé-Södertäljevägen förbättras räddningstjänstens möjligheter vid eventuella olyckor inte bara när det gäller olyckor på delen Ulfhälls allé-Södertäljevägen utan också när det gäller olyckor på delen Södertäljevägen-Stadsskogen.

Kommunen föreslår, att två villor i kvarteret Ärlan slopas. Om man gör det kan tunneln läggas något högre under kvarteret Ärlan än jag tidigare föreslagit, vilket kan förbilliga tunnelalternativet.

Kommunens sektioner nu visar att berget vid Ulfhäll har förmånligt läge med hänsyn till alternativet med tunnel från Ulfhälls allé. Överkant tunnel mellan Ulfhälls allé och cirka 100 m norr om korsningen med befintliga Mariefredsvägen ligger ungefär på samma höjd som berget. Det innebär att man på denna sträcka bara behöver spränga en ränna i berget lika med tunneltvärsnittet och sedan bygga på ett betongtak. Det är alltså tämligen billigt byggeri.

Sprängningarna som behövs på denna del motsvarar ungefär inte mer än de sprängningar som behövs för den nya Mariefredsvägen i kommunens förslag.

Överkant berg ligger norr om den här redovisade sträckan högre än överkant tunnel, så att tunneln tämligen snart kan göras som bergtunnel.

Mina förslag finns på bifogade ritningar.

Järnvägen genom Ulfhäll, Långberget och Stadsskogen.

När kommunen behandlade detaljplanen som gäller stationsområdet fanns inte något förslag för Ulfhällsområdet. Detaljplaneförslaget för stationsområdet visade, att förslaget med banan i kanten på Långberget inte är acceptabelt. Detaljplaneförslaget nu för Ulfhällsområdet visar, att inte heller förslaget för Ulfhällsområdet är acceptabelt. De två förslagen bildar tillsammans ett förslag som är i högsta grad undermåligt.

Kommunens förslag till banans dragning genom Ulfhäll och i kanten på Långberget är en katastrof. Men det finns ännu möjlighet att undvika katastrofen om kommunens makthavare vill det.

Jag föreslår att makthavarna besinnar sig och går in för att genomföra förslaget med tunnel redan från Ulfhälls allé. Det är bättre att ändra sig nu än att förstöra Strängnäs för all framtid.

Kommunens förslag nu har tillkommit genom en serie missuppfattningar och olyckliga omständigheter. Banverket och kommunens företrädare skyller på varandra.

Chefen för Banverkets östra regionkontor Sven Bårström har framhållit att alternativet med tunnel redan från Ulfhälls allé är den miljömässigt bästa lösningen, det är inte kontroversiellt, menar han, men anser att detta tunnelalternativ är för dyrt.

Han har då jämfört med alternativet med plankorsning med bommar vid korsningen med Mariefredsvägen. Emellertid är plankorsning inte acceptabelt och då ska tunnelalternativet jämföras med kommunens förslag till planskild korsning vid Mariefredsvägen.

En sådan jämförelse visar, att alternativet med tunnel från Ulfhälls allé blir billigare än kommunens förslag. Och dessutom blir det oändligt mycket bättre i alla andra avseenden.

Men kommunen och Banverket tycks spela med att tunnelalternativet blir dyrare, dock utan att visa några kostnadsberäk-

ningar och hemlighålla de beräkningar de eventuellt har. Kommunen och Banverket är inte trovärdiga när de antyder att tunnelalternativet blir dyrare.

Kommunens förslag med bana i kanten på Långberget tillkom mycket hastigt utan några avsevärda utredningar, och utan att kommunfullmäktige hade fått klart för sig konsekvenserna.

En representant för Banverkets östra regionkontor har sagt mig, att Banverket frågat kommunen om man inte borde utreda alternativet med tunnel genom Ulfhäll och Långberget som alternativ till kommunens förslag till bana i kanten på Långberget, men att kommunen då svarat att man inte ville ha ett sådant tunnelalternativ.

Å andra sidan menar några av de mest ansvariga i kommunen att de inte kan bedöma Banverkets förslag och att de bara följer Banverkets rekommendationer. Fullmäktigeledamoten Hans Marke har på fullmäktigemöte framhållit, att kommunen inte har kompetens att bedöma Banverkets förslag.

Ordföranden i Samhällsbyggnadsnämnden Kenneth Nilsson har på informationsmöte förklarat att han inte kan bedöma Banverkets förslag.

Kommunfullmäktiges ordförande Leif Lindström har vid intervju av redaktör vid Strengnäs Tidning gjort uttalande som innebär, att kommunen inte kan bedöma Banverkets förslag; enligt tidningen den 26 maj 1994:

”Kommunfullmäktiges ställningstagande beror på tekniska förhållanden som vi har fått redovisade, säger han. Sådana frågor har vi inte tillräcklig kunskap om, dem måste vi överlåta till Banverkets experter.”

Nils Henrik Schager, som varit ordförande i kommunens kommunikationsutskott, har i Strengnäs Tidning den 3 september 1994 redovisat undersökningar han gjort.

Schager har efterlyst kostnadsberäkningar för olika alternativ, men har inte fått några besked.

Schager skriver:” Projektchefen vid Banverket har vid frågan meddelat att någon särskild kostnadsättning för tunnelalternativet aldrig begärts av det enkla skälet att något tunnelalternativ inte på allvar diskuterats.....”

Makthavarna i kommunen skyller på Banverket och tycks mena, att förslaget med bana i kanten på Långberget kommer från Banverket, men Banverket förnekar, att förslaget med bana i kanten på Långberget är Banverkets förslag. Banverket har velat närmare utreda förslaget med tunnel från Ulfhälls allé, men hindrats av kommunen.

Mina och Schagers utredningar visar tydligt, att planeringsprocessen är undermålig och att den lett till kommunens nuvarande katastrofala förslag. Det enda rätta är nu att gå in för tunnel redan från Ulfhälls allé, det är inte för sent .

Nu tycks makthavarna i kommunen mena, att det blir svåra förseningar om man inte börjar bygga banan med de brister som finns i deras förslag. Det är ett resonemang som inte håller, ett avhjälpande av bristerna i förslagen behöver inte innebära förseningar om Banverket inte saboterar planeringen, och även om det skulle bli förseningar är det acceptabelt när det gäller en järnväg som ska vara i bruk kanske hundra år framöver.

Kommunfullmäktige i Strängnäs kan rädda Ulfhäll, Långberget och hela Strängnäsmiljön genom att gå in för tunnel redan från Ulfhälls allé.

Professorer i samhällsplanering och i arkitektur föreslår tunnel från Ulfhälls allé.

På sidorna 1319-1322 ger jag exempel på hur snålheten bedragit visheten och exempel på hur klokheten kan förhindra dåliga resultat genom att ändra dåliga beslut även om det är i sista minuten. Att dra järnvägen ovan jord vid Ulfhäll och i kanten på Långberget är att låta snålheten bedra visheten. Det finns ännu tid att vara klok och dra järnvägen i tunnel från Ulfhälls allé.

Generaldirektörerna i Boverket och Naturvårdsverket kräver att de som genomför trafikinvesteringar besinnar sig och tar hänsyn till miljövärden.

Jag hänvisar för övrigt till de nu översända sidorna, som kan ses som en kort sammanfattning av allt jag tidigare framfört på 1300 sidor.

Den 22 februari 1995

Sven Winnell

Arkitekt SAR. Samhällsplaneringsforskare.

Strängnäskännare.

Kommunmedlem i Strängnäs nu och tidigare under 60 år.

Fyrverkarbacken 40. 112 60 Stockholm.

Det hjälpte inte. Man byggde alternativ med Järnvägen i dagen i kanten på Långberget och därefter i tunnel till Stadsskogen.
Kostnaderna för delen från Ulfhälls allé till Södertäljevägen, med vägomläggningar, nya överfarter, skyddsanordningar, bullerskärmar, lagningar av terrängen etc kunde antas bli minst lika stora som för en tunnel mellan Ulfhälls allé och Södertäljevägen.

Invigningen av Strängnäs station 9 juni 1997.

09.40-10.28 Armens musikkår.

10.05-10.18 Konferencier Ulf Lindelöw.

10.25-10.45 Armens musikkår framför paradmarsch.
Krönikespelet Gustav Vasa med följe,
text Agneta Lundin.
Tal.

Kung Carl XVI Gustaf, invigningsceremoni

Fanfar specialkomponerad av Dag Lundin.

10.45 Armens musikkår avslutar invigningen med *Södermanlands Regementes Paradmarsch*.

Arrangör: Strängnäs kommun

Till Kommunstyrelsen i Strängnäs.

645 80 Strängnäs.

Tal vid invigningen av järnvägsstationen i Strängnäs den 7 juni 1997.

Talen är återgivna av Sven Wimmell från koncept som erhållits från författarna.

Tal av Dan Sennerby, Banverket, Östra regionen, Sundbyberg.

”Ärade Strängnäsbor, kommunrepresentanter, och invigningsdeltagare Att få åka tåg.... att få åka bekvämt, trafiksäkert och miljövänligt.... det vill alla. MenBilen står ju nära i garaget och tågen är långt borta. Man måste ju ta sig till stationen ock kanske tom stå och vänta en stund.

Ja så kan det vara: ... De allra flesta måste åka med något fordon till järnvägsstationen och byta till tåg. Bytet i sig uppfattas som en olägenhet och i många fall så stor att man avstår från tågresan.

Det räcker därför inte med en bra järnväg utan det är av största vikt att bytespunkten.... STATIONEN.. ger en möjlighet till en bekväm omstigning i en trevlig miljö. Desutom måste det kringliggande trafiksystemet utformas så att det blir lätt att komma till bytes-

punkten,med alla trafikslag. Allt detta krävs för att vi skall välja tåget.

Idag har vi alla samlats här för att inviga en sådan bytespunkt...Strängnäs station.... Det är en bytespunkt som ligger centralt och som ligger mycket bra till i vägtrafiksystemet. Strängnäs station får bra bussanslutningar och det finns goda och säkra möjligheter att cykla och gå till och från stationen.

Strängnäs station har kommit till stånd genom ett gott samarbete mellan många parter och i vilket kommunen haft en stor och viktig roll. Jag vill ... å Banverkets vägnar....passa på och tacka **alla** för detta goda samarbete och **speciellt** Strängnäs Kommun. ...Jag vill dessutom gratulera kommunen till en mycket fin och ändamålsenlig anläggning, **...Strängnäs station.**

På måndag den 9 juni invigs nya Svealandsbanan och då kommer samarbetet att fortsätta --- denna gång mellan de olika trafikslagen och trafikföretagen.

Man kan då på ett bekvämt och säkert sätt ta sig till stationen och byta till tåg vare sig man kommer gående, cyklande, med buss eller med bil. Trafikslagen knyts samman i en modern och vacker bytespunkt.

Ett är säkert:.... **Strängnäs Station kommer att bidra till att fler får möjlighet att åka det bekväma, trafiksäkra och miljövänliga tåget.**

Tack för mig.”

Tal av Stefan Hammar, SJ Fastighetsdivision, Region Öst, Stockholm.

”Å SJs vägnar vill jag gratulera Strängnäs kommun till detta resecentrum och inte bara gratulera utan också framföra beröm för det utomordentliga sätt som kommunen både uformat och genomfört allt vad som ingår i detta område - inte minst denna pärla i mitten - stationsbyggnaden .

Strängnäs gamla station upphörde den 3 oktober 1983, för drygt 13 år sedan, då sista tåget lämnade stationen - kanske någon av er var med då?

Det har hänt mycket sedan den tiden, en utveckling som förmodligen inte många då anade - SJ har skaffat nya bekväma snabbtåg, Svealandsbanan har byggts och Strängnäs anlägger detta moderna resecentrum med, som det är tänkt, lätta och bekväma byten mellan buss, bil och tåg.

Det ska förhoppningsvis också locka till flitigt tågåkande - t ex till Eskilstuna, dit tar det 13 min, eller åt andra hållet, till Stockholm 47 min, vill ni gå av i Läggesta tar det bara 7 min.

Tåget går alltså mycket fort, 200 km på de flesta sträckorna, det går tyst, det är bekvämt, det finns luftkonditionering i vagnarna nu när högsommarvärmen sätter in!

Så när nu kommunen har genomfört sitt projekt så utomordentligt väl hoppas SJ givetvis också att klara sitt åtagande, att köra snabba och bekväma tåg så att ni resenärer blir nöjda.

Biljetter kommer att säljas i stationens cafeteria, men idag är alla välkomna att gratis provåka snabbtåget till Läggesta.

Avslutningsvis och återigen vill SJ önska Strängnäs lycka till med resecentrumet och till er alla - gamla och nya, - vana och ovana resenärer : Lycka till med tågåkandet. ”

Tal av Anna Zackrisson, Kommunalråd i Strängnäs kommun.
(Konceptet, som enligt Anna Zackrisson broderades ut under talet)

INTET ÄR SOM VÄNTANS TIDER !

VÄNTAN HAR VARIT SOM EN JÄTTELÅNG GRAVIDITET.
SEDAN DEN 1/12 1992 HAR VI VARIT MED JÄRNVÄG! I 4,5 ÅR
HAR VI VÄNTAT! FÖRVÄNTAN ÄR STOR, ORON FINNS DÄR
OCKSÅ, HUR SKA DET GÅ? VAD KOMMER DETTA NYA ATT

1510

INNEBÄRA FOR OSS I KOMMUNEN ?

UNDER DEN SENASTE VECKAN HAR DET LEGAT I LUFTEN, EN SPÄNNING, LITET NERVOSITET, EN KÄNSLA SOM INFÖR EN MYCKET VIKTIG HÄNDELSE, EN FÖDELSEDAG, JULAFTON... DET NÄRMAR SIG! PÅ MÅNDAG BLIR VI FÖRLÖSTA!

VISST ÄR DET FEST IDAG! VI FIRAR I DAGARNA TRE! IDAG INVIGER VI VÅRA STATIONER I STRÄNGNÄS OCH I LÄGGESTA. VI PROVÅKER EN STRÄCKA, LYSSNAR PÅ MUSIK, SER TEATER OCH HAR ROLIGT TILLSAMMANS.

PÅ MÅNDAG GÅR DET FÖRSTA TÅGET FRÅN STOCKHOLM. VÅR KOMMUN FÖRÄNDRAS. JAG VET INTE OM VI RIKTIGT

FÖRSTÅR VIDDEN AV DET SOM JUST NU INTRÄFFAR, VI SKRIVER HISTORIA! VI HAR VISIONER, DRÖMMAR OCH FÖRHOPPNINGAR! VI VET GENOM ATT TITTA I BACKSPEGELN ATT GODA KOMMUNIKATIONER ALLTID VARIT AVGÖRANDE FÖR UTVECKLING. ORTER SOM VILL LOCKA TILL SIG BOENDE OCH FÖRETAG MÅSTE HA GODA KOMMUNIKATIONER. VI HAR LÄNGE VARIT *EN CENTRALT BELÄGEN AVKROK*, DET ÄR VI INTE LÄNGRE! NU KAN VI TILL FÖRETAGARE OCH BOENDE I ÖREBRO OCH I STOCKHOLM SÄGA: KOM HIT! TA TÅGET! SNABBT, BEKVÄMT OCH RENT!

NY TEKNIK, NYTT SÄTT ATT ARBETA, TVÅ DAGAR HEMMA, TRE DAGAR PÅ KONTORET, DATORN UNDER ARMEN, FAX, TELEFON, INTERNET. DEN FRAMTID VI BRUKAR TALA OM ÄR REDAN HÄR. 45 MIN TILL STOCKHOLM, DRYGA TIMMEN SÅ SMÅNONGOM TILL ARLANDA, 5 S UT I VÄRLDEN. BO I SÖRMLAND, ARBETA I STOCKHOLM! VI LEVER I EN SNABB FÖRÄNDERLIG VÄRLD, MEN ALLA IDEER ÄR INTE NYA! IDEEN BAKOM JÄRNVÄGEN ÄR MYCKET GAMMAL. I ANTIKENS GREKLAND INSÅG MAN ATT DET VAR ENKLARE ATT DRA TUNGA SAKER ÄN ATT BÄRA DEM. FÖR ATT UNDERLÄTTA LA MAN AVLÅNGA STENPLATTOR PÅ MARKEN, MAN URHOLKADE DEM FÖR

ATT HJUL SKULLE KUNNA PASSA IN DÄR. DET FÖRSTA TÅGET VAR KONSTRUERAT!

RÄLSEN UTVECKLADES SEDAN I TYSKLAND OCH I ENGLAND. PÅ 1500TALET VAR DEN AV TRÄ, PÅ 1700TALET AV GJUTNA JÄRNPLATTOR, PÅ 1800TALET UTVECKLADES DEN TYP AV RÄLS SOM FUN-GERAR ÄN IDAG.

TILL EN BÖRJAN DROGS TÅGEN AV HÄSTAR, OXAR ELLER AV MÄNNISKOR. 1804 KOM DET FÖRSTA LOKOMOTIVET. I VÅR GRANNSTAD ESKILSTUNA KONSTRUERADE MUNKTELL ETT ANTAL LOK SOM RULLAT PÅ VÅRA JÄRNVÄGAR.

IDEEN ATT DRA JÄRNVÄG TILL STRÄNGNÄS ÄR OCKSÅ GAMMAL! SJÖVÄGEN HAR HAFT STOR BETYDELSE I VÅR HISTORIA, MÄLAREN ÄR SÄKERLIGEN EN AV ANLED-

NINGARNA TILL ATT STRÄNGNÄS BLEV BISKOPSSÄTE REDAN PÅ 1100TALET. SOMMARTID HAR DET ALLTID VARIT LÄTT ATT TA SIG HIT, MILDA VINTRAR VAR DET VÄRRE.

1872 KALLADE DÅVARANDE DOMPROSTEN STRÖMBERG I STRÄNGNÄS TILL ETT JÄRNVÄGSMÖTE. MED SIG HADE HAN ETT FÖRSLAG OM EN JÄRNVÄG ESKILSTUNA-STRÄNGNÄS-ÅKER-MARIEFRED-SALTSKOG(I SÖDERTÄLJE), EN DEL AV DAGENS SVEALANDSBANA! KOSTNADEN VAR 4,5 MKR. MYCKET PENGAR FÖR 100 ÅR SEDAN. STADSFULLMÄKTIGE I BERÖRDA STÄDER OGILLADE FÖRSLAGET. DET VAR DYRT OCH SKULLE KONKURRERA UT BÅTTRAFIKEN. FÖRSLAGET GICK UPP TILL RIKSDAGEN, MEN AVSLOGS. DOMPROST STRÖMBERG HANN BLI BISKOP OCH KALLA TILL YTTERLIGARE TVÅ JÄRNVÄGSMÖTEN, MEN DE FÖRSLAGEN, MED BANTADE KOSTNADER OCH ALTERNATIVA STRÄCKNINGAR AVSLOGS OCKSÅ!

20 ÅR SENARE HADE POLITIKERNA I STRÄNGNÄS SETT OCH FÖRSTÅTT ATT ORTER MED JÄRNVÄG VÄXTE, OPINIONEN VÄNDE, MAN INSÅG NYTTAN. PARALLELLT MED DETTA DISKUTERADES OCKSÅ KILEN-LUNDA-VÄGENS BETYDEL-

SE. ÄVEN HÄR INSÅG POLITIKERNA ATT VÄGEN BEHÖVDES INFÖR DEN FRAMTIDA UTVECKLINGEN!

DET FANNS EN KVINNA MED SOM HADE MYCKET STOR BETYDELSE FÖR AVGÖRANDET; GREVINNAN POSSE PÅ ÅKERS STYCKEBRUK. HON SATSADE PENGAR OCH AVGJORDE VAR STATIONERNA SKULLE LIGGA SÅ ATT GREVEN OCH HON KUNDE STIGA AV OCH PÅ. SÅLUNDA BLEV DET STATIONER I ÅKER, BYRINGE OCH I TAXINGE. MARIEFRED OCH STRÄNGNÄS FICK NÖJA SUG MED BIBANOR. SÅ KAN DET GÅ NÄR MAN INTE KAN BESTÄMMA SIG! NU VAR BYGGET IGÅNG! DEBATTENS VÅGOR FORTSATTE ATT GÅ HÖGA. VAR SKULLE STATIONEN I STRÄNGNÄS PLACERAS? NYGATAN, TINGSHUSET, VISHOLMEN ELLER PÅ DJÄKNEHOLMARNÄS? HADE MAN RÅD MED ALL MARKINLÖSEN? KÄNNS DISKUSSIONEN IGEN? DET STORMADE ÄVEN KRING STATIONSHUSET,

MÅNGA UPPLEVDE DEN SOM FUL. TIDTABELLERNA VAR FEL, TÅGEN GICK FÖR SÄLLAN, DET VAR TRÅNGT; I TIDNINGEN KAN MAN LÄSA OM UPPRÖRDA MÄNNISKOR SOM FICK ÅKA I GODSVAGNEN DEN 4TIM LÅNGA RESAN TILL STOCKHOLM. TÅGET GJORDE 45KM/H, (ATT JÄMFÖRA MED DAGENS 200KM/H.) DET VAR OCKSÅ BEKYM-MERSAMT ATT DET I SVERIGE VAR LOKAL TID, ALLTSÅ OLIKA BEROENDE PÅ VAR DU BEFANN DIG. SÅ SMÅ-NINGOM INFÖRDES DOCK SK BORGERLIG TID, DVS SAMMA TID I HELA LANDET, DÅ VAR DET ENKLARE ATT PASSA TÅGEN! ÄVEN DEN HÄR GÅNGEN HAR VI HAFT EN DEBATT OM EX STATIONSLÄGET, KRAV OM FOLKOMRÖSTNING MM, DET VAR EN RIKTIG STRID. JAG ÄR MYCKET GLAD FÖR ATT STATIONEN HAMNADE CENTRALT OCH INTE UTE VID FÅRHUSET, REDAN FÖR 100 ÅR SEDAN BEGREP MAN ATT EN STATION MÅSTE LIGGA CENTRALT!

JAG MINNS EN HÖSTDAG 1992 NÄR JAG, ULF LINDELÖW, JOHAN WERNER OCH ULF TOMNER, DÅ LEDAMOT AV SBN, STOD VID SKOGSHYDDAN, ULF TOMNER REDOGJORDE FÖR SITT FÖRSLAG TILL STATIONSPLACERING, DÄR LÅNGBERG-ET SKONADES SÅ MYCKET SOM MÖJLIGT, DE FLESTA

TRÄDEN BLEV KVAR . DET BLEV ALEXANDERHUGGET SOM LÖSTE UPP DEN GORDISKA KNUTEN!! FÖRSLAGET ANTOGS AV KS/KF. RESULTATET KAN VI SE IDAG!

LÅNGBERGET HAR EN EGEN HISTORIA, FÖR 100 ÅR SEDAN FANNS INTE MÅNGA PARKER ELLER PROMENADVÄGAR I STADEN. DOMPROST STRÖMBERG ANSLOG 100KR, STADS-FULLMÄKTIGE BESLÖT ATT MED DESSA MEDEL ANLÄGGA EN VÄG FRÅN CENTRUM TILL LÅNGBERGET. NÅGRA ÅR SENARE GICK STADENS PROVINSIALLÄKARE UT MED ETT UPPROP TILL STADENS ALLA MÄN ATT HJÄLPA TILL MED ATT ANLÄGGA EN PARK! FRIVILLIGKRAFTER REDAN DÅ! MAN RÖJDE OCH PLANTERADE IN EK, LÖNN, BOK OCH OXEL. EN DANSBANA BYGGDES, ETT LUSTHUS UPPFÖRDES. OCH IDAG KAN VI NJUTA AV EN HÄNFÖRANDE UTSIKT FRÅN DE NYANLAGDA PROMENADVÄGARNA.

STRÄNGNÄS FRAMTID LIGGER I DESS HISTORIA, 100 ÅR HAR FÖRFLUTIT SEDAN TÅGET KOM FÖRRA GÅNGEN, DEN BANAN LADES NER FÖR 14 ÅR SEDAN. SÅ VAD KOMMER SVEALANDSBANAN ATT INNEBÄRA FÖR VÅR KOMMUN? VI HAR BYGGT ETT MILJÖVÄNLIGT ALTERNATIV FÖR DET 21 :A ÅRHUNDRADET. ETT KOMMUNIKATIONSMEDEL FÖR MÄNNISKOR PÅ VÄG TILL ARBETE, STUDIER ELLER FÖR ATT TRÄFFA ANDRA. VÅR KOMMUN LIGGER STRATEGISKT PLACERAD MITT I MÄLARDALEN, NÄRA TILL SÅVÄL ÖREBRO SOM TILL STOCKHOLM ELLER TILL UPPSALA. VI HAR EN STYRKA I VÅRT VATTENNÄRA LÄGE OCH DE HÄRLIGA OMGIVNINGARNA OCH DE OLIKA KOMMUN-DELARNA MED SINA OLIKA PROFILER. VI HAR MÅNGA OLIKA FÖRETAG, MÅNGA SMÅ, MEN OCKSÅ FLERA STÖRRE MED EN STOR UTVECKLINGSPOTENTIAL, VI HAR CHANSEN ATT DAMMA AV EPITETET "SKOLSTAD", ETT NYTT SÄTT ATT SE PÅ UTBILDNING IHOP MED FÖRETAGEN OCH HÖGSKOLAN. VI FÅR PENDLINGSTID TILL EN STOR ARBETSMARKNAD OCH VI MÖJLIGGÖR FÖR ENSKILDA OCH FÖRETAG ATT ARBETA FLEXIBELT PÅ ETT ANNAT SÄTT ÄN FÖRUT. VI HAR VARIT "EN CENTRALT BELÄGEN AVKROK", MEN ÄR DET INTE LÄNGRE. VI HAR FÅTT TOPPNOTERINGAR OM FÖRETAGSETABLERINGAR I EN

NYLIGEN GJORD FRAMTIDSSTUDIE. PÅ MÅNDAG TAR DET 45 MIN ATT ÅKA FRÅN STOCKHOLM TILL STRÄNGNÄS, HUSEN ÄR BILLIGARE HÄR, NATUREN ÄR NÄRMARE OCH VACKRARE, VI HAR BYGGBAR MARK, VATTENNÄRA LÄGEN. DOCK HAR VI EN BEKYMMERSAM EKONOMI- MEN GENOM ATT SATSA PÅ UTVECKLING KAN VI SKAPA INTÄKTER!!!

DET ÄR NU JOBBET BÖRJAR! NU SKA VI VISA DE OLIKA KOMMUNDELARNAS FÖRDELAR, VATTNET, SKOGEN, SKÄRGÅRDEN, HISTORIEN, KULTUREN, VÅRA VERKSAMHETER OCH VÅRA FÖRETAG!!

FRÅN IDE TILL VERKLIGHET HAR DET VARIT EN LÅNG HISTORIA. IDAG EN 115 KM LÅNG BANA, SOM TILL HÖSTEN FÖRLÄNGS TILL ÖREBRO OCH ÄVEN MED EN STRÄCKNING PÅ NORRA SIDAN AV MÄLAREN. MED 55 BROAR, 7

TUNNLAR, DÄR MAN ENBART I STRÄNGNÄSTUNNELN SPRÄNGT BORT 135 000 M3 STEN ! VI HAR ETT MODERNT STATIONSHUS SOM SMÄLTER VÄL IN MOT DEN HÄFTIGA BERGVÄGGEN. DET FINNS MÖJLIGHET TILL EN KOPP KAFFE OCH EN SMÖRGÅS I VÄNTAN PÅ TÅGET. DET FINNS INGEN ORT I SVERIGE ATT JÄMFÖRA SIG MED, DET FINNS INGENSTANS DÄR MAN DRAGIT EN NY JÄRNVÄGSSTRÄCKNING I SVERIGE. VI FICK GÅ UTANFÖR SVERIGES GRÄNSER, TILL VENDOME UTANFÖR PARIS, NÄR VI SKULLE JÄMFÖRA FÖR ATT SE VAD SOM KAN HÄNDA NÄR KOMMUNIKATIONERNA FÖRBÄTTRAS SÅ RADIKALT. MÅNGA FÖRETAG SOM TÄNKT ATT ETABLERA SIG I PARIS ETABLERADE SIG ISTÄLLET I VENDOM, DÄR VAR DET BILLIGARE, NÄRMARE TILL ALLT EN BÄTTER LIVSMILJÖ OCH DET SNABBGÅENDE TÅGET MÖJLIGGJORDE DEN NÖDVÄNDIGA KONTAKTEN MED PARIS. VI HAR BILLIG ARBETSPLATSMARK, I TIDNINGEN PRIVATA AFFÄRER PEKAS VI UT SOM EN AV TRE KOMMUNER SOM SÄNKT KOSTNADERNA FÖR INVÅNARNA.

PÅ MÅNDAG INVIGS DEN FÖRSTA ETAPPEN, TILL HÖSTEN RESTEN. MÅNGA KREATIVA OCH FRAMSYNTA MÄNNISKOR HAR VI ATT TACKA FÖR DETTA. FOLKPARTISTEN KJELL

JOHANSSON SOM MOTIONERADE I RIKSDAGEN OM BYGGANDET AV SVEALANDSBANAN, TURE WARGLOO SOM ARBETADE FÖR SVEALANDSBANAN UNDER SIN TID SOM KOMMUNALRÅD, BENGT GUSTAVSSON, FD LANDSHÖVDING SOM STRED FÖR SÅVÄL BANA SOM STATIONENS PLACERING MITT I CENTRUM, ULF LINDELÖW OCH LEIF LINDSTRÖM UNDER FÖRRA MANDATPERIODEN.

TACK ALLA NI SOM ARBETATI PROJEKTET, SUSANNE, EINAR, URMAS MFL PÅ SBNKONTORET, VIKTOR SOM JOBBAR MED INVIGNINGEN...

TÅGET GÅR PÅ MÅNDAG, DÅ STIGER VI PÅ FÖR ATT RESA IN I FRAMTIDEN!!! ”

Tal av Leif Lindström, Oppositionsråd (s) i Strängnäs.

Strängnäsbor och gäster i Strängnäs denna dag.

Vi skriver nu historia med de invigningar som skall ske under dagarna tre.

För att finna någon motsvarighet måste vi gå lite drygt 100 år tillbaka i tiden då vår tidigare järnväg och station invigdes. Det blev naturligtvis stor besvikelse i Strängnäs när sedan denna järnväg kom att läggas ner efter nästan 90 års drift. Denna besvikelse kom dock att vändas till en kraftfull kamp för en ny järnväg, men som denna gång inte enbart skulle komma till i form av ett stickspår till Strängnäs.

Det starkaste motivet var att binda samman Mälardalen som nu också blir verklighet.

När man tar del av vad som historiskt skrivits om vår järnväg så kan man finna många likheter med kampen som startade tidigt under 1880 talet och den som startade omedelbart efter den senaste järnvägsnedläggelsen.

Faserna kan också följas från 1880 talet även om formerna och förutsättningarna naturligtvis starkt skiljer sig åt.

Nu står vi alltså åter inför en invigning av både järnväg och stationer. Vi har alla anledning att vara både glada och stolta en dag som denna.

Att vi idag kan stå inför denna så positiva invigning beror på många samverkande faktorer.

Samarbetet mellan inblandade kommuner, landsting, länsstyrelser, Länstrafik, Banverket och SJ har naturligtvis varit en avgörande faktor.

Det krävdes oerhört mycket för att komma fram till beslut och finansiering inte minst av denna nya järnväg.

När väl de övergripande besluten var tagna kom de mer närliggande besluten att ta allt mer tid och inte minst debatt.

Det har under hela arbetet med att återfå en järnväg funnits en total politisk uppslutning om detta men sedan har det funnits olika alternativ vad gäller placering och utförande.

Vi minns nog lite till mans kanske just detta med om stationen skulle ligga centralt eller utanför de centrala delarna.

Det bildades som bekant även en aktionsgrupp RÄDDA LÅNGBERGET.

När väl beslut fattats om just Långbergsplaceringen kom många aktioner igång över själva utformningen.

Perioden 1992-1993 var därför kanske den mest slitsamma för såväl politiker som kommuninvånare och direkt berörda av konsekvenserna av denna nya järnväg.

Det var naturligtvis mycket svårare och mer påtagligt när det konkret handlade om de exakta dragningarna och utformningen och inte minst inlösen och förändringar av fastigheter m.m.

Debatterna under åren har dock kunnat ske i god anda och med hög moral.

Det är fantastiskt att kunna få denna station så centralt och med ett så tilltalande utseende.

Naturligtvis kommer det bara att bli bättre och bättre när alla planteringar med mera kommer till sin rätt.

Även utsiktsmöjligheterna från Långberget blir långt mycket bättre än tidigare.

Det finns naturligtvis många som skulle vilja ta åt sig äran över att vi nu åter får en fin och väl fungerande järnväg i kommunen.

Det finns naturligtvis inte vare sig någon person eller ens politiskt parti som kan ta åt sig äran av detta.

Nej, det är just samarbetet och engagemanget över tiden som gett resultat.

Jag vill därför passa på att ge en eloge till alla inblandade politiker

oavsett partitillhörighet för det fantastiska arbete för en järnväg som skett under tiden.

Projektet Svealandsbanan är utan tvekan det största enskilda projektet i Strängnäs kommuns historia.

Ett projekt av denna omfattning ställer naturligtvis också mycket stora krav på kommunens anställda inom olika verksamhetsområden.

Jag tycker, att alla Ni som direkt har varit inblandade i detta arbete kan sträcka på Er lite extra och glädjas över att Ni så galant har klarat denna så svåra och stora uppgift på ett så bra sätt.

Nu har vi under en tid haft de sista finputsningarna och står alltså inför själva invigningen.

Det kan lätt tyckas, att då kan man dra sig tillbaka och ta det lite lugnare.

I verkligheten måste det bli precis tvärtom.

Det är Nu som vi måste gå över i nästa skede och aktivt marknadsföra Strängnäs så att investeringen av en ny järnväg också medför den nytta som vi alla hoppats på.

En avgörande faktor för hur utnyttjandet av järnvägen kommer att bli är naturligtvis priset.

En av de närmaste uppgifterna för oss politiker blir därmed att arbeta för att järnvägen åter skall bli folkets järnväg.

Det är därför synnerligen viktig att påverka dessa frågor på det Nationella planet.

Jag hoppas mycket på den nya järnvägen.

Samtidigt hoppas jag på att vi Strängnäsbor tillsammans ska ta på oss uppgiften och ansvaret för att marknadsföra Strängnäs på ett bra sätt i våra omvärldskontakter.

Jag vill uppmana alla att aktivt ta del av alla aktiviteter under invigningsdagarna och naturligtvis att så många som möjligt deltar vid huvudinvigningen av själva banan på måndag.

Leif Lindström

Oppositionsråd Socialdemokraterna

1 997-06-07

Anna Zackrisson efterträdde Ulf Lindelöw som tillsammans med Leif Lindström hade ansvaret för att kommunen accepterade en undermålig och miljöförstörande utformning av järnvägen och stationsområdet vid Långberget enligt sid 1370 C.

1518

Banverket i broschyr i juni 2006

Låt oss få veta vad du tycker!

Banverket planerar för dubbelspår på vissa sträckor av järnvägen mellan Södertälje, Strängnäs och Eskilstuna

Svealandsbanan, som bland annat går mellan Södertälje-Eskilstuna, är enkelspårig och byggd för att klara entimmestrafik. Behoven är större än så, och idag går även extratåg vid rusningstid. Det för med sig problem med många förseningar. Banverket planerar för dubbelspår längs vissa sträckor av Svealandsbanan för att minska förseningarna och ge möjlighet till ökad turtäthet.

Bakgrund

Under 1990-talet ersattes den gamla järnvägen mellan Södertälje och Eskilstuna med en ny enkelspårig bana. Längs banan finns kortare sträckor med dubbelspår där tågen kan mötas. Den enkelspåriga banan räcker inte för de behov som finns idag. Därför planerar Banverket för dubbelspår på vissa sträckor av den del av järnvägen som går mellan Södertälje och Eskilstuna. Det nya spåret kommer att byggas tätt intill det befintliga spåret. Målet är att komma till rätta med förseningarna längs Svealandsbanan och att ge möjlighet till ökad turtäthet. I första hand göra möjligt för halvtimmestrafik med extratåg under rusningstid. För att klara detta behövs en dubbelspårssträcka någonstans mellan Strängnäs och Kjøla och en förlängning av den dubbelspårssträcka som idag finns vid Laggesta. Banverket undersöker olika alternativ där dubbelspårssträckorna kan placeras.

Det finns 1450 miljoner kronor i Banverkets investeringsplan avsatt för detta. Dessutom undersöker vi dubbelspår på i princip hela sträckan. Det skulle ge möjlighet till kvartstrafik. Men de pengar som finns i investeringsplanen räcker inte till dubbelspår hela vägen.

Så fungerar Banverkets planering

När vi planerar nya järnvägar sker det i flera olika steg. En viktig del i arbetet är att samla in information från omgivningen, få insynpunkter och förankra arbetet. Först undersöker vi om en idé är tänkbar under ett idéskede. Därefter studeras i en förstudie ett antal

olika förslag för att se vilka som är genomförbara. I nästa steg – järnvägsutredningen – gäller det att komma fram till vilket förslag som är bäst, utifrån många olika intressen som vägs samman. Det valda förslaget ska fungera tekniskt och kunna byggas till en rimlig kostnad. Vi försöker också att välja ett alternativ som påverkar -, friluftsliv och landskap så lite som möjligt. I en järnvägsplan utformar vi därefter alla detaljer i den lösning som har valts.

Vad händer nu?

Vi håller på och arbetar med järnvägsutredningen. I det här skedet väljer vi vilket alternativ som är bäst. Bland annat gör vi noggranna studier där vi undersöker hur långa dubbelspårssträckorna behöver vara för att ge möjlighet för olika nivåer på turtäthet. Vi undersöker också hur resandet längs Svealandsbanan kan se ut i framtiden. Känsliga miljöer måste vi ta särskild hänsyn till. Genom Strängnäs till exempel är det svårt att bygga dubbelspår, och där behålls enkelspåret. Ett dubbelspår för med sig att broar måste breddas eller ersättas med nya. Längs Svealandsbanan finns inga järnvägsövergångar där järnväg och väg möts i samma plan. Ur säkerhetssynpunkt är det bra. I utredningen bjuds allmänhet, kommuner, länsstyrelser, andra myndigheter, fastighetsägare och tågoperatörer in till samråd.

Vad kan du påverka just nu och vad vill vi veta av dig?

Du har lokalkännedom och kan delta i samrådet med din kunskap. Till exempel kan du ha idéer om hur det nya spåret kan dras, på vilken sida det bör ligga om det befintliga spåret. Du kan ha synpunkter på att det inte är bra att bygga för nära vissa platser. Kanske har du kunskaper om det lokala växt- och djurlivet som du vill förmedla. Eller så vill du bara veta mer om vår utredning. Det är också intressant att veta vilka behov och prioriteringar som du som är resenär gör.

Hur tar vi hand om och bearbetar dina synpunkter?

I arbetet med järnvägsutredningen kommer olika alternativ att studeras. Alla idéer och synpunkter som kommer fram bearbetas. Vi tar reda på vad utbyggnaden kostar och om den tekniskt går att genomföra. Hur blir turtätheten och risken för förseningar vid olika alternativ? Hur påverkas landskapsbilden och det lokala växt- och

djurlivet? Finns vattendrag eller fornlämningar i närheten som vi behöver ta hänsyn till? Förändras problemet med buller för dem som bor längs järnvägen? Dessa och fl er frågeställningar väger vi samman för att komma fram till vilket alternativ som är bäst. Allt detta material samlas i vår utredning och vår redovisning från samrådet. I detta fall drar vi inte järnvägen längs någon ny sträckning, så påverkan på landskapet och miljön blir begränsad.

Välkommen till samrådsmöten

Eskilstuna Torsdagen 1 juni 2006 Öppet Hus 17.00 - 19.00 Möte 19.00 - 21.00 Höskolans lokaler, Smedje gatan 37, Eskilstuna
Nykvarn Onsdagen den 7 juni 2006 Öppet Hus 17.00 - 19.00 Möte 19.00 - 21.00 Björkestaskolans matsal, Tjusarstigen 39, Nykvarn
Strängnäs Torsdagen den 8 juni 2006 Öppet Hus 17.00 - 19.00 Möte 19.00 - 21.00 Thomasgymnasiets aula, Regementsgatan 10, Strängnäs

Tidplan

I Banverkets investeringsplan finns 1450 miljoner kronor avsatta för utbyggnaden mellan åren 2010 och 2015. Järnvägsutredningen ska vara klar våren 2007. Du kan lämna dina synpunkter på mötena eller skicka dem via epost eller brev senast den 22 juni 2006, så att vi kan ta med dem i vår redovisning av samrådet. Det går även bra att lämna synpunkter senare under utredningen. Banverket Östra banregionen "Svealandsbanan" Box 1070, 172 22 Sundbyberg
E-post: ostrabanregionen@banverket.se. Tel 08-762 20 20
Fax 08-762 52 10

Kontaktpersoner

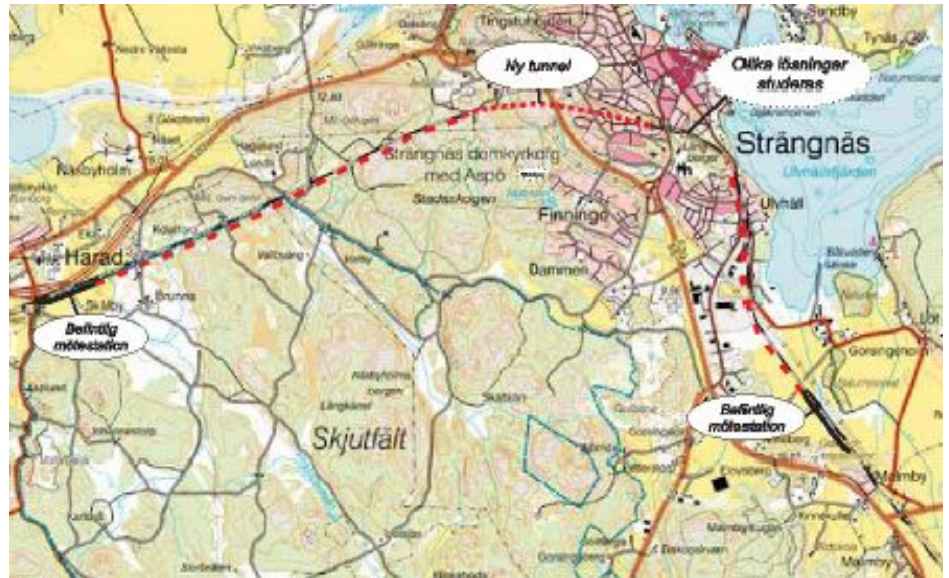
Har du fl er frågor kan du vända dig till Jim Johansson Tel: 08- 762 24 19 jim.b.johansson@banverket.se

Här kan du finna mer information:

Banverket www.banverket.se – se rullisten "Byggprojekt A-Ö", bläddra dig ner till Svealandsbanan. Där kommer vi att ha datorgrafik som visar hur turtätheten påverkas av var dubbelspårssträckorna placeras.

Banverket: Förstudie Svealandsbanan.
Kapacitetsförstärkning delen Södertälje-Eskilstuna.
Slutrapport 20050104.

Sid 50:



På sidan 50 i utredningen finns ovanstående karta och förslag enligt följande sidor. Förslagen visar sektion genom stationen vid Långberget i Strängnäs.

Ett förslag visar en komplettering av det befintliga med en enkel-spårstunnel i berget.

Ett annat förslag visar en komplettering med ett spår ute på gatan norr/öster om det befintliga spåret.

Inget av förslagen är bra.

Utredningsalternativ 3 (UA 3) forts.

Nytt dubbelspår mellan Malmby och Härad genom Strängnäs, längd ca 6.5 km

Denna del omfattar sträckan från Malmby och genom Strängnäs och med anslutning till befintligt mötesspår i Härad. Det nya spåret förläggs preliminärt på södra sidan och går därför i tunnel genom Strängnäs. Det nya spåret förläggs i tunnel troligtvis under Långberget och vidare parallellt med befintlig tunnel och mynnar i Stadsskogen. Under Långberget vid den nuvarande stationen läggs en ny plattform så att Strängnäs station får två sidoplattformar. Den nya plattformen under Långberget öppnas upp mot befintlig station med öppningar för ljusinsläpp. Den föreslagna utformningen är att betrakta som en önskvärd utformning med tanke på miljö och intrång.

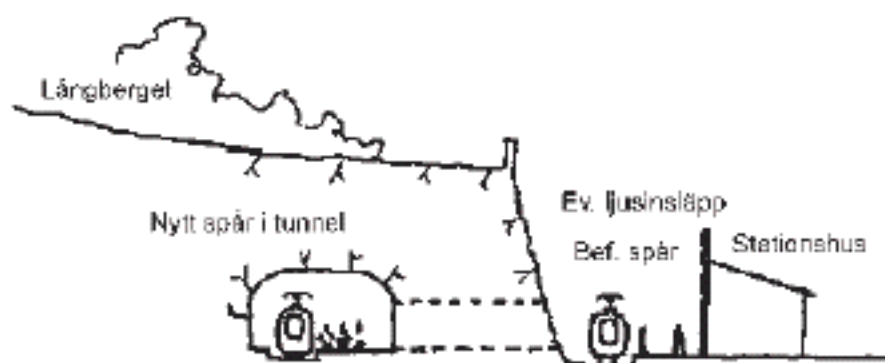


Bild nr 37. Principlösning med ny enkelspårstunnel under Långberget. Planskild plattformsförbindelse är inte redovisad. Skala ca 1:1 000.

En annan lösning kan vara att bygga en helt ny dubbelspårig station i tunnel under Långberget. En tredje lösning som behöver studeras vidare är att helt omvandla stationsmiljön med nytt dubbelspår som inte påverkar Långberget alls.

Oavsett hur spårutbyggnaden genomförs i Strängnäs bedöms påverkan på den totala miljön i Strängnäs bli mycket stor. Påverkan vid en ny tunnelutbyggnad genom Strängnäs blir omfattande under byggtiden. En ny tunnel genom Strängnäs är också förknippade med stora genomförandeproblem och projektrisker avseende tid och kostnad.



Bild nr 38. Principlösning med nytt spår kring befintlig stationshus. Planskild plattformsförbindelse är inte redovisad. Skala ca 1:1 000.

Förslag till ombyggnad i Strängnäs

Banverket har begärt synpunkter före den 22 juni 2006: Rådet är att järnvägen genom Strängnäs bör byggas om till det förslag som beskrevs i sammanställningen februari 1995. Dvs ta bort spåret i kanten på Långberget och gör en dubbelspårstunnel från Ulfhälls allé under Långberget till en station i berget med ingång ungefär mittför Vitalisvägen. Från stationen ansluts spåren till den befintliga enspårstunneln västerut mot Eskilstuna, eller görs en extra tunnel västerut söder om den befintliga så att det blir dubbelspår där också.

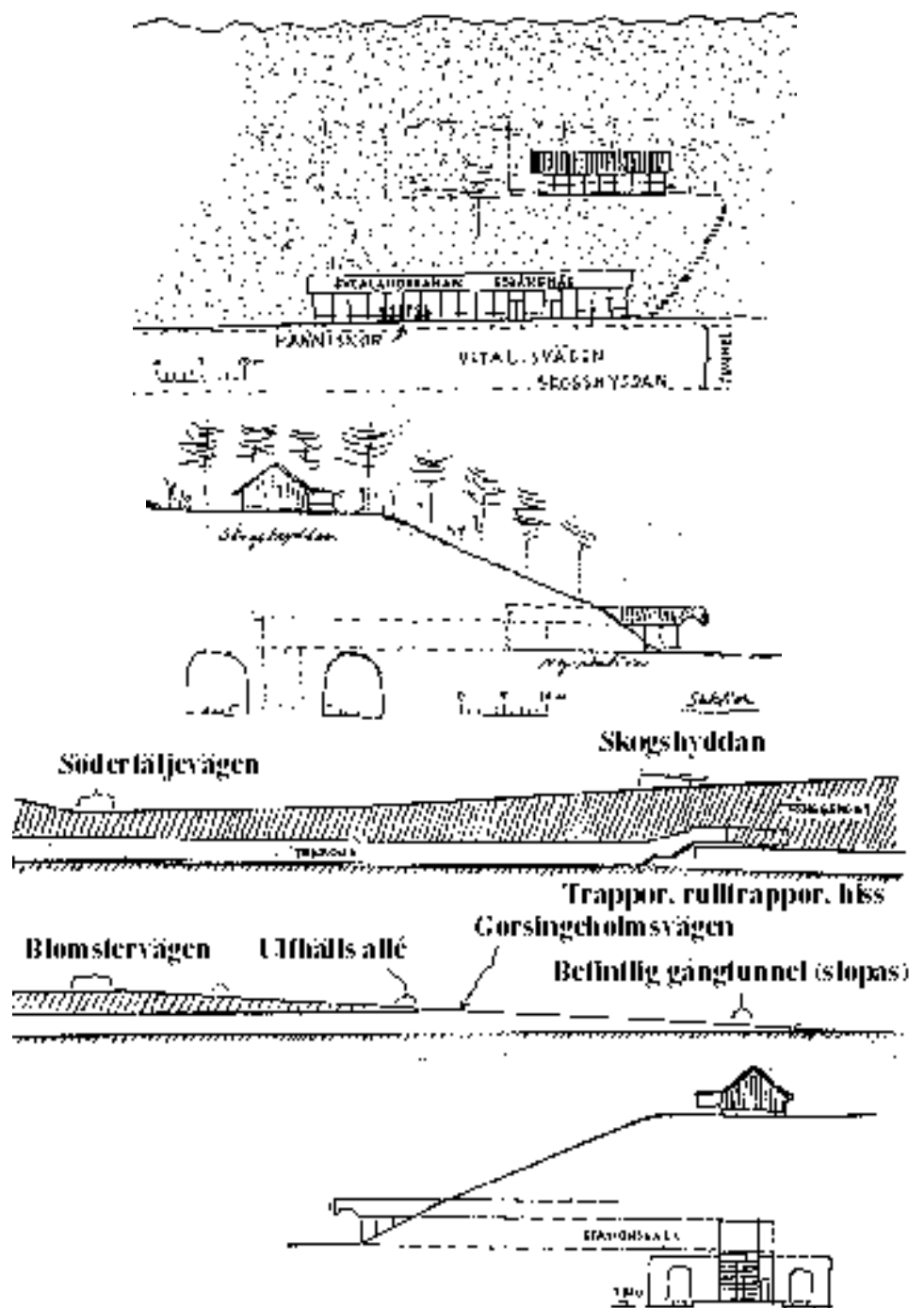
Där dubbelspåren i den nya tunneln går i dagen vid Ulfhälls allé fortsätts med dubbelspår söderut mot Läggesta. Då man får dubbelspår vid stationen och tåg kan vänta där kan man i värsta fall acceptera att man från stationen och västerut har bara den befintliga enspårstunneln. Man kan därför börja med att göra dubbelspårstunneln under Långberget och skjuta på framtiden att göra en ny extra enspårstunnel västerut bredvid den befintliga enspårstunneln.

Broarna vid Ulfhäll rivs och kanten på Långberget ordnas så att den i möjligaste mån blir som innan man förstörde Långbergskanten. Tegelmuren utanför Skogshyddan rivs och berget nedanför täcks med jord och grönska. Den nuvarande stationsbyggnaden rivs.

Stationen bör utformas i princip enligt sidan 1341 A. Men för att göra anslutningen till tunneln västerut så billig som möjligt läggs spåröverkant vid plattformen på +11,5 (ej +10,0). Plattformens västra ände läggs vid 50+50 enligt banverkest längdmått på banan (Banverkets systemhandling 1993-06-21 Pärm 2 Ritningar blad 93)

Höjningen av banan ger inte lutningsproblem söderut mot Malmby eftersom lutningen i tunneln där är 10-13 promille. Från västra plattformsänden görs tunneln västerut med lutning 15 promille och ansluter till den befintliga tunneln vid 50+500. Se ritning på sidan 1527.

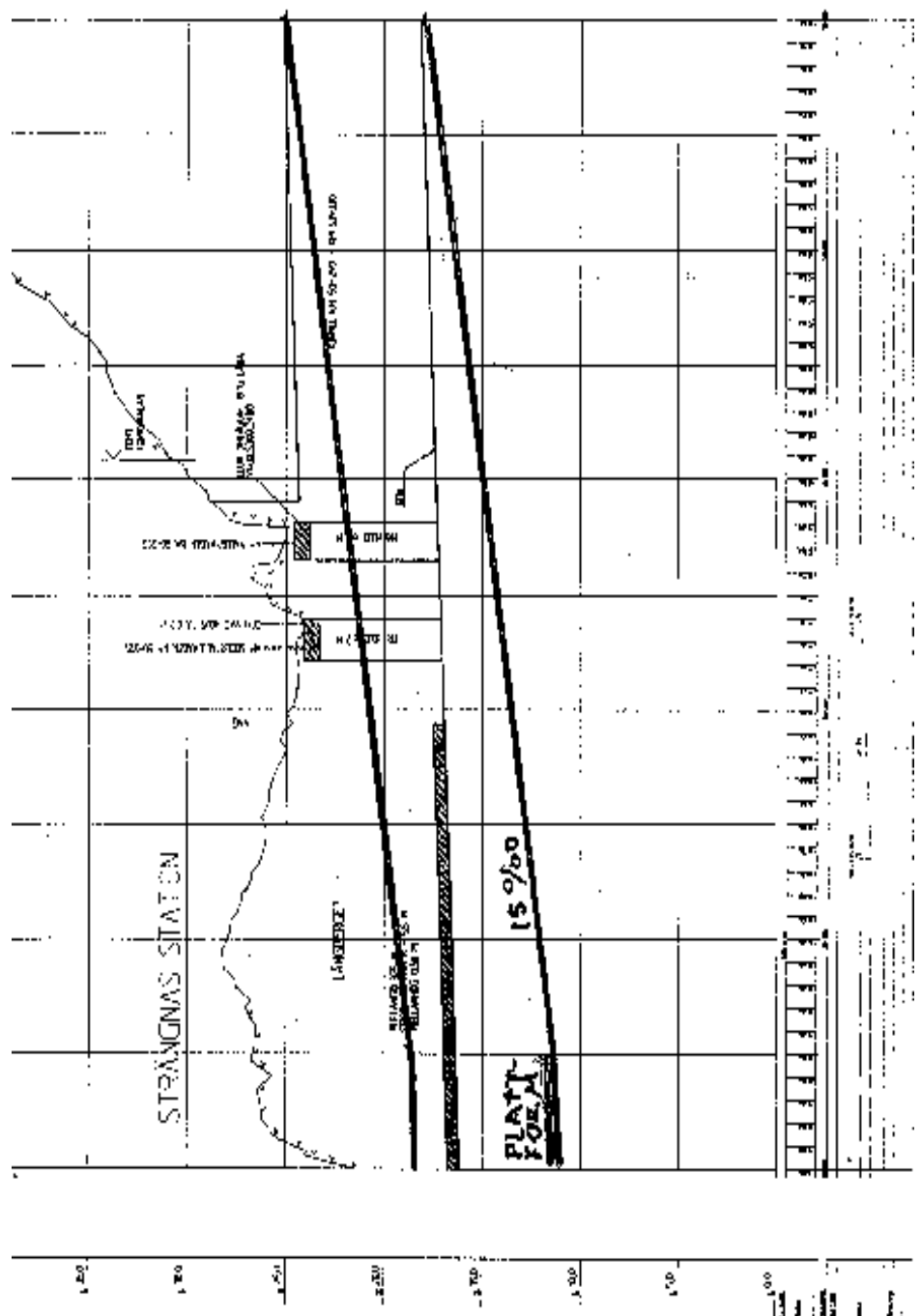
Entrén till stationshallen från gatan ligger vid gatan på 17,3. Hallgolvet stiger sedan inåt berget. Spåröverkant ligger på 11,5 och taget ska ha 5,9 m utrymme i höjd. Hallgolvet kan vid första spåret ligga på +17,7



Alternativ med hel tunnel från Ulfhälls allé till Stadsskogen.

Tunneldelen från Ulfhälls allé till Södertäljevägen är cirka en tredjedel av hela tunneln. I detta alternativ slipper man alla problem som uppstår i alternativet med järnvägen i dagen i kanten på Långberget. Stationen har ingång mittför Vitalisvägen som i det andra alternativet.

(1341 A) 1526



Alternativ med hel tunnel från Ulfhälls allé till Stadsskogen.

Tunneldelen från Ulfhälls allé till Södertäljevägen är cirka en tredjedel av hela tunneln. I detta alternativ slipper man alla problem som uppstår i alternativet med järnvägen i dagen i kanten på Långberget. Stationen har ingång mittför Vitalisvägen som i det andra alternativet. Förslag i juni 2006 av Sven Winnell.

På grund av midsommarhelgen 2006 måste detta avbrytas nu.

Återkommer eventuellt i juli.

Stockholm den 15 juni 2006

Sven Winnell

Fyrverkarbacken 40

112 60 Stockholm.

sven.winnell@telia.com

Rädda Ulfhäll, Långberget och Strängnäsmiljön

genom att göra järnvägstunnel redan från Ulfhälls allé.

Sven Winnell:

Komplettering 4 december 2006: Sid 1529 -

Med innehållsförteckning för sid 1529 -

SVEN WIMNELL

Arkitekt SAR . Samhällsplaneringsforskare .

Innehåll

1529	Titelsida: Komplettering 4 december 2006
1530	Innehållsförteckning
1531	Kopia av brev till Östra banregionen 060615.
1531	Kopia av brev från Östra banregionen 060629
1532	Från banverkets hemsida banverket.se 061202
1532	Förstudie Svealandsbanan.
1532	Svealandsbanan. Södertälje-Eskilstuna.
	Sida uppdaterad 30 okt 06.
1533	Banverket. Broschyr, november 2006.
1534	Bild 1 och 2 från banverket över Svealandsbanan.
1535	Eskilstuna - Kuriren. http://ekuriren.se Artikel om Svealandsbanan.
1537	Alternativ med hel tunnel från Ulfhälls allé till Stads- skogen. Tunneldelen från Ulfhälls allé till Södertäljevägen är cirka en tredjedel av hela tunneln. I detta alternativ slipper man alla problem som uppstår i alternativet med järnvägen i dagen i kanten på Långberget. Stationen har ingång mittför Vitalisvägen som i det andra alternativet. Förslag 15 juni och 4 dec 2006 av Sven Winnell.
1539	Sektion genom den föreslagna nya tunneldelen från stations- plattformens västra ände och västerut med anslutning till be- fintlig tunnel.
1540	Brev till SJ i februari och april 1994.
1548	Samrådsmöte med allmänheten i Strängnäs
1551	Samrådsmöte med allmänheten i Nykvarn
1553	Samrådsmöte med allmänheten i Eskilstuna
1556	Återkommer när banverket har något nytt att berätta. Stockholm den 4 december 2006 Sven Winnell Fyrverkarbacken 40 112 60 Stockholm. sven.winnell@telia.com

Kopia av brev till Östra banregionen 060615.

ostrabanregionen@banverket.se

“ 060615 Till Östra banregionen .

Härmed en pdf-fil med förslag till ombyggnad av järnvägen i Strängnäs
Stockholm den 15 juni 2006

Sven Wimmell

Fyrverkarbacken 40

112 60 Stockholm

sven.wimmell@telia.com”

Kopia av brev från Östra banregionen 060629.

Subject: SV: 060615 till ostra banregionen fr SW

From: <jim.b.johansson@banverket.se>

Date: Thu, 29 Jun 2006 12:38:19 +0200

To: <sven.wimmell@telia.com>

CC: <diariet.sundbyberg@banverket.se>, <christer.fjellman@banverket.se>,
<Katharina.Nyberg@WSPGroup.se>

“BRÖ 05-76/SA20

Hej! Tack för översända synpunkter. Det är ett mycket digert material.

Vi kommer att studera materialet och ha det i åtanke i vårt vidare arbete.

Med vänlig hälsning

Jim Johansson Utredningsledare

Banverket. Östra Banregionen. Sektionen för strategisk planering

Box 1070, SE-172 22 SUNDBYBERG. Besöksadress: Rosengatan 8

Tfn. 08-762 24 19. Mobil 070-762 24 19. jim.b.johansson@banverket.se

>-----Ursprungligt meddelande-----

>Från: Region Östra, BRÖ

>Skickat: den 19 juni 2006 09:50

>Till: Johansson Jim, BRÖTU

>Ämne: VB: 060615 till ostra banregionen fr SW

>Hej,

>V.b inkommen e-post: BRÖ 05-76/SA20

>Mvh >Christina, diariet

>-----Ursprungligt meddelande-----

>Från: Sven Wimmell [mailto:sven.wimmell@telia.com]

>Skickat: den 16 juni 2006 15:41

>Till: Region Östra, BRÖ

>Ämne: 060615 till ostra banregionen fr SW

>060615 Till Östra banregionen .

>Härmed en pdf-fil med förslag till ombyggnad av järnvägen i Strängnäs

>Stockholm den 15 juni 2006

>Sven Wimmell

>Fyrverkarbacken 40

>112 60 Stockholm

>sven.wimmell@telia.com “

Från banverkets hemsida banverket.se 061202

Förstudie Svealandsbanan. Kapacitetsförstärkning, delen Södertälje - Eskilstuna. Slutrapport 2005-01-04. (PDF 4,2MB)

Svealandsbanan. Södertälje-Eskilstuna. Sida uppdaterad 30 okt 06.

På järnvägen mellan Södertälje-Eskilstuna planerar Banverket dubbelspår och sidospår på vissa sträckor för att minska förseningarna och ge möjlighet till ökad turtäthet.

Svealandsbanan, som bland annat går mellan Södertälje-Eskilstuna, är enkelspårig. Idag trafikerar fler tåg banan än vad den är byggd för. Förseningarna är många. Målet är att komma till rätta med förseningarna längs Svealandsbanan och att ge möjlighet till ökad turtäthet, i första hand halvtimmestrafik med extratåg under rusningstid. Banverket utreder olika alternativ där sträckorna med dubbelspår är olika långa. Ett alternativ som också studeras är dubbelspårssträcka mellan Södertälje och Ryssjöbrink och kortare sidospår där tåg kan mötas i Grundbro, Strängnäs och Barva.

Banverket arbetar med en järnvägsutredning där det gäller att komma fram till vilket förslag som är bäst, utifrån många olika intressen som vägs samman. Det valda förslaget ska fungera tekniskt och kunna byggas till en rimlig kostnad. Vi försöker också att välja ett alternativ som påverkar ekosystem, friluftsliv, landskap och de boende så lite som möjligt. I detta fall drar vi dubbelspårssträckorna tätt intill det befintliga spåret, så påverkan på landskapet och miljön blir begränsad.

Tidplan. Järnvägsutredningen ska vara klar 2007.

Kostnad. Det finns 1450 miljoner kronor avsatta i Banverkets investeringsplaner mellan 2010 och 2015. De pengarna räcker till utbyggnad av dubbelspårssträckor.

Senast uppdaterad den 30 oktober 2006

Välkommen till kompletterande samråd

Banverket har i juni hållit samråd om dubbelspårssträckor längs Svealandsbanan. Nu håller vi ett kompletterande samråd där vi tar upp ett alternativ med dubbelspårssträcka mellan Södertälje och Ryssjöbrink och sidospår där tåg kan mötas i Grundbro, Strängnäs och Barva.

Tid: Tisdagen den 14 november 2006. Öppet hur från kl. 17 och presentation kl. 19. Plats: Thomasgymnasiets aula, Regementsgatan 10 i Strängnäs.

Mer information

Anteckningar från samrådsmöten:

Strängnäs 8 juni (PDF 24 kB)

Nykvarn 7 juni (PDF 24 kB)

Eskilstuna 1 juni (PDF 24 kB)

Banverket planerar för dubbelspår och sidospår på vissa sträckor av järnvägen mellan Södertälje, Strängnäs och Eskilstuna (1 kB)

Broschyr, november 2006

1532

Broschyr, november 2006.

Banverket planerar för dubbelspår och sidospår på vissa sträckor av järnvägen mellan Södertälje, Strängnäs och Eskilstuna (PDF1 MB)

Bl a:

“Bakgrund

Under 1990-talet ersattes den gamla järnvägen mellan Södertälje och Eskilstuna med en ny enkelspårig bana. Längs banan finns kortare sträckor med dubbelspår där tågen kan mötas. Den enkelspåriga banan räcker inte för de behov som finns idag. Därför planerar Banverket för dubbelspår på vissa sträckor av den del av järnvägen som går mellan Södertälje och Eskilstuna. Det nya spåret kommer att byggas intill det befintliga spåret.

Målet är att komma till rätta med förseningarna längs Svealandsbanan och att ge möjlighet till ökad turtäthet. I första hand göra möjligt för halvtimmestrafik med extratåg under rusningstid. För att klara detta behövs fler dubbelspårssträckor längs banan, se bild 1.

Ett alternativ som också studeras är att kombinera dubbelspårs-sträcka mellan Södertälje och Ryssjöbrink med kortare sidospår där tåg kan mötas i Grundbro, Strängnäs och Barva, se bild 2.

Det finns 1450 miljoner kronor i Banverkets investeringsplan avsatt för detta. Dessutom undersöker vi dubbelspår på i princip hela sträckan. Det skulle ge möjlighet till kvartstrafik. Men de pengar som finns i investeringsplanen räcker inte till dubbelspår hela vägen.

Så fungerar Banverkets planering

När vi planerar nya järnvägar sker det i flera olika steg. En viktig del i arbetet är att samla in information från omgivningen, få in synpunkter och förankra arbetet. Först undersöker vi om en idé är tänkbar under ett idéskede. Därefter studeras i en förstudie ett antal från omgivningen, få in synpunkter och förankra arbetet. Först undersöker vi om en idé är tänkbar under ett idéskede. Därefter studeras i en förstudie ett antal förslag för att se vilka som är genomförbara.

I nästa steg – järnvägsutredningen – gäller det att komma fram till vilket förslag som är bäst, utifrån många olika intressen som vägs samman. Det valda förslaget ska fungera tekniskt och kunna byggas till en rimlig kostnad. Vi försöker också att välja ett alternativ som påverkar ekosystem, friluftsliv och landskap så lite som möjligt. I en järnvägsplan utformar vi därefter alla detaljer i den lösning som har valts.

Vad händer nu?

Vi håller på och arbetar med järnvägsutredningen. I det här skedet väljer vi vilket alternativ som är bäst. Bland annat gör vi noggranna studier där vi undersöker hur långa dubbelspårssträckorna behöver vara för att ge möjlighet för olika nivåer på turtäthet. Vi studerar också alternativ som kombinerar dubbelspårssträcka med sidospår där tåg kan mötas. Vi undersöker också hur resandet längs Svealandsbanan kan se ut i framtiden. Känsliga miljöer måste vi ta särskild hänsyn till.

Ett dubbelspår för med sig att broar måste breddas eller ersättas med nya. Längs Svealandsbanan finns inga järnvägsövergångar där järnväg och väg möts i samma plan. Ur säkerhetssynpunkt är det bra.

I utredningen bjuds allmänhet, kommuner, länsstyrelser, andra myndigheter, fastighetsägare och tågoperatörer in till samråd. Vi har i juni haft sam-

råd i Eskilstuna, Strängnäs och Nykvarn om de olika dubbelspårssträckorna. Nu håller vi ett kompletterande samråd i Strängnäs för att kunna ta upp ett alternativ som kombinerar dubbelspårssträcka med kortare sidospår där tåg kan mötas i Grundbro, Strängnäs och Barva

Du kan lämna dina synpunkter på mötena eller skicka dem via e-post eller brev senast den 6 december 2006, så att vi kan ta med dem i vår redovisning av samrådet. Det går även bra att lämna synpunkter senare under utredningen.

Banverket Östra banregionen "Svealandsbanan" Box 1070, 172 22 Sundbyberg. E-post: ostrabanregionen@banverket.se.

Kontaktpersoner

Har du fler frågor kan du vända dig till Jim Johansson Tel: 08- 762 24 19 jim.b.johansson@banverket.se

Björn Eklund Tel: 08-762 24 11 bjorn.eklund@banverket.se

Här kan du finna mer information: Banverket www.banverket.se – se rullisten "Byggprojekt A-Ö", bläddra dig ner till Svealandsbanan."



Bild 1



Bild 2

■ Befintlig dubbelspårssträcka ■ Dubbelspårssträckor som utreds ■ Sidospår som utreds
Copyright Lantmäteriet 2006

Järnväg insprängd i berget ett av Banverkets två alternativ

En tunnel insprängd i Långberget med plattform för av- och påstigande kan bli lösningen när Banverket ska förbättra turtätheten på Svealandsbanan.

- Det är ett av två alternativ som återstår, säger Jim Johansson, projektledare på Banverket.

I somras presenterade Banverkets järnvägsutredning en förstudie med tre alternativ för att öka turtätheten och punktligheten på Svealandsbanan. Nu har utredningen kommit in i ett nytt skede där bara två alternativ återstår. Ett av dem fanns med redan i förstudien. Det andra, där stationen i Strängnäs får ytterligare ett spår insprängt i Långberget, är nytt.

- Fördelen med Strängnäsalternativet är att vi får en mötesplats där tågen ändå stannar för av- och påstigning, förklarar Jim Johansson.

Öppet möte för intresserade

Nyheten presenterades för ett 20-tal intresserade på ett öppet möte i Thomasgymnasiets aula i går kväll.

- Eftersom det är ni som påverkas mest av förslaget med ett handgripligt ingrepp i Strängnäs valde vi att lägga mötet här.

Tanken är att bygga ytterligare ett spår genom Strängnäs, som börjar några hundra meter före Södertäljevägen. I höjd med kyrkogården ska spåret sedan gå in i en tunnel genom Långberget för att mynna ut en bit in i den existerande järnvägstunneln.

Inne i den nya tunneln byggs en plattform för av- och påstigning i höjd med den nuvarande stationen. Den nya plattformen når man genom en gångbro över det existerande spåret och in i berget.

- Dubbelspåret genom Strängnäs innebär dessutom att en ny bro över Södertäljevägen måste byggas, påpekade Jim Johansson.

I Strängnäsalternativet ingår också att Svealandsbanan får dubbelspår från Läggesta och ända in till Södertälje. I dag är det dubbelspår bara från Läggesta till Ryssjöbrink mellan Läggesta och Nykvarn.

Ytterligare två mötesplatser - vid Grundbro och Barva - ingår också i Strängnäsalternativet.

Längre sträckor dubbelspår

Det andra alternativet innebär att Banverket istället för flera mötesplatser bygger längre sträckor med dubbelspår. Här får hela sträckan Läggesta-Nykvarn och Härad-Kjula parallella järnvägsspår.

- Båda alternativen har för- och nackdelar, men båda klarar utökning av trafiken till halvtimmesavgångar och att hålla restiden en timme mellan Eskilstuna och Södertälje.

Byggstart 2010

Nu har allmänheten på sig till den 6 december att komma med synpunkter på de två alternativen. I januari/februari ställs alternativen ut, samtidigt som berörda kommuner och länsstyrelser får säga sitt.

I maj nästa år ska Banverket bestämma sig för vilket alternativ man ska satsa på, sen vidtar detaljplanearbeten och upphandlingar innan det är dags för byggstart, förhoppningsvis någon gång runt 2010.

Banverket har 1,45 miljarder kronor för projektet.

Tomas Widmark

tomas.widmark @ ekuriren.se

0152-474 07

Kontakta eller tipsa oss:

Epost: strangnas @ ekuriren.se

Tel: 0152-47405

SMS:

Skriv EK STR och ditt tips (max 160 tecken).

Skicka sedan ditt SMS till 72 680.

(kostnad 5 kr. Telia: 6,50 kr)

Banverket har inte publicerat något om mötet i Strängnäs 14 november 2006, inget om banverkets förslag då och inget om vad som sades. Strängnäs kommun har på sin hemsida inget om det. Det som finns tillgängligt är bara Eskilstuna-Kurirens artikel här ovan.

Förslag 061204 till ombyggnad i Strängnäs.

Banverket har begärt synpunkter före den 6 december 2006: Rådet är samma som den 15 juni 2006 och är att järnvägen genom Strängnäs bör byggas om till det förslag som beskrevs i sammanställningen februari 1995. Dvs ta bort spåret i kanten på Långberget och gör en dubbelspårstunnel från Ulfhälls allé under Långberget till en station i berget med ingång ungefär mittför Vitalisvägen. Från stationen ansluts spåren till den befintliga enspårstunneln västerut mot Eskilstuna, eller görs en extra tunnel västerut söder om den befintliga så att det blir dubbelspår där också.

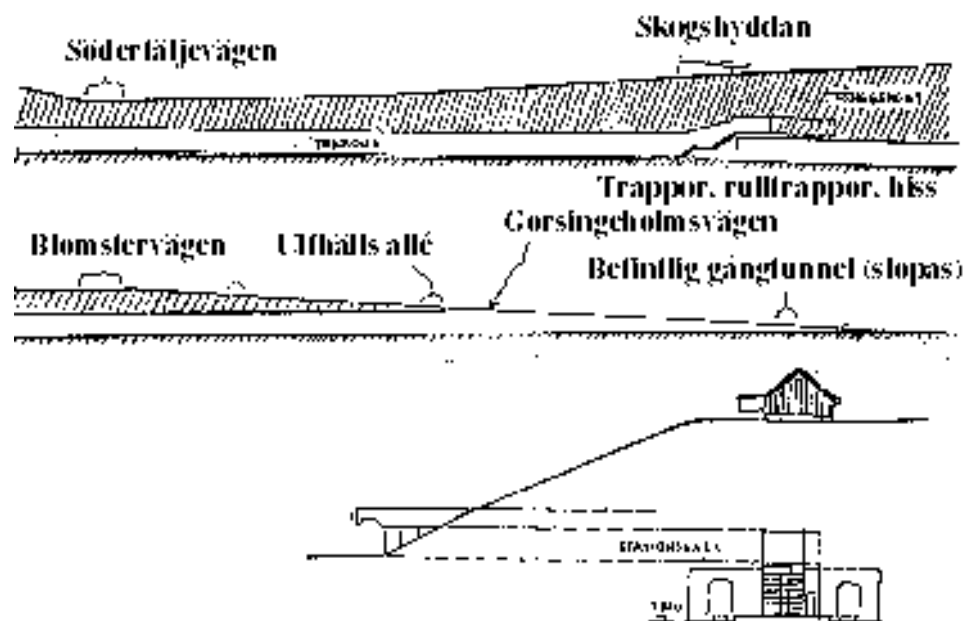
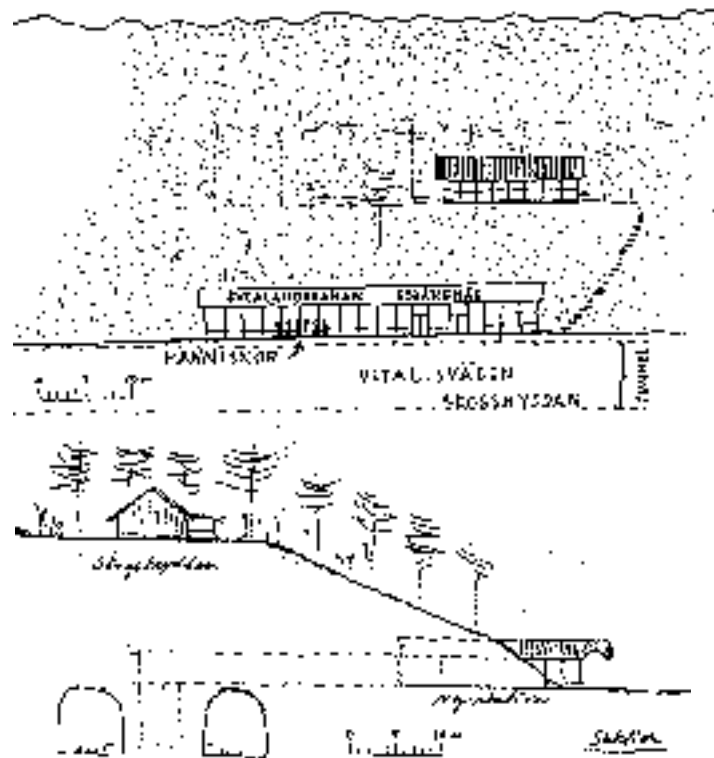
Där dubbelspåren i den nya tunneln går i dagen vid Ulfhälls allé fortsätts med dubbelspår söderut mot Läggesta. Då man får dubbelspår vid stationen och tåg kan vänta där kan man i värsta fall acceptera att man från stationen och västerut har bara den befintliga enspårstunneln. Man kan därför börja med att göra dubbelspårstunneln under Långberget och skjuta på framtiden att göra en ny extra enspårstunnel västerut bredvid den befintliga enspårstunneln.

Broarna vid Ulfhäll rivs och kanten på Långberget ordnas så att den i möjligaste mån blir som innan man förstörde Långbergskanten. Tegelmuren utanför Skogshyddan rivs och berget nedanför täcks med jord och gröniska. Den nuvarande stationsbyggnaden rivs.

Ombyggnaden bör utformas i princip enligt sidorna 1525-1527. Men för att göra anslutningen till tunneln västerut så billig som möjligt läggs spåröverkant vid stationsplattformen på +11,5 (ej +10,0). Plattformens västra ände läggs vid 50+50 enligt banverkest längdmått på banan (Banverkets systemhandling 1993-06-21 Pärn 2 Ritningar blad 93)

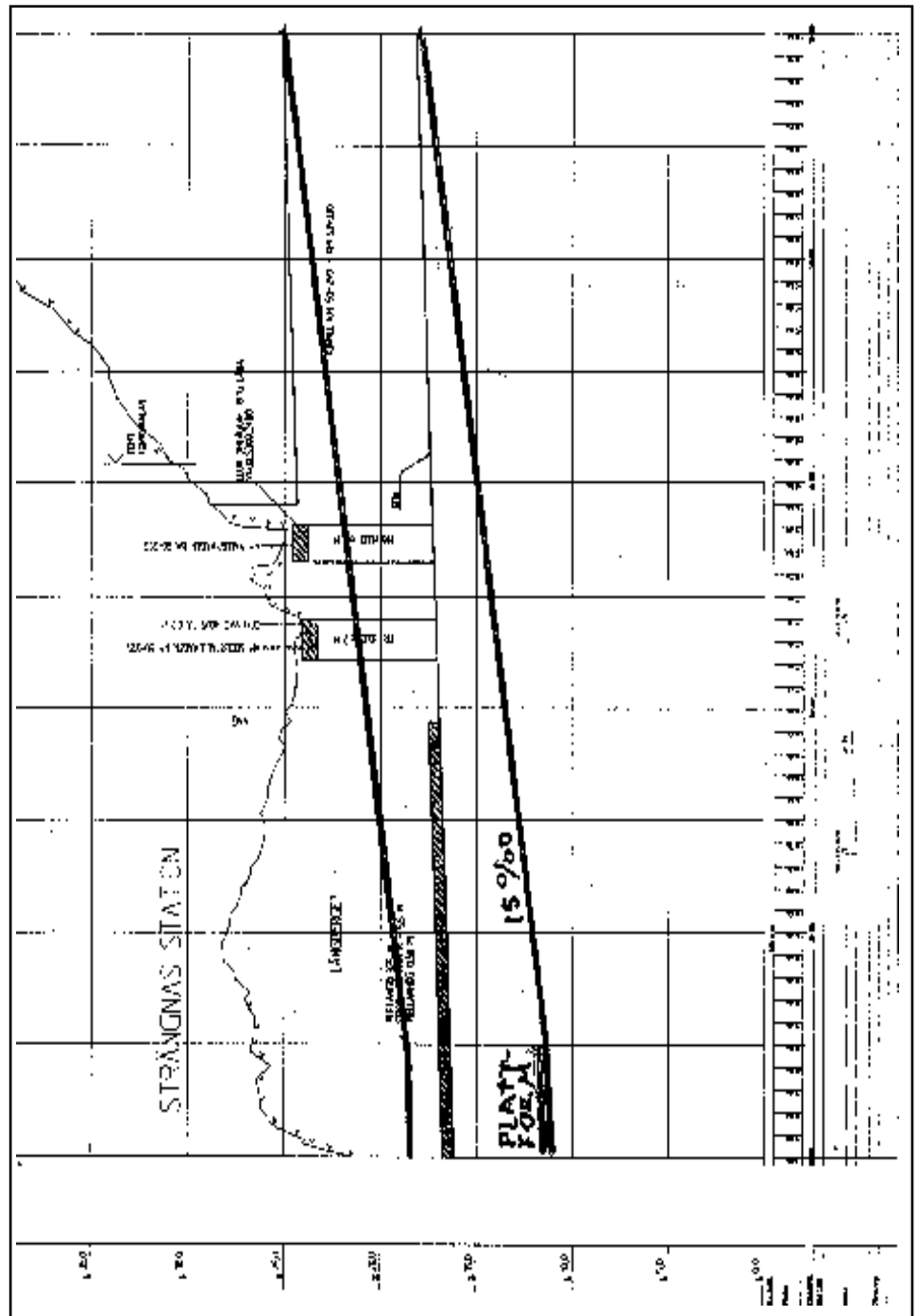
Höjningen av banan ger inte lutningsproblem söderut mot Malmby eftersom lutningen i tunneln där är 10-13 promille. Från västra plattformsänden görs tunneln västerut med lutning 15 promille och ansluter till den befintliga tunneln vid 50+500. Se ritning på sidan 1527.

Entrén till stationshallen från gatan ligger vid gatan på 17,3. Hallgolvet stiger sedan inåt berget. Spåröverkant ligger på 11,5 och tåget ska ha 5,9 m utrymme i höjd. Hallgolvet kan vid första spåret ligga på +17,7



Alternativ med hel tunnel från Ulfhälls allé till Stadsskogen.

Tunneldelen från Ulfhälls allé till Södertäljevägen är cirka en tredjedel av hela tunneln. I detta alternativ slipper man alla problem som uppstår i alternativet med järnvägen i dagen i kanten på Långberget. Stationen har ingång mittför Vitalisvägen som i det andra alternativet. Förslag 15 juni dec 2006 av Sven Winnell.
1538



Alternativ med hel tunnel från Ulfhälls allé till Stadsskogen.

Tunneldelen från Ulfhälls allé till Södertäljevägen är cirka en tredjedel av hela tunneln. I detta alternativ slipper man alla problem som uppstår i alternativet med järnvägen i dagen i kanten på Långberget. Stationen har ingång mittför Vitalisvägen som i det andra alternativet. Förslag 15 juni och 4 dec 2006 av Sven Winnell. 1539

Brev till SJ i februari och april 1994.

1994 skrev jag brev till makthavare på SJ och informerade om järnvägsstationen (hållplatsen) i Strängnäs. Jag påpekade att det var lämpligt att göra stationen med dubbelspår så att tågmöten kunde ske där. Öster om Läggesta ska finnas dubbelspår på en sträcka, som dock inte är längre än att det bara tar någon minut för ett tåg att köra sträckan. Att släppa iväg tåg mot varandra i full fart på denna sträcka är riskabelt, det går inte att pricka in möten på minuten. Det säkraste sättet att ordna tågmöten är att göra möten på stationerna, där tågen ändå måste stå stilla. Strängnäs station borde ordnas med dubbelspår som möjliggör tågmöten på enkelt sätt. Det är bättre att stå still på stationen i Strängnäs än att stå still utanför stan.

Strängnäs tycks ligga på sådant avstånd från andra städer på Svealandsbanan att det är lämpligt att ha tågmöten i Strängnäs. Man bör beakta att tågmöten på Strängnässtationen kan göra kollektiv anslutningstrafik effektivare.

Kopia av brev:

**Till Revisionschef Sten Bjelke,
SJ Koncernstab,
SJ Administration Centralstationen,
105 50 Stockholm.**

Angående Svealandsbanan

Jag har fått veta, att Fred Wennerström skrivit brev till Sten Bjelke om Svealandsbanan genom Strängnäs och i brevet bifogat en sammanfattning jag skrivit om Svealandsbanan genom Ulfhäll och Långberget i Strängnäs. Sammanfattningen börjar såhär:

Banverket och kommunen förstör i sina förslag Långberget och Strängnäsmiljön.

De vill dra järnvägen
från Malmbyhållet
ovan jord genom Ulfhäll
och i kanten på Långberget.

Vid Mariefredsvägen vill Banverket
ha plankorsning med bommar.
Kommunen vill för vägen där ha
en dyr bro över järnvägen,
där bilarna på bron mer än nu
kommer att störa och bullra över nejden,
eller ha en bro högt för tåget över vägen.

Kanten på Långberget måste sprängas bort.
Träd måste fällas i en bred gata för banan.

och tågen kommer att bullra --
även när vanligt folk vill sova.
Det blir slut med friden i Långbergsparken
och vid kyrkogårdarna.
Parken förstörs
och kan ej nås från öster eller norr.

Stationen blir nedanför Skogshyddan,
med bara ett spår där tågen inte kan mötas.
För möten görs dyra mötesspår i Malmby
och Härad där man får vänta på möte.

Södertäljevägen måste höjas
och läggas på bro
och Vallbyvägen och Långbergsgatan
måste också byggas om för stora pengar.

Väster om Södertäljevägen går banan
i tunnel ett par km,
kommer upp nära Kvitten
och går sedan ovan jord mot Eskilstuna.

Rädda Ulfhäll och Långberget genom att börja tunneln redan vid Ulfhälls allé.

Med denna lösning
behövs inga nya broar
och inga ombyggnader av vägar.
Bullerproblemen är borta.
Långbergsparken och berget ändras inte.
Miljön blir till och med ännu bättre än nu
då ju gamla järnvägen tas bort.

Nedanför Skogshyddan
blir då bara stationsingången,
och stationen görs i berget med dubbelspår
som medger tågmöten
och ger bättre restider och service
än i Banverkets och kommunens förslag.

Och det blir billigare ! Men framför allt blir det mycket bättre !

Som komplement till den sammanfattning som Fred Wennerström överlämnat har jag gjort iordning en längre redogörelse som jag härmed ber att få överlämna. Den har titeln: "Sven Winnell: Svealandsbanan och E20 och Rv55 genom Strängnäs kommun." I början finns en innehållsförteckning över sidorna 1-730 jag skrivit i ämnet. Redogörelsen innehåller sedan ett urval av dessa sidor samt sidorna 731-736 jag skrivit för just den redogörelse jag nu lämnar.

Efter innehållsförteckningen följer:

731-732, Svealandsbanan genom Strängnäs kommun. En introduktion.
689-692, en sammanfattning om Svealandsbanan genom Ulfhäll och Långberget i Strängnäs.

Banverkets och kommunens förslag 1993 med bana i kanten på Långberget: 363-364, perspektiv av Långberget visande bl a de stora sprängytorna.

323-324, karta över Strängnäs med banan inritad.

727-728, kommunens förslag till detaljplan för området i trakten av hållplatsen.

Mitt alternativ med tunnel genom Långberget.

321-322, karta över Strängnäs med banan inritad.

333-334, plan av stationsområdet och del av centrala Strängnäs.

525-526, plan av mitt tunnelalternativ genom Långberget+plan av Banverkets tunnelalternativ 1992.

527-530, sektioner genom tunneln.

531-534, stationen, fasad och sektion. Plan av stationsområdet .

Efter dessa ritningar följer text med utförligare redovisningar:

733-734, Makthavarna i Strängnäs kommun när det gäller järnvägsproblemen. Banverket.

735-736, Kommunens detaljplanearbete. Vägverket.

693-694, Planeringsprocesser.

695-700, Något om planeringen i Strängnäs. En bakgrund till Långbergsproblemen.

595-596, Byggekostnader enligt Banverket.

703-706, Banverkets förslag 1993.

707-720, Ytterligare kommentarer.

567-568, Mälardalen kan få bättre tågnät.

721-726, Trafiken, kostnader mm, 4 / 2 94.

683-686, Möjlig järnväg invid E20 söder om Strängnäs

605-614, Ulfhälls allé- Vallby- (Södertälje)-vägen, kostnader mm, 2 / 11 93.

615-630. Sammanfattning och kommentarer 2 / 11 93 till sid 517-614.

En tillbakablick och några miljöproblem i Strängnäs.

Jag är född och uppvuxen i Strängnäs och sedan mitten av 1800-talet har de flesta av mina förfäder varit Strängnäsbor. Jag har intresserat mig för Strängnäs historia både ifråga om det sociala livet, de sociala miljöerna, och ifråga om materiella förhållanden, bl a bebyggelsen, de fysiska miljöerna. Som arkitekt sedan början av 1950-talet har jag följt utvecklingen i Strängnäs. 1952 gjorde jag förstudier till generalplanearbetet för Strängnäs, som då sakta tog sin början efter krigsåren. Jag känner staden väl.

Makthavarna i Strängnäs har under årens lopp haft att ta ställning till åtskilliga förändringar av den fysiska miljön. I början av 50-talet var kommunen på gång att förstöra Strängnäs med en ny väg genom Strängnäs

1542

centrala delar för trafiken från Enköping och söderut (riksväg 55). Det fanns långt framskridna planer på att dra vägen från Tosteröbrons brofäste på Strängnässidan rakt över "Kungsbergsändan" till Ångbåtsbron, med backe upp och backe ned, och vidare utefter stranden bort mot Ulfhäll. Den nya vägen skulle ha fördärvat Strängnäsmiljön.

Med stor möda lyckades miljöintresserade personer avstyra förslaget, och den som hade det avgörande ordet därvidlag var förmodligen professorn i arkitektur vid Chalmers i Göteborg, arkitekt Melchior Wernstedt, född i Strängnäs 1886 och uppvuxen i staden. Han ville inte att hans barnomsstad skulle förstöras, han menade att lösningen på problemet då var en ny bro över Mälaren väster om Strängnäs, dvs den bro som finns nu och som kom till ett par decennier efter hans broförslag.

Senare kom upp förslag om att bygga en stor miljöfördärvande silo på Visholmen vid småbåtshamnen nära kvarnen, dvs mycket nära stadens centrum och ganska nära domkyrkan. Miljöintresserade personer lyckades hindra detta och den byggdes istället vid Gorsingeholm inne i viken sydost om Strängnäs där den inte konkurrerar så mycket med domkyrkan. Jag hade redan 1952 påpekat att Gorsingeholmstrakten var ett bättre läge än Visholmen.

Nu efteråt torde alla Strängnäsbor inse, att Strängsälbron är bättre för riksväg 55 än en stor väg över Kungsberget och utefter Strandvägen, och att läget för silon är bättre vid Gorsingeholm än på Visholmen.

Nu har frågan om järnvägens dragning genom Strängnäs kommit upp, och den frågan är av minst lika stor betydelse som de två andra planeringsfrågorna jag berättat om. Det finns nu långt framskridna planer på att förstöra Strängnäs med en järnväg i kanten på Långberget. Emellertid finns ännu tid att förhindra förstörelsen genom att dra järnvägen i tunnel redan från Ulfhälls allé. Det är nödvändigt att man gör det, och efteråt kommer alla att inse, att det är den riktiga lösningen.

SJ och Svealandsbanan.

Jag hoppas att SJ vill stödja mitt förslag att dra banan i tunnel redan från Ulfhälls allé. Stationen utförs i mitt förslag med dubbelspår som möjliggör tågmöten och görs med en mellanplattform som tjänar trafik både mot Stockholm och mot Eskilstuna. På bandelen från Ulfhälls allé till stationen under Skogshyddan blir i förslaget den horisontella radien minst 1000 m, dvs bättre än de 500 m som finns i Banverkets förslag. Den större radien bör medföra snabbare, säkrare och bekvämare tågkörning. I mitt senaste förslag föreslår jag att tunneln från Ulfhälls allé till och med tågstationen utförs med dubbelspår, vilket är bra med hänsyn till säkerhet och vilket ökar marginalerna vid tågmöten.

Spåren vid stationen ligger i mitt förslaget på ca +10. Från plattformen görs trappor och hiss upp till ca+ 17, där man passerar över det norra spåret och kommer ut i en vänthall intill gatan på ca +17. I mitt förslag är vänt-

hallen delvis insprängd i berget men avses få hel glasvägg mot Långbergsgatan och glasvägg en bit in på gavlarna. För övrigt avses stationen bli utförd i betong med lämpligt behandlad yta eller klädd med stenmaterial på lämpligt sätt som ansluter till terrängen. Stationsfasaden blir indragen från Långbergsgatan så att man när man kommer från Södertäljevägen framme vid Vitalisvägen har god överblick över stationsområdet utanför vänthallen.

I mitt stationsförslag har man i väntallen innanför glasväggen god sikt ut mot domkyrkan och bussarna. Där finns också kiosk som avses kunna betjäna både mot vänthallen och utåt, och så att den kan fungera även om vänthallen är stängd. Kioskrörelsen kan kombineras med enklare servering och får väl tilltagna utrymmen. I vänthallen avses utrymmen för stations-service, toaletter för allmänheten och personalrum, bl a för bussförare som behöver tillgång till toaletter. Utvändigt bör i slutningen anläggas en trappa upp till Skogshyddan och Långbergsparken.

De flesta av den lokala kollektivtrafikens bussar får plats vid trottoaren öster om utgången från vänthallen, passagerarnas gångväg blir minsta möjliga.

Jag menar att stationen i stort sett kan göras som en vanlig tunnelbanestation i Stockholm, med den utökning som behövs för passagerarservice och för personalens och teknikens eventuellt speciella behov vid en tågstation.

En station inomhus i berget som i mitt förslag kan bli behaglig, skyddad för väder och vind och säker för både passagerarna, driftspersonalen och andra berörda.

För den som ska ha hand om tågtrafiken är det av största vikt för ekonomin, föreställer jag mig, att det finns folk som vill åka tåg. Ska tåget kunna konkurrera med bilar och bussar måste tågresorna inklusive resorna från bostäder och arbetsplatser ske på minsta möjliga tid. Strängnäs är den viktigaste stationen mellan Södertälje och Eskilstuna. För att ekonomin ska bli bästa möjliga för både tågtrafikbolaget och lokaltrafikbolaget lär det vara viktigt att tågtrafiken så ofta som möjligt läggs så att det för de två färdriktningarna blir tågmöte i Strängnäs. Man borde inrikta sig på att lägga tidtabellerna så att det blir tågmöten i Strängnäs. Om tågmöten inte ordnas i Strängnäs måste lokaltrafikbolaget dubblera sina bussturer för att passa till de två riktningarna på tåget, eller måste passagerarna vänta på bussar, vilket inte är acceptabelt med hänsyn till passagerarnas behov och medför bortfall av tågresenärer.

Det är mycket lämpligt, menar jag, att ordna stationen i Strängnäs för möte. Vid entimmes- och halvtimmestrafik och samtidig avgång av tåg från Arboga och Stockholm blir det lämpligt med möte på Strängnäs station. Vid samtidig avgång från Eskilstuna och Stockholm blir det vid entimmestrafik lämpligt med möte på Nykvarns station och vid halvtimmestrafik lämpligt med möte på Strängnäs station.

Om möte ej kan ske på Strängnäs station finns det anledning att i kostnadskalkylen för Svealandsbanan införa tilläggskostnader för försämrade restider. Man kan enligt Stellan Lundbergs utredningar tillåta sig investeringar i banan på 100 miljoner kr om man med det kan göra en tids-

vinst på 2,5 minuter. Säg att man räknar bara med en minuts genomsnittlig försening i trafiken så gör det 40 miljoner kr.

Tågmöten kan tekniskt ordnas med hjälp av mötesspår vid Malmby och i Härad (och i Kjula), men med hänsyn till tågtidtabellerna, passagerarservicen och lokaltrafikbolaget är det mycket dåligt, och lösningen med mötesspår är mycket dyrbar. Grunden är extremt dålig i Malmby och ett dubbelspår blir där extremt dyrt, kostnaden kan per meter komma upp i, eller till och med gå över, kostnaden per meter för bergtunnel.

Det är bara i alternativet med tunnel från Ulfhalls allé man kan ordna dubbelspår vid stationen i Strängnäs, och det alternativet bör man välja. Man kan då slopa mötesspåren i Malmby och Härad och med det spara pengar som kan användas för en bra dubbelspårslösning vid en station i berget under Skogshyddan.

Svealandsbanan är en investering som ska kunna användas åtminstone hundra år framöver. Man bör enligt min mening inte utesluta godstrafik på banan. Såvitt jag nu minns är spårlutningarna i gällande förslag så låga att det går att framföra godståg om än inte de allra tyngsta. Och det räknas ju också med godståg även om Banverket och kommunen inte vill låtsas om det. Jag föreställer mig att godståg kommer att framföras på nätterna eller tidiga morgnar och sena kvällar när vanligt folk vill sova. Även persontrafik kan förekomma under sådana tider och bör förekomma då så att folk kan utnyttja Svealandsbanan optimalt, t ex åka till Strängnäs och Eskilstuna från Stockholm kl 24. Men Banverket och kommunen vill inte låtsas om den nattliga trafiken eftersom den bullrar på otillåtet sätt i Banverkets och kommunens förslag med bana i kanten på Långberget. Deras förslag kommer sannolikt att medföra tidsrestriktioner för tågen, vilket innebär sämre passagerarservice och sämre ekonomi för trafikbolagen.

Banverkets och kommunens förslag med en bana i kanten på Långberget och hållplats nedanför Skogshyddan innebär enligt min mening oacceptabla säkerhetsrisker. Perrongen blir smal, nedmot 5 m, och ligger alldeles intill gatan, där bussar och bilar stannar. På perrongen blir det i kommunens förslag cykelparkering. Det finns inget som hindrar småbarn att leka på perrongen. När folk kommer med bussar och bilar och lastar av bagage på den smala perrongen och har bråttom, är det stor risk att blir trängd mot plattformskanten och trilla ner framför tåget. Särdeles otrevligt när det är snöväder och halt. Vad säger lokförarna? Vem svarar för säkerheten på perrongen? Vem ska skotta snö och sanda? Med bana i kanten på Långberget drar man i onödan på sig säkerhetsrisker. Med perrong i berget enligt mitt förslag kan man få största möjliga säkerhet utan sådant som bilar, bussar och cyklar etc vid perrongen.

Det som motiverar att man bygger Svealandsbanan är, att man ska komma fort fram och därför är det viktigt att tåget går fort. Men de som reser med tåget måste också snabbt kunna komma till tåget, och från stationerna snabbt kunna komma vidare till slutmål som kan vara bostäder, arbetsplatser etc. Går resorna inte snabbt nog från dörr till dörr är det stor risk att resenärerna tar bilen. Järnvägens hela ekonomi och existens beror av hur man lyckas med lokal kollektivtrafik som ansluter till järnvägsstationerna. Jag har

under många år ständigt påpekat behovet av en planering av den lokala kollektivtrafiken men det finns ännu ingen sådan. Hade kommunen haft en sådan planering skulle de förhoppningsvis ha funnit, att förslaget med banan i kanten på Långberget och enkelspårsstation inte är förenligt med en god trafikförsörjning.

Nu sysslar kommunens planerare med sådant som att man ska hålla filmjolk på de sprängda bergytorna så att mossan växer fortare där, varigenom det hela tänkes bli trevligt och bra. Men om man inte kan ordna bra tidtabeller blir det hela inte bra även om det växer mossor på 10 000 m² nysprängda bergytor.

Banverkets och kommunens förslag med bana i kanten på Långberget är dåligt i alla avseenden. Långbergsparken och Strängnasmiljön förstörs. Skönhetsvärden och kulturvärden förstörs.

Man kan tycka

att makthavarna åtminstone borde kunna böja sig för det att en tunnel från Ulfhälls allé blir billigare än förslaget med banan i kanten på Långberget,

att de borde kunna böja sig för att passagerarservicen och ekonomin för tågtrafikbolaget och lokaltrafikbolaget blir dålig med den enkelspårsstation som följer med förslaget med banan i kanten på Långberget, medan det blir bästa möjliga därvidlag i alternativet med tunnel från Ulfhälls allé och dubbelspårsstation, och

att de borde kunna skona Strängnäsborna från de bullerstörningar som följer med banan i kanten på Långberget genom att istället genomföra alternativet med tunnel redan från Ulfhälls allé.

Om SJ kunde förse mig med mer argument för mitt förslag med banan i tunnel redan från Ulfhälls allé vore det bra. Jag tar tacksamt emot sådana, tex om fördelar i mitt förslag ifråga om driftskostnader. Både Banverket och tågförande bolag (SJ kan man väl räkna med) borde få lägre driftskostnader i mitt alternativ. Jag ber att SJ aktivt stödjer mitt förslag och försöker påverka Banverket, Svealandsbanan AB, Strängnäs kommun och andra med inflytande, så att mitt alternativ blir genomfört.

I Strängnäs stödjer jag och har jag stöd av aktionsgruppen "Rädda Långberget", i vilken ingår bl a Fred Wennerströms svåger Tom Wetterstrand, Skyttevägen 9, 645 32 Strängnäs, tel 0152- 10968. Han får kopia av detta brev.

Stockholm den 18 februari 1994

Vänligen

Sven Winnell

Fyrverkarbacken 40, 112 60 Stockholm.

Tel 08- 618 22 83, men jag nås bäst per brev.

Bilagges sammanställning enligt förteckning härövan i brevet.

1546

Kopia av brev:

**Till Ingemar Lundin,
SJ Koncernstab,
SJ Administration Centralstationen,
105 50 Stockholm.**

Angående Svealandsbanan.

Till revisionschef Sten Bjelke skickade jag :

- * den 18 februari 1994 ett brev om Svealandsbanan, som främst handlade om stationen i Strängnäs,
- * samtidigt också ett brev daterat den 19 februari 1994 , som främst handlade om stationen i Läggesta.

Sten Bjelke svarade mig i ett brev daterat 25 februari 1994, där han meddelade att mina brev har överlämnats till Ingemar Lundin ”som svarar för infrastruktur i SJ centrala staber”.

Strängnäs kommun har, efter samråd, utställt detaljplaner för både Strängnäs station och Läggesta. Synpunkter på de nu utställda detaljplaneförslagen ska ha inkommit till kommunen senast den 26 april 1994, och jag har lämnat mina yttranden.

- * Jag ber härmed få överlämna kopior av mina yttranden över detaljplanerna. De är visserligen daterade
- * den 10 april för stationen (hållplatsen) i Strängnäs och
- * 11 april 1994 för Läggesta, men jag blev klar med utskrifterna först igår och kunde då lägga dem på postlådan strax innan lådan tömdes.

Mina yttranden nu innehåller inga ritningar över mina förslag, det har kommunen fått tidigare.

- * I mina brev till SJ den 18 och 19 februari finns de viktigaste ritningarna och beskrivningarna. De kopior av yttrandena jag skickar nu kan ses som komplement till det jag skicka den 18 och 19 februari.
- * Jag bifogar kopia av kommunens brev den 24 mars 1994 om planutställningen.

Stockholm den 22 april 1994

Med vänliga hälsningar

Sven Winnell

Fyrverkarbacken 40, 112 60 Stockholm

Samrådsmöte med allmänheten i Strängnäs

8 juni, 2006

Plats: Thomasgymnasiets aula, Regementsgatan 10, Strängnäs.

Öppet hus kl. 17-19 samt möte 19-21.

Öppet hus: 19 besökande.

Möte: 22 besökande vid mötet.

Jim Johansson inleder med att hälsa alla välkomna och presenterar därefter tillsammans med Katharina Nyberg och Lena Dübeck från WSP kortfattat omfattningen på Järnvägsutredning Svealandsbanan.

Fråga: Vad kostar det att bygga dubbelspår hela vägen?

Svar: Troligen över 3 miljarder kronor.

Fråga: Kan man lita på att det inte blir flera godståg?

Svar: Vi kommer att beskriva den bedömning som finns i nuläget, med bibehållet antal genomgående godståg.

Fråga: Det man har skrivit i Miljökonsekvensbeskrivningen – gäller det?

Svar: Det man skriver i miljökonsekvensbeskrivningen gäller, men det är i järnvägsplanen man fastställer banans sträckning och tillhörande åtgärder. Länsstyrelsen godkänner att miljökonsekvensbeskrivningen är korrekt utförd. Därefter ställs järnvägsutredningen ut. Alla kan då inkomma med synpunkter enligt gällande regler.

Fråga: Har man frångått den Miljökonsekvensbeskrivning som skrevs för den första utbyggnaden?

Svar: Det är mycket striktare idag än när Svealandsbanan byggdes. Det är i Järnvägsplanen som beslut om åtgärder fastställs.

Fråga: Om man säger att det ska vara viltstängsel, blir det så då?

Svar: Lagen är skarpare, järnvägsplanen styr på decimetern när. Först måste man dock välja alternativ.

Fråga: Tar ni kontakt med markägarna innan järnvägsplanen fastställs?

Svar: Ja Banverket kommer att ha samråd och tydligare ritningar i nästa skede.

Fråga: Länsstyrelsen satt ju i knät på Banverket vid den förra utbyggnaden, det lärde vi oss av och kommer inte att vara lika medgörliga den här gången!

Svar: -

Fråga: Länsstyrelsen vill ju bygga ut, kan det vara jäv?

Svar: Länsstyrelsen har flera olika roller och ska beakta flera samhällsintressen, men det samordnar de internt.

Fråga: Kan man få veta varför det inte blev något bullerskydd när man byggde banan?

1548

Svar: Vi kommer att visa kartor över beräknade bullernivåer i tät-orterna samt ange bedömda nivåer för landsbygden.

Fråga: Bullerkurvor i all ära, men det är ju en subjektiv upplevelse?

Svar: Riktvärdena ska innehållas.

Fråga: Blir det bullerskydd där man bygger ut?

Svar: På de ställen där vi bygger dubbelspår kan det bli åtgärder om gällande riktvärden överskrids.

Fråga: Är det något av alternativen som är troligare än något annat?

Svar: Kanske någonting som liknar alternativ UA1b.

Fråga: Hur bygger man?

Svar: Troligen på flera ställen samtidigt. Pengar finns i planeringsramen för år 2010-2015, men delas ut år för år.

Fråga: Bullret, beror tröskelvärde för åtgärder på nivå eller på antalet tågpassager?

Svar: Det finns två riktvärden: maxnivå som styrs av enstaka passager samt ekvivalentnivå där man fördelar ut det totala bullret över dygnet.

Fråga: Kommer man att komma över riktvärdena?

Svar: Det beror på, en fördubbling av tågtrafiken ger ytterligare 3 dBA. Det är förhållandevis få tåg som trafikerar Svealandsbanan.

Fråga: Under byggtiden – vad händer då?

Svar: Det finns regler och Banverket har ansvar för byggbullret.

Fråga: Dygnsmängden buller stämmer inte överens med den upplevda!

Svar: -

Fråga: Kommer Svealandsbanan att utnyttjas för byggtrafik?

Svar: Nej, det är inte sannolikt.

Fråga: Hanteringen runt i kring är viktig, vi som flyttat ut för att få lugn och ro vinner inte på detta?

Svar: Det är så när man bor nära väg och järnväg.

Fråga: Banverket var väl trötta på att inte kunna gå fram som Väg-?

Svar: Förut hade man expropriation att ”ta till”, nu löser man markfrågorna enligt marknadsvärde, men det är till sist regeringen som bestämmer.

Fråga: Hur varierar risken för förseningar mellan olika alternativ?

Svar: Kan inte svara just nu, trafiksimuleringar pågår.

Fråga: Vad är skillnaden (*i punktlighet*) mellan alternativ 1a och 1b?

Svar: Det kommer att framgå på utställningen av järnvägsutredningen?

Fråga: Tro aldrig på Banverket och deras konsulter. Allt ska vara skriftligt, jag blev lurad 1997!

Svar: -

Fråga: Varför är du så negativ?, Vi kom bra överens med Banverket 1997.

Svar: -

Fråga: Det är ju länsstyrelsen och regeringen som har sista ordet!

Svar: -

Fråga: Kommer utbyggnaden att ske på södra sidan?

Svar: Du har nog läst i Förstudien på Banverkets hemsida. Järnvägsutredningen är inte färdig ännu, men det finns helt klart sträckor där den ena sidan är att föredra före den andra. Man vill korsa spåret på så få ställen som möjligt. De spår som redan är dubbelspår kommer att ligga kvar.

Fråga: Buller transporteras (*studsar*) bort, mycket kommer från rälsen när hjulen slår emot?

Svar: Bullervallar reflekterar inte buller, däremot kan bullerplan utan absorberer få ljudet att studsas. Det finns försök med låga bullerplank nära rälsen. Det beror även på hur terrängförhållandena är.

Fråga: Kan skärmarna ge mer buller inne i tåget?

Svar: Har aldrig hört talas om att den bulleraspekten vägts in när det handlar om skärmar, däremot hur och om man kan se ut från tåget.

Fråga: Kan man få svar om man lämnar synpunkter till Banverket?

Svar: Det är ingen generell regel, men skriver man att man vill ha svar så ska man få det.

Fråga: Kommer protokollet ut på hemsidan?

Svar: Det skulle det kunna göra.

Tack för visat intresse!

Samrådsmöte med allmänheten i Nykvarn

7 juni, 2006.

Plats: Björkestaskolans matsal, Tjusarstigen 39, Nykvarn.

Öppet hus kl. 17-19 samt möte 19-21.

8 besökande vid mötet.

Jim Johansson inleder med att hälsa alla välkomna och presenterar därefter tillsammans med Katharina Nyberg och Lena Dübeck från WSP kortfattat omfattningen på Järnvägsutredning Svealandsbanan.

Fråga: Kan man få en sammanfattning av samrådet hemskickat?

Svar: Samråden kommer att redovisas i samband med utställningen i en samrådsredogörelse.

Fråga: Är det inte risk att man försämrar punktligheten om man ökar antalet tåg på Svealandsbanan?

Svar: Ja, det är en balansgång. Utredningsalternativen studeras bland annat i detta avseende.

Fråga: Har det gjorts några vibrationsmätningar?

Svar: Ja, men vet inte på rak arm var mätningarna gjorts. Det kommer säkert att göras mätningar i senare skeden, t ex där man vet att det är lermark.

Fråga: Sprickbildningarna i husen som kommer med åren, kan de inte ha med vibrationerna att göra?

Svar: Skador på byggnader uppstår normalt vid högre vibrations- än järnvägstrafik normalt alstrar. Vibrationerna blir det aktuellt först i de senare skedena att titta på, men det är viktigt att lyfta fram frågan redan nu så att den kan gå vidare till annan enhet på Banverket (förvaltande delen).

Fråga: Vad händer med buller- och vibrationsstörningar på de områden där det inte byggs ut?

Svar: Det blir svårare att få till åtgärder, befintliga banor hanteras annorlunda än vid nybyggnad.

: Effekterna av gods- och persontåg som inte stannar är störande redan idag och det minskar ju inte, de orsakar både buller och vibrationer. Dubbeldäckarna hörs mer än tågen som ser ut som X2000. Värst är de gamla tågen. Kan inte se på TV i normal volym eller föra ett samtal på balkongen när tåg passerar. Lukten vid inbromsningarna är besvärande, från doft särskilt på sommaren.

Svar: Konsekvenserna beträffande buller, vibrationer och luft kommer att beskrivas i Miljökonsekvensbeskrivningen.

Fråga: Vad är järnvägsbetingat och vad är vägbetingat av vibrationer och buller?

Svar: Det kan man lätt hålla reda på när man mäter. Skriv gärna brev som kan gå vidare till Banverket geotekniker för utredning och bedömning. Oftast krävs dock kraftigare vibrationer än man tror för att åtgärd/ inlösen kan ske. Vid nybyggnad kan man förebygga vibrationer men vid befintlig bana är det svårare. Buller är lättare att åtgärda, man följer riktvärdena när man bygger nytt alternativt utgår från befintliga banan. Även om trafiken

ökar så är det inte väsentlig ombyggnad.

Fråga: De tre godstågen och det genomgående tåget med sovvagnar, hur hanteras det?

Svar: Det finns ingen planerad ökning, samtidigt vet vi att kommunerna förbereder industrispårsanslutningar, t ex i Nykvarn, där man ska kunna köra 300 meter långa godståg.

Fråga: Hur många tåg ökar trafiken med? 12 i varje riktning eller?

Svar: Vi försöker hitta sätt att kunna köra många tåg i maxtimman (högtrafik), det kommer att bli tätare trafik.

Fråga: Gjordes det några hälso- och miljömätningar i samband med bygget av Svealandsbanan?

Svar: Man mätte i samband med bygget, tror inte att det mättes efteråt. Banverket har en ganska god bild av bullernivåerna och vad de förväntas bli. Det kommer att redovisas för tätorterna i Miljö-konsekvensbeskrivningen.

Fråga: Ska man skriva till er även om de sträckor som inte byggs ut?

Svar: Ja, vi kan vidarebefordra brevet till rätt enhet på Banverket.

Fråga: Vill de som bor i Nykvarn att det ska stanna fler tåg där eller ska de bara åka förbi? I Förstudien talades det om de negativa bitarna, men det måste ju finnas nyttor för de 1,4 miljarder kronor som är avsatta. Varför inte vända tågen i Läggesta och köra 20-minuterstrafik?

Svar: Det måste finnas resandeunderlag och dessutom intresse från de som kör tågen.

Fråga: Men det bilpendlar 94 % och de borde kunna vara intressanta.

Svar: Vi för en dialog med dem som idag trafikerar banan. Grundidén är 30-minuterstrafik, det är vad man inom överskådlig tid kan se behov av hos trafikutövarna. Samhällsekonomisk kalkyl ska göras i Järnvägsutredningen. Man skulle förstås vilja ha tätare trafik mellan Södertälje Syd och Södertälje C.

Fråga: Men man måste väl göra beräkningar redan nu?

Svar: Det har gjorts en behovsanalys som ska användas i den samhälls-ekonomiska kalkylen.

Fråga: Hur mycket kan trädriddåer minska bullret?

Svar: Det krävs ett minst 50 meter brett skogsparti för att kunna visa på en bullerdämpning med 0,5 dBA. Vegetation har en mycket låg bullerreducerande effekt. Det är dock inte uteslutet att upplevelser av buller kan påverkas av växtlighet.

Fråga: Dubbeldäckarna var en försämring, de bullrar och vibrerar mera. Hur ska man göra med dem?

Svar: Man kommer att köra vidare med dem.

Fråga: Ska industrispåret gå ända in i Nykvarn?

Svar: Nästan, in till masten, men inte in till plattformen. Industrispåret ska gå till Mörby industriområde.

Tack för visat intresse!

1552

Samrådsmöte med allmänheten i Eskilstuna

1 juni, 2006.

Plats: Högskolans lokaler, Smedjegatan 37, Eskilstuna,

Öppet hus kl. 17-19 samt möte kl. 19-21.

5 besökande vid mötet.

Jim Johansson från Banverket inleder med att hälsa alla välkomna och presenterar därefter tillsammans med Katharina Nyberg och Lena Dübeck från WSP kortfattat omfattningen på Järnvägsutredning Svealandsbanan.

Fråga: Det finns ett dagis här i stan, vad kan man göra åt det buller som redan finns? Särskilt med tanke på att antalet godståg ökar. Bullerfrågan var ju het i förstudien?

Svar: Det bullrar inte mera, men oftare. Där vi bygger ut gör vi bullerskyddsåtgärder, men inte på de sträckor som inte byggs ut. Nya tågtyper är tystare t ex Reginatåg jämfört med lokdragna tåg. Det har även kommit ett EU-direktiv som kommer att ge tystare tåg på längre sikt. Vi undersöker även en dubbelspårsutbyggnad i Eskilstuna, men har inte finansiering för det under planperioden 2010 - 2015.

Fråga: Det är väl den höga hastigheten som ger bullret, vad kan göras för att reducera buller från fordon och bana?

Svar: Det måste i så fall hanteras vid fordonet, nära bullerkällan. Det betyder mycket hur jämnt underlaget är. Tester har gjorts att klä spåret med gummi.

Fråga: Hur mycket dämpar ett lågt bullerskydd?

Svar: Beror på hur bebyggelsen är belägen och terrängens förhållande. Man kan bara ha bullerskärm på ena sidan av ett enkelspår av arbetsmiljöskäl.

Fråga: Kommer ni bara att bygga bullerskydd där det blir dubbelspår?

Svar: Riktvärden togs fram 1997 och Banverket vidtar åtgärder enligt dessa.

Fråga: Hur mycket kommer trafiken att störas av utbyggnaden?

Svar: Man vill störa så lite som möjligt, därför 6 meters spåravstånd, med nya kontaktledningsstolpar. Däremot blir det hastighetsrestriktioner samt ett antal korsningar med broar där trafiken stängs av under kortare tid. Så visst kommer det att bli störningar. Man kommer dock inte att behöva korsa befintligt spår så ofta.

Fråga: Kräver 15-minuterstrafik dubbelspår hela vägen?

Svar: Ja.

Fråga: Blir det problem med broarna då?

Svar: Det blir det på alla ställen där dubbelspåret byggs ut.

Fråga: Kommer ni att presentera kostnader för dubbelspår hela vägen?

Svar: Ja, men med undantag av passagen genom Strängnäs som troligen även fortsättningsvis blir enkelspårig.

Fråga: Varför?

Svar: Det är inte ett särskilt sannolikt alternativ, då det är mycket kostsamt.

Fråga: Hur nära Eskilstuna kommer man?

Svar: Till Kjula ungefär, beror lite på hur de pågående trafiksimuleringarna utfaller.

Fråga: Om man inte har dubbelspår hela vägen så kommer väl även 30-minuterstrafiken att störas?

Svar: Det är bland annat det som trafiksimuleringarna ska ge svar på.

Fråga: Kan man känna sig säker som resenär, för signalfel t ex, och att man kommer fram i tid?

Svar: Det är den situationen Banverket vill förbättra. Tåg är ett transportmedel med mycket hög säkerhetsnivå.

Annan gäst säger: Det är alltid grejer som går sönder, det är ofta fel på tågen fast man säger signalfel.

Fråga: Har man någon kvalitetssäkring?

Svar: Det är oerhört dyrt att lägga in extra växlar för att säkra tillgänglighet till "rätt spår".

Fråga: Stockholmspaketet och Citybanan, hur kommer de anläggningsarbetena att påverka Svealandsbanan?

Svar: Har ingen uppfattning just nu, men det ska byggas spår i marknivå i något skede. Idag bygger man om södra infarten till Centralen, vilket förmodligen är en större störningsrisk.

Fråga: Hur har man kommit fram till kostnaden i Banverkets fram-tidsplan?

Svar: Banverket har utgått från de utredningar som fanns innan förstudien, dvs. översiktliga studier. Först var det mindre än 1 miljard kronor som sedan ökats på när man uppfattat det större behovet.

Annan gäst: Förut var det mindre belopp, men tidigare i planeringen.

Fråga: Kan investeringsplanen omprioriteras eller är det bara tillskott som gäller?

Svar: Investeringsplaneringen modifieras efter hand, dessvärre ökar kostnaden för de flesta projekt. Vi ska titta på nyttorna i olika utbyggnadsalternativ, därför studerar vi även på dubbelspår hela vägen trots att det inte finns ekonomiska resurser för närvarande.

Fråga: När planeras utbyggnaden genomföras?

Svar: 2010-2015, men det är inte specificerat när i spannet, byggtid 3-5 år beroende på utbyggnadsalternativ.

Fråga: Kan de kraftiga lutningarna på spåret åtgärdas?

Svar: Det finns lutningar på upp till 18 promilles lutning in till Eskilstuna.

Det hade annars blivit väldigt kostsamma tunnlar.

Fråga: Vilka godståg klarar detta?

Svar: Kan inte svara, 10 promille är vad man vill ha när det handlar om långa godståg som dras med ett lok. Det finns 15 promille i flera kilometer vid Strängnäs och Läggesta, men Eskilstuna är värst. Det finns alltid både för- och nackdelar med godstrafik (t ex farligt gods och buller kontra ett bättre utnyttjande av banan och mindre lastbilstrafik). Det var inte avsikten att trafikera Svealandsbanan med godståg vid utbyggnaden av den. Önskemålen och behoven förändras över tiden

Fråga: Det pågår väl godsspårsanslutningar i alla kommunerna?

Svar: Alla vill ha och ligger på bra avstånd från Stockholm för lager m m, man kan inte utesluta farligt gods, men heller inte motivera nytt spår med annan lutning.

Fråga: Tar ni med att lastbilstransporterna därmed minskar?

Svar: Banverket tittar i allt större utsträckning på detta.

Fråga: Eloge till Eskilstuna som förberett dubbelspår vid bron?

Svar: Ja vi tänkte på förberedelser för dubbelspår på banan i övrigt när den byggdes, men det fanns inte ekonomiskt utrymme i budgeten. På ett antal ställen har dock viss hänsyn tagits där merkostnaderna inte blev så stora, t ex vissa bergskärningar och hur man placerat kontaktledningsstolparna.

Tack för visat intresse.

Återkommer när banverket har något nytt att berätta.

Stockholm den 4 december 2006

Sven Winnell

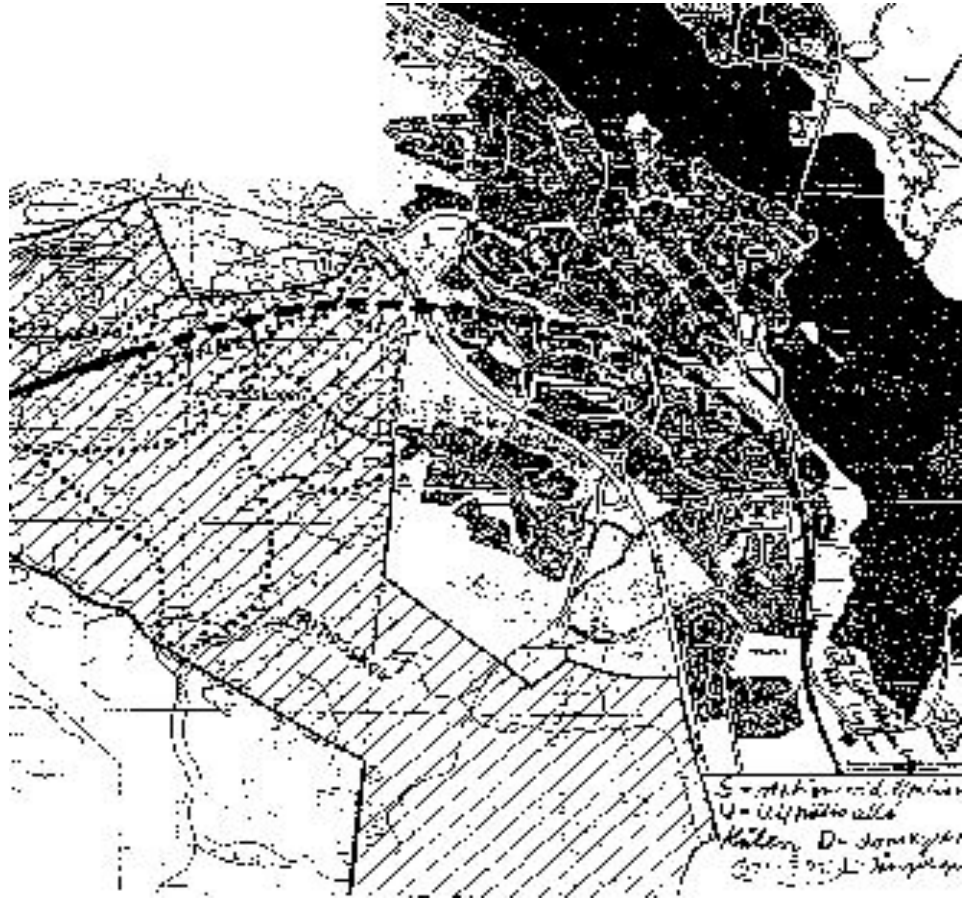
Fyrverkarbacken 40

112 60 Stockholm.

sven.winnell@telia.com

Tillägg 061213:

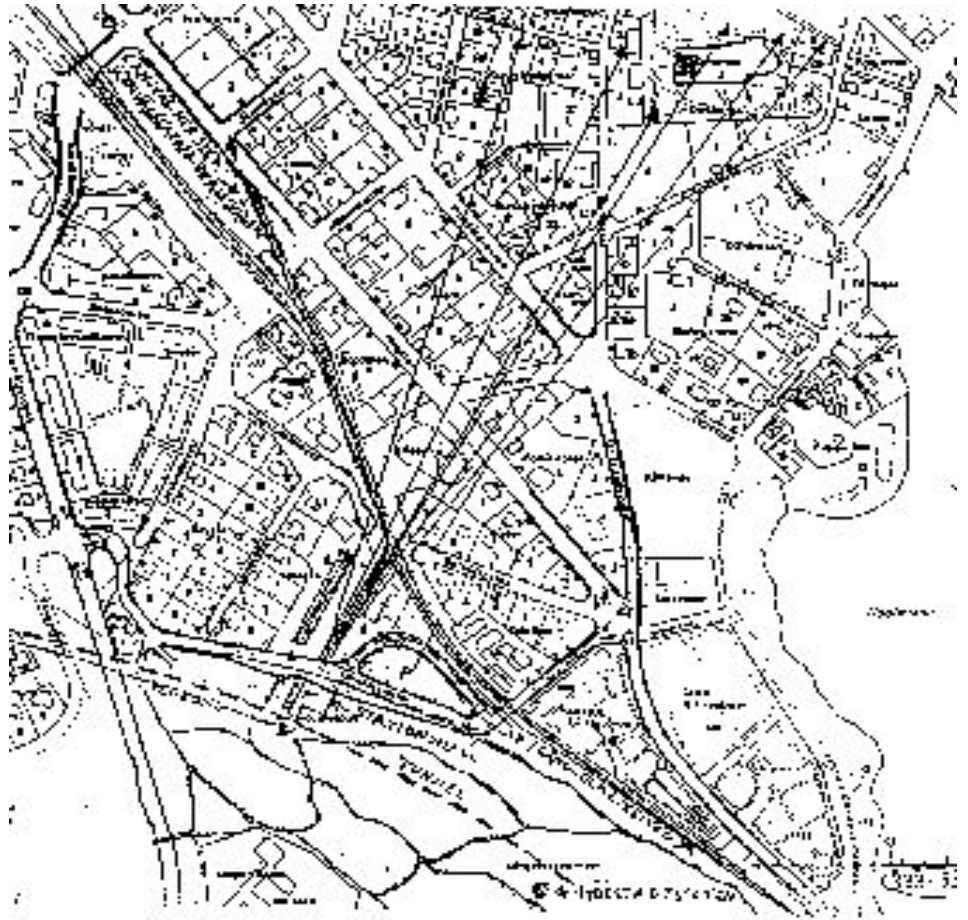
Från sid 1339A:



Alternativ med hel tunnel från Ulfhäls allé till Stadsskogen.

Tunneldelen från Ulfhäls allé till Södertäljevägen är cirka en tredjedel av hela tunneln. I detta alternativ slipper man alla problem som uppstår i alternativet med järnvägen i dagen i kanten på Långberget. Stationen har ingång mittför Vitalisvägen.

Från sid 1339B:



Alternativ med hel tunnel från Ulfhälls allé till Stadsskogen.

I detta alternativ slipper man alla problem som uppstår i alternativet med järnvägen i dagen i kanten på Långberget. Stationen har ingång mittför Vitalisvägen.

Bilden visar att man kan se kyrkan när man kommer ut från stationen.

Från sid 1340B:



SW-alternativ "Lång tunnel"

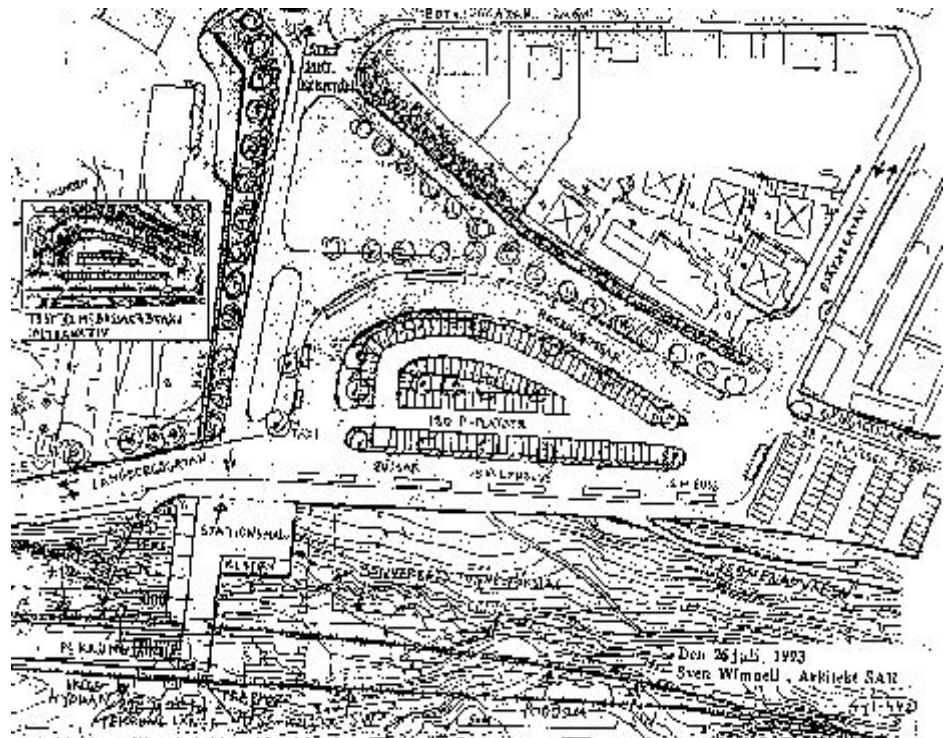
Bilden visar mitt förslag till tunnel genom Långberget.

Jag har föreslagit en förbättring av banverkets alternativ med lång tunnel:

Tunneln börjas redan vid Ulfhälls allé, banan läggs djupare under Mariefredsvägen och läggs på delen norrut från korsningen med Mariefredsvägen längre in i berget, dvs längre västerut. På det sättet vinnes flera fördelar:

- * Den horisontella radien på banan blir större och stämmer bättre med krav om banradier som banverket har och tågen kan köras med högre hastighet, vilket är önskvärt.
- * Bergtäckningen över tunneln blir större så att bergtunnel kan göras norrut från och med ungefär korsningen med Mariefredsvägen eller något norr därom. Betongtunnel behöver göras på bara ungefär 250-350 m, från Ulfhälls allé och norrut.
- * Tack vare den befintliga markens höjdlägen före tunnelmynningen får man en vacker tunnelinfart. Marken ligger lägre före tunnelmynningen än vid allén, vilket innebär att stödmurarna före tunnelinfarten blir relativt små.
- * Banan får ett lägre läge utanför läkemedelsfabrikerna och tågen kommer att störa fabrikerna mycket mindre.
- * Bullerproblemen för boende vid Ulfhäll minimeras.
- * Ulfhälls allé återupprättas och återfår sin ursprungliga längd och sitt ursprungliga utseende.
- * Området mellan Mariefredsvägen och Gorsingeholmsvägen norrut från Ulfhälls allé blir ett tämligen vackert område. Läkemedelsfabrikerna kan utvidga fram till Ulfhälls allé.
- * Trafiken på Mariefredsvägen kan flyta som nu eftersom järnvägen helt ligger i tunnel under vägen. Mariefredsvägen kan från Kilen efter komplettering med alléträd och lämpligt ordnade buskage o d mellan träden göras till en mycket vacker infart till Strängnäs.
- * Ingången till stationen vid Skogshyddan kan läggas på samma ställe som i banverkets förslag juni 1993 och området utanför stationen kan utformas på i princip samma sätt i mitt förslag till lång tunnel och i banverkets förslag i juni 1993.

Från sid 1341B:



Alternativ med hel tunnel från Ulfhälls allé till Stadsskogen.
Tunneldelen från Ulfhälls allé till Södertäljevägen är cirka en tredjedel av hela tunneln. I detta alternativ slipper man alla problem som uppstår i alternativet med järnvägen i dagen i kanten på Långberget. Stationen har ingång mittför Vitalisvägen.

Bilden visar stationsområdet utanför och stationen inne i berget. Bilden visar att dubbelspåret vid stationen går ihop till ett spår österut, men 2006 är avsikten att dubbelspåret från stationen ska fortsätta österut.



Tu

E