

Brev till generaldirektören för Trafikverket Gunnar Malm

Gunnar.Malm@trafikverket.se.

Till generaldirektören för Trafikverket Gunnar Malm **Gunnar.Malm@trafikverket.se**

I slutet av 1800-talet byggdes järnväg mellan Södertälje och Eskilstuna. Den passerade Läggesta och Åkers Styckebruk. Från Åker gjordes en bana på cirka två mil till Strängnäs. I slutet på 1900-talet uppkom förslag om att rusta upp banorna och förslag om att lägga ner bandelarna mellan Läggesta och Eskilstuna och istället dra en ny bana Läggesta-Strängnäs-Eskilstuna. Järnvägen söder om Mälaren skulle heta Svealandsbanan.

Man ville ha en station i Strängnäs nära centrala delarna av staden. Ett problem med det var höjdförhållandena. På Mälarens södra sida löper en förkastning som i Stockholm tar sig uttryck i Södra bergens långsträckta branter. I Strängnäs finns motsvarande bergsbranter som är särskilt framträdande i kanten på naturparken Långberget och som bildar en lång sydlig gräns för de centrala delarna av staden. På 1930-talet fanns ingen stadsbebyggelse söder om Långberget, senare har staden vuxit ut där.

Långbergsparken rustades upp i slutet av 1800-talet med hjälp av frivilliga insatser av stadens befolkning. Vägar och utsiktsplatser m m anlades och parken blev mycket omtyckt och använd av stadsbefolkningen, den blev en viktig del i det sociala livet.

När det blev tal om att dra ny järnväg till Strängnäs föreslog regerande kommunalråd (fp) att järnvägen skulle dras uppe på Långberget. Det var ett vansinnigt förslag och han dog snart efter det. Från Eskilstunahållet skulle nog tåget komma upp på berget, men på grund av lutningsförhållanden skulle det inte komma ned i östra änden av Långberget. Och hur skulle ett stationsområde med bilar och bussar etcetera ordnas uppe på berget? Det värsta var dock att Långbergsparken skulle bli totalförtörd.

Banverket kom med förslag att en station skulle läggas ungefär där hållplatsen nu är och att tåget därifrån och mot Eskilstuna skulle gå i en cirka två kilometer lång bergtunnel. Mot öster från stationen skulle tåget gå på något sätt. Jag föreslog Banverkets huvudkontor, att stationen borde ligga i berget med ingång mttför Vitalisvägen och att tunneln borde fortsätta i berget österut och komma i dagen vid Ulfhäll och där fortsätta mot Läggesta.

Huvudkontoret kom också sedan med ett sådant förslag. Men då utbröt kostnadsdiskussioner och några menade att det skulle bli för dyrt att på sådant sätt fortsätta den två kilometer långa tunneln med ytterligare cirka en km som det var fråga om.

Motförslaget var att den två kilometer långa tunneln från Eskilstunahållet skulle komma i dagen strax före en station i nuvarande läge och att tåget österut sedan skulle gå i dagen i norra kanten på Långberget, svänga runt östra änden av Långberget och så fortsätta via Ulfhäll mot Läggesta. Det fördes en dårlig diskussion om att ha plankorsning mellan järnväg och väg vid Ulfhäll. Det lades mycket energi på att beräkna kostnader för denna plankorsning. Plankorsning övergavs så småningom och då behövdes fyra nya broar för att klara korsningarna, som inte alls uppstod i förslaget med den hellånga tunneln. Kostnadberäkningar jag gjorde visade att tunnelalternativet skulle bli billigare.

Förslaget med järnväg i dagen i norra kanten på Långberget förstörde Långbergsparken och tillgängligheten till parken.

Jag är född och uppvuxen i Stängnäs och förfäder på både fars och mors sida har bott i Strängnäs sedan åtminstone tvåhundra år. Jag känner därför väl till Strängnäs och strängnäsbornas historia, och kan Långbergsparkens betydelse i stadens liv. Jag är arkitekt och samhällplaneringsforskare med doktorsutbildning i samhällsplanering och anser mig vara kompetent att ha åsikter om järnvägsplaneringen i Strängnäs. Jag har många år arbetat med planering av flygplats-

terminaler för den civila luftfarten och har erfarenhet av hur man tar hand om stationsområden. Sedan drygt tio år har jag på Internet en hemsida om samhällsplaneringens problem, <http://wimnell.com>.

Jag har också goda minnen av misslyckanden som myndigheter gjort ifråga om stora projekt av typ Svealandsbanan.

Efter andra världskriget uppstod opinioner för byggande av en "storflygplats" i Sverige för att vi inte skulle komma efter i "utvecklingen". Storflygplatsdelegationen bildades och kom till att en storflygplats skulle byggas vid Halmsjön i Uppland. Man byggde så småningom en 1800 m lång bana, 60 m bred och med 20 cm tjock armerad betong. När den var klar bjöd man in piloter som provflög och sa, att denna bana kan inte användas, vi vägrar att flyga på den. Projektörerna hade använt sig av sämsta möjliga lutningsförhållanden på både längden och tvären och lyckats ordna det så att flygarna på grund av en puckel inte kunde se banan så som var nödvändigt.

Delegationen ersattes av Luftfartsverket. Verket menade för skams skull att läget vid Halmsjön nog inte var bra och utredde ett par andra lägen, men kom till slut ändå till att Halmsjöläget fick duga. Man byggde en ny bana där och med sprängningar förbättrade man senare den gamla odugliga banan. Flygpatsen bytte namn till Arlanda.

Man hade en användbar bana men inga flygbolag som ville använda den, det fanns inga stationsanläggningar. Luftfartsverket gjorde i ordning en provisorisk station i en stor nybyggd driftsbyggnad, men flygbolagen nappade inte på det, bland annat för att den inte låg vid plattan och passagerarna måste fraktas med buss till flygplanen. Den stationen användes aldrig. Jag fick i uppdrag att försöka förbättra läget och kom tillsammans med SAS stationschef till att det bästa vore att bygga en ny provisorisk station vid plattan. Vi lyckades övertyga Luftfartsstyrelsen om det och så blev det. Den nya stationen tillkom på rekordtid och invigdes av Konungen i början av 60-talet. Det var inte möjligt att utsträcka byggtiden, en viss dag bestämdes för när flyg-

trafiken skulle flyttas över från Bromma till Arlanda och tidtabeller för det trycktes långt i förväg.

Efter andra världskriget när bilarna blivit flera ville myndigheterna förbättra väg 55 som då gick genom centrala Strängnäs. På 1930-talet hade färjan mellan Strängnäs och Tosterön ersatts av en bro som fortsättning av gatan upp till kyrkan. Den bron skulle fortsättningsvis användas för väg 55 och på strängnässidan skulle göras en motorvägsliknande ny väg snett över kvarteren mot ångbåtsbron och Östra Strandvägen skulle breddas och bli del i väg 55. Det var ett förskräckligt ingrepp i Strängnäsmiljön och rönt stort motstånd som pågick länge. Den vägen blev aldrig gjord genom ingrepp av arkitekturprofessorn Lage Wernstedt i Göteborg. Han var född och uppvuxen i Strängnäs och ville rädda Strängnäs. Han föreslog att det skulle göras en ny bro västerut och att väg 55 skulle ligga söder och väster om centrala Strängnäs. Så blev det också så småningom.

När förslagen om ny järnväg genom Strängnäs kom anade jag risk för att det skulle bli stora miljöproblem, vilket det ju också blev. Dessförinnan hade jag undvikit att lägga mig i vad myndigheterna gjorde i Strängnäs, men nu ansåg jag det nödvändigt att försöka rädda Strängnäs. Där fanns också en liten grupp personer som var ute i samma ärende och kallade sin grupp "Rädda Långberget". Vi hjälptes åt att försöka övertyga makthavarna om att de skulle avstå från att lägga järnvägen i dagen i kanten på Långberget och istället lägga den i berget. Som professionell planerare ritade, beräknade och beskrev jag, och gjorde av med uppemot 15000 kr av mina egna pengar på ritningskopior och porton. Jag gjorde utredningar om hela järnvägen från Läggesta till Härad. Den långa obetalda arbetstid jag använde vill jag inte tänka på.

Jag fick i nåder ett halvrimligt långt samtal med stadsarkitekten, en kvinna som var tämligen ny på sin post. Hon sa att hon inte skulle ha några synpunkter på järnvägen, bara göra som politikerna bestämde,

ett synnerligen anmärkningsvärt uttalande av en stadsarkitekt som borde se till stadsmiljön.

Regerande kommunalråd tillhörde ett tillfälligt politiskt parti och hade inte någon kompetens ifråga om planering. Efter mandatperioden försvann partiet och kommunalrådet försvann från den politiska kartan. De gamla vanliga partierna fick mina utredningar men svarade aldrig.

Planeringen av Svealandsbanan sköttes av Banverkets östra regionkontor. Den ledande socialdemokraten uttalade på slutet att politikerna inte förstod problemen med järnvägen och bara gjorde som Banverket föreslog. Banverket sa då att de velat gå vidare med förslaget om järnvägen i berget men inte fått för kommunen.

Vid ett offentligt möte om järnvägen sa Banverkets högste tekniker i östra regionen i början att man bara fick diskutera Banverkets förslag. Eftersom det var ett offentligt möte om järnvägen begärde jag ordet och började tala om järnväg i berget. Teknikern i fråga avbröt mig och sa: "Hörde du inte vad jag sa? Du får inte tala om det." En representant för gruppen Rädda Långberget, en pensionerad ingenjör som på ledande post arbetat flera decennier med tunnelbyggen i Stockholm begärde ordet och började tala om järnväg i berget, också han avbröts lika bryskt och fick inte fortsätta.

På podiet satt en rad av dem som svarade för planeringen och en från gruppen Rädda Långberget frågade om någon av dem hade någon utbildning om planering med hänsyn till estetiska förhållanden, men ingen hade någon sådan utbildning.

En fråga var behovet av dubbelspår. Banverkets generaldirektör tillfrågades vid ett tillfälle hur man senare skulle göra om det krävdes dubbelspår och han svarade att då skulle man dra ett nytt spår söder om Strängnäs.

Det hela var en tagisk historia som slutade med att järnvägen drogs i dagen i kanten på Långberget. Förslaget stöddes märkligt nog av

Naturskyddsföreningens representant i Strängnäs.

I brev till SJ vädjade jag om hjälp med att få järnvägen i berget, men fick inget brevsvaret utan en kväll ett telefonsamtal från en tjänsteman som försökte rättfärdiga förslaget med järnväg i kanten på Långberget.

I brev till delegationen för infrastrukturinvesteringar förklarade jag problemen men fick aldrig något svar.

Generaldirektörerna för Boverket och Naturvårdsverket påpekade i en tidningsartikel att planeringen av stora projekt hade brister och behövde förbättras, och de fick redovisningar om järnvägen i Strängnäs. Senare avgick de.

Förslaget överklagades upp till regeringen där centerpartiet hade statsråd i beslutande departementet. Statsrådet hade ogillat förslaget om järnväg i kanten på Långberget, men när överklagandet hamnade på hennes bord tog hon ledigt och överlämnade beslutet till ett vikarierande statsråd som avslog överklagandet. Så går det till.

Järnvägen blev så småningom klar i kanten på Långberget och hela Svealandsbanan invigdes av Kungen i juni 1997 och i Strängnäs med högstämde tal om hur bra det hela blev.

Senare avgick Banverkets generaldirektör och andre mannen där och avgick chefen för Östra regionkontret. Alla som var med som makthavare när järnvägen lades i kanten på Långberget är nu borta.

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

Banverket begärde synpunkter på sina nya förslag före den 22 juni 2006 och i en ny omgång före den 6 december 2006. Jag gjorde då en sammanställning som nu bifogas och som finns på min hemsida : <http://wimnell.com/omr71e.pdf> "Rapport februari 1995 kompletterad 15 juni 2006 och 4+13 december 2006".

Första sidan lyder:

“Rädda Ulfhäll, Långberget och Strängnäsmiljön genom att göra järnvägstunnel redan från Ulfhälls allé.

Sven Winnell: Rapport februari 1995. Kompletterad 15 juni 2006 och 4+13 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.”

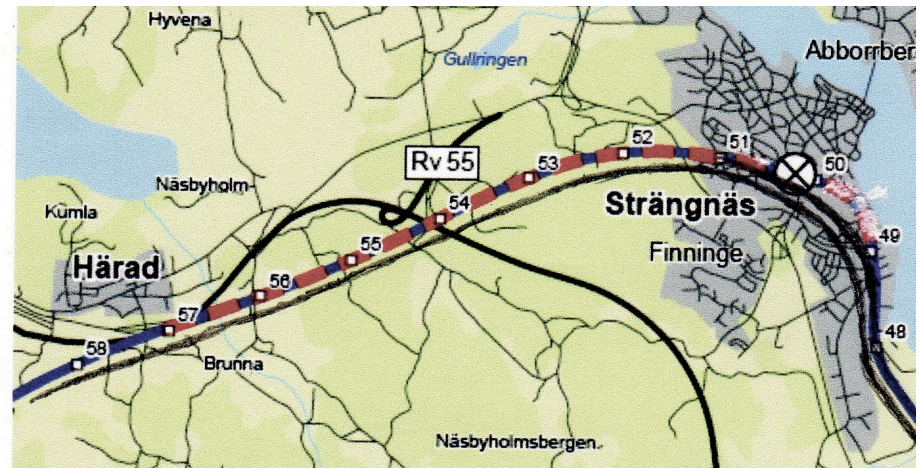
Efter 2006 har Banverket upphört och ingår nu i Trafikverket. Där har man planer på att göra en bergtunnel bredvid den två km långa bergtunneln och göra dubbelspår i dagen i kanten på Långberget ungefär fram till Ulfhäll. Man tycks stödja sig på en amatörgrupp som kallar sig Rädda Långberget. Det är en annan grupp än gruppen Rädda Långberget på 1990-talet. Den nya gruppen räddar inte Långberget utan gör miljön ännu värre än den är.

Generaldirektören för Trafikverket bör skrinlägga förslaget att bygga ut järnvägen i kanten på Långberget och istället lägga in stationen och järnvägen i berget.

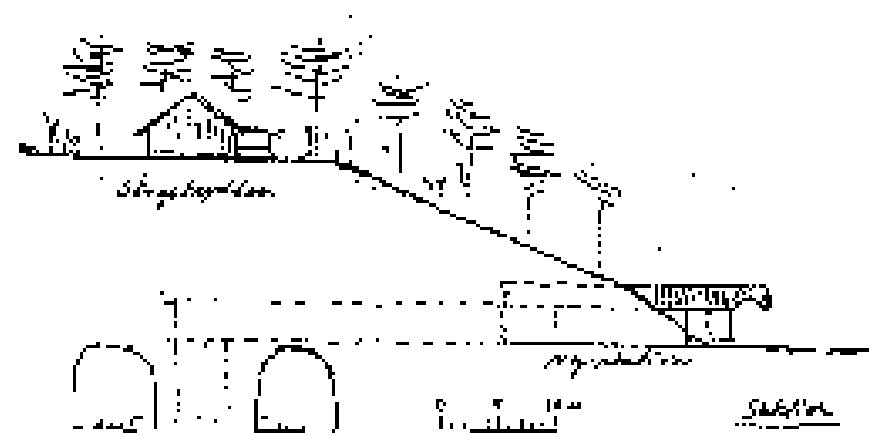
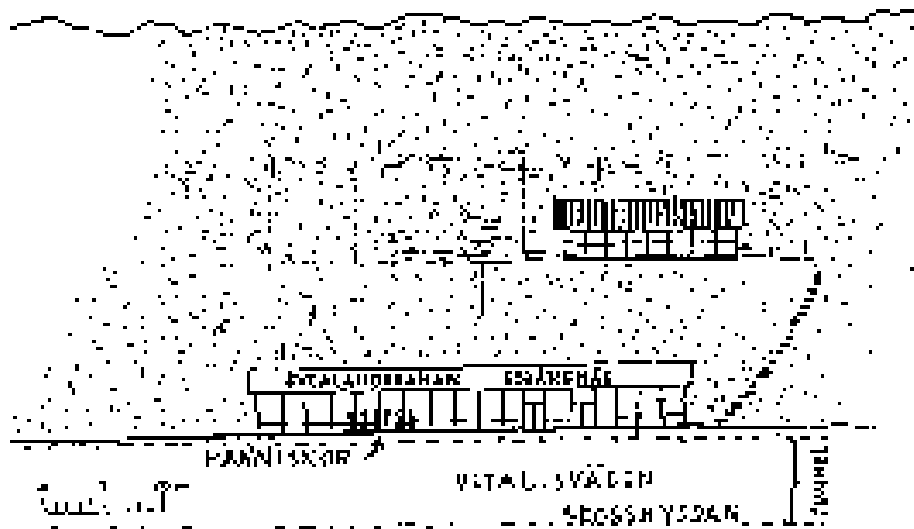
Ritningar i det följande är förminskade kopior av ritningar som Banverket fick på 90-talet.



Trafikverkets förslag. Två spår utefter den rödblå linjen.



Sven Winnells förslag. Från den befintliga tunnelns östra ände dras det befintliga spåret om genom berget till i dagen vid Ulfhäll. Det nya spåret dras intill. Nedan sektion i princip och till vänster fasad mot gatan. Innanför fasaden stationshall och gång till trappor och hiss ned till mittperong.



Rädda Ulfhäll, Långberget och Strängnäs- miljön genom att göra järnvägstunnel redan från Ulfhälls allé.

Här innehållet i:

Sven Winnell: Rapport februari 1995.

Kompletterad 15 juni 2006 och 4+13 dec. 2006.

(På Internet: [Sven Winnell 061213: Järnväg i Strängnäs](http://winnell.com/omr71e.pdf)
(<http://winnell.com/omr71e.pdf>)

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.

Innehåll

Sven Winnell: Rädda Ulfhäll, Långberget och Strängnäsmiljön genom att göra järnvägstunnel redan från Ulfhälls allé.

Rapport februari 1995. Förord 5 sidor, innehållsförteckning för sidorna 1301-1408 och sidorna 1301-1408.

1417-1436 Sammanfattning om utredningar av Sven Winnell rörande Svealandsbanan, E20 och RV55 genom Strängnäs kommun, till och med sidan 1408.

Komplettering 15 juni 2006. Sid 1501-1528
Med innehållsförteckning för sid 1501-1528

Komplettering 4 december 2006. Sid 1529 -1556
Med innehållsförteckning för sid 1529 -56

Tillägg 061213: sidorna 1557-1561 med bilder.

Innehållsförteckning för sidorna 1301-1408. Februari 1995.

- 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 komun.
- 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 visheten. 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 tunnneförlag 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 järnvägslösningen 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 därintill.
- 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 Miljöskyddsalagen.
- 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 vidatreutbildning och forskarutbildning i
samhällsplanering.
- 1409 Eventuella tillägg.
- 1417-1436 Sammanfattning om utredningar av Sven Winnell
rörande Svealandsbanan, E20 och RV55 genom
Strängnäs kommun, till och med sidan 1408.

Innehåll till kompletteringar 15 juni 2006. Sid 1501-1528

- 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. Undertecknat: 15 juni
2006 Sven Winnell sven.winnell@telia.com)

Innehåll till Kompletteringar 4 december 2006. Sid 1529 -1556

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 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 Sektion genom den föreslagna nya tunneldelen från stationsplattformens västra ände och västerut med anslutning till befintlig 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

En kort sammanfattning av förslaget:

Tillägg 061213. Bilder:

1557 Från sid 1339A:

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.

1558 Från sid 1339B:

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.

1559 Från sid 1340B:

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 juni 1993.

1560 Från sid 1341B:

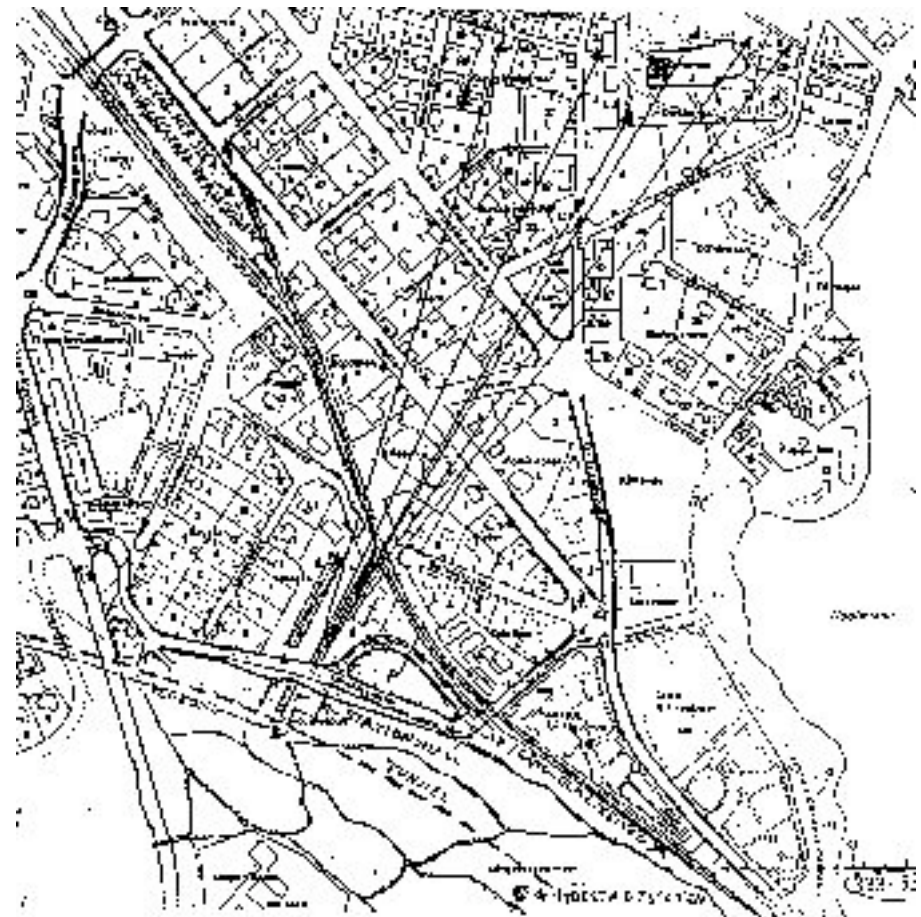
Tunneldelen från Ulfhälls allé till Södertäljevägen är cirka en tredjedel av hela tunneln. I detta alternativ slipper man alla problem som uppstår i alternativet med järnvägen i dagen i kanten på Långberget. Stationen har ingång mittför Vitalisvägen. Bilden visar stationsområdet utanför och stationen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

1561 Från sid 1348:

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. Bilden visar sektion genom tunneln, delen mellan Ulfhälls allé och stationen. Det prickade är alternativ där tunneln ligger något högre vid Benninge. I mindre skala visas hela tunneln från Ulfhälls allé till Stadsskogen.



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.
1557



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.
1558



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.

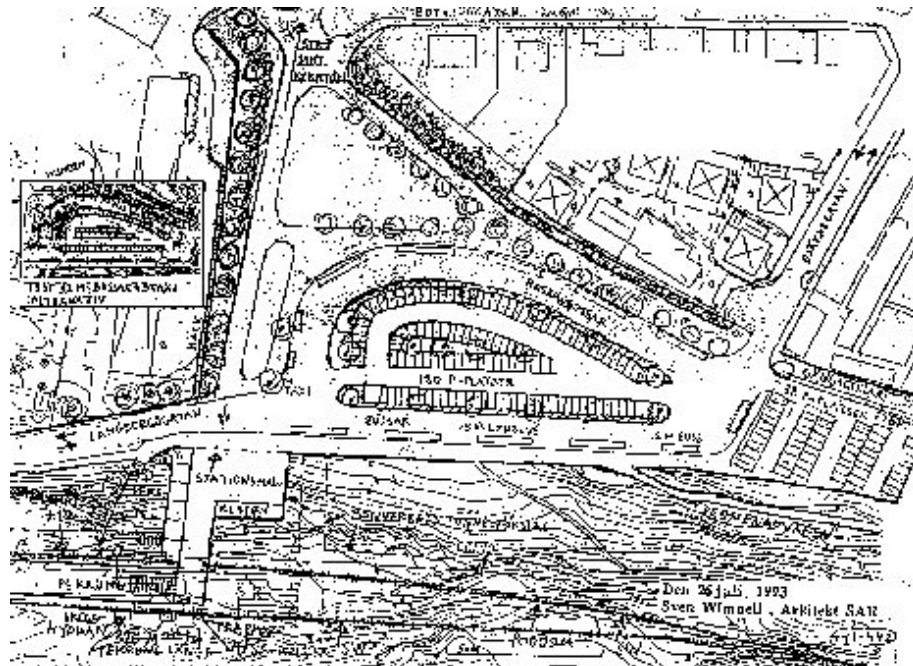
- * Bullerproblemen för boende vid Ulfhäll minimeras.

- * 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.

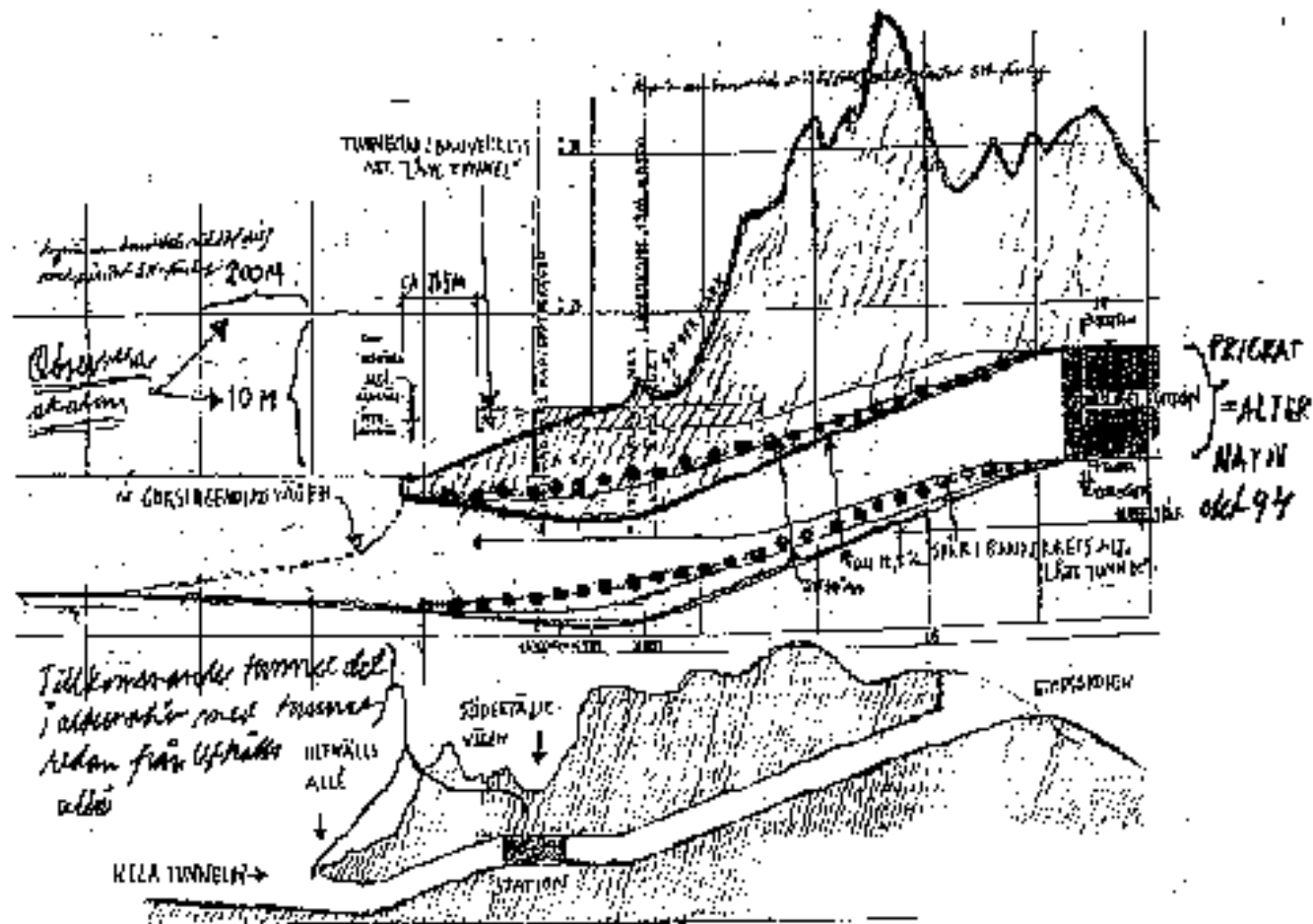
- * Ingången till stationen vid Skogshyddan kan läggas på samma ställe som i banverkets förslag juni 1993 och området utanför stationen kan utformas på i princip samma sätt i mitt förslag till lång tunnel och i banverkets förslag i juni 1993.



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.

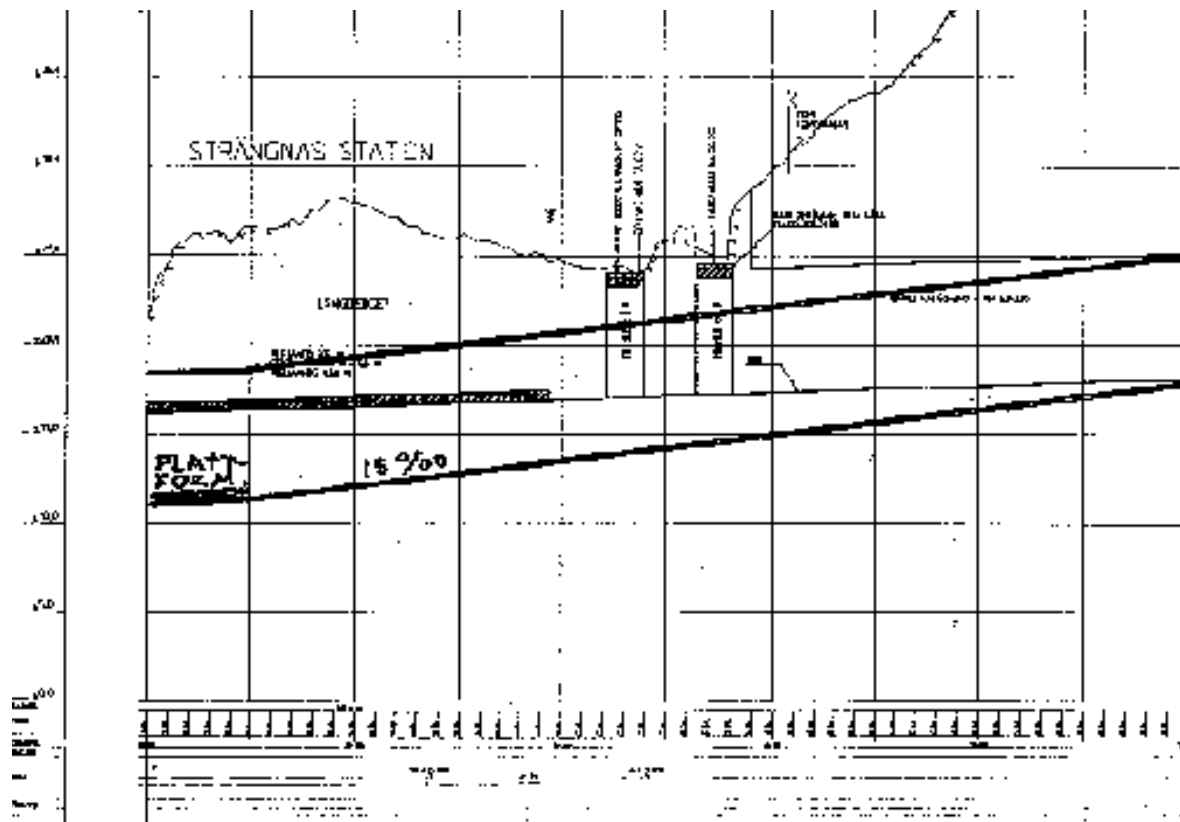
Bilden ovan visar stationsområdet utanför och stationen inne i berget. Bilden visar att dubbelspåren vid stationen går ihop till ett spår österut, men 2006 är avsikten att dubbelspåren från stationen ska fortsätta österut. **1560**



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 sektion genom tunneln, delen mellan Ulfhälls allé och stationen. Det prickade är alternativ där tunneln ligger något högre vid Benninge. 1561



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 Till höger på bilden kommer den befintliga tunneln från väster. Till vänster anpassning till ny stationsplattform.

Stockholm den 6 augusti 2010

**Sven Winnell
Fyrverkarbacken 40
112 60 Stockholm**

sven.winnell@telia.com