

YTTRANDE

Till
Samhällsbyggnadskontoret – Plan
Södertälje kommun
151 89 Södertälje
E-post: sbk.plan@sodertalje.se

Förslag till detaljplan för Dubbelspår i Södertälje (P 08004)

Naturskyddsföreningen i Södertälje ber härmed att få lämna synpunkter på rubricerade förslag till detaljplan.

Sammanfattning

Naturskyddsföreningen i Södertälje är positiv till ambitionen att förbättra pendeltågstrafikens punktlighet och turtäthet. Vi instämmer i stort i planbeskrivningens synpunkter vad gäller miljöpåverkan m.m. samt de åtgärder som där föreslås. Vi förutsätter därvid att befintliga grönytor förblir praktiskt taget intakta.

Vi anser också att bullerdämpande åtgärder även bör vidtas för bostadsfastigheter i Östertälje längs den ordinarie bansträckningen mellan Södertälje hamn och Östertälje, pga framför allt den fördubblade godstågstrafiken men även ökningen av pendeltågstrafiken. Vad gäller lokal anslutningstrafik vill vi även se satsningar som gör det attraktivt att använda cykel.

Med detta sagt anser vi dock förslaget om dubbelspår förlegat. Det permanentar en föråldrad järnvägsstruktur, fastlagd på 1800-talet, som innebär en 8 minuters längre restid mellan Södertälje och Stockholm än vad som vore möjligt med en ny bansträckning i form av en direktlinje mellan Östertälje och Södertälje centrum. En sådan sträckning har utretts och föreslagits av Naturskyddsföreningen Stockholms län som en helt realistisk lösning. Denna sträckning har den ytterligare fördelen att den 14 månader långa avstängningen av förbindelsen mellan Södertälje hamn och Södertälje centrum inte skulle behövas.

Inledning

Naturskyddsföreningen i Södertälje välkomnar alla förbättringar för kollektivt, spårbundet resande eftersom detta gynnar klimat och miljö. För Södertäljes del skulle en avsevärd sådan förbättring vara en förkortad restid med pendeltåg till Stockholm. Ändå föreslås nu i och med dubbelspåret en lösning som visserligen förbättrar punktlighet och turtäthet men som samtidigt permanentar en föråldrad järnvägsstruktur, fastlagd på 1800-talet, och som innebär att restiden till Stockholm även framgent kommer att vara 8 minuter längre än den skulle behöva vara.

Naturskyddsföreningen i Stockholms län, som har utrett frågan (Hållbara förbindelser, dec 2007, bifogas) föreslår en direktförbindelse mellan Östertälje och Södertälje centrum. En sådan skulle utöver att förbättra punktlighet och turtäthet även förkorta restiden avsevärt, uppemot 8 minuter. Därtill skulle byggandet av en sådan istället för dubbelspåret innebära att Södertälje skulle slippa den 14

månaders långa avstängningen av pendeltrafiken. Kostnaden, beräknad till knappt 2 miljarder kronor, kan anses rimlig, inte minst i ljuset av alliansens aviserade satsningar på infrastruktur, totalt 100 miljarder kronor under de närmaste tolv åren. Det går inte att låta bli att ställa sig frågan i vilken mån de Södertäljepolitiker som nu stöder dubbelspåret förelagts och övervägt detta för Södertälje attraktiva alternativ.

Dels förhindrar dubbelspårslösningen de kortare restider som vore möjligt att uppnå med en direktförbindelse mellan Östertälje och Södertälje centrum, dels innebär den utökade godstrafiken – som är utan fördelar för Södertälje - mer bullerstörningar för de omkringboende längs hela sträckan från Södertälje hamn till Grödingebanans anslutning vid Flemingsberg. Naturligtvis innebär också utökningen av pendeltågstrafiken till 6 avgångar per timme, dvs totalt 12 tågrörelser per timme, ökade bullerstörningar för de omkringboende jämfört med idag, något som dock förstås är priset för de förbättringar som kommer att uppnås.

Nedan redovisar vi ändå våra synpunkter beträffande den föreslagna detaljplanen för dubbelspåret.

Synpunkter

Vi instämmer i planbeskrivningens bedömning om att genomförandet av detaljplanen medför en betydande miljöpåverkan enligt MB 6:11 och att en miljöbedömning enligt MB 6 kap 11-18 därmed krävs. Utöver vad som nämns i planbeskrivningens miljökonsekvensbeskrivning har vi inga avgörande invändningar ur miljö- och natursynpunkt, förutsatt att våra synpunkter nedan beaktas.

Skogspartier

Vi vill betona det i planbeskrivningen nämnda behovet av att bibehålla skogspartiet mellan dubbelspåret och Vårdsholmen, som förutom vad gäller buller ger ett bra miljöskapande skydd samt ger en, om än liten, möjlighet till naturvistelse som t ex kortare promenader och hundrastning. Även skogspartiet i den norra delen måste behållas intakt; något som speciellt bör hållas i åtanke under byggnadstiden. Vi anser att det är mycket viktigt att bevara de uppvuxna träden vid stationsbostäderna för att minska påverkan av tågtrafiken och bevara närmiljön.

Buller

Vi instämmer i de behovsbedömningar beträffande bullerdämpning inkl åtgärdsförslag som redovisas i planbeskrivningen, dock med tillägget att även fastigheter i Östertälje utefter den ordinarie bansträckningen mellan Södertälje hamn och Östertälje behöver bullerskyddas. Detta framför allt pga att godstågstrafiken kommer att mer än fördubblas men även pga utökningen av turtätheten från 4 till 6 avgångar i bägge riktningar, dvs totalt 12 tågpassager per timme – ett tåg var 5:e minut! Detta rör de bostadsfastigheter som är belägna söder om järnvägen mellan kanalen och Östertälje station, en sträcka om ett par hundra meter. De bullerskydd som beslutas bör naturligtvis uppföras så snart som möjligt och vara klara innan bygget påbörjas. Då nyttiggörs ju investeringen maximalt.

Lokal anslutningstrafik

För att motverka miljöförstörande vägtrafik är det viktigt att göra kollektivt, spårbundet resande attraktivt inklusive möjligheterna att ta sig till/från stationerna. Medel för detta är dels att göra det gynnsamt för cyklister att nå pendeltågsstationerna, dels att etablera bra kollektiv anslutningstrafik. Utöver miljöaspekter har detta också fördelen att det minskar eller helt utesluter behovet av utökningar av parkeringsplatserna vid pendeltågsstationerna. Detta till trots anser vi dock att situationen vad gäller parkeringsplatser vid Södertälje hamn bör ses över.

Vi kan inte här närmare diskutera den kollektiva anslutningstrafiken men återkommer gärna i saken. Beträffande att gynna cyklismen vill vi påpeka att det inte bara rör separata cykelbanor och andra åtgärder som rör själva färden utan även behovet av tillräckligt stora men även ”säkra” cykelparkeringar. De senare avser att minimera risken för vandalisering och stöld av cyklar. Detta kan uppnås bl a genom full insyn, anordningar för fastlåsning och regelbunden bevakning.

En avslutande kommentar är att pendeltågstrafiken istället för att utredas isolerat borde utredas samordnat med lokala trafiklösningar, vilket vi uppfattar inte har gjorts.

Vår kontaktperson i detta ärende är Lars Klasén, tel 08-55019570, 073-5638001, mail lars.klasen@telia.com

Södertälje den 17 juli 2009

Naturskyddsföreningen i Södertälje

Kristoffer Renberg
v. ordförande

070-0440880, kristoffer.renberg@naturskyddsforeningen.se

./. Hållbara förbindelser. Rapport från Naturskyddsföreningen i Stockholms län. December 2007.