

Akt nr:
0181K-P1578C

AU\$0181K-P1578C



Handlingar tillhörande Stadsbyggnadsnämnden

Upprättade år 2010	Ärendenummer P 1578 C
Ärende Detaljplan för Södertälje Dubbelspår	
Kommun Södertälje	
Län Stockholm	

Till akten hör:

- 1 band
- 428 numrerade sidor
- 1 karta (A 1)

0181K-P1578 C



Planhandlingar för arkivering

Normalt planförfarande

Laga kraft 2010-01-13

Detaljplan för Dubbelspår P1578 C

Plankarta inkl. bestämmelser	Sid.
Försättsblad	1.
Planbeskrivning	5.
Genomförandebeskrivning	21.
Gestaltningssprogram	25.
Miljökonsekvensbeskrivning	33.
Fastighetsförteckning	51.
Tjänsteutlåtande inför samråd	59.
Samrådsbeslut	65.
För samråd utsänt förslag inkl. missiv	67.
Inkomna skrivelser under samrådstiden	139.
Samrådsredogörelse samt protokoll från SBN	179.
Tjänsteutlåtande inför utställning	191.
Utställningsbeslut	193.
Kungörelse om utställning	195.
För utställning utsänt förslag inkl. missiv	197.

Inkomna skrivelser under utställningstiden	261.
Utställningsutlåtande enligt 27 § PBL	369.
Uppgift om när och hur underrättelse enligt 27 § andra stycket PBL skett	379.
Tjänsteutlåtande inför antagande	381.
Antagandebeslut	385.
Justeringskungörelse	391.
Uppgift om när och hur underrättelse enligt 30 § PBL skett	393.
Lagakraftbevis	395.
Övrigt (behovsbedömning, övriga yttranden)	397.
Uppgift om när och hur underrättelse enligt 31 § PBL skett	423.
Dagboksanteckningar	427.

**PLANBESKRIVNING**

Dnr: P 08004

Arkivnummer: P1578C

Detaljplan för

Södertälje Dubbelspårinom Södertälje Centrum - Södertälje
Hamn**LAGAKRAFTHANDLING**

2009-10-05

Handlingar

Planförslaget omfattar följande handlingar:

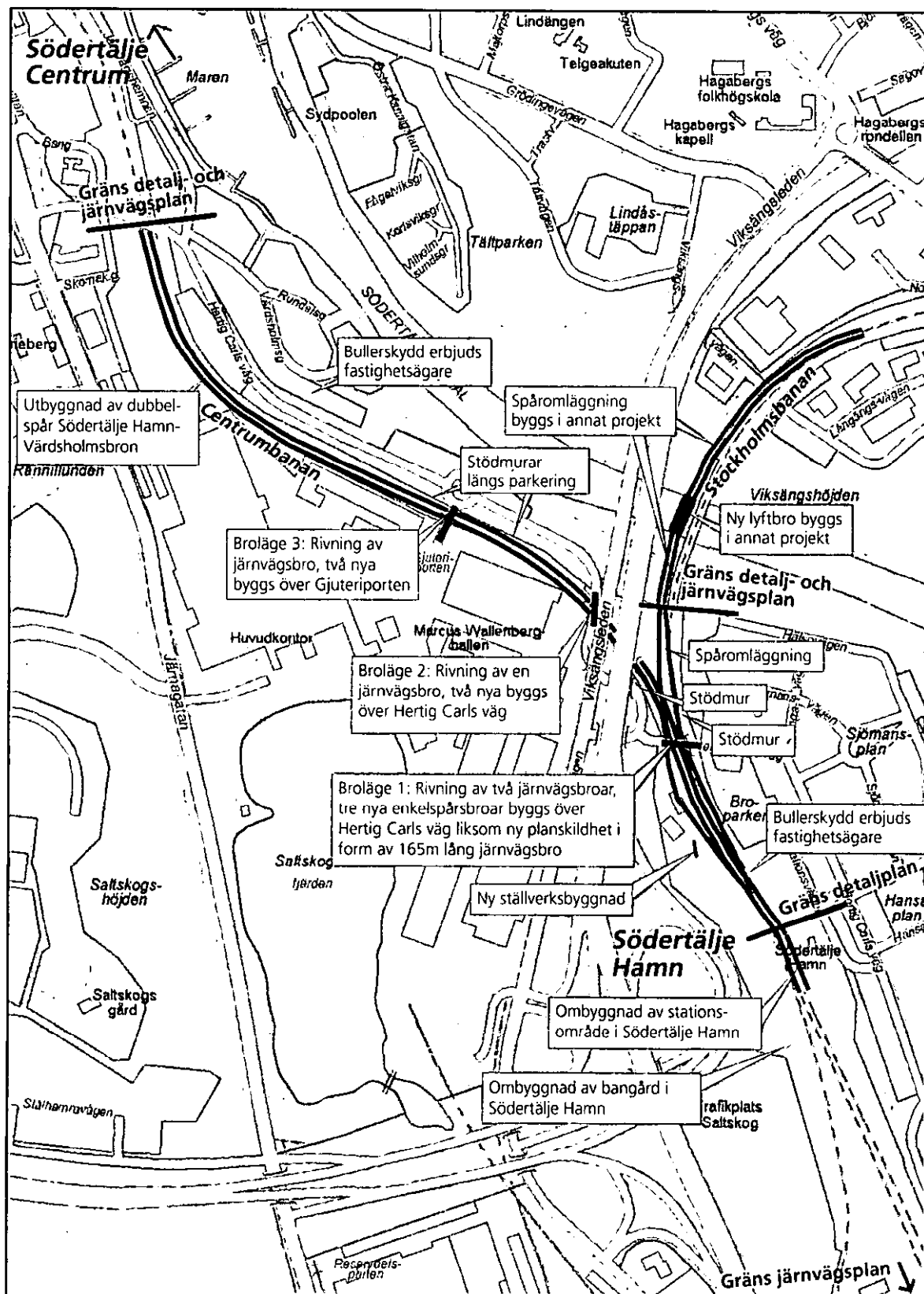
- planbeskrivning
- plankarta med bestämmelser
- genomförandebeskrivning
- gestaltungsprogram
- miljökonsekvensbeskrivning (MKB)

Under planarbetet har följande handlingar upprättats:

- behovsbedömning för ställningstagande till betydande miljöpåverkan, daterad 2008-03-10
- samrådsredogörelse
- utställningsutlåtande

Dessutom har följande handlingar utgjort planeringsunderlag:

- järnvägsplan med tillhörande MKB och gestaltungsprogram för Södertälje dubbelspår
- bilagor till järnvägsplan för Södertälje dubbelspår: bullerutredning daterad 2008-04-08, riskanalys driftskede, riskanalys byggske, markundersökningar och miljökvalitetsnormer
- systemhandling för Södertälje dubbelspår
- studie av förutsättningar för framtida breddning av E4/E20 i Södertälje, Vägverket
- grundkarta
- fastighetsförteckning



Figur 1: Åtgärdsförslag och utformning för dubbelspårsutbyggnad i Södertälje.

Grönt = befintligt spår, rött=nytt spårläge, blått=spårömläggning inom annat projekt

Planens syfte och huvuddrag

Planens syfte är att undersöka om området är lämpligt för dubbelspårsutbyggnad och bangårdsombyggnad enligt en järnvägsplan för samma område.

Utbyggnaden av järnvägen omfattar ett nytt spår från Södertälje Hamn till Vårdsholmsbron. Utbyggnaden omfattar även ombyggnader vid stationen Södertälje Hamn, där nya spår och nya plattformar anläggs inom stationsområdet och bangården byggs om. Med SL som huvudman, kommer ett nytt stationshus att uppföras vid stationsområdet, söder om den nuvarande stationsbyggnaden.

På järnvägssträckan mellan Södertälje Hamn och Södertälje Centrum, även kallad Centrumbanan, rivs samtliga tre befintliga järnvägsbroar och ersätts med sex nya enkelspårsbroar. På spåret mot Stockholm rivs befintlig bro över Hertig Carls väg och ersätts av en kortare och en längre järnvägsbro. Till järnvägsanläggningen hör teknikhus och liknande järnvägsteknisk utrustning. Förändringarna innebär möjlighet till ökad turtäthet, större tillförlitlighet genom ökad punktlighet och minskad störningskänslighet.

Plandata

Lägesbestämning och areal

Planområdet täcker delar av den s.k. Centrumbanan, dvs. spårområdet mellan Vårdsholmsbron och Södertälje Hamns plattformar. I planområdet ingår även området norr om plattformarna fram till bron över Södertälje kanal. Planområdet omfattar ca 56350 kvm.

Markägoförhållanden

Planområdet består av mark som huvudsakligen ägs av Banverket, Södertälje kommun och Scania. Berörda fastigheter redovisas i tabellen nedan.

TÄLJE 1:1, LAXÖRINGEN 2-4, KOLPENÄS 1:1, SÖDRA 1:1	Kommunägd
TÄLJE 1:1, LAXÖRINGEN 2-4, KOLPENÄS 1:1, SÖDRA 1:1	Privatägd
SÖDRA 1:23, SÖDRA 1:43	Privatägd
TÄLJE 1:2	Statligt ägd
SÖDRA 1:2, SÖDRA 1:4	Statligt ägd
SÖDRA 1:2	Privatägd
SÖDRA 1:43	Statligt ägd
VAGNMAKAREN 5	Privatägd
SÖDRA 1:40	Privatägd
SÖDRA 1:39	Privatägd

Tabell: Berörda fastigheter

Tidigare ställningstaganden

Översiktliga planer

Södertäljes översiktsplan från 2004 omfattar bl.a. planområdet. Översiktsplanen nämner inte planer på dubbelspårsutbyggnad mellan Södertälje Centrum och Södertälje Hamn. Dubbelspåret strider inte mot översiktsplanen. Översiktsplan är vägledande men inte juridiskt bindande.

Förordnanden

Riksintressen

I utbyggnadsområdets närhet finns riksintressen för kommunikationer. Motorvägarna E4 och E20, hamnen i Södertälje och Södertälje kanal utgör riksintressen. Dessa riksintressen påverkas inte av järnvägsutbyggnaden. Väg 502 (f.d. 225) förbinder en hamn av riksintresse i Ny-näshamn med E4/E20 i Södertälje och anses därför klassas som riksintresse. Därutöver utgör Stockholmsspåren riksintresse.

Kulturhistorisk inventering

Hela stationsområdet bedöms som kulturhistoriskt intressant då stationsmiljön är ovanligt välbevarad med flertalet ursprungliga funktionsbyggnader bevarade i oförändrade lägen. Stationsbyggnaden som ligger utanför planområdet är förklarad som byggnadsminne enligt lagen om kulturminnen (1988:950) och ägs av SL. Utredning pågår om att utöka byggnadsminnesskyddet till att omfatta även boställshusen.

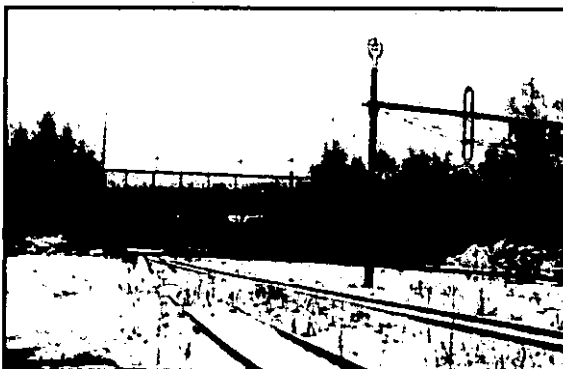
RAÄ tog 2002 fram ett förslag med utvidgat byggnadsminne som bl.a. omfattade plattformarna, plattformstaken och trapphusen för att ge skydd åt den bevarade järnvägsmiljön. Det togs dock aldrig något beslut om utökat byggnadsminne.

Kommunen arbetar med ett kulturmiljöprogram. Bl.a. behandlas stationsmiljön i Södertälje Hamn i programmet. Där framgår att stationsbyggnaden är statligt byggnadsminne och att stationsmiljön med byggnader, perronger med tak, gångbron, förrådsbyggnader, trapphus och vattentorn bör värnas som en hel miljö och vårdas med traditionella material och färgsättningar.

Kommunala beslut i övrigt

Program

Södertälje kommun har samråd under hösten 2009 gällande program för Södertälje Stadskärna. Området sträcker sig från Vårdsholmsbron i söder till Södertälje centrum i norr.



Vårdsholmsbron med omgivning, befintlig miljö

Syftet är att skapa möjligheter för ett attraktivt boende i Södertälje stadskärna samt skapa förutsättningar för affärsytor, restauranger, caféer m.m. Programmet ska även se över trafiksituationen i stadskärnan.

Exploateringen i området förutsätter att gatan som heter järnvägshamnen får en annan anslutning till Hertig Carls väg. Två olika lösningar har studerats sedan flera år tillbaka i kommunen. Ett av alternativen (alternativ



Hårdgjord yta under E4:an, befintlig miljö



Slänt mot järnväg vid bro över Hertig Carls väg, broläge 2. Befintlig miljö.

låg) påverkar dubbelspåret eftersom gatan placeras under Vårdsholmsbron med anslutning till Hertig Carls väg sydöst om bron. Alternativ låg innebär att en ny väg byggs i vägbanken under Hertig Carls väg vid Vårdsholmsbron.

Samrådshandling

I ett detaljplanearbete som berör Östertälje station utreds om området är lämpligt för utökad bussterminal och utökad infartsparkering. Under utbyggnaden av dubbelspår till Södertälje centrum kommer det att ställas ökade krav på bussförsörjningen och parkeringskapaciteten vid Östertälje station. Även efter färdigställandet, behöves en förbättrad trafik- och parkeringssituationen vid stationen.

Gällande detaljplaner

De detaljplaner som berörs är P31C, P93C, P166C, P175B, P190, P278C, P415C, P1154B, P1252A, P1402B, P1419C.

Förutsättningar och förändringar

Natur

Mark och vegetation

Höjdskillnaden är måttlig mellan stationsområdet Södertälje Hamn och Scantias parkering vid Gjuteriporten. Därefter sluttar planområdet svagt neråt, nordväst in mot centrum. Marken är till största delen hårdgjord. Centrumbanan passerar på sträckan tre brolägen för järnväg och går under tre vägbroar, väg E4:s båda motorvägsbroar och vägbron för Viksängsleden (se figur 1).

Slänten mot järnvägen vid bron över Hertig Carls väg, broläge 2, är bevuxen med en skyddande vegetationsskärm.

Inom detaljplaneområdet finns inte några större dokumenterade eller förväntade naturvärden. Det finns inte heller några skyddsvärda naturresurser.

Strax utanför planområdet vid Södra, ligger ett parkstråk mellan banvallen för Stockholmspåret och bebyggelsen. Ett promenadstråk leder från stationen Södertälje Hamn fram till kanalen. Vegetationen i parken består framför allt av uppväxta tallar och björkar.

Naturmark

Geoteknik

Bansträckan domineras av isälvsavlagringar med sand och grus med lokala inslag av lera och silt. Vid stationen vid Södertälje Hamn förekommer berg i dagen och morän på aktuella grundläggningsnivåer. Grundläggningsförutsättningarna är generellt gynnsamma dvs. geotekniskt krävs få förstärkningsåtgärder. Dock kan pålning av spårtråg under befintlig motorvägsbro komma i fråga för att befintliga brofundament inte skall få tillskottslaster från spårtråget.

Förorenad mark

Markundersökningar har utförts i syfte att identifiera förorenade områden. Inga föroreningar har detekterats i undersökningarna, men det kan inte uteslutas att föroreningar påträffas. Detta hanteras enligt Banverkets rutiner.

Risk för skred/ höga vattenstånd

Någon risk för naturhändelser i form av skred eller höga vattenstånd bedöms inte föreligga.

Fornlämningar

Inga fornlämningar är registrerade i området.

Gator och trafik

Spårburen trafik

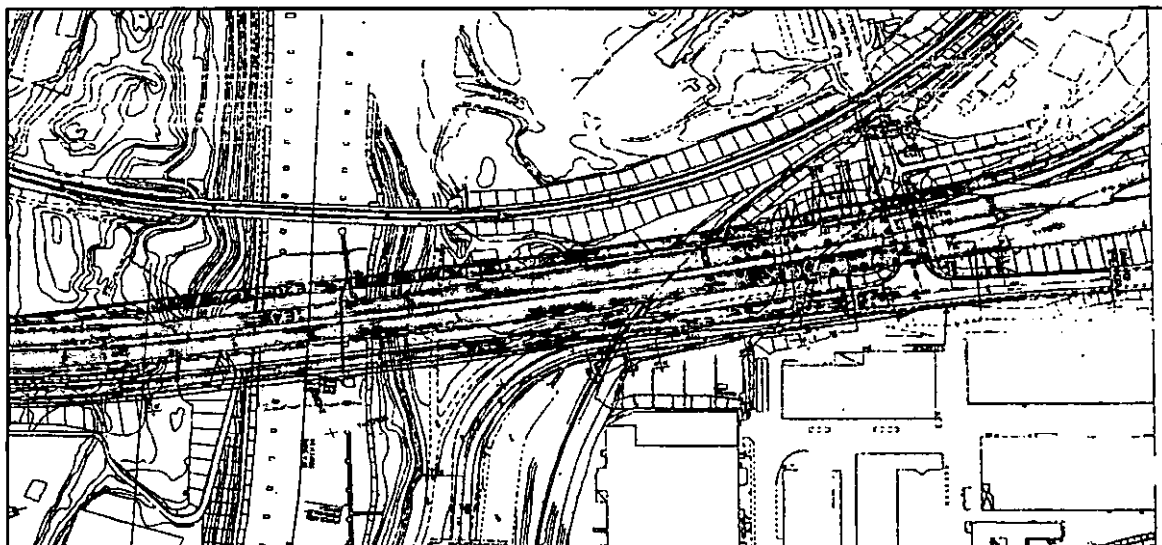
Banan mellan Södertälje Hamn och Södertälje Centrum, Centrubanan, är idag Sveriges mest trafikerade spår med omkring 4 tåg/timme och riktning. Enkelspåret gör att trafiken är störningskänslig. SL planerar en utökning av trafiken när Citybanan är färdigställd. Prognostiserad trafikering år 2015 är en ökning till 10-12 tåg/timme och riktning för tåg in mot Stockholm och 2 tåg/timme och riktning för tåg mot Gnesta.

På sträckan Södertälje Centrum – Södertälje Hamn förekommer idag inga transporter med farligt gods. I Södertälje Hamn passerar enstaka tåg med farligt gods varje dag. I och med ombyggnaden kommer möjlighet att finnas för ett godståg att passera Södertälje Hamn under högtrafik. Ett scenario för 2015 är att 6 godståg per dygn kommer att passera.

Byggtiden bedöms till ca tre år och förutsätter att trafiken på delen Södertälje Hamn - Södertälje Centrum stängs helt under ca 14 månader.

Utbyggnaden av järnvägen omfattar ett nytt spår från Södertälje Hamn till Vårdsholmsbron. Den omfattar även ombyggnader vid Södertälje Hamn, där nya spår och nya plattformar anläggs inom stationsområdet och bangården byggs om. Till järnvägsanläggning hör teknikhus och liknande järnvägsteknisk utrustning som tar mindre mark i anspråk. (Se figur 1) Utbyggnaden möjliggör ökad turtäthet och kortare restid.

Strax sydväst om planområdet vid Södertälje Hamn bygger SL en ny pendeltågsdepå. Depån beräknas vara klar 2009. Spår för in- och utfarter kommer att anslutas till Banverkets spår. Depån förutsätter ett spår som ligger utmed Centrubanan. SL-spåret kommer att placeras på en egen bro över Hertig Carls väg i brolägen 1 och 2.



Vägverkets idéskiss över framtida breddning av E4/E20 med en ny bro öster om befintliga motorvägsbroar.

Vägar

Centrumbanan passerar under motorvägsbroarna E4/E20. Motorvägen är av riksintresse och det är viktigt att kapaciteten på broarna bibehålls även i framtiden. Enligt Vägverkets utredning "Studie av förutsättning för framtida breddning av E4/E20 i Södertälje" så finns förslag på framtida kapacitetshöjande åtgärder i form av etablering av en ny bro öster om befintliga motorvägsbroar. Breddning kan förväntas ske senast när lyftspannen har "tjänat ut". Lyftspannens resterande livslängd uppskattas till ca 40 år. Mark för en eventuell framtida breddning reserveras på plankartan öster om befintliga motorvägsbroar.

Parkering

Scanias parkering vid Gjuteriporten ska byggas om på grund av det nya dubbelspårrets intrång och får därmed färre parkeringsplatser jämfört med dagsläget.

Gång-, cykel- och mopedtrafik

Enligt järnvägsplanen avses trottoaren under Gjuteriporten breddas. En ny kort gångväg ska anläggas som binder samman Scaniaparkeringens sydostända och gångvägen parallellt med Hertig Carls väg.

Bebyggelseområden

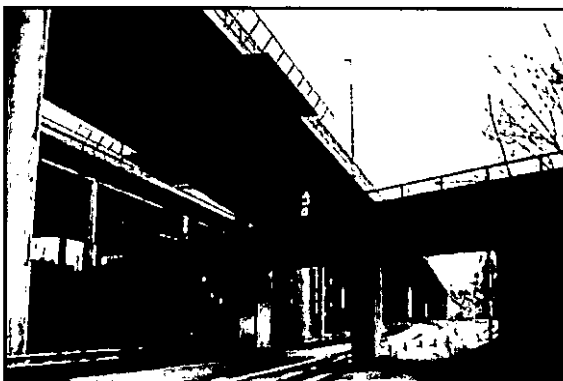
Broar

De ursprungliga stålbroarna över Hertig Carls väg (broläge 1) är från år 1915 och ersattes på grund av broarnas kondition år 2005-2006 med tillfälliga spårbroar i avvaktan på permanenta åtgärder. Både bron över Hertig Carls väg (broläge 2) och Gjuteriporten (broläge 3) är yngre betongbroar. Gjuteriporten är en välgjord och viktig entré till Scania och upplevs också som en port till Scanias industriområde.

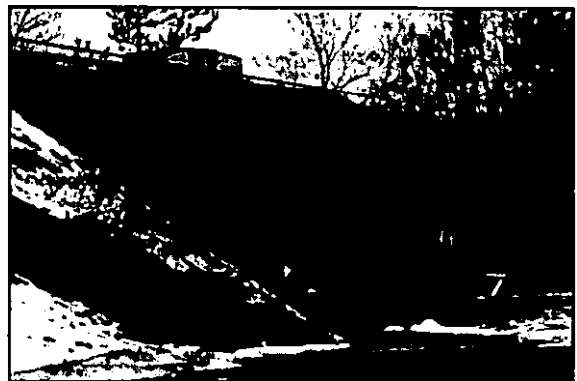
Vid dubbelspårsutbyggnaden rivs samtliga befintliga järnvägsbroar på Centrumbanan och ersätts med två nya per broläge. Brolägena är tre i antal. På Stockholmsspåret rivs befintlig bro över Hertig Carls väg och ersätts av en kortare och en längre järnvägsbro.



Befintliga broar över Hertig Carls väg, broläge 1. Stålbroadarna med dess gamla stödmurar



Befintlig bro vid Hertig Carls väg, broläge 2.



Befintlig järnvägsbro i broläge 3. Gjuteriporten utgör en entré in till Scania's verksamhetsområde.

Stationsområde Södertälje Hamn

Utanför detaljplaneområdet kommer inom järnvägsplanen befintliga plattformar att rivas och nya plattformar att utföras på stationsområdet i Södertälje Hamn. Med SL som huvudman, kommer ett nytt stationshus att uppföras vid stationsområdet, men utanför järnvägsplanens område.

Bostäder

Planområdet har ingen bostadsbebyggelse inom eller i direkt anslutning till detaljplanegränsen, undantaget tjänstebostäderna till Södertälje Hamns stationshus. Tjänstebostäderna, några fastigheter närmast spåret i bostadsområdet Södra och på Vårdsholmsgatan 14-22, 26-32 kommer enligt bullerberäkningar att påverkas av ökat buller efter dubbelspårsutbyggnaden och därför erbjudas bullerskydd.

Föreslagna bullerskyddsåtgärder omfattar en hög skärm längs spåret förbi enfamiljshus intill Södertälje hamn, en låg spårnära skärm förbi flerfamiljshus på kvarteret Barkassen i Södra, lokala skärmar vid enfamiljshus, inglasade balkonger på flerfamiljshus samt fönsteråtgärder.

Arbetsplatser, övrig bebyggelse

Scanias industriområde ansluter till planområdet.

Byggnadskultur och gestaltning

Södra är ett tidstypiskt bostadsområde från 40-talet enligt förslag till bevarandeområden i Översiktsplanen. Hela stationsområdet i Södertälje Hamn är kulturhistoriskt intressant. Byggnaderna av tegel uppfördes i slutet av 1910-talet för att tas i bruk när järnvägen öppnades 1921.

Teknisk försörjning

Vatten och avlopp

Telge Nät har fyra vattenledningar som korsar befintliga spår idag. Tre av dessa behöver läggas om i samma läge med nya skyddsror med tillhörande anordningar. En vattenledning behöver läggas om längs ny bana på en sträcka av 30 m på grund av minskad täckning i ny slänt.

Banverkets vatten- och spillservis i Hertig Carls väg, under bron närmast Södertälje Hamn, behöver få ett nytt läge. Vattenledningen kan få en ny anslutningspunkt där SL:s infartsväg ansluter till Hertig Carls väg. Vattenledningen läggs om på en sträcka på 250 m med skyddsledning under SL:s spår.

Värme

Fjärrvärme- och fjärrkylledningar behöver läggas om i ny sträckning vid Gjuteriporten, på grund av konflikt med ny banvall.

El

Även ett antal av stadens el- och teleledningar kommer i konflikt med nya banor och brokonstruktioner, vilket medför omläggningar.

Järnvägstrafikens behov av elenergi, signalanordningar och belysning tillgodoses inom banområdet.

Miljö

Buller

Bullret beskrivs med två mått, dels den maximala och dels den ekvivalenta ljudnivån. Maximal ljudnivå är den högsta nivå som mäts då ett enstaka tåg passerar. Ekvivalent ljudnivå är det sammanvägda medelvärde under dygnet.

För tågtrafik har Banverket tillsammans med Naturvårdsverket utarbetat ett gemensamt förslag till riktvärden och åtgärdsnivåer för olika planeringsfall "Buller och vibrationer från spårburen linjetrafik" (Dnr. S02-4235/SA60).

Bostäder och fritidshus	Riktvärde för miljö kvalitet	Väsentlig ombyggnad	
		Åtgärdsnivå	Högsta acceptabla nivå
Ekvivalentnivå dB(A) utomhus	60 (1) / 55 (2)	60 (1) / 55 (2)	70
Ekvivalentnivå dB(A) inomhus	30 (6)	- (4)	
Maximal ljudnivå dB(A) utomhus	70 (2)	70 (2)	60 (1) / 55 (2)
Maximal ljudnivå dB(A) inomhus	45 (3)	45 (3)	55 (5)

- 1) Avser frifällsvärden eller till korrigerade frifällsvärden
- 2) Avser uteplats, särskilt avgränsat utrymme
- 3) Avser bostadsutrymme (se 6) mellan kl. 22.00 och 06.00
- 4) Fönster eller fasaddämpning förutsätts vara 30 dB(A)
- 5) Högst 5 överskridande per natt
- 6) Avser bostadsrum (ej hall, förråd, WC etc.)

Tabell:

Riktlinjer för bullernivåer enligt Banverkets och naturvårdsverkets policy "Buller och vibrationer från spårburen linjetrafik"

Utmed Centrumbanan och Södertälje Hamn är de störningskänsliga områdena begränsade till ett fåtal bostadsområden. Befintlig bostadsbebyggelse utgörs dels av friliggande hus med två våningar på Stationsvägen i Södertälje Hamn. Dels finns flerfamiljshus med upp till sju våningar i Södra (Barkassen) samt norr om järnvägen och Scantias industriområde (fastigheterna Laxen). Centrumbanan trafikerar endast av pendeltåg. I Södertälje Hamn passerar i dagsläget ca tre godstransporter per dygn på Stockholmsspåret. Tågens hastighet är som högst 80 km/h.

Bullernivån är relativt hög i dagsläget, eftersom det finns ett stort antal växlar och spårkorsningar på bangården. Vid en utbyggnad kan buller från växlar minskas.

Förutsättningarna för att uppnå riktvärden på föregående sida varierar med planeringssituationen. I områden med befintlig järnväg tvingas man ofta att acceptera högre ljudnivåer. I Banverkets bullerpolicy har sju kvalitetsmål definierats för att utgöra en grund för bedömning av lämpliga åtgärder vid bebyggelse. Kvalitetsmål 1 innebär de högsta restriktionerna där inget riktvärde för miljö kvalitet överskrids och kvalitetsmål 7 de lägsta restriktionerna där ingen skall behöva utsättas för högre ljudnivå än de högsta acceptabla värdena.

Vibrationer

Grundläggningsförutsättningarna är generellt gynnsamma, dvs geotekniskt erfordras få förstärkningsåtgärder. Vibrationer från järnvägstrafiken bedöms därmed inte utgöra några problem i området.

Tabell Riktvärden för vibrationer. Permanent - och fritidsbostäder samt vårdlokaler

<i>Nivåer i sovrum nattetid (kl.22-06)</i>	<i>0,4 mm/s (riktvärde)</i>
<i>Sovrum nattetid (kl.22-06)</i>	<i>1,0 mm/s (högsta acceptabla värde)</i>

Luftföroreningar

Den största källan till utsläpp i Södertälje är vägtrafiken, både personbilstrafik och tung trafik. Tågtrafiken svarar totalt sett för mindre än 1% av transportsektorns utsläpp till luft. Föroreningshalten i luft bedöms ej påverkas av järnvägsutbyggnaden.

Kvävedioxid får efter den 31 december 2005 inte förekomma i utomhusluft med mer än i genomsnitt 90 µg/m³ luft under en timme, i genomsnitt 60 µg/m³ luft under ett dygn respektive i genomsnitt 40 µg/m³ luft under ett kalenderår.

Svaveldioxid får inte förekomma i utomhusluft med mer än i genomsnitt 200 µg/m³ luft under en timme (timmedelvärde) respektive i genomsnitt 100 µg/m³ luft under ett dygn (dygnsmedelvärde).

Kolmonoxid får inte förekomma i utomhusluft med mer än i genomsnitt 10 mg/m³ luft.

Bensen får efter den 1 januari 2010 inte förekomma i utomhusluft med mer än i genomsnitt 5 µg/m³ luft under ett kalenderår.

Partiklar (PM10) får inte förekomma i utomhusluft med mer än i genomsnitt 50 µg/m³ luft under ett dygn respektive i genomsnitt 40 µg/m³ luft under ett kalenderår.

Stads-/ landskapsbild

Planområdet domineras av infrastrukturlandskapet under motorvägsbroarna och intill Scania. Stationsområdet Södertälje Hamn i sin småskalighet är kulturhistoriskt intressant.

Förenligt med 3, 4 och 5 kap MB och ÖP

Aktuellt planområde strider inte mot översiktsplan för Södertälje kommun, 2004. Översiktsplanen nämner inte SL:s pendeltågstrafik. Aktuellt planområde strider inte mot miljöbalken 3, 4 och 5 kap.

Krav på miljöbedömning

Behovsbedömning

Ett antal aspekter har identifierats som kan påverkas vid ett genomförande av detaljplanen. Av dessa har detaljplanens påverkan på människors hälsa under byggskedet och begränsningen av Centrumbanans trafikering i byggskedet bedömts ge störst konsekvenser. I byggskedet kommer störningar att uppkomma i form av markintrång som kan påverka biologiska och kulturhistoriska värden, buller och vibrationer från schaktning, spontning, mm samt lokala utsläpp till luft som i kombination med bakgrundshalter kan ha hälsopåverkande effekt. Risk finns för lokala överskridanden av miljökvalitetsnormerna för PM10 och NOx.

Planen kan antas beröra ett stort antal människor, både närboende som direkt påverkas av byggskedet samt övriga som nyttjar järnvägen för resande. Centrumbanan används av ett stort antal människor och planens genomförande innebär kraftigt försämrade kommunikationer för dessa eftersom byggskedet är långt och en avstängning av Centrumbanan är nödvändig. Dessutom kommer de transporter som ersätter järnvägstrafiken att innebära förhöjd olycksrisk, försämrad tillgänglighet och större trafikallstring. I samband med att förstudie enligt lag (1995:1649) om byggande av järnväg påbörjades tog Länsstyrelsen i Stockholm beslut om att utbyggnaden av järnvägen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Då avstängningen antas pågå under ca 14 månaders tid och byggskedet i ca 3 år bedöms dessa faktorer sammantaget medföra en betydande miljöpåverkan. Detaljplanens påverkan på befintliga detaljplaner och framtida markanvändning bedöms inte medföra en betydande miljöpåverkan.

Med utgångspunkt i ovanstående görs bedömningen att ett genomförande av detaljplan för Dubbelspår, Södertälje Centrum - Södertälje Hamn medför en betydande miljöpåverkan enligt MB 6:11. En miljöbedömning enligt MB 6 kap 11-18 § bedöms därmed krävas.

Planens konsekvenser

Trafik

Den planerade utbyggnaden, med bland annat dubbelspår, ny förbättrad spårstandard och nytt ställverk ger en ökad säkerhet och minskar risken för exempelvis kollisioner. Förändringarna innebär möjlighet till ökad turtäthet, större tillförlitlighet genom ökad punktlighet och minskad störningskänslighet. Sammantaget kommer den nya robustare anläggningen att vara säkrare jämfört med idag, trots ökad turtäthet, ökad transport av farligt gods och en eventuellt framtida förtätad boendemiljö kring spåret. Under byggskedet kommer dock störningar att uppstå.

Diskussioner pågår mellan SL och Banverket om ersättningstrafik. Det är först i samband med att detaljprojekteringen kommit en bit på väg som det går att bedöma vilken trafik som kommer att upprätthållas på spåren och därmed vilken ersättningstrafik som krävs. I slutet av 2009 bör det finnas förutsättningar för att besluta om hur ersättningstrafiken skall bedrivas.

Huvudsakliga transporter under byggtiden kommer att vara schaktmassor. Med en beräknad byggtid på drygt 1 år (byggtiden i realiteten bedöms till 2,5 år) uppskattas transportbehovet uppgå till i snitt 10 per dygn.

Buller

Buller och vibrationer kommer att öka under byggtiden på grund av bullrande arbetsmaskiner och transporter samt arbetsmoment såsom schaktning, spontning etc. Då pålnings- och spontningsarbeten är begränsade till vissa områden bedöms den största bullerpåverkan komma ifrån materialtransporter och utläggning av makadam.

Ett antal bostäder längs med banan är bullerstörda. Dubbelspårutbyggnaden möjliggör en ökning av trafikmängden som medför en ökning av ekvivalent ljudnivå. Godstågen är drivande av bullerskyddsåtgärder. Med föreslagna bullerskyddsåtgärder överskrider riktvärden för miljökvalitet vid två bostadshus. Ytterligare åtgärder bedöms inte vara tekniskt möjligt att utföra.

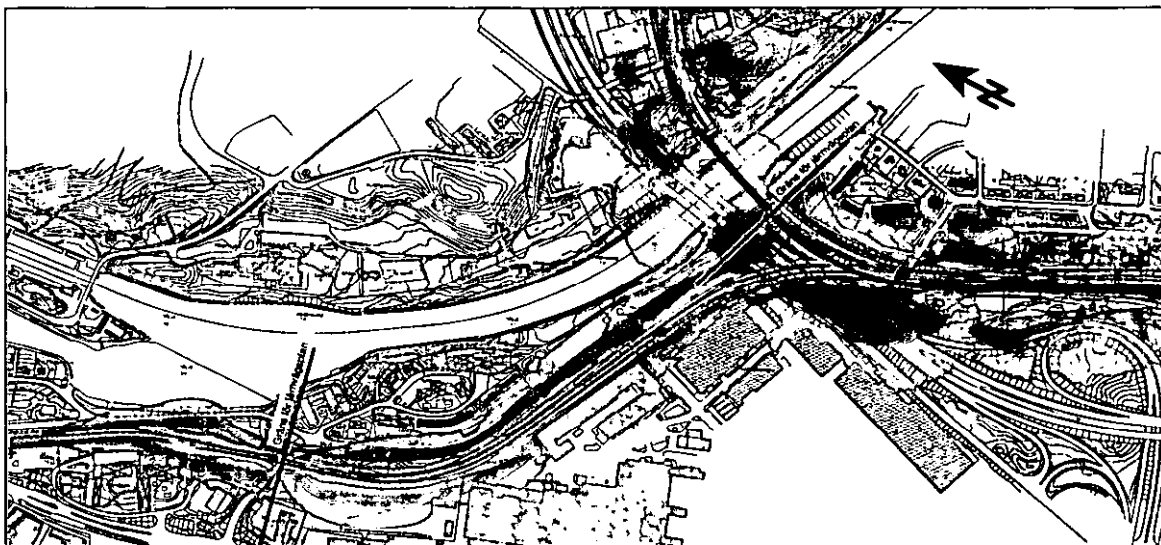
Kvalitetsmål 1 kan uppfyllas vid de flesta bostäder med följande bullerskyddsåtgärder:

- En 115 meter lång skärm förbi enfamiljshusen intill Södertälje Hamn
- En låg, spårnära, skärm förbi flerbostadshusen i kvarteret Barkassen
- Samtliga bostadshus där maximal ljudnivå från godståg överskrider 75 dB(A) vid fasad erbjuds fönsteråtgärder så att den maximala ljudnivån inomhus inte överskrider 45 dB(A).
- Samtliga flerbostadshus där maximal ljudnivå från godståg överskrider 70 dB(A) på balkong erbjuds inglasning av denna
- Lokal skärm vid uteplats på Södra 1:36 och Barkassen 7

Med ovanstående uppfylls Kvalitetsmål 1 för samtliga bostäder utom Södra 1:39 och Södra 1:40 där den maximala ljudnivån på uteplats överskrider med 3-4 dB. Kvalitetsmål 2 och 3 sammanfaller med Kvalitetsmål 1. Kvalitetsmål 4 uppnås genom att samtliga bostadshus där maximal ljudnivå från godståg överskrider 75 dB(A) vid fasad bör erbjudas fönsteråtgärder så att den maximala ljudnivån inomhus inte överskrider 45 dB(A).

Under samrådet har önskemål om ett tidigareläggande av uppsättning av bullerskydd. Möjligheten att sätta upp bullerskärm innan byggnationen börjar, är beroende av dels hur byggetapperna bedrivs och dels var byggtrafiken kommer att gå. I dag har Banverket inte erforderlig detaljkunskap för att kunna bedöma om bullerplank på en viss sträcka kan sättas upp i ett tidigt skede.

Under samrådet har fastighetsägarna närmast bullerskärmen haft önskemål om att skärmens höjd skall vara 2,5 m och inte 3,5 m. Om skärmen sänks från 3,5 m till 2,5 m ökar den maximala ljudnivån ute med 1-5 dB och Södra 1:39 får även 5 dB högre maximal ljudnivå inomhus på övervåningen, dock utan att riktvärdet överskrider.



Beräknat tågtrafikbuller. Ekvivalentnivå utan skärm.

Miljökontoret bedömer utifrån Banverkets ljudnivåberäkningar att en sänkning av bullerplank vid stationsvillorna i Södertälje Hamn kan ske under förutsättning att uteplatser avskärmas för att klara maximalnivåer om högst 70 dB(A) samt att bulleravskärmningen utmed spåren regleras i ett genomförandeavtal mellan Södertälje kommun och Banverket.

Under samrådet har boende i Södra önskat en förlängning av den spårnära skärmen (z-bloc) förbi kvarteret Barkassen till broarna i broläge 1. Den spårnära skärmen uppförs inom ramen för annat projekt förbi fastigheterna Barkassen. En förlängd spårnära skärm över broarna skulle enligt ljudkonsulten inte medföra någon nämnvärd minskning av ljudnivåerna. Däremot kommer de nya broarna som ska uppföras över Hertig Carls väg att bidra till att bullernivåerna minskar. De nya broarna är av betong och förorsakar mindre buller än de temporära stålbroar som finns i dag. Den spårnära skärmen vid kvarteret Barkassen förs in i plankartan i denna detaljplan.

Luftkvalitet

Utbyggnaden till dubbelspår kommer i byggskedet att orsaka luftföroreningar, framför allt i form av avgaser från arbetsfordon och bussar som ersätter tågtrafiken under avstängning. Utifrån beräkningar för arbetsfordonens utsläpp kan det konstateras att det lokala haltbidraget blir i det närmaste obetydligt och MKN (miljökvalitetsnormer) underskrids. Omfattningen bedöms försumbar i förhållande till övrig biltrafik i Södertälje. Damm och jord kan komma att spridas vid arbetena. Eventuell sprängning innebär utsläpp av gaser som t.ex. kväveoxid och kolmonoxid till luften. Långsiktigt är förhoppningen att dubbelspåret kan attrahera vägtrafikanter till tåg. En sådan utveckling minskar biltrafikens utsläpp något.

Dammskydd, t.ex. vattenbegjutning och textilskydd, och andra åtgärder kan vidtas invid arbetsplatsen för att minska störning i känsliga lägen.

Vibrationer

Vibrationer från järnvägstrafiken bedöms inte orsaka några problem i området. Under byggtiden bedöms vibrationer uppstå på grund av schaktning, spontning och materialtransporter.

Vibrationer innebär risk för skador på byggnader och inventarier. Arbetsmetoder ska väljas och dämpning vidtas i känsliga lägen för att minimera vibrationerna under byggtiden. Vibrationer från järnvägstrafiken under driftskedet bedöms inte orsaka några problem i området.

Risk och säkerhet

Byggskede

Temporär trafikomläggning blir aktuellt under byggtiden vilket kan innebära en förhöjd risk för trafikolycka. Ombyggnationen av Södertälje Hamn kommer att vara störande för tågresenärerna, som under en tid får röra sig på en arbetsplats. Boende i Södra, Södertälje centrum och Östertälje kan komma att besväras av en kraftigt ökad mängd lokalbussar under den period som järnvägstrafiken måste stängas av. Detta gäller framför allt att vid de tillfälliga busshållplatserna.

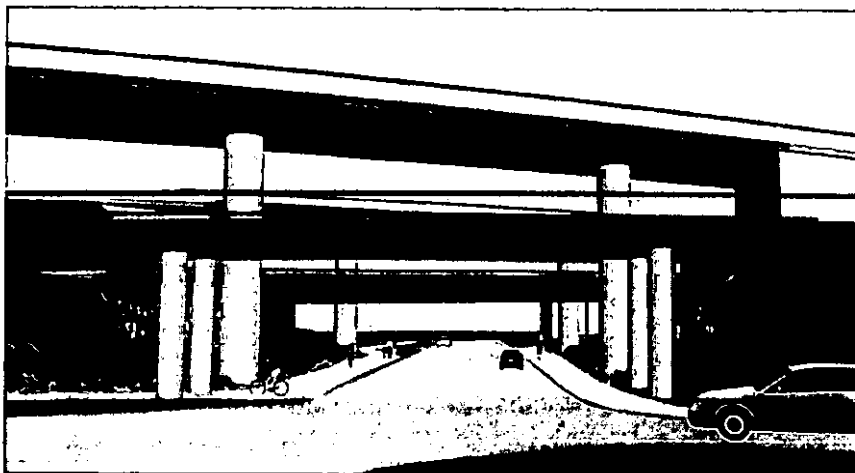
Flera känsliga eller mycket känsliga arbetsmoment kommer att utföras i byggskedet, men skadliga händelser bedöms förhindras eller förebyggas inom ramen för projektet. Den händelse som bedöms vara av störst relevans att beakta under byggskedet är kollaps av konstruktion. En kollaps bedöms i denna analys som mycket allvarlig men med mycket låg sannolikhet. Händelser såsom trafikolyckor, vibrationer, arbetsplatsolyckor och kemikalieutsläpp har bedömts vara av stor relevans för konsekvenser på människan. Detta beror på arbete i tätbebyggt område där civil och byggtrafik blandas, samt arbete i/nära ständigt trafikerat spår.

Driftskede

Den bedömda risknivån är inte oacceptabel i jämförelse med tillämpade riskkriterier. Sammantaget görs bedömningen att den planerade utbyggnaden till dubbelspår medför en ökad säkerhet genom att risken för olyckor minskar. Slutsatsen är att vissa händelser kan anses ha en förhöjd risk, men inga händelser är oacceptabla ur risksynpunkt. Förhållandet jämfört med dagens situation förbättras varför projektet anses kunna genomföras utan ytterligare restriktioner ur risksynpunkt.

Stads-/ landskapsbild och kulturmiljö

Stationsområdets största förändring inom detaljplanen bedöms bli den relativt höga och långa bullerskärmen. Den syns i sin helhet endast från spårområdet. Från stationsplan och Södra döljs den av byggnader och lummig vegetation. Tre enkelspårsbroar kommer att bytas ut på Centrumbanan och ersättas med två enkelspårsbroar per broläge. Vid broarna närmast Södertälje hamn kommer dessutom en lång bro för Stockholmsspåret och nya broar för SL:s spår till depån att



Broutformning av broarna över Hertig Carls väg, broläge 1. Modellen visar platsen sedd från väst.

byggas. Den luftighet som samtliga broar idag har kommer att påverkas av de tillkommande broarna. Till denna detaljplan har ett gestaltungsprogram upprättats som ger riktlinjer till utformning av bl.a. de nya broarna.

Det är viktigt att under byggskedet inte skada vegetationen mer än nödvändigt vid "skogspartiet" i norra delen. Den uppväxta vegetationen i parkstråket i Södra bör inte skadas alls. Kring stationsområdets tegelvillor kan uppvuxna träd mellan spår och boställen beröras och behöva tas bort.

Måluppfyllelse

Nationella miljömål

Bedömningen är att ett genomförande av planförslaget ligger inom ramen för de mål som fastställts inom det nationella miljömålet *God bebyggd miljö*. Utbyggnaden kommer inte att påverka den estetiska omgivningen negativt. Riktvärden för bullernivåer kommer att uppfyllas och utbyggnaden tar hänsyn till den kulturhistoriskt värdefulla bebyggelsen.

Planen bedöms även ligga inom ramen för de nationella miljömålen *Begränsad klimatpåverkan*, *Frisk luft*, *Bara naturlig försurning* och *Ingen övergödning* genom att möjliggöra en tätare tågturtäthet med mindre störningskänslighet, vilket troligen lockar fler resenärer till kollektivtrafiken och minskar utsläpp av växthusgaser och andra ämnen från bilar.

Det nationella miljömålet *Säker strålmiljö* bedöms uppfyllas. Stationsvillorna i Södertälje Hamn bedöms inte att få en ökad exponering av elektromagnetiska fält.

I samband med avstängningen av pendeltågstrafiken när dubbelspåret byggs ut kommer en tillfällig negativ påverkan avseende ett flertal miljömål att uppstå.

Barnkonventionen

Barn har olika behov och olika intressen, inte bara vid olika åldrar utan även som individer. Barn och ungdomar är en viktig grupp i kollektivtrafiken och innefattar bl.a. ungdomar som pendlar till skolor på andra orter, funktionshindrade barn och barn som tillfälligtvis besöker förälder som bor på annan ort.

För att uppfylla artikel 31 i FN:s barnkonvention om barnets rätt till fritid och lek och att delta i samhällslivet måste transportsystemet anpassas för barns behov. Barn och ungdomar ska kunna röra sig på egen hand utan att vara beroende av vuxnas bilskjuts. I samband med avstängningen av pendeltågstrafiken när dubbelspåret byggs ut kommer barns resor att påverkas, både de till fots, de på gång- och cykelvägar och de som reser kollektivt.

Medverkande i projektet

Detaljplanen har utarbetats av Atkins Sverige AB i samverkan med kommunens samhällsbyggnadskontor. Som underlag har material från Banverket och Södertälje kommun funnits.

SAMHÄLLSBYGGNADSKONTORET

plan

Urban Dahlberg
planchef

Björn Wallgren
planarkitekt, konsult Atkins

**GENOMFÖRANDEBESKRIVNING**

Dnr: P 08004

Arkivnummer: P1578C

Detaljplan för

Södertälje Dubbelspårinom Södertälje Centrum - Södertälje
Hamn**LAGAKRAFTHANDLING**

2009-10-05

Handlingar

Detaljplanen utgörs av plankarta i skala 1:1000/1:2000 med planbestämmelser. Till planen hör dessutom:

- planbeskrivning
- plankarta med bestämmelser
- genomförandebeskrivning
- gestaltningsprogram
- miljökonsekvensbeskrivning (MKB)

Under planarbetet har följande handlingar upprättats:

- behovsbedömning för ställningstagande till betydande miljöpåverkan, daterad 2008-03-10
- samrådsredogörelse
- utställningsutlåtande

Dessutom har följande handlingar utgjort planeringsunderlag:

- bullerutredning, daterad 2008-04-08
- järnvägsplan med tillhörande MKB och gestaltningsprogram för Södertälje dubbelspår
- systemhandling för Södertälje dubbelspår
- grundkarta
- fastighetsförteckning

Organisatoriska frågor

Tidplan

Apr 2008	Beslut om upprättande av detaljplan i Stadsbyggnadsnämnden
23 juni-18 aug 2008	Samrådstid
22 juni-17 aug 2009	Utställningstid
December 2009	Detaljplanen antas av Kommunfullmäktige (KF)
Ev. januari 2010	Detaljplan kan vinna laga kraft tidigast tre veckor efter KF:s protokoll justerats och anslagits, under förutsättning att ingen överklagat ärendet.
Vintern 2010	Laga kraft järnvägsplan

Genomförandetid

Detaljplanens genomförandetid är 5 år från det den vunnit laga kraft.

Ansvarsfördelning

Exploatören/byggherren har det samlade administrativa och ekonomiska ansvaret för att genomföra anläggningar på kvartersmark. Kommunen ansvarar för åtgärder inom allmän platsmark.

SL ansvarar för ersättningstrafik under byggtiden.

SL och kommunen skall gemensamt ansvara för åtgärder för ersättningstrafiken på allmän platsmark.

Avtal

Genomförandeavtal

Exploateringen förutsätter ny- och ombyggnad av broar och landfästen.

Ett genomförandeavtal skall upprättas och föreligga senast innan byggstart. Avtalet skall reglera marköverlåtelse och kostnader för detaljplanens genomförande.

Erforderliga avtal skall av Banverket upprättas med berörda markägare vid genomförandet av dubbelspårutbyggnaden.

Bullerskärm skall sättas upp så tidigt som möjligt.

Kostnader för flytt av ledningar regleras via separata avtal mellan Banverket och ledningsägare. Försiktighetsåtgärder i form av skydd för marktryck regleras via separata avtal mellan Banverket och ledningsägare.

Om det är nödvändigt med bullerskärmar längs banvallen, ska ansvaret och kostnaderna för denna regleras i genomförandeavtal mellan berörda markägare, Banverket och kommunen.

Kontrollprogram ska upprättas för att under byggskedet kontrollera att skyddsåtgärder beträffande buller, vibrationer, luftföroreningar och säkerheten får önskad effekt.

Kontrollprogram ska upprättas för att under driftskedet följa upp effekten av skyddsåtgärder beträffande buller, vibrationer, luftföroreningar och säkerhet inom ramen för miljöbedömningen.

Samordning mellan Södertälje kommun, SL och Banverket ska ske i gestaltungsfrågan.

Avtal ska upprättas för att minimera störningar på motorvägsbroarna under byggtiden och som möjliggör en framtida breddning av motorvägen.

Markanvisningsavtal

Ej aktuellt.

Fastighetsrättsliga frågor

Fastighetsbildning, gemensamhetsanläggning m.m.

Detaljplanens genomförande ger underlag för viss markreglering mellan Banverket och kommunen. Detaljplanen medger dessutom att mark ägd av banverket kan tillkomma Scania

Fastighetsplan

Ej aktuellt.

Ekonomiska frågor

Planekonomi

Samverkansavtal har upprättats mellan Banverket och Södertälje kommun. Avtalet reglerar bl.a. kostnader för upprättande av detaljplan.

Inlösen, ersättning

Projektet finansieras i sin helhet av Banverket. Banverket löser in och ersätter den kvartersmark som har användningsområde järnvägstrafik. Inlösen sker med stöd av järnvägsplanen.

Tekniska frågor

Tekniska utredningar

Järnvägsplan

En järnvägsplan med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning och gestaltungsprogram tas fram samtidigt med detaljplanen.

Ersättningstrafik

En utredning tas fram av SL, som klargör behovet av ersättningstrafik vid utbyggnad av dubbelspår. Principer för en godtagbar lösning ska finnas innan byggstart.

Buller och luft

Bullerutredning har utförts för planområdet av Ingemansson Technology AB.

Ledningar

Utsättning av befintliga ledningar ska begäras i god tid innan byggarbetenas igångsättning.

Mark

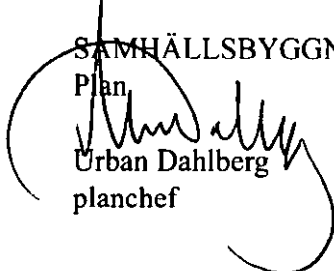
En kompletterande geoteknisk utredning ska göras inför projekteringen av bygghandlingen.

Masshantering

Material och massor ska återanvändas inom projektet där så är möjligt. Förutom mindre råvaruåtgång minskar det också transporter till och från området. De bortschaktade massorna ska i möjligaste mån användas i det nya järnvägsområdet och användas vid omgestaltning av området vid motorvägsbroarna. Ändliga resurser som t.ex. naturgrus ska undvikas så långt möjligt. En masshanteringsplan med vidhängande kontrollplan ska upprättas vid detaljprojektering och kommuniceras med tillståndsmyndigheten.

Medverkande tjänstemän

Detaljplanen har utarbetats av Atkins Sverige AB i samverkan med kommunen. Som underlag har material från Banverket och Södertälje kommun funnits.



SAMHÄLLSBYGGNADSKONTORET

Plan,

Urban Dahlberg

planchef

Björn Wallgren

planarkitekt, konsult Atkins

**GESTALTNINGSPROGRAM**

Dnr: P 08004

Arkivnummer: P1578C

Detaljplan för

Södertälje Dubbelspårinom Södertälje Centrum - Södertälje
Hamn**LAGAKRAFTHANDLING**

2009-10-05

Sammanfattning

Banverket avser att bygga ut banan mellan Södertälje Centrum och Södertälje Hamn till dubbelspår samt att bygga om stationsområdet vid Södertälje Hamn. Ombyggnaderna innebär bl.a. att varje befintlig järnvägsbro inom planområdet rivs och ersätts med två nya. Syftet med förändringarna är att öka spårkapaciteten mellan Södertälje och Stockholm och att förbättra tillgängligheten för resenärerna vid Södertälje Hamn.

Banverket tar fram ett separat gestaltungsprogram för järnvägsplanen. De två gestaltungsprogrammets utformningsprinciper överensstämmer men programmen har olika fokus.

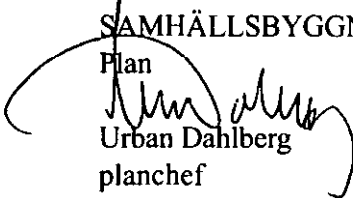
Gestaltungsprogrammet har som mål att ge sträckan en egen karaktär samt som övergripande mål att enkelhet, tydlighet och omsorg skall präglade utformningen av banans olika delar. Gestaltungsarbetets målsättning är även att skapa en anläggning som samverkar med den omgivande miljön och där förändringarna utefter banan smälter väl in i det befintliga infrastrukturlandskapet.

Banverket och Södertälje kommun vill verka för att den genuina och sammanhållna bangårdsmiljön vid Södertälje Hamn bevaras och att tillföra nya värden av hög kvalitet inom hela det berörda området.

Varje del har sina förutsättningar och bör få behålla sin prägel. Eftersom området är så olikartat och de olika delarna ändå så rumsligt koncentrerade behövs en stark gemensam nämnare mellan de olika byggda delarna.

SAMHÄLLSBYGGNADSKONTORET

Plan


Urban Dahlberg
planchefBjörn Wallgren
planarkitekt, konsult Atkins

1. Inledning

1.1 Bakgrund och utbyggnad

Banverket avser att bygga ut banan mellan Södertälje Centrum och Södertälje Hamn till dubbelspår samt att bygga om stationsområdet vid Södertälje Hamn. Syftet med förändringarna är att öka spårkapaciteten mellan Södertälje och Stockholm för att kunna utöka pendeltågstrafiken, och att förbättra tillgängligheten för resenärerna vid Södertälje Hamn.

Utbyggnaden av järnvägen omfattar ett nytt dubbelspår från Södertälje hamn till Vårdsholmsbron, på den s.k. Centrumbanan. Utbyggnaden omfattar även ombyggnader vid stationen Södertälje Hamn, där nya spår och nya plattformar anläggs inom stationsområdet och bangården byggs om. Utanför planområdet, söder om det nuvarande stationshuset, planerar SL för en ny stationsbyggnad.

Vidare kräver dubbelspårutbyggnaden nya broar. Varje befintlig bro på Centrumbanan kommer att rivas och ersättas med två nya. På spåret mot Stockholm rivs befintlig bro över Hertig Carls väg och ersätts av en kortare och en längre järnvägsbro. Till järnvägsanläggningen hör teknikhus och liknande järnvägsteknisk utrustning.

1.2 Avgränsning

Som en del av detaljplanen tas ett gestaltungsprogram tas fram. Banverket tar fram ett separat gestaltungsprogram för järnvägsplanen. Gestaltungsprogrammet har utarbetats i samråd med Södertälje kommun och Banverket. De två gestaltungsprogrammerna utformningsprinciper överensstämmer men programmen har olika fokus. De största skillnaderna mellan gestaltungsprogrammen är att detaljplanens inte berör järnvägsteknisk utrustning samt att den analyserar påverkan på miljön både innanför plangränsen och på relevant omgivande miljö.

Järnvägsplanens gestaltungsprogram är upprättat med utgångspunkt från Banverkets riktlinjer för gestaltning och arkitektur.



Detaljplanens ungefärliga avgränsning

1.3 Mål och syfte

Gestaltungsprogrammet har som mål att ge sträckan en egen karaktär samt som övergripande mål att enkelhet, tydlighet och omsorg skall prägla utformningen av banans olika delar. Gestaltungsarbetets målsättning är även att skapa en anläggning som samverkar med den omgivande miljön och där förändringarna utefter banan smälter väl in i det befintliga infrastrukturlandskapet.

Banverket och Södertälje kommun vill verka för att den genuina och sammanhållna bangårdsmiljön vid Södertälje Hamn bevaras och att tillföra nya värden av hög kvalitet inom hela det berörda området.

För att uppnå ovan nämnda mål är en samverkan mellan Södertälje kommun, SL och Banverket nödvändigt.

1.4 Gestaltungsprogrammets ramverk

Gestaltungsprogrammet har utarbetats i samråd med Södertälje kommun och Banverket. Dess formella status bestäms på följande sätt:

- Gestaltungsprogrammet utgör en planhandling och ett villkor för utnyttjande av de rättigheter som detaljplanen ger.
- Gestaltungsprogrammet kan utgöra en kontraktshandling som del av genomförandeaftalet.
- Gestaltungsprogrammet kan utgöra en kontraktshandling också i respektive intressents, inklusive kommunens förvaltningar, avtal med underleverantörer.

2 Områdesbeskrivning

2.1 Hela området

2.1.1 Förutsättningar

Området mellan centrum och Södra domineras av industrimiljö och infrastruktur. Centumbanan ligger delvis på en bank som bildar en skärm mellan Hertig Carls väg och Scanias område. Stadsdelen Södra ligger avskilt bakom Stockholmsbanans höga banvall. Kanalen ligger i detta område djupt nedskuren i åsen med tät vegetation på stränderna. Detta gör att man inte har någon vattenkontakt annat än när man passerar över broarna. Motorvägsbron är ett viktigt landmärke i Södertälje. Landmärken i den mindre skalan är broarna över Hertig Carls väg vid infarten till stadsdelen Södra, Gjuteriporten med Scanias entré och klocktornet inom Scanias område.

Områdena i och omkring planområdet är tydligt avgränsade; Södertälje centrum med sin täta stadsbebyggelse, Scanias vidsträckta industriområde, Södertälje Hamn med bostadsområdet Södra som en väl avgränsad satellit med " eget liv" och det komplexa infrastrukturpaketet med motorvägar, järnväg, broar, bangårdar mm.

Scanias industriområde, bangårdarna, hamnen och motorvägarna är stora barriärer, både fysiskt och psykologiskt. Järnvägen ligger som en del i ett infrastrukturpaket och utgör egentligen ingen egen barriär.

Mötet med Södertälje består för pendeltågsresenären av bangårdar, infrastruktur och industrimiljöer, efter den korta glimten av kanalen från bron. Den torftiga miljön kring och under mo-

torvägen kan endast delvis läkas av järnvägsbrons utformning. Vegetationen på banvallarna och i kanalens slänter gör att planområdet upplevs som grönt, även om kanalen inte ingår i planområdet. Södra är en lummig stadsdel som har stationen som sin självklara kärna. Stationsområdet är idag utarmat vad gäller den yttre miljön.

I anslutning till bebyggelsen ligger stålbroarna över Hertig Carls väg och utgör port till stadsdelen. Broanläggnings vackra stenkoner är byggd i en annan tidsepok och med andra uttryck än bostadsområdet, dock har själva stålkonstruktionen bytts ut under 2000-talet. Bron har ett unikt värde som brohistoria.

3.1.2 Riktlinjer

Varje del har sina förutsättningar och bör få behålla sin prägel. Eftersom området är så olikartat och de olika delarna ändå så rumsligt koncentrerade behövs en stark gemensam nämnare mellan de olika byggda delarna.

Inom området finns tre brolägen för järnväg som berörs av dubbelspårsutbyggnaden. Dessa har helt olika karaktär och är tre gestalter, som spelar olika roller i sin omgivning. För att bevara de olika delområdenas karaktär, bör varje bro behandlas som ett eget gestaltungsobjekt i sin egen omgivning. Samtidigt behövs en sammanbindande projektgemensam gestaltning, som särskiljer dem från vägbroarna.

3.2 Stationsområde Södertälje Hamn

3.2.1 Förutsättningar

Stationsområdet i Södertälje Hamn, som ligger utanför detaljplanens gränser, är kulturhistoriskt intressant. Norr om stationen vid detaljplanens södra gräns ligger boställshusen. Byggnaderna uppfördes i tegel i slutet av 1910-talet för att tas i bruk när järnvägen öppnades 1921. Där finns en uppvuxen trädgårdsmiljö med blommor och lummiga träd och buskage. Välvuxna syrenbuskage finns vid den ursprungliga tomtgränsen mot järnvägen. Bostadshusen inom stationsområdet är de mest bullerutsatta inom planområdet och kommer att behöva bullerskyddas.

Hela stationsområdet bedöms som kulturhistoriskt intressant då stationsmiljön är ovanligt välbevarad med flertalet ursprungliga funktionsbyggnader bevarade i oförändrade lägen. Stationsbyggnaden är förklarad som byggnadsminne enligt lagen om kulturminnen (1998:950). Stationshuset ägs av SL. Länsstyrelsens kulturmiljöenhet tillser att byggnadens kulturhistoriska värde ej förvanskas. Bostadshusen är av byggnadsminnesklass enligt gällande detaljplan.

3.2.2 Riktlinjer

Hänsynstagandets värdekärna är den yttre miljön. Bullerdämpande åtgärder ska så långt möjligt är, bevara den yttre karaktären hos stationsområdet. Intakta byggdetaljer skall inte utan noga överväganden bytas ut.

3.3 Stadsdelen Södra (broläge 1)

3.3.1 Förutsättningar

Bostadsområdet Södra ligger utanför detaljplaneområdets gränser. Södra är ett tidstypiskt bostadsområde från 40-talet enligt förslag till bevarandeområden i Översiktsplanen. Bebyggelsen består av enkla putsade funkishus i tre våningar, grupperade längs en trädplanterad esplanad. Husens fasader var ursprungligen putsade med slätputs och målade i lugna gula, beige och ockrafärgade nyanser. Området ger ett lugnt och vårdat intryck med viss enhetlighet, trots att en del fasader tilläggsisolerats och erhålliti andra fasadmateriäl.



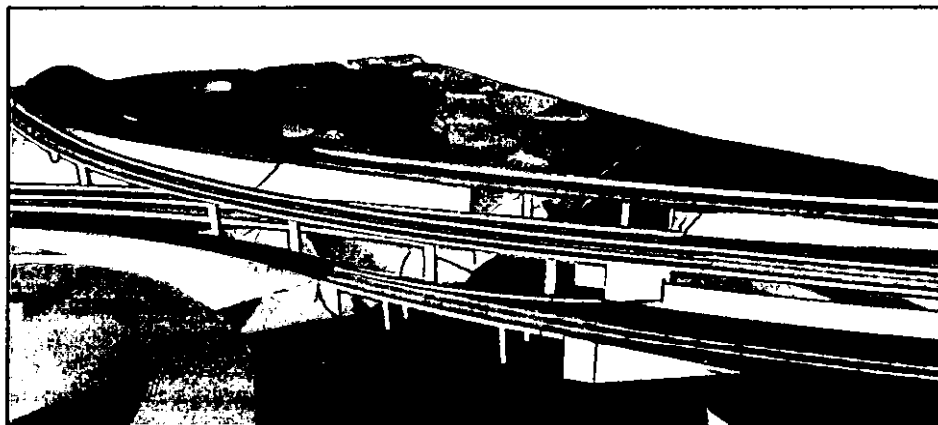
Befintliga järnvägsbroar i stål över Hertig Carls väg, broläge 1

I Södra ligger ett parkstråk mellan Stockholmsspårets banvall och bebyggelsen. Parkstråket består av bevarad tallskog med vackra välvuxna tallar. Tallarna växer som solitärer i en park där det finns lekplatser och sittplatser. Promenadstråket leder från stationen Södertälje Hamn fram till kanalzonen, som är ett viktigt rekreatiönsstråk i Södertälje.

Inom planområdet finns inga dokumenterade naturvärden.

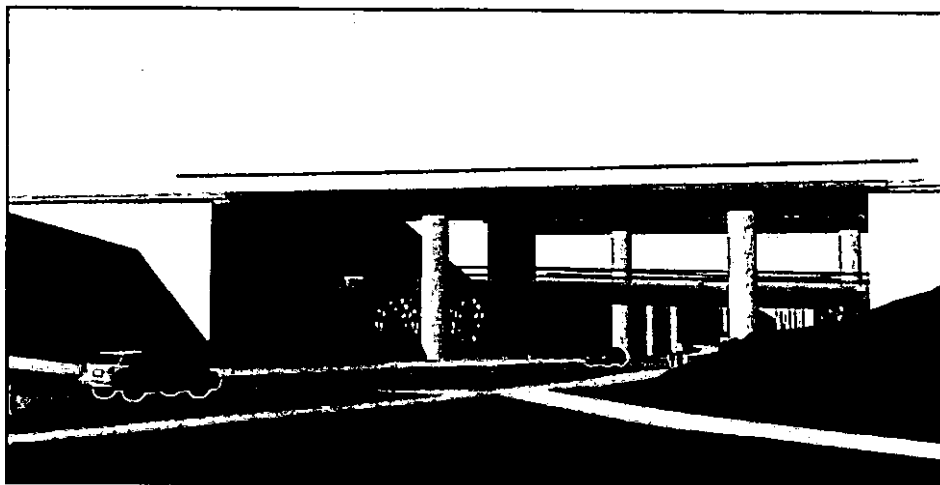
I anslutning till bebyggelsen och inom detaljplanens gränser ligger stålbroarna över Hertig Carls väg. De utgör port till stadsdelen. Här går de två spåren, Centrumbanan och Stockholmsspåret, ihop och ligger parallellt, men på olika nivåer. Broarnas landfästen är gemensamma och de härstammar från den ursprungliga utformningen byggd 1914-1915. Broanläggningen byggdes i en annan tidsepök och med andra uttryck än bostadsområdet. Den har med sina vackra stenkoner ett unikt värde som brohistoria. Stålbroarna ersattes på grund av deras kondition år 2005-2006 med tillfälliga stålbroar i avvaktan på permanenta åtgärder.

Med dubbelspårutbyggnaden kommer Centrumbanans bro över Hertig Carls väg (broläge 1) bytas till två enkelspårsbroar i betong som sitter så tätt att de upplevs som en dubbelspårsbro. Nya landfästen i betong byggs och som inklädnad återanvänds de ursprungliga stenkoner. Stockholmsspårets dubbla stålbroar i broläge 1 byts till två enkelspårsbroar i betong, en

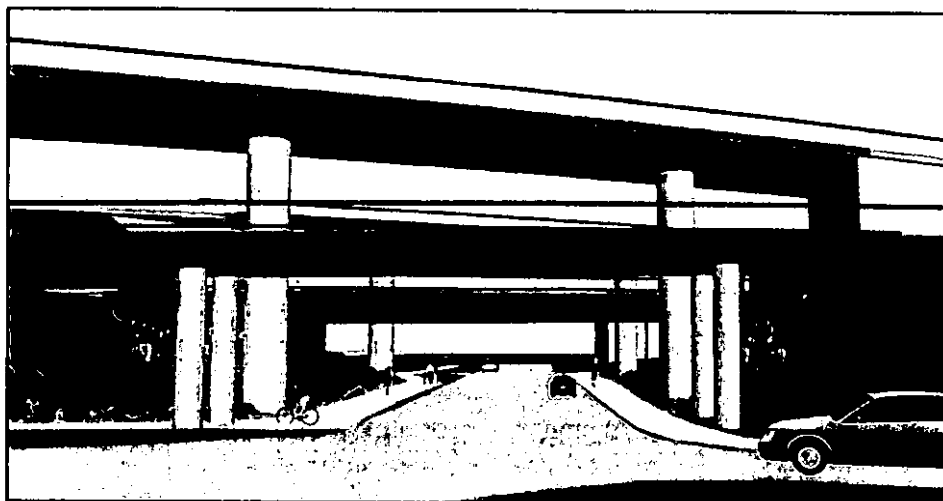


Broutformning vid Hertig Carls väg, broläge 1, i helikopterperspektiv

Broutformning vid Hertig Carls väg, broläge 1, perspektiv från öst.



Broutformning vid Hertig Carls väg, broläge 1. Modellen visar platsen sedd ifrån väst.



trespännare och en ca 165 m lång som korsar Centrumbanan planskilt. Mellan brolarna och motorvägsbroarna kan en bro komma att byggas tillhörandes SL, även denna som trespännare.

SL har under vintern 2008-2009 börjat uppföra en bro vid broläge 1. Som stöd i samordningsarbetet har ett utformningsprotokoll upprättats 2008-09-04.

3.3.2 Riktlinjer

Utformningen av tillkommande broar kommer att verka i detta sammanhang och måste korrespondera med stadsdelens bostadshus. Nya järnvägsbroar bör markeras med formspråk, material och färg från den gemensamma utformningspaletten, så att platsen länkar till projektet, men stämmas av mot bostadsområdet.

Detta innebär att broplatta utformas med infärgad betong lika pyloner på kanalbron och med tydligt avrundad kantprofil. Pelare utformas runda. Räckesöverliggare göres avläsbara på distans och med accentfärg. De vackra stenkonerna återanvänds med omsorg. Stödmurar vid brofästen skall främja läsbarhet och detaljartikuleras.

Anslutningspunkter för fasadbelysning skall finnas. Markyta mellan landfäste och gångtrottoar förses med kullersten. Stuprör är utanpåliggande och riktade mot landfästen.



Miljö under motorvägsbroarna



Befintlig järnvägsbro i betong över Hertig Carls väg, broläge 2

3.4 Under motorvägsbroarna (broläge 2)

3.4.1 Förutsättningar

Trafikplatsen, som till största delen ligger utanför planområdet, präglas av vägbroarna och dess pelare. Som en skog av grå stammar håller de uppe betongöverbyggnaden. Infrastrukturen i området, med vägar, broar och järnvägar, har byggts ut i olika perioder från 1910-talet och fram till idag. Anläggningarna har därför olika uttryck och bearbetningsgrad. Materialet är grå betong i alla broar. Ett landfäste har ett horisontellt randmönster. Vägbroarna är tekniska och kantiga i sin utformning. Stöden är cirkulära i snittet.



Scanias parkering och Gjuteriporten, broläge 3

Platsen är ödslig och lite skrämmande. Det är svårt att upptäcka och särskilja järnvägsbron i helheten. Marken är rudimentärt planerad med fall till dagvattenbrunnar. Ytskiktet består av jord och ger ett mycket torftigt intryck.

Under västra kanten av motorvägarna ligger betongbron över Hertig Carls väg (broläge 2) byggd på 1950-talet. Det är svårt att upptäcka och särskilja järnvägsbron i helheten.

Bron kommer vid utbyggnationen att rivas och ersättas med två nya parallella enkelspårsbroar i betong. Avståndet mellan de två spåren varierar något längs sträckan över bron. Den nya bron placeras med distans till den gamla. Vidare kan en bro komma att byggas tillhörandes SL.

3.4.2 Riktlinjer

Önskvärt är att ge marken ett spänstigare och mer bearbetat intryck. Växlande markmaterial med en böljande modellering, naturstenblock samt ljussättning skulle kunna ge platsen spänning och ett slags brutal skönhet. Detta ligger utanför uppgiften.

Öppenhet och genomsiktighet ska bevaras. Nya järnvägsbroar bör ha samma brolängd som nuvarande och markeras med formspråk och material från den projektgemensamma utformningspaletten. Räckesöverliggerare göres avläsbara på distans och med accentfärg. Nya slänter och stödmurar utformas så att skalan blir måttlig. Överskottsmassor kan återanvändas på platsen och erbjuder en möjlighet att artikulera området under motorvägarna.

3.5 Fabriksområdet och Gjuteriporten (broläge 3)

3.5.1 Förutsättningar

De stora industriområdena som omger utredningsområdet har sin speciella karaktär med en bitvis kaotisk blandning av byggnader i tegel och plåt från olika tidsperioder, skorstenar och stora öppna ytor för uppställning av fordon etc. Industrikaraktären är ett signum för hela Södertälje. Fabriksområdet präglar platsen även om den vegetationsklädda banvallen skyddar till viss del. Skorstenar, tegelklädda byggnader, detaljer i plåt skapar en rik fabriksmiljö.



Gjuteriporten, broläge 3

Parkeringen framför Scania är idag väl tilltagen och stora delar ligger tidvis outnyttjade. Närheten till trafikplatsen gör att vägar, parkeringsytor samt broar helt präglar platsen. Slänten mot järnvägen är bevuxen med en skyddande vegetationsskärm. På andra sidan Hertig Carls väg ligger Södertälje kanal omgiven av lummig grönska.

Gjuteriporten, broläge 3, är en betongbro från 1955. Den är en välgjord och viktig entré till Scania som upplevs mer som en port än en bro. Betongbron är välvd och har Scantias emblem i relief på ömse sidor om öppningen. Mäktiga koner av huggna granitblock utan stödmurar tar upp den branta lutningen på båda sidor om bron. Befintlig bro vid Gjuteriporten kommer att rivas och ersättas med två nya parallella betongbroar.

3.5.2 Riktlinjer

Öppenhet och genomsiktighet ska bevaras. De nya järnvägsbroarna ska utformas lika dagens, med återskapande av detaljer, som t ex Scantias emblem. Räcken däremot bör i formspråk, material och färg utformas från den gemensamma utformningspaletten, så att platsen länkar till projektet. Släntfot och koner bör bibehållas eller ersättas med likvärdiga. Nya slänter och stödmurar utformas så att skalan blir måttlig.

3.6 Området söder om Vårdsholmen

3.6.1 Förutsättningar

Grönområdet söder om bostadsområdet är planlagt för upplags- och magasinändamål, men aldrig ianspråktaget. Området används idag för hundrastning, lek och mindre promenader. Grönskan avskärmar spår- och industrilandskapet.

3.6.2 Riktlinjer

Slänter bör ha maximal lutning så att mesta möjliga grönska sparas.

SÖDERTÄLJE
KOMMUN



SAMHÄLLSBYGGNADSKONTORET

Plan

MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING

P 008004

Detaljplan för
Dubbelspår Södertälje Centrum
i Södertälje

Upprättad i juni 2008

SAMRÅDSHANDLING

SAMHÄLLSBYGGNADSKONTORET
Plan

Stefan Modig
planchef

Björn Wallgren
planarkitekt, konsult Atkins

Sammanfattning

Bakgrund

Järnvägen mellan Stockholm - Södertälje centrum och Gnesta/Järna – Södertälje centrum har dubbelspår fram till Södertälje hamn. Från Södertälje hamn till Vårdsholmsbron är det enkelspår, ett av landets mest trafikerade spår med drygt 190 tåg per dygn. Den intensiva trafiken medför stor störningskänslighet, väntetider vid omstigning i Södertälje hamn samt kapacitetsproblem för den framtida planerade trafikökningen. Järnvägsstationen Södertälje hamn är inte anpassad för funktionshindrade personer. Gångtunnel och trappor förbinder idag stationshuset med plattformarna.

En utbyggnad av järnvägssträckan till dubbelspår mellan Södertälje hamn och Vårdsholmsbron med åtföljande kapacitetsökning samt förbättrad tillgänglighet i Södertälje hamn innebär att fler människor kommer att kunna åka tåg vilket därmed bidrar till att begränsa biltrafikens utsläpp och medverkar till att uppfylla nationella miljömål såsom frisk luft och begränsad klimatpåverkan.

Planen

Planen ger förutsättningar för järnvägsändamål och i begränsad omfattning även industriändamål inom aktuellt planområde. Planförslaget utgår från järnvägsplanens föreslagna utbyggnad. Dock överensstämmer inte planområdet med järnvägsplanens vid Södertälje hamn då gällande detaljplan redan ger förutsättning för järnvägsändamål där. Planområdet omfattar huvudsakligen befintlig järnvägsmark.

Järnvägsutbyggnaden omfattar bl.a. dubbelspår. Det nya spåret byggs parallellt med befintligt spår mellan station Södertälje hamn och Vårdsholmsbron. Avståndet mellan de två spåren på Centrumbanan varierar mellan 4,5 till 7,5 m beroende på befintliga förhållanden och utbyggnadsmöjligheter under pågående trafikering. Anpassning av Södertälje hamn för rörelsehindrade innebär bl.a. två nya hissar till plattform 1 och 2. Plattformarna breddas och höjs för att passa pendeltågen. Gångtunneln renoveras.

Tre befintliga broar i tre brolägen finns i planområdet. I broläge 2, järnvägsbro över Hertig Carls väg, och broläge 3, Gjuteriporten, rivs befintliga broar och ersätts med två nya broar per broläge. I dag ligger två järnvägsbroar över Hertig Carls väg i broläge 1. Vid ombyggnationen kommer Centrumbanans enkelspårsbro att rivas och ersättas med två nya broar. Stockholmsspårets bro kommer att rivas och ersättas med en kort bro för tåg i ena färdriktningen och en ca 160 meter lång bro, placerad över Centrumbanans spår, för tåg i andra färdriktningen. Stödmurar anläggs för att minska intrång mot Scantias parkering, Hertig Carls väg och mot Stockholmsspåret.

Nollalternativet

Nollalternativet är att befintlig järnväg samt stationen Södertälje hamn förblir oförändrade. Kapacitetsbrister samt dålig tillgänglighet kvarstår. Kulturmiljön påverkas ej och landskapsbilden förblir oförändrad.

Effekter och konsekvenser

Den största negativa miljökonsekvensen under byggtiden bedöms vara ökad trafik, byggtrafik såväl som ersättningsbussar, för boende i Södra samt störningar för pendeltågstrafikanterna. Den negativa konsekvensen bedöms som måttlig. Ersättningstrafiken bedöms medföra en utökad SL-busstrafik med 35-50% jämfört med idag inom avtalsområdet, (9000-13000 km

per vintervardag). Avtalsområdet motsvarar ungefär kommunen. Mängden busstrafik är bl.a. beroende av vilken som tåglösning väljs på Gnestapendeln vilket inte är bestämt ännu. Utredningsarbete för trafikförsörjningen under byggskedet pågår.

Under byggtiden kommer tillfälliga miljöstörningar att uppstå. Dessa störningar kan i många fall vara större än från den permanenta anläggningen. I ett miljöprogram som upprättats för projektet presenteras de åtgärder som skall vidtas för att minimera projektets miljöpåverkan under byggtiden. I byggskedet upprättar entreprenören en miljöplan samt vid behov kontrollprogram.

Buller och vibrationer kommer att uppstå under byggtiden på grund av störning från arbetsmaskiner och transporter samt arbetsmoment såsom schaktning, spontning etc. Då hastigheten efter planerad järnvägsutbyggnad är oförändrad kommer den maximala ljudnivån i princip vara densamma på sträckan i driftskedet.

Utbyggnadsalternativet bedöms inte påverka dagens nivåer av föroreningar i luften i nämnvärd utsträckning. Ett av syftena med att förbättra för spårbunden trafik är förhoppningen om att biltrafiken skall minska, och med det utsläppen till luften. Således bedöms det bli en liten positiv konsekvens för luftföroreningssituationen i Södertälje.

Sammantaget görs bedömningen att den planerade utbyggnaden till dubbelspår medför en ökad säkerhet vilket medför att risken för olyckor minskar. Utbyggnaden innebär en liten positiv konsekvens avseende olycksrisk

1. Inledning

1.1 Bakgrund till utbyggnaden

Bandelarna Stockholm - Södertälje centrum och Gnesta/Järna – Södertälje centrum har dubbelspår fram till Södertälje hamn. Från Södertälje hamn till Vårdsholmsbron i riktning mot Södertälje centrum är det enkelspår. Spåret är ett av landets mest trafikerade spår med drygt 190 tåg per dygn. Den intensiva trafiken medför stor störningskänslighet, väntetider vid omstigning i Södertälje hamn samt kapacitetsproblem för den framtida planerade trafikökningen. Kapacitetsbristen för den framtida trafikökningen med åtföljande risk för förseningar samt den dåliga tillgängligheten för rörelsehindrade vid Södertälje hamn är huvudmotiven för järnvägsutbyggnaden. Järnvägsutbyggnaden omfattar bl.a. dubbelspår. Det nya spåret byggs parallellt med befintligt spår mellan station Södertälje hamn och Vårdsholmsbron. Avståndet till befintligt spår varierar mellan 4,5 till 7,5 m beroende på befintliga förhållanden och utbyggnadsmöjligheter under pågående trafikering. Tre befintliga broar finns på Centrumbanan. Dessa rivs och byts ut, och för det nya spåret byggs dessutom tre nya broar. Stödmurar anläggs för att minska intrånget mot Scantias parkering, Hertig Carls väg och mot Stockholmsspåret. Stockholmsbanans spårbro vid broläge 1, Hertig Carls väg, rivs och ersätts med en kort bro och en ca 160 meter lång planskildhet.

Järnvägsstationen Södertälje hamn är inte anpassad till rörelsehindrade personer. Gångtunnel och trappor förbinder stationshuset med plattformarna. Tillgänglighetsanpassning av station Södertälje hamn innebär två nya hissar till plattform 1 och 2. Plattformarna breddas och höjs för att passa pendeltågen. Gångtunneln renoveras.

Länsstyrelsen i Stockholms län har enligt 6 kap. 5 § andra stycket i miljöbalken beslutat att den planerade järnvägsutbyggnaden medför betydande miljöpåverkan (2006-06-21, beteckning 3432-06-9427).

1.2 Bakgrund till miljöbedömningen

Efter förstudien "Södertälje Hamn – Södertälje Centrum" daterad december 2006 har planeringsarbetet för att kunna genomföra förstudiens utredningsalternativ 2 gått vidare till järnvägsplan. Huvudmotivet för järnvägsutbyggnaden är att öka kapaciteten för att möta planerad trafikökning, samt att förbättra tillgängligheten för rörelsehindrade vid Södertälje hamn.

I samband med att järnvägsplan och MKB upprättas för utbyggnaden tas även en detaljplan fram eftersom den blivande järnvägsplanen annars riskerar att strida mot befintliga detaljplaner i utbyggnadsområdet. Som en del av processen att ta fram detaljplanen har en behovsbedömning gjorts, "Behovsbedömning, underlag för bedömning av betydande miljöpåverkan", Atkins 2008-03-10. Södertälje kommun har gjort bedömningen att detaljplanen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen i Stockholms län har tagit del av behovsbedömningen och i skrivelse daterad den 21 april 2008 ansett att planen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan varför en miljöbedömning av planen krävs. Detaljplanens miljökonsekvensbeskrivning utgår från järnvägsplanens.

1.3 Avgränsning

Den geografiska avgränsningen av planområdet avviker från järnvägsplanens avgränsning då det inte innefattar stationsområdet kring Södertälje Hamn. Gällande detaljplan för stationsområdet strider inte mot utbyggnaden. Den geografiska avgränsningen av planområdet omfattar sträckan mellan Vårdsholmsbron, söder om Södertälje centrum till plattformsområdet

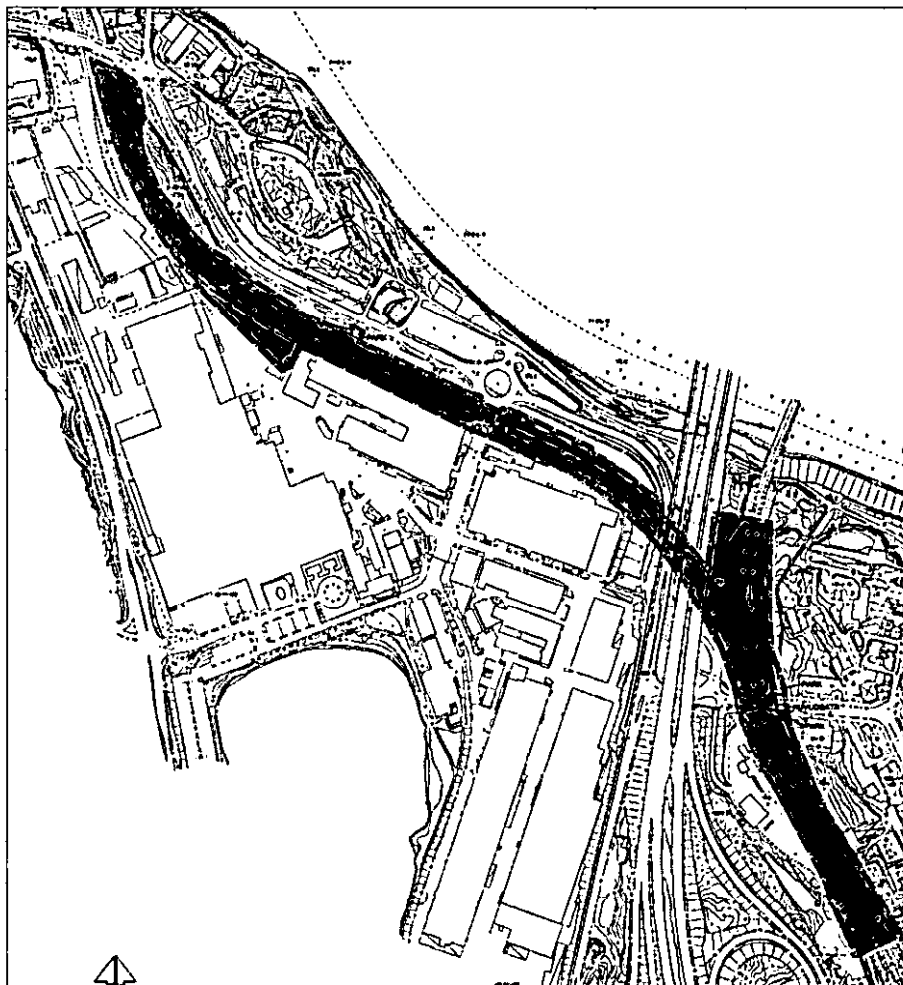
i Södertälje hamn. Dubbelspårsutbyggnaden och planskildheten ianspråktar endast marken intill befintligt spår.

I samband med behovsbedömningen identifierades ett antal miljöaspekter som bedömdes vara särskilt viktiga vilka bör fokuseras på i miljökonsekvensbeskrivningen. Av dessa bedömdes genomförandet av detaljplanen ge upphov till de allvarligaste konsekvenserna, främst avseende buller, luftkvalitet, vibrationer och risker. För driftskedet har miljökonsekvensbeskrivningen avgränsats till att behandla buller.

1.4 Samråd

Planförslaget har inte föregåtts av något program. Samråd om behovsbedömningen har hållits med länsstyrelsen som i yttrande daterat den 21 april 2008 delar kommunens uppfattning om att planen kan antas innebära en betydande miljöpåverkan. För avgränsningen av MKB har samråd med länsstyrelsen hållits under juni 2008.

För järnvägsplanen hölls samråd med länsstyrelsen 2006-12-02. I december 2007 inleddes samrådsprocessen för MKB och järnvägsplan med övriga parter. Samrådsparter är Södertälje kommun, Södertälje Hamn AB, Vägverket, Scania, Storstockholms Lokaltrafik AB ("SL"), handikapprådet / handikapporganisationer, fastighetsägare, allmänhet och andra intressenter såsom Naturskyddsföreningen. Dessutom sker utökat samråd med statliga myndigheter såsom RAÄ, Räddningsverket, Naturvårdsverket, Boverket etc.



Figur 1. Planområdet.

2. Planförslaget

Planen ger förutsättning för järnvägsändamål och i begränsad omfattning industriändamål inom aktuellt planområde. Planförslaget utgår från järnvägsplanens föreslagna utbyggnad. Dock överensstämmer inte planområdet med järnvägsplanens vid Södertälje hamn då gällande detaljplan redan ger förutsättning för järnvägsändamål där. Planområdet omfattar i huvudsak befintlig järnvägsmark.

2.1 Föreslagen utbyggnad enligt järnvägsplan

Södertälje hamn

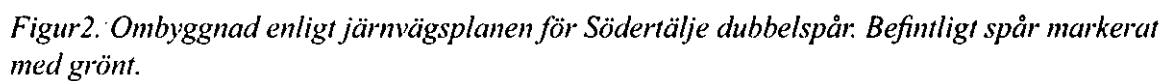
Stationen anpassas till pendeltågtrafikens framkomlighetskrav. Plattformarna breddas till 7,5 m. Det innebär att spår 2 och 3 flyttas något och spår 4 får samma läge som dagens spår 5. Det blir alltså ett spår mindre än idag. Det nya spåret förläggs efter Södertälje Hamn söder om det befintliga spåret, skiftar vid motorvägsbron till norra sidan, skiftar sida igen för att sedan ansluta till dubbelspår vid Vårdsholmsbron. Minsta kurvradie mellan Södertälje Hamn och Södertälje Centrum är 303 m. Största lutning är 25 promille. Gångtunneln renoveras och förses med två nya hissar. De befintliga trapphustaken på plattform 1 och 2 behålls, men flyttas något till nya trapplägen. De befintliga plattformstaken av Törebodamodell föreslås bibehållas men flyttas närmare trappan och nyanlagda hissarna. Taken kompletteras med ett nytt i samma stil, varvid varje plattform får två taksektioner. En ny ställverksbyggnad byggs på västra sidan om bangården.

Markintrång

Spårområdet för utbyggnaden kommer att bli marginellt större än dagens spårområde. För byggskedet behöver mark nyttjas tillfälligt för tillfarter, upplag, etableringsområden etc. Det är viktigt att de värden i som finns i området inte påverkas under byggskedet. Större intrång än nödvändig skall inte ske i "skogspartiet" söder om Vårdsholmsbron. Detsamma gäller parkstråket längs järnvägen i Södra samt kring bostadshusen vid Stationsvägen som utgör byggnadsminnen.

Byggtid

Beräknad byggtid är 3 år undervilket avstängning av Centrumbanan kommer att krävas under ca 14 månader. Avstängning av station Södertälje Hamn beräknas till ca 2 veckor och kommer att variera med utbyggnadsetapperna. Gnestapendeln kommer att gå mer eller mindre frekvent. Stockholmstågen kommer delvis att trafikera station Södertälje Hamn. Ersättningstrafik kommer att krävas och utrymme för busshållplaster vid stationslägena behövs.



Figur2. Ombyggnad enligt järnvägsplanen för Södertälje dubbelspår. Befintligt spår markerat med grönt.

Centrumbanan

Det nya spåret lämnar Södertälje hamn väster om det befintliga spåret, skiftar vid motorvägsbron till östra sidan och ansluts sedan till dubbelspår vid Vårdsholmsbron. Avståndet till det befintliga spåret varierar mellan 4,5 till 7,5 m beroende på befintliga förhållanden. För att minska intrånget på Scantias långsträckta parkeringar gjuts 1-2 meter höga stödmurar mot banvallen. En liknande stödmur byggs mellan Hertig Carls väg och banvallen, i kurvan under motorvägsbron. Gabionstödmurar (stenar i nätkasse) föreslås anläggas mellan Stockholmsbanan och Centrumbanan samt mellan Centrumbanan och Banverket Produktions område söder om broläge 1.

Broar

På järnvägssträckan mellan Södertälje Hamn och Södertälje Centrum, även kallad Centrumbanan, rivs samtliga befintliga järnvägsbroar och ersätts med två nya per broläge. Brolägena är tre till antal. På spåret mot Stockholm rivs befintlig bro över Hertig Carls väg och ersätts av en kortare och en längre järnvägsbro.

2.2 Nollalternativ

Nollalternativet avser befintlig anläggning utan eventuella upprustningsåtgärder utöver de underhållsåtgärder som krävs för att vidmakthålla banans standard. Kapaciteten förblir densamma som idag.

3 Förutsättningar

3.1 Kommunala planer

Gällande översiktsplan för Södertälje antogs 2004. Ett flertal detaljplaner ligger inom planområdet.

3.2 Riksintressen

Riksintressen i området är Stockholmsspåret, E4/E20 samt Södertälje kanal. Dessa är riksintressen för kommunikation. Väg 502 (f.d. 225) förbinder en hamn av riksintresse i Nynäshamn med E4/E20 i Södertälje. Väg 502 avses därför att klassas som riksintresse.

Inga Natura 2000-objekt finns i området.

3.3 Befolkning, tätortsstruktur, verksamhet

I Södertälje kommun bor drygt 83 000 invånare varav ca 66 000 i centralorten. Prognoser visar på en befolkningsökning till ca 88 000 invånare år 2017. Antalet arbetsplatser inom kommunen är ca 43 000. Staden i sin helhet präglas framförallt av Scantias utbredda industriområde med sina karaktärsfulla industritak, skorstenar, stora asfaltsytor och byggnader av stora volymer. I bjärt kontrast står stadskärnans och kanalområdets småskaliga och trivsamma karaktär. Det aktuella området för järnvägsplanen ligger i stadens ytterkant intill Scantias industriområde och sträcker sig till Södertälje hamn där bostadsområdet Södra är en väl avgränsad satellit med "egget liv", liksom de andra bostadsområdena Vårdsholmen, Rosenlund, Hagaberg och Östertälje.

Södertälje kommuns arbetsmarknad domineras av Scania och AstraZeneca, vilka tillsammans med kommunen har flest antal anställda. Södertäljes arbetsmarknad är också integrerad i såväl

Stockholms som östra Södermanlands växande utbildnings- och arbetsmarknadsregioner.

3.4 Arbetspendling

Stor arbetspendling förekommer från Södertälje. Cirka 37 000 personer pendlar till skola eller arbete varav ca 10 000 pendlar med SL:s tåg eller bussar. Det görs ca 17 100 resor/dygn med pendeltåg till och från Stockholm, varav ca 4 800 från/till Östertälje, 5 000 från/till Södertälje hamn och 10 000 från/till Södertälje centrum. Det görs ca 4 800 resor/dygn till och från Gnesta, varav ca 400 från/till Södertälje syd, 2 400 från/till Östertälje, 400 från/till Södertälje hamn och 2 200 från/till Södertälje centrum.

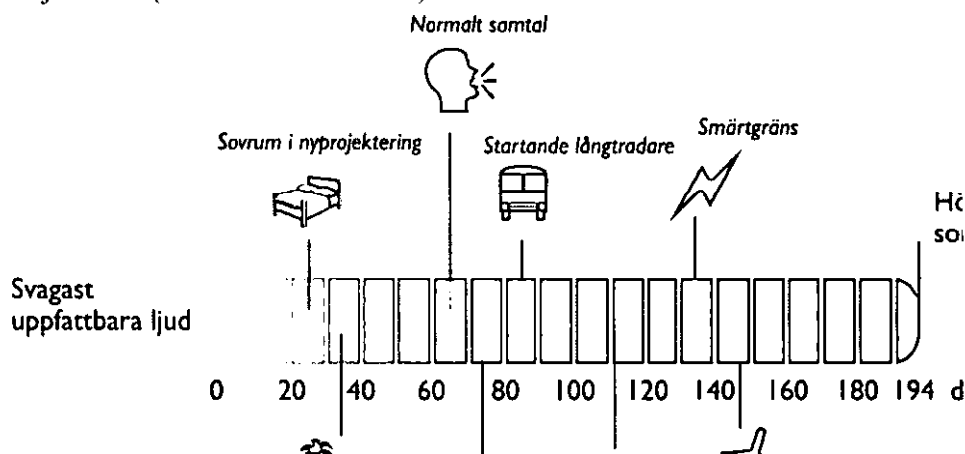
3.5 Hälsa och säkerhet

3.5.1 Buller

Buller från trafik i olika former är ett stort samhällsproblem och skall enligt nationella beslut och miljömålet god bebyggd miljö minskas. De allvarligaste konsekvenserna av tågtrafik är sömnstörningar nattetid. Buller beskrivs med två mått, dels den maximala och dels den ekvivalenta ljudnivån. Maximal ljudnivå är den högsta nivå som mäts då ett enstaka tåg passerar. Den maximala ljudnivå är oberoende av antalet tågpassager. Ekvivalent ljudnivå är det sammanvägda medelvärde under dygnet. Den ekvivalenta ljudnivå är alltså beroende av antalet tågpassager.

Ljudnivå mäts och beräknas i enheten dB(A) (decibel). För att man ska uppfatta en förändring av ljudnivå krävs en ökning/minskning med 3-5 dB(A). När det mänskliga örat upplever en fördubbling eller en halvering av ljudnivå är förändringen 10 dB(A).

För tågtrafik har Banverket tillsammans med Naturvårdsverket utarbetat ett gemensamt förslag till riktvärden och åtgärdsnivåer för olika planeringsfall "Buller och vibrationer från spårburen linjetrafik" (Dnr. S02-4235/SA60).



Figur 3. Exempel på bullernivåer.

Riktvärdena anger bullernivåer som långsiktigt inte bör överskridas för att upprätthålla en god miljö. När riktvärdena tillämpas vid bedömning av buller från järnvägstrafik vid bebyggelse skiljer man på tre planeringsfall; "Nybyggnad av bana", "Väsentlig ombyggnad av bana" samt "Befintlig bana". För utbyggnaden av dubbelspåret gäller planeringsfall "Väsentlig ombyggnad av bana". I riktvärdena anges även "högsta acceptabla värden", värden som måste tillgodoses även om åtgärderna inte är samhällsekonomiskt kostnadseffektiva.

Tabell 1. Riktlinjer för bullernivåer enligt Banverkets och Naturvårdsverkets policy "Buller och vibrationer från spårburen linjetrafik".

Bostäder och fritidshus	Riktvärde för miljö kvalitet	Väsentlig ombyggnad	
		Åtgärdsnivå	Högsta acceptabla nivå
Ekvivalentnivå db(A)			
Utomhus	60 ¹⁾ / 55 ²⁾	60 ¹⁾ / 55 ²⁾	70
Inomhus	30 ⁶⁾	- ⁴⁾	
Maximal ljudnivå dB(A)			
Utomhus	70 ²⁾	70 ²⁾	60 ¹⁾ / 55 ²⁾
Inomhus	45 ³⁾	45 ³⁾	55 ⁵⁾

1) Avser frifältsvärden eller till korrigerade frifältsvärden

2) Avser uteplats, särskilt avgränsat utrymme

3) Avser bostadsutrymme (se 6) mellan kl. 22.00 och 06.00

4) Fönster eller fasaddämpning förutsätts vara 30 dB(A)

5) Högst 5 överskridande per natt

6) Avser bostadsrum (ej hall, förråd, WC etc.)

Utmed Centrumbanan och Södertälje Hamn är de störningskänsliga områdena begränsade till ett fåtal bostadsområden då spåret till stor del går utmed Scantias anläggning. Befintlig bostadsbebyggelse utgörs dels av friliggande hus i två våningar på Stationsvägen i Södertälje Hamn. Dels finns flerfamiljshus i upp till sju våningar i Södra (Barkassen) samt norr om järnvägen och Scantias industriområde (fastigheterna Laxen). Centrumbanan trafikeras endast av pendeltåg. I Södertälje Hamn passerar i dagsläget ca tre godstransporter per dygn på Stockholmsspåret. Godstågen skall antingen till / från hamnen eller genom Södertälje hamn på väg söderut mot Gnesta eller norrut mot Stockholm. Hamnbolaget har ytterligare godstransporter med tåg som ej passerar genom stationsområdet utan kommer in söderifrån på Gläntanspåret / Södertälje Syd nedre och rangeras vidare till hamnen.

Tågens hastighet är som högst 80 km/h. Samtliga pendeltåg stannar vid Södertälje Hamn. Trots att samtliga tåg stannar vid stationen är nivån relativt hög i dagsläget, eftersom det finns ett stort antal växlar och spårkorsningar på bangården. Vid en utbyggnad kan buller från växlar minskas. De gamla boställhusen vid Stationsvägen vid stationsområdet är de bostäder som har högst ljudnivå.

Kvalitetsmål

Förutsättningarna för att uppnå riktvärden vilka beskrivs på föregående sida varierar med planeringssituationen. I områden med befintlig järnväg tvingas man ofta att acceptera högre ljudnivåer. I Banverkets bullerpolicy har sju kvalitetsmål definierats vilka utgör grund för bedömning av lämpliga åtgärder vid bebyggelse, se nedan. Dessa är ett viktigt komplement till modellen för samhällsekonomisk lönsamhet vid planeringsfallen:

"Nybyggnad av bana" respektive "Väsentlig ombyggnad av bana".

Kvalitetsmål 1:

Inget riktvärde för miljö kvalitet överskrids. Kräver ofta omfattande åtgärder i form av skärmar/

vallar utmed spåret, lokala skärmar vid uteplats samt byten/komplettering av fönster.

Kvalitetsmål 2 och 3: (sammanfaller ofta)

Avkall görs på att uppfylla riktvärdena för miljökvalitet utomhus, utom för maximal ljudnivå vid uteplats. Det medför att behovet av lokala skärmar vid uteplatser samt byten/komplettering av fönster ökar i och med att åtgärder intill spår inte utförs.

Kvalitetsmål 4 och 5: (sammanfaller ofta)

Avkall görs på att uppfylla riktvärdena för miljökvalitet utomhus, även för uteplatser. Avkall görs även på riktvärden för ekvivalent ljudnivå inomhus. Behovet av lokala skärmar vid uteplatser försvinner.

Kvalitetsmål 6:

Avkall görs på att uppfylla riktvärden för miljökvalitet även i inomhusmiljön. Detta gör att behovet av byten/komplettering av fönster minskar. De högsta acceptabla nivåerna skall dock inte överskridas. Utrymme finns att formulera målet som ett mellanting mellan mål 5 och 7. Något kvalitetsmål 6 har inte formulerats för detta projekt och kommenteras inte ytterligare.

Kvalitetsmål 7:

Ingen skall behöva utsättas för högre ljudnivå än de högsta acceptabla värdena. Medför byten/komplettering av fönster i sovrum i begränsad omfattning men sällan uppförande av skärmar/vallar utmed spåret.

3.5.2 Vibrationer

Grundläggningsförutsättningarna är generellt gynnsamma, dvs geotekniskt erfordras få förstärkningsåtgärder. Vibrationer från järnvägstrafiken bedöms därmed inte utgöra några problem i området.

PERMANENT- & FRITIDSBOSTÄDER SAMT VÄRDLOKALER

Nivåer i sovrum nattetid (kl.22-06)	0,4 mm/s (Riktvärde)
Sovrum nattetid (kl.22-06)	1,0 mm/s (Högsta acceptabla värde)

Figur 4. Riktvärden för vibrationer.

3.5.3 Luftföroreningar

Den största källan till utsläpp i Södertälje är vägtrafiken, både personbilstrafik och tung trafik. Därefter kommer uppvärmning och utsläpp från industrier. Tågtrafiken svarar totalt sett för mindre än 1% av transportsektorns utsläpp till luft. Föroreningshalten i luft bedöms ej påverkas av järnvägsutbyggnaden.

Kvävedioxid får efter den 31 december 2005 inte förekomma i utomhusluft med mer än i genomsnitt 90 µg/m³ luft under en timme (timmedelvärde), i genomsnitt 60 µg/m³ luft under ett dygn (dygnsmedelvärde) respektive i genomsnitt 40 µg/m³ luft under ett kalenderår (årsmedelvärde).

Svaveldioxid får inte förekomma i utomhusluft med mer än i genomsnitt 200 µg/m³ luft under en timme (timmedelvärde) respektive i genomsnitt 100 µg/m³ luft under ett dygn (dygnsmedelvärde).

Kolmonoxid får inte förekomma i utomhusluft med mer än i genomsnitt 10 mg/m³ luft.

Genomsnittsvärdet skall avse ett dygnsvärde som beräknas enligt 5 kap 7 a § miljöbalken. Bensen får efter den 1 januari 2010 inte förekomma i utomhusluft med mer än i genomsnitt 5 µg/m³ luft under ett kalenderår (årsmedelvärde).

Partiklar (PM₁₀) får inte förekomma i utomhusluft med mer än i genomsnitt 50 µg/m³ luft under ett dygn (dygnsmedelvärde) respektive i genomsnitt 40 µg/m³ luft under ett kalenderår (årsmedelvärde).

4. Effekter, konsekvenser och åtgärder

Trafik till och från samt inom byggplatsen kommer att innebära en ökning av trafiken i området under byggtiden. Sannolikt krävs temporära trafikomläggningar under byggtiden. Ombyggnationen av Södertälje hamn kommer att vara störande för tågresenärerna, som under en tid får röra sig på en arbetsplats. Boende i Södra, Södertälje centrum och Östertälje kan komma att besväras av en kraftigt ökad mängd lokalbussar under den period som järnvägstrafiken måste stängas av. Ersättningstrafiken bedöms medföra en utökad SL-busstrafik med 35-50% jämfört med idag inom avtalsområdet, (9000-13000 km per vintervardag). Avtalsområdet motsvarar ungefär kommunen. Mängden busstrafik är bl.a. beroende av vilken som tåglösning väljs på Gnestapendeln vilket inte är bestämt ännu. Utredningsarbete för trafikförsörjningen under byggskedet pågår.

Preliminära bytespunkter är i första hand Östertälje och Södertälje C. Byten kommer förmodligen även att ske i Södertälje hamn. Vid Östertälje kan en ny bussterminal anläggas nordväst om nuvarande och nuvarande behålls under avstängningen vilket ger tillgång till två terminaler. Fortsatt utredningsarbete krävs. Vid Södertälje C finns tre platser identifierade som möjliga för hållplatser och uppställning av bussar. I Södertälje hamn behövs inga åtgärder med nuvarande planering

4.1 Buller

4.1.1 Nollalternativet

Nollalternativet innebär inga förändringar jämfört med nuvarande förhållanden förutom viss ökning av bulleremissioner från ökad biltrafik.

4.1.2 Utbyggnadsalternativet

Byggskede

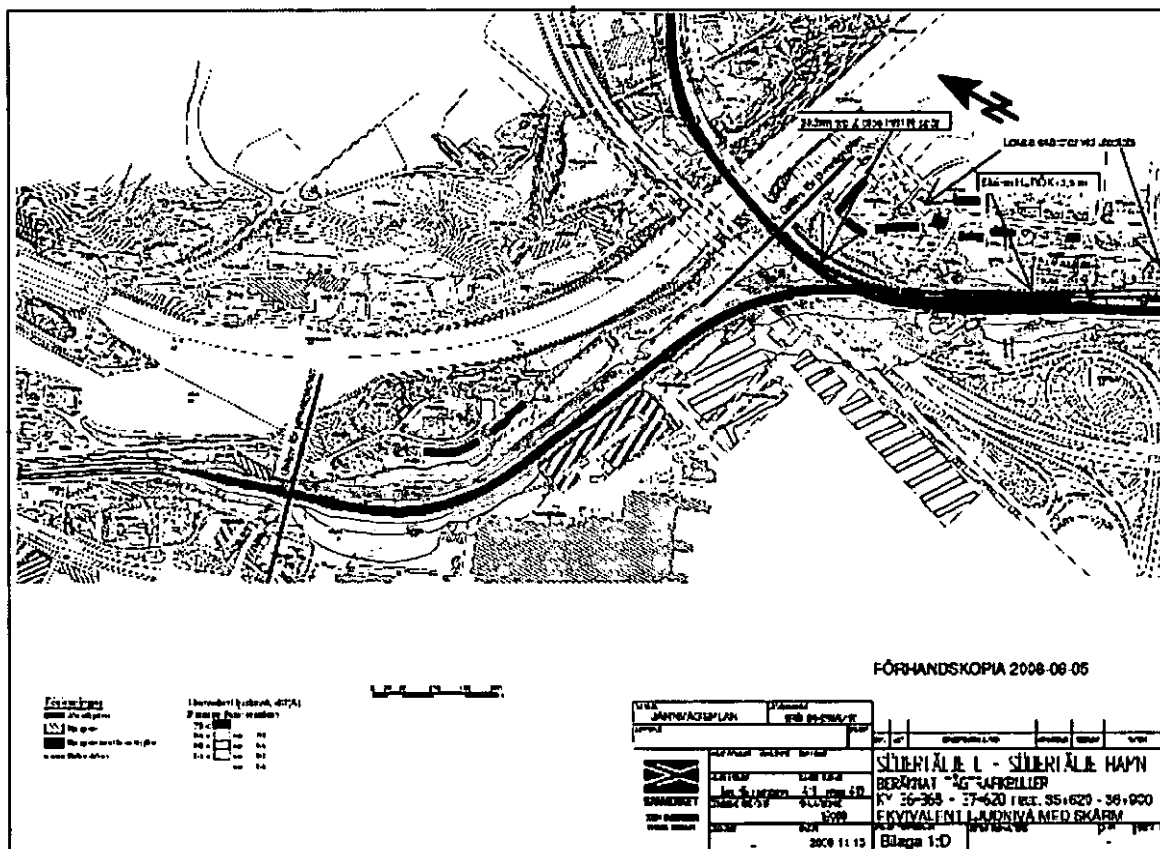
Buller kommer att uppstå under byggtiden på grund av störande arbetsmaskiner och transporter samt arbetsmoment såsom schaktning, spontning etc. Då pålnings- och spontningsarbeten är begränsade till vissa områden bedöms den största bullerpåverkan komma ifrån materialtransporter och utläggning av makadam.

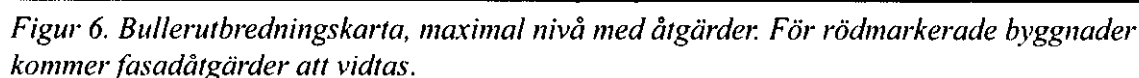
Driftskede

Ett antal bostäder längs med banan är bullerstörda. Dubbelspårsutbyggnaden möjliggör en ökning av trafikmängden vilket medför en ökning av ekvivalent ljudnivå. Med föreslagna bullerskyddsåtgärder överskrids riktvärden för miljö kvalitet vid 2 bostadshus. Ytterligare åtgärder bedöms inte vara tekniskt möjligt att utföra.

Godstågen är drivande av bullerskyddsåtgärder. Föreslagna åtgärder omfattar en hög skärm längs spåret förbi enfamiljshus intill Södertälje hamn, en låg spårnära skärm förbi flerfamiljshus på kvarteret Barkassen, lokala skärmar vid enfamiljshus, inglasade balkonger på flerfamiljshus samt fönsteråtgärder. Den planerade pendeltågsdepån påverkar inte ljudnivåerna

inom planområdet mer än försumbart. Den maximala ljudnivån från godstågen är mycket högre än den från pendeltågen vilket medför att de är åtgärdsdrivande för såväl inom- som utomhusnivåer.





De bullerskyddsåtgärder som skall utföras enligt bullerutredningen bör göras så tidigt som möjligt för att även dämpa ljud under byggskedet. Bullerdämpning kan ske direkt vid källan med särskilda arbetsmetoder, avskärmning av arbetsplatsen eller hos de bullerstörda med tillfällig avskärmning. Arbetsmetoder skall väljas så att minsta möjliga bullerstörning uppstår för de boende under byggtiden. Ett kontrollprogram för buller upprättas inför byggskedet. Bullerskyddsåtgärderna som redovisas nedan innebär en måttlig positiv konsekvens avseende buller. För de flesta fastigheter längs järnvägen minskar bullernivåerna jämfört med nollalternativet där inga åtgärder vidtas. För ett fåtal fastigheter är bullerskyddsåtgärder svåra att genomföra och riktvärdet kommer där att tangeras.

Att uppfylla Kvalitetsmål 1 är mycket komplicerat. Ett stort antal en- och flerfamiljshus öster om spåret förbi Södertälje Hamn får maximala, och i vissa fall ekvivalenta, ljudnivåer vid fasad och uteplats över riktvärderna. Om ljudnivån skall sänkas till en nivå under riktvärderna på uteplats måste ljudnivån från pendeltåg, såväl som godståg, dämpas vid källan. Om en skärm skall vara effektiv måste den placeras nära det spår som skall skärmas. I fallet med pendeltågen är detta relativt enkelt då en skärm på banvallskrön hamnar nära de mest trafikerade spåren. Eftersom godstrafiken körs på spår i den västra delen av bangården kommer en skärm öster om bangården dämpa bullret från godstågen ineffektivt. Att bygga en skärm längs med godspåret, mellan spår inom en bangård, bedöms försvåra skötseln av bangården och försämra säkerheten vid banarbete. Det är dessutom ekonomiskt orimligt med tanke på de få tågpassagera som skulle skärmas.

Kvalitetsmål 1 kan uppfyllas vid de flesta bostäder med följande bullerskyddsåtgärder:

- En 3,5 meter hög skärmen förbi enfamiljshusen intill Södertälje Hamn.
- En låg, spårnära, skärm förbi flerbostadshusen i kvarteret Barkassen.
- Samtliga bostadshus där maximal ljudnivå från godståg överskrider 75 dB(A) vid fasad erbjuds fönsteråtgärder så att den maximala ljudnivån inomhus inte överskrider 45 dB(A).
- Samtliga flerbostadshus där maximal ljudnivå från godståg överskrider 70 dB(A) på balkong erbjuds inglasning av denna
- Lokal skärm vid uteplats på Södra 1:36 och Barkassen 7

Med ovanstående uppfylls Kvalitetsmål 1 för samtliga bostäder utom Södra 1:39 och Södra 1:40 där den maximala ljudnivån på uteplats överskrider med 3-4 dB. De åtgärder som föreslås dämpar ljudnivån vid dessa hus med 9-10 dB och ytterligare åtgärder bedöms inte vara tekniskt möjliga. Kvalitetsmål 2 och 3 sammanfaller med Kvalitetsmål 1. Kvalitetsmål 4 uppnås genom att samtliga bostadshus där maximal ljudnivå från godståg överskrider 75 dB(A) vid fasad bör erbjudas fönsteråtgärder så att den maximala ljudnivån inomhus inte överskrider 45 dB(A). Kvalitetsmål 7 uppfylls utan att några bullerskyddsåtgärder utförs.

4.2 Vibrationer

4.2.1 Nollalternativet

Nollalternativet innebär inga förändringar jämfört med nuvarande förhållanden.

4.2.2 Utbyggnadsalternativet

Byggskede

Vibrationer under byggtiden innebär risk för skador på byggnader och inventarier.

Driftskede

Vibrationer från järnvägstrafiken bedöms inte orsaka några problem i området.

4.2.3 Åtgärder

I känsliga lägen minimeras vibrationerna genom arbetsmetoder och dämpning.

4.3 Luftföroreningar

4.3.1 Nollalternativet

Nollalternativet medför en liten negativ förändring av luftkvaliteten i och med att biltrafiken förväntas öka.

4.3.2 Utbyggnadsalternativet

Byggskede

Avgaser kommer att spridas från arbetsfordon. Omfattningen bedöms försumbar i förhållande till övrig biltrafik i Södertälje. Damm och jord kan komma att spridas vid arbetena. Dammet kan innebära olägenheter för närboende. En tillfällig men omfattande ersättningstrafik i form av bussar medför ökade utsläpp till luften.

Under byggskedet används transport- och arbetsfordon. Huvudsakliga inslag under byggtiden kommer att vara masstransporter. Transportbehovet uppskattas till 40 000 ton. Om hälften av transporterna görs med släp krävs ca 2 000 transporter. Med en beräknad byggtid på drygt 1 år (byggtiden i realiteten bedöms till 2,5 år) uppskattas transportbehovet uppgå till i snitt 10 per dygn. Utifrån beräkningar (se Bilaga 6) kan det konstateras att det lokala haltbidraget blir i det närmaste obetydligt och MKN (miljökvalitetsnormer) underskrids.

Under byggtiden gäller det att uppmärksamma den sammantagna effekten av bakgrundshalten av PM10 och den mängd inandningsbara partiklar som byggnationen orsakar. Vid damning får

entreprenören åtgärda genom vattenbegjutning eller liknande. Tillfälliga upplag skall placeras med hänsyn till bostäder och andra platser där människor stadigvarande vistas.

Driftskede

Under varken byggskedet eller driftsskedet bedöms den planerade verksamheten bidra till att någon miljö kvalitetsnorm för utomhusluft överskrids. Persontrafiken, och även huvuddelen av godstrafiken, på bansträckningen kommer att köras med elektrifierade tåg. Även om enstaka diesellok kan komma att trafikera banan bedöms verksamheten totalt sett motverka en försämrad luftkvalitet, eftersom transporter överförs från väg till järnväg. Åtgärderna medverkar till att uppnå nationella miljömål för begränsad klimatpåverkan, frisk luft, enbart naturlig försurning och god bebyggd miljö. Under byggtiden kan halterna av luftföroreningar öka på grund av arbetsfordon och ersättningsbussar. Det bedöms dock uteslutet att utbyggnaden bidrar till att någon norm för utomhusluft överskrids under byggskedet.

4.3.3 Åtgärder

Dammskydd och andra åtgärder kommer anläggas invid arbetsplatsen för att minska störning i känsliga lägen, exempelvis vattenbegjutning och textilskydd. Områden lämpliga för etableringsplatser, tillfälligt upplag och transporter anläggs i omedelbar närhet till järnvägen och redovisas i järnvägsplanen.

4.4 Risk och säkerhet

Skadhändelser har studerats och värderats för driftsskedet. Den bedömda risknivån är inte oacceptabel i jämförelse med föreslagna riskkriterier framtagna av Räddningsverket i samarbete med bland annat Det Norske Veritas. Ett par av de identifierade skadehändelserna hamnar inom det område där risker anses acceptabla. Övriga händelser ligger inom det område i riskmatrisen där man bör sträva efter att sänka riskerna ”så långt det är praktiskt möjligt”.

Farligt gods

Idag sker inga transporter av farligt gods på Centrumbanan även om utformningen av järnvägen tillåter den typen av transporter. Genom Södertälje hamn förekommer järnvägstransporter med farligt gods bl.a. fyra vagnar gasol per vecka samt ev. farligt gods i det containertåg som passerar två gånger per dag.

4.4.1 Nollalternativet

Nollalternativet innebär inga förändringar jämfört med nuvarande förhållanden.

4.4.2 Utbyggnadsalternativet

Byggskede

Trafik till och från samt inom byggplatsen kommer att innebära en ökning av trafiken i området under byggtiden. Temporära trafikomläggningar blir sannolikt aktuella under byggtiden vilket kan innebära en förhöjd risk för trafikolycka.

Risikanalysen visar att flera känsliga eller mycket känsliga arbetsmoment kommer att utföras i byggskedet. Om föreslagna åtgärder genomförs bedöms oönskade och skadliga händelser förhindras eller förebyggas inom ramen för projektet. Flera av de föreslagna åtgärderna kräver dock fortsatt utredning och utökad detaljeringsnivå vilket bör ske i senare skeden av processen.

Den händelse som bedöms vara av störst relevans att beakta under byggskedet är kollaps av konstruktion. Denna händelse kan ge upphov till allvarliga konsekvenser såväl för människor som för infrastruktur. Konsekvensen för infrastruktur till följd av en kollaps

av motorvägsbroarna bedöms i denna analys till mycket allvarlig men med mycket låg sannolikhet.

Järnvägen passerar mark med få riskobjekt såsom grundvattenskydd etc. varvid konsekvenser för miljö till följd av exempelvis kemikalieutsläpp bedöms vara av liten relevans.

Händelser såsom trafikolyckor, vibrationer, arbetsplatsolyckor och kemikalieutsläpp har bedömts vara av stor relevans för konsekvenser på människan. Detta beror på arbete i tätbebyggt område där civil- och byggtrafik blandas, samt arbete i/nära ständigt trafikerat spår.

4.4.3 Åtgärder

Objektspecifika riskanalyser för grundläggningsarbeten för varje byggnadsverk.

Under motorvägen läggs rälsen i ett tråg vilket fungerar som ett påkörningsskydd.

Skyddsräler (-räls) läggs på alla järnvägsbroar samt på sträckan under motorvägsbroarna.

5 Uppföljning

Inom ramen för miljöbedömningen ska en uppföljning göras av den miljöpåverkan som detaljplanen verkligen ger upphov till. Denna kan lämpligen kopplas till järnvägsplanens kontrollprogram för bygg- och driftskedet.

6 Särskild sammanställning

Den särskilda sammanställningen ska visa hur arbetet med miljöbedömningen har påverkat framtagandet av detaljplanen. I detta fall har planen tagits fram parallellt med järnvägsplanen och detaljplanens utformning har därför varit bunden till järnvägsplanens.

7 Referenser

1. Södertälje centrum – Södertälje hamn

NYTT DUBBELSPÅR; BANGÅRDSOMBYGGNAD OCH PLANSKILDHET

MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING TILL JÄRNVÄGSPLAN

2. Bullerutredning Projekt Södertälje C – Södertälje Hamn, dubbelspår och bangårdsanpassning

Bandel 413 Sträckan 36+368 – 37+620

Bandel 410 Sträckan 35+620 – 36+900

GEOGRAFISK INFORMATION
SÖDERTÄLJE KOMMUN

FASTIGHETSFÖRTECKNING
2009-06-04

Dnr
A09132
sid 1(5)

**FASTIGHETSFÖRTECKNING TILL DETALJPLAN FÖR DUBBELSPÅR SÖDERTÄLJE CENTRUM
I SÖDERTÄLJE**

BETECKNING PÅ KARTAN	ÄGARE, ADRESS	KOMMENTAR
----------------------	---------------	-----------

FASTIGHETER INOM PLANOMRÅDET

SÖDRA 1:1	SÖDERTÄLJE KOMMUN 151 89 SÖDERTÄLJE	
-----------	--	--

SÖDRA 1:2	STATEN BANVERKET 781 85 BORLÄNGE	
-----------	-------------------------------------	--

	RYDS BILGLAS I SVEALAND AB STÅNGJÄRNSGATAN 1 A 724 77 VÄSTERÅS	
--	--	--

Hus å

SÖDRA 1:23	JERNHUSEN STOCKHOLM P AB BOX 520 101 30 STOCKHOLM	
------------	---	--

TÄLJE 1:1	SÖDERTÄLJE KOMMUN	
-----------	-------------------	--

TÄLJE 1:2	SJÖFARTSVERKET 601 78 NORRKÖPING	
-----------	-------------------------------------	--

RÄTTIGHETER INOM PLANOMRÅDET

SERVITUT

SERVITUT

VÄG
0181K-126/2007.1
FÖRRÅDSBYGGNAD
0181K-13/2004.3

Belastar
SÖDRA 1:2

BETECKNING PÅ KARTAN	ÄGARE, ADRESS	KOMMENTAR
----------------------	---------------	-----------

Till förmån för
SÖDRA 1:40

JARLAND, KENT OVE JERRY och
VINDILA, ÅSA MARIANNE
STATIONSVÄGEN 10
151 38 SÖDERTÄLJE

FASTIGHETER UTANFÖR PLANOMRÅDET

KOLPENÄS 1:1

SÖDERTÄLJE KOMMUN

SÖDRA 1:4

STATEN BANVERKET

Taxerad ägare

SÖDRA 1:39

SÖDERBERG, CHARLIE CHRISTOFFER och
SÖDERBERG, ELIN ANDREA
STATIONSVÄGEN 6B
151 38 SÖDERTÄLJE

SÖDRA 1:40

JARLAND, KENT OVE JERRY och
VINDILA, ÅSA MARIANNE

SÖDRA 1:43

AB STORSTOCKHOLMS LOKALTRAFIK
LINDHAGENSGATAN 100
105 73 STOCKHOLM

VAGNMAKAREN 5

SCANIA CV AB
151 87 SÖDERTÄLJE

ANLÄGGNINGSSAMFÄLLIGHETER UTANFÖR PLANOMRÅDET

SÖDRA GA:1

VÄG

Deläggande fastigheter
SÖDRA 1:4

STATEN BANVERKET

BETECKNING PÅ KARTAN	ÄGARE, ADRESS	KOMMENTAR
SÖDRA 1:35	TEGELKRONAN FASTIGHETS AB BOX 22236 104 22 STOCKHOLM	
SÖDRA 1:38	UNGSTÖD I STOCKHOLM AB SPÅNGAVÄGEN 399 163 55 SPÅNGA	
SÖDRA 1:39	SÖDERBERG, CHARLIE CHRISTOFFER och SÖDERBERG, ELIN ANDREA	
SÖDRA 1:40	JARLAND, KENT OVE JERRY och VINDILA, ÅSA MARIANNE	
SÖDRA GA:2		FJÄRRVÄRMELED- NINGAR MM
Deläggande fastigheter SÖDRA 1:35	TEGELKRONAN FASTIGHETS AB	
SÖDRA 1:37	UNGSTÖDS FASTIGHET 2 AB SPÅNGAVÄGEN 399 163 55 SPÅNGA	
SÖDRA 1:38	UNGSTÖD I STOCKHOLM AB	
SÖDRA 1:39	SÖDERBERG, CHARLIE CHRISTOFFER och SÖDERBERG, ELIN ANDREA	
SÖDRA 1:40	JARLAND, KENT OVE JERRY och VINDILA, ÅSA MARIANNE	

RÄTTIGHETER UTANFÖR PLANOMRÅDET

SERVITUT	VÄG 0181K-13/2004.1
Belastar SÖDRA 1:4	
Till förmån för SÖDRA 1:2	STATEN BANVERKET

BETECKNING PÅ KARTAN	ÄGARE, ADRESS	KOMMENTAR
SERVITUT Belastar SÖDRA 1:35 och 1:39 Till förmån för SÖDRA 1:2 och 1:4	STATEN BANVERKET	VÄG 0181K-13/2004.1
SERVITUT Belastar SÖDRA 1:35, 1:37-39 Till förmån för SÖDRA 1:2	STATEN BANVERKET	EL- OCH TELELED- NINGAR 0181K-13/2004.2
SERVITUT SERVITUT Belastar SÖDRA 1:43 Till förmån för SÖDRA 1:2	STATEN BANVERKET	VÄG 0181K-92/2004.1 JÄRNVÄGSTRAFIK- ÄNDAMÅL 0181K-92/2004.4
SERVITUT Belastar SÖDRA 1:35, 1:39-40 Till förmån för SÖDRA GA:1	STATEN BANVERKET TEGELKRONAN FASTIGHETS AB UNGSTÖD I STOCKHOLM AB SÖDERBERG, CHARLIE CHRISTOFFER och SÖDERBERG, ELIN ANDREA	UTRYMME 0181K-126/2007.2

BETECKNING PÅ KARTAN	ÄGARE, ADRESS	KOMMENTAR
----------------------	---------------	-----------

JARLAND, KENT OVE JERRY och
VINDILA, ÅSA MARIANNE

SERVITUT

UTRYMME
0181K-126/2007.3

Belastar
SÖDRA 1:4, 1:35, 1:37-40

Till förmån för
SÖDRA GA:2

TEGELKRONAN FASTIGHETS AB

UNGSTÖDS FASTIGHET 2 AB

UNGSTÖD I STOCKHOLM AB

SÖDERBERG, CHARLIE CHRISTOFFER och
SÖDERBERG, ELIN ANDREA

JARLAND, KENT OVE JERRY och
VINDILA, ÅSA MARIANNE

SERVITUT

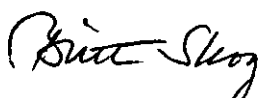
VÄG
0181K-126/2007.4

Belastar
SÖDRA 1:40

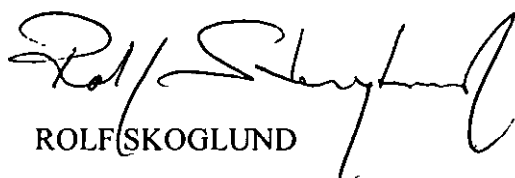
Till förmån för
SÖDRA 1:2

STATEN BANVERKET

UPPRÄTTAD AV:

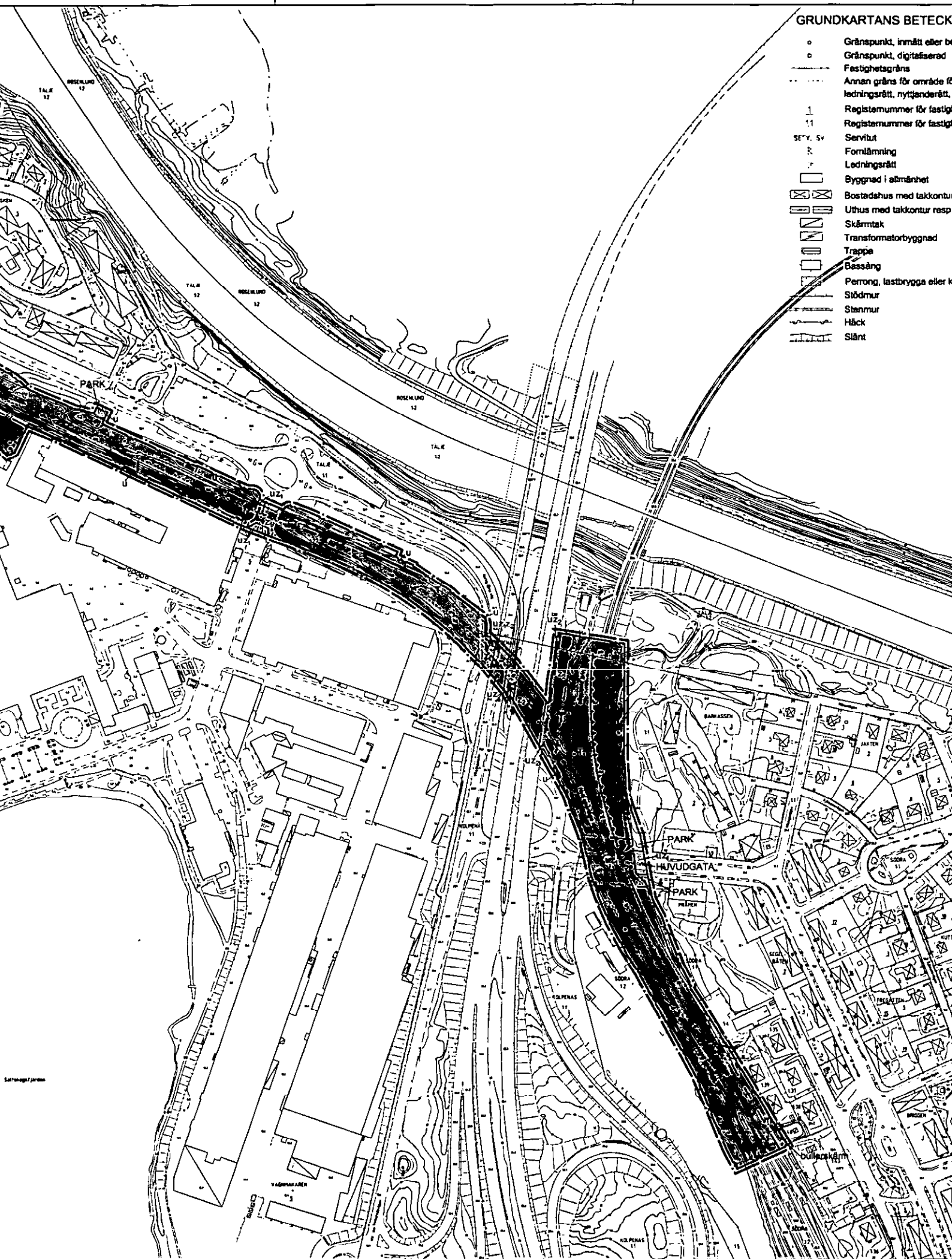

BRITT SKOG

BESTYRKES:


ROLF SKOGLUND

GRUNDKARTANS BETECKNINGAR

- o Gränspunkt, inmätt eller bekräftad
- o Gränspunkt, digitaliserad
- Fastighetsgräns
- Annan gräns för område för ledningsrätt, nyttjanderätt, etc.
- 1 Registernummer för fastighet
- 11 Registernummer för fastighet
- SEY, Sv Servitut
- R Fornlämning
- J Ledningsrätt
- Byggnad i allmänhet
- Bostadshus med takkontur
- Uthus med takkontur resp. skärmtak
- Skärmtak
- Transformatorbyggnad
- Trappa
- Bassäng
- Perrong, lastbrygga eller kran
- Stödmur
- Stenmur
- Häck
- Slätt





Stefan Modig
Handläggare
08-550 211 48
stefan.modig@sodertalje.se

Stadsbyggnadsnämnden

Detaljplan för dubbelspår Södertälje Centrum

Dnr 08004

Sammanfattning av ärendet

Samhällsbyggnadskontoret föreslår att detaljplan för dubbelspår Södertälje Centrum upprättas och att detaljplanen bedöms medföra betydande miljöpåverkan.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse med översiktskarta 2008-04-09
Behovsbedömning - Underlag för bedömning av betydande miljöpåverkan
2008-03-10

Ärendet

Järnvägen mellan Södertälje Hamn och Södertälje Centrum är hårt belastad och utgör en svag länk i hela spårsystemet. För att öka kapaciteten och därmed förbättra tillgängligheten i tågtrafiken har Banverket tagit fram ett förslag till järnvägsplan för ett dubbelspår längs sträckan, med planskild korsning mellan centrumbanan och Stockholmsbanan i Södertälje Hamn. I samband med utbyggnaden planeras också en ombyggnad av stationsmiljön i Södertälje Hamn för en bättre tillgänglighet för resenärerna. Förslaget strider delvis mot gällande detaljplaner och en ny detaljplan måste därför göras.

Till detaljplanen kommer att upprättas ett gestaltungsprogram som ger riktlinjer för utformning av framför allt broar, stödmurar och bullerskydd.

Järnvägsplanen kommer troligen att ha en snävare avgränsning än befintligt järnvägsområde. Överskottsytor kommer att studeras i planarbetet för att i förekommande fall ges en ny användning. I planarbetet kommer också en samordning att ske med SL:s anslutningsspår till den nya pendeltågsdepån i Södertälje Hamn.

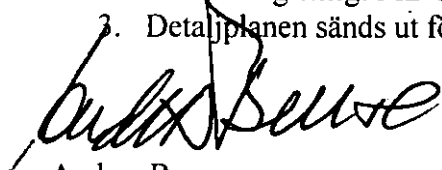
I bifogad "Behovsbedömning - Underlag för bedömning av betydande miljöpåverkan" har ett antal aspekter identifierats som kan påverkas vid ett genomförande av detaljplanen. Av dessa har detaljplanens påverkan på människors hälsa

under byggskedet och begränsningen av Centrumbanans trafikering i byggskedet bedömts ge störst konsekvenser. Då byggskedet antas pågå under ca 2 års tid bedöms dessa faktorer sammantaget medföra en betydande miljöpåverkan. För fastigheter kring Södertälje Centrum ger dessutom den färdiga utbyggnaden ett tillskott av buller till följd av tätare tågtrafik.

Med utgångspunkt i ovanstående görs bedömningen att ett genomförande av detaljplan för Dubbelspår, Södertälje centrum - Södertälje hamn medför en betydande miljöpåverkan enligt MB 6:11. En miljöbedömning enligt MB 6:11-6:18 bedöms därmed krävas.

Samhällsbyggnadskontorets förslag

1. Detaljplan för dubbelspår Södertälje Centrum upprättas.
2. Detaljplanen bedöms medföra en betydande miljöpåverkan och en miljöbedömning enligt MB 6:11 – 6:18 ska därför göras.
3. Detaljplanen sänds ut för samråd.



Anders Bruse
Samhällsbyggnadschef



Stefan Modig
Planchef

Beslutet expedieras till:

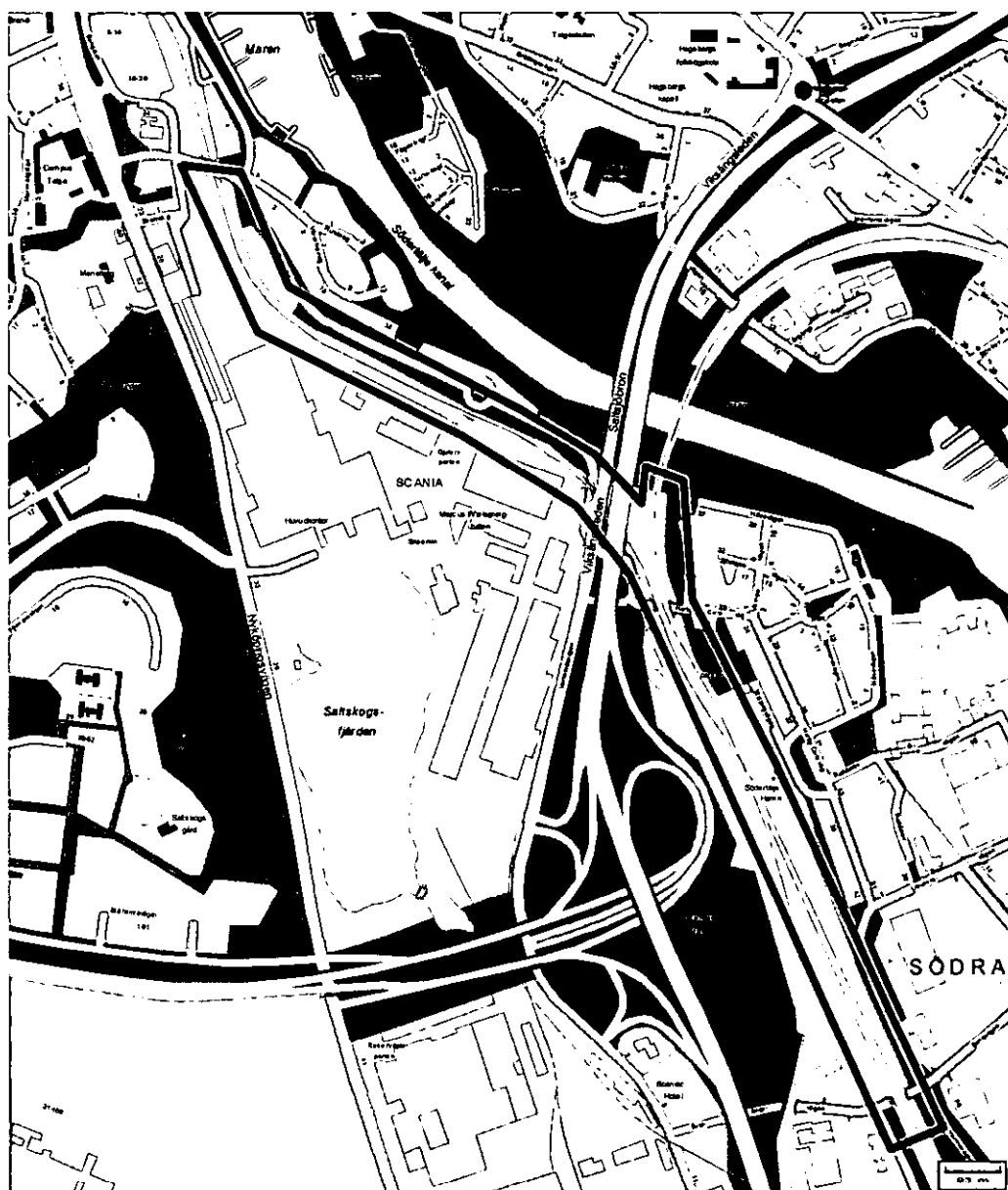
SBK/Plan - Akten

Handläggaren – Stefan Modig

SBK/Projekt och exploatering – Bengt Larsson

KSK/Näringsliv – Cecilia Mårtensson

KS



Planområdets ungefärliga utsträckning

§ 50

Detaljplan för dubbelspår Södertälje Centrum

Dnr 08004

Handläggare: Stefan Modig

Sammanfattning av ärendet

Samhällsbyggnadskontoret föreslår att detaljplan för dubbelspår Södertälje Centrum upprättas och att detaljplanen bedöms medföra betydande miljöpåverkan.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse med översiktskarta 2008-04-09

Behovsbedömning - Underlag för bedömning av betydande miljöpåverkan
2008-03-10

Stadsbyggnadsnämnden beslutar

1. att detaljplan för dubbelspår Södertälje Centrum upprättas.
2. att detaljplanen bedöms medföra en betydande miljöpåverkan och en miljöbedömning enligt MB 6:11 – 6:18 ska därför göras.
3. att detaljplanen sänds ut för samråd.

Beslutet expedieras till:

SBK/Plan - Akten

Handläggaren – Stefan Modig

SBK/Projekt och exploatering – Bengt Larsson

KSK/Näringsliv – Cecilia Mårtensson

KS

Justerandes signum

Anslagsdatum

Utdragsbestyrkande

SR PA



SÖDERTÄLJE KOMMUN
Samhällsbyggnadskontoret
Plan

Dnr P 08004

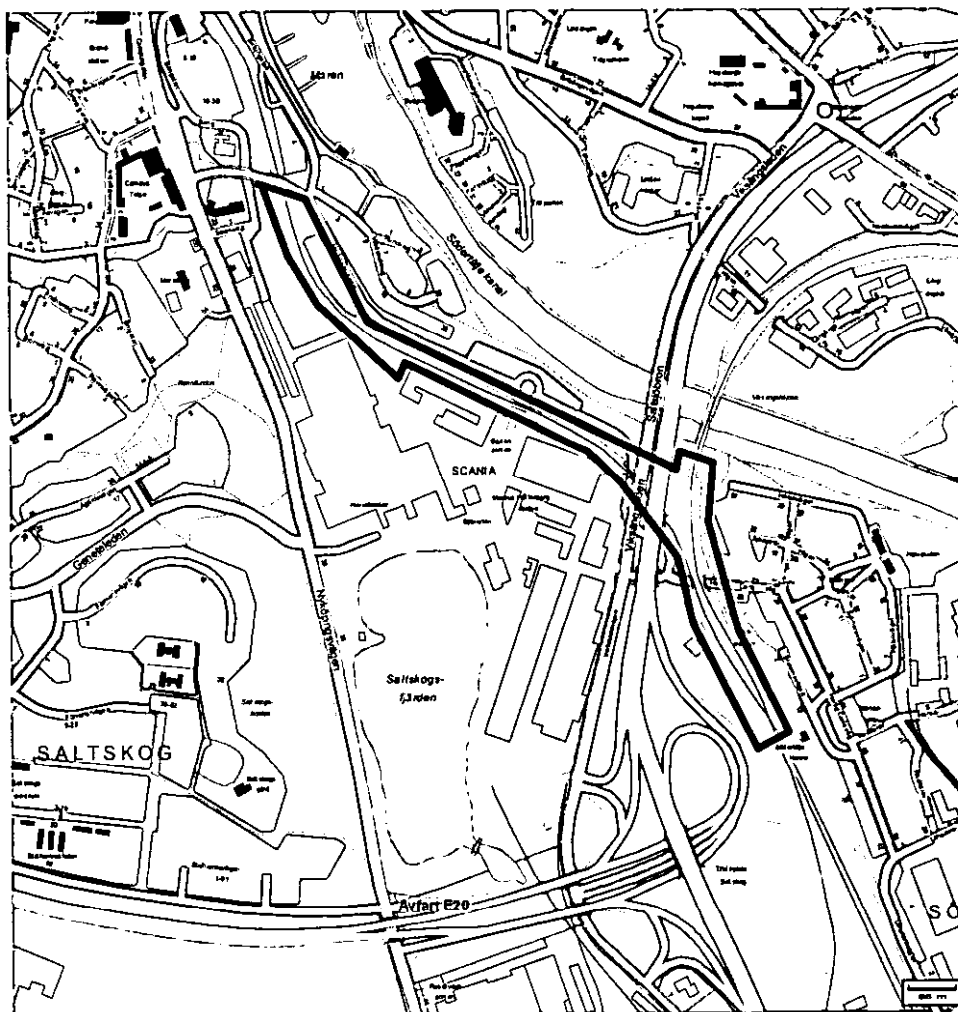
Detaljplan för
Dubbelspår Södertälje Centrum
i Södertälje

P 08004

SAMRÅDSHANDLING

Upprättad i juni 2008

Yttrande senast 29 augusti 2008



<i>Postadress</i>	<i>Telefon</i>	<i>Telefax</i>	<i>Besöksadress</i>	<i>Direkttelefon</i>
151 89 Södertälje	08-550 21 00	08-550 225 01	Nyköpingsvägen 23	08-550 2xx xx
<i>E-postadress: fornamn.efternamn@sodertalje.se</i>				



KALLELSE

Detaljplan för Dubbelspår Södertälje Centrum i Södertälje

Ett förslag till detaljplan för Dubbelspår Södertälje Centrum har upprättats. Stadsbyggnadsnämnden har beslutat att skicka ut förslaget för samråd. Det finns tillgängligt på följande platser:

- samhällsbyggnadskontoret, Nyköpingsvägen 23
mån – tors 8-12, 13-17; fre 8-12, 13-15
- stadshusets Infocenter, Järnagatan 12
mån – tors 7.30-17; fre 7.30-15
- stadsbiblioteket, Luna kulturhus, Storgatan/Lunagallerian
mån – tors 9-20; fre 9-18; lör 10-15; sön 12-16
sommartider mån – tors 10-19; fre 10-18; lör – sön stängt
- Södertälje kommuns webbplats: www.sodertalje.se –
Stad, miljö & boende/Bo & Bygga/Planerad bebyggelse och detaljplaner/Detaljplanering/Pågående detaljplaner...

Planens syfte är att undersöka om området är lämpligt för dubbelspårsutbyggnad och bangårdsombyggnad enligt en järnvägsplan för samma område.

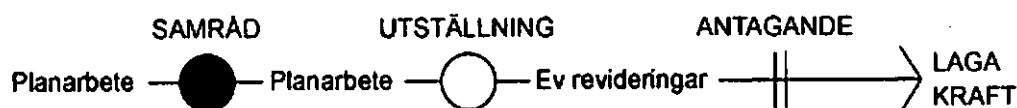
Samrådsmöte äger rum på Hotell Scandic Södertälje, Verkstadsvägen 7,
den 13 augusti kl 18.30. Välkommen!

Erinringar och synpunkter skall vara samhällsbyggnadskontoret, Planenheten,
151 89 Södertälje, tillhanda senast **den 29 augusti**.

SAMHÄLLSBYGGNADSKONTORET

Stefan Modig
Planchef
tfn 08-550 225 79
(t o m 25 juli)

Tommy Åström
Stadsarkitekt
tfn 08-550 233 40
(fr o m 28 juli)





SÄNDLISTA FÖR SAMRÅD

tillhörande detaljplan för **Dubbelspår Södertälje Centrum i SÖDERTÄLJE**

REMISSINSTANSER

- ☒ **Länsstyrelsen** (3 resp 1 ex)
- ☒@ **Lantmäterimyndigheten**
- ☒ **Sakägare enligt fastighetsförteckning**
(10)

Kommunala nämnder

- ☒ **Kultur- och fritidsnämnden** (3 ex)
- ☒@+ **Miljönämnden**
- ☒@ **Äldreomsorgsnämnden**
- ☒ **Social- och omsorgsnämnden**
- ☒ **Arbetslivsnämnden**
- ☒@+ **Tekniska nämnden**
- ☒@ **Utbildningsnämnden**

Obligatoriska remissinstanser

(om inte uppenbart onödigt)

- ☒@+ **Telge Energi AB TEN/Planering**
- ☒@ **Södertörns Brandförsvarsförbund**
- ☒@ **Polismyndigheten, Södertäljepolisens Bråsamordnare**
- ☒ **Kommunala Handikapprådet**
- ☒ **Kommunala Pensionärsrådet**
- ☒@+ **Hyresgästföreningen**
- ☒ **Villaägareföreningen i Södertälje**
- ☒ **Vägverket/Region Stockholm**

Övriga remissinstanser

(i förekommande fall)

- ☐@ **Telge Återvinning AB**
- ☐ **Banverket / Östra regionen**
- ☐ **Försvarsmakten, Amf1**
- ☐ **Försvarsmakten, HKV**
- ☐ **Posten**
- ☐ **Jernhusen**
- ☐@ **Sjöfartsverket**
- ☒ **Svenska Kraftnät**
- ☒ **Telia**
- ☒ **Vattenfall AB**
- ☐ **Annan kommun**
- ☒ **Regionplane- och Trafiknämnden**
- ☒ **SL / Utredningsavdelningen**
- ☒ **Handelskammaren i Södertälje**
- ☒@ **Södertälje Hamn AB**
- ☐ **Köpmannaföreningen**
- ☐@+ **Södertälje Centrumförening**
- ☐ **Svensk Handel Region Stockholm**
- ☒@ **Företagarna Södertälje Nykvam**
- ☐ **Södertälje Byggmästarförening**
- ☐ **PRO Södertälje Samorganisation**
- ☐ **Friluftsförbundet**
- ☒@ **Naturskyddsföreningen**
- ☐@ **Socialdemokratiska kvinnoklubben**

FÖR KÄNNEDOM (samtliga planer)

- @ Kommunstyrelsen
- @ nämndsekreterare, för vidarebef till nämndledamöter (vid samrådsbeslut utan färdiga handlingar)
- Samhällsbyggnadskontoret: **Akten (Anita Larsson)**
 - @ Stadsarkitekten och planchefen
 - @ Projekt och Exploatering (chef + berörd handläggare)
 - @ Bygglov (berörd bygglovhandläggare)
 - @ Stadsmiljö (chef, stadsträdg.m + berörd handläggare)
 - @ Geografisk Info (chef (Jan), teamledare (Ebba, Ragnar, Stefan N))
 - (@ Namnberedningen (Jan E))
- Exploatören, i förekommande fall

FÖR ANSLAG

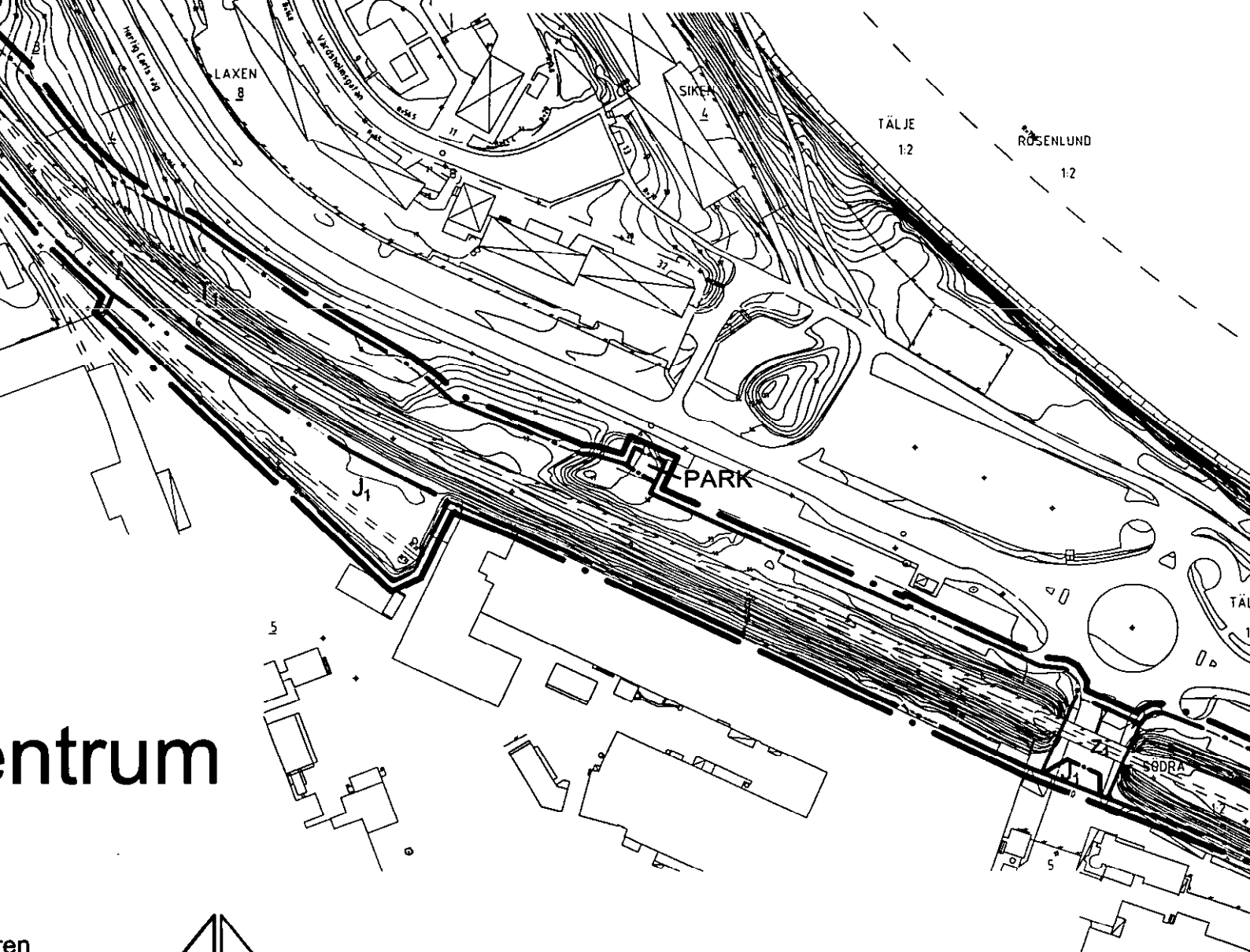
- Samhällsbyggnadskontoret, receptionen
- Infocenter, stadshuset
- Lunabiblioteket
- @ Hemsidan

GRUNDKARTANS BETECKNINGAR

o	Gränspunkt, inmätt eller beräknad
o	Gränspunkt, digitaliserad
---	Fastighetsgräns
---	Annan gräns för område för servitut, ledningsrätt, nyttjanderätt, fömlämnning
1	Registemnummer för fastighet med kvartersnamn
11	Registemnummer för fastighet med traktnamn
serv. sv	Servitut
R	Fömlämnning
lr	Ledningsrätt
[]	Byggnad i allmänhet
[X]	Bostadshus med takkontur resp husliv
[]	Uthus med takkontur resp husliv
[]	Skärmtak
[]	Transformatorbyggnad
[]	Trappa
[]	Bassäng
[]	Perrong, lastbrygga eller kaj
[]	Staket
[]	Stödmur
[]	Stenmur
[]	Häck
[]	Slätt

[]	Väg
[]	Järnväg, skalriktig bredd
[]	Järnväg, mittlinje
[]	Bro över vattendrag
[]	Ägostagsgräns
[]	Änga-, hag-, betesmark eller ospecificerad gräsyta
[]	Barnskog resp lövskog
[]	Enstaka träd
[]	Belysningsstolpe
[]	Stolpe
[]	Avloppsledning i mark
[]	Teleledning i mark
0.0	Avvägd höjd
+0.0	Gällande höjd
[]	Höjdkurvor (med 1 meters ekvidistans)
[]	Osäker höjdkurva

Koordinatsystem: Södertälje lokala
Höjdsystem: Södertälje lokala



entrum

en

NS



Skala 1:2000

0 20 40 60 80 100

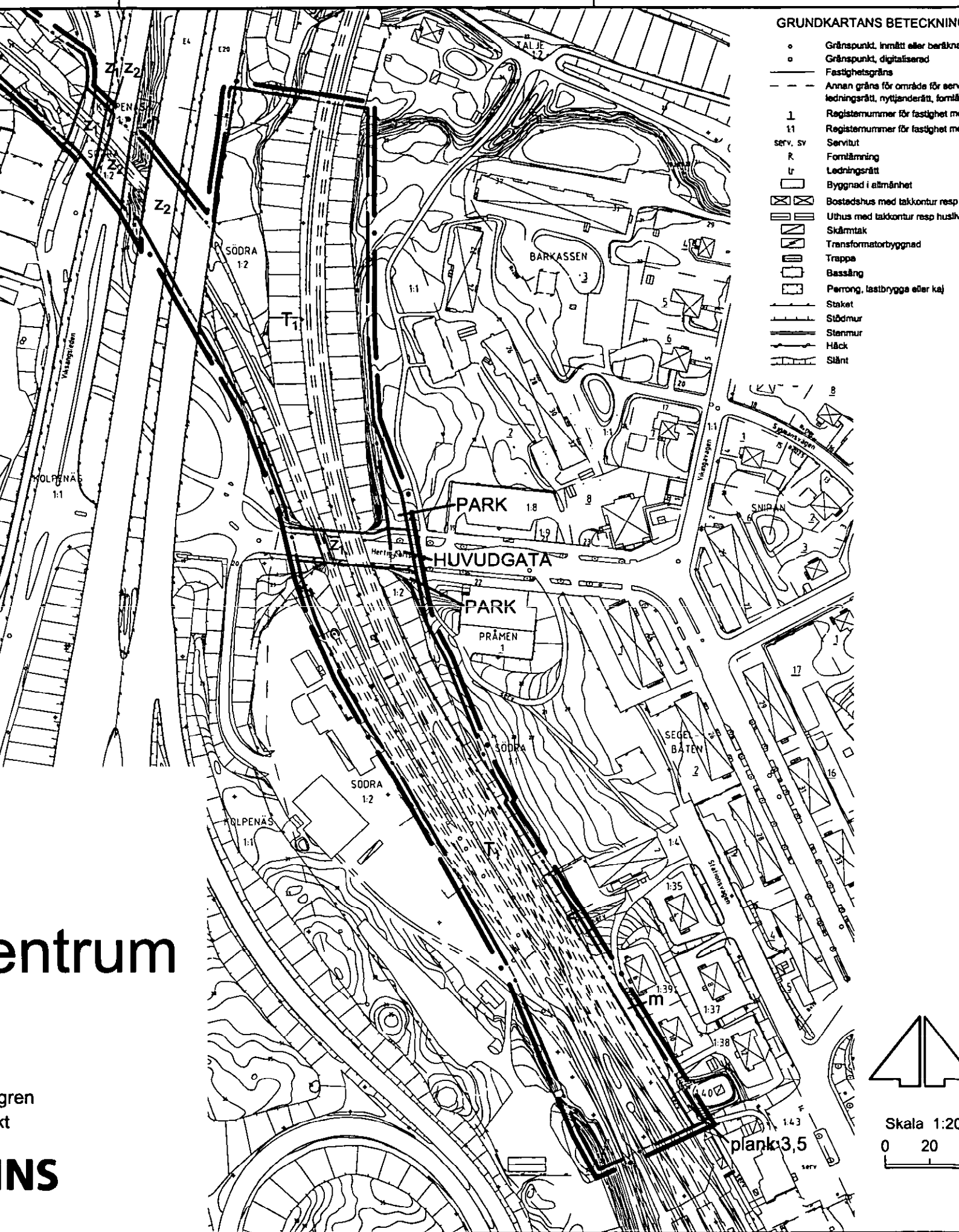
200 m

P08004A

entrum

gren
kt

INS





SAMHÄLLSBYGGNADSKONTORET

Plan

PLANBESKRIVNING

P 08004

Detaljplan för
Dubbelspår Södertälje Centrum
i Södertälje

Upprättad i juni 2008

SAMRÅDSHANDLING

Handlingar

Planförslaget omfattar följande handlingar:

- planbeskrivning
- plankarta med bestämmelser
- genomförandebeskrivning
- gestaltningsprogram
- miljökonsekvensbeskrivning (MKB)

Under planarbetet har följande handlingar upprättats:

- behovsbedömning för ställningstagande till betydande miljöpåverkan, daterad 2008-03-10

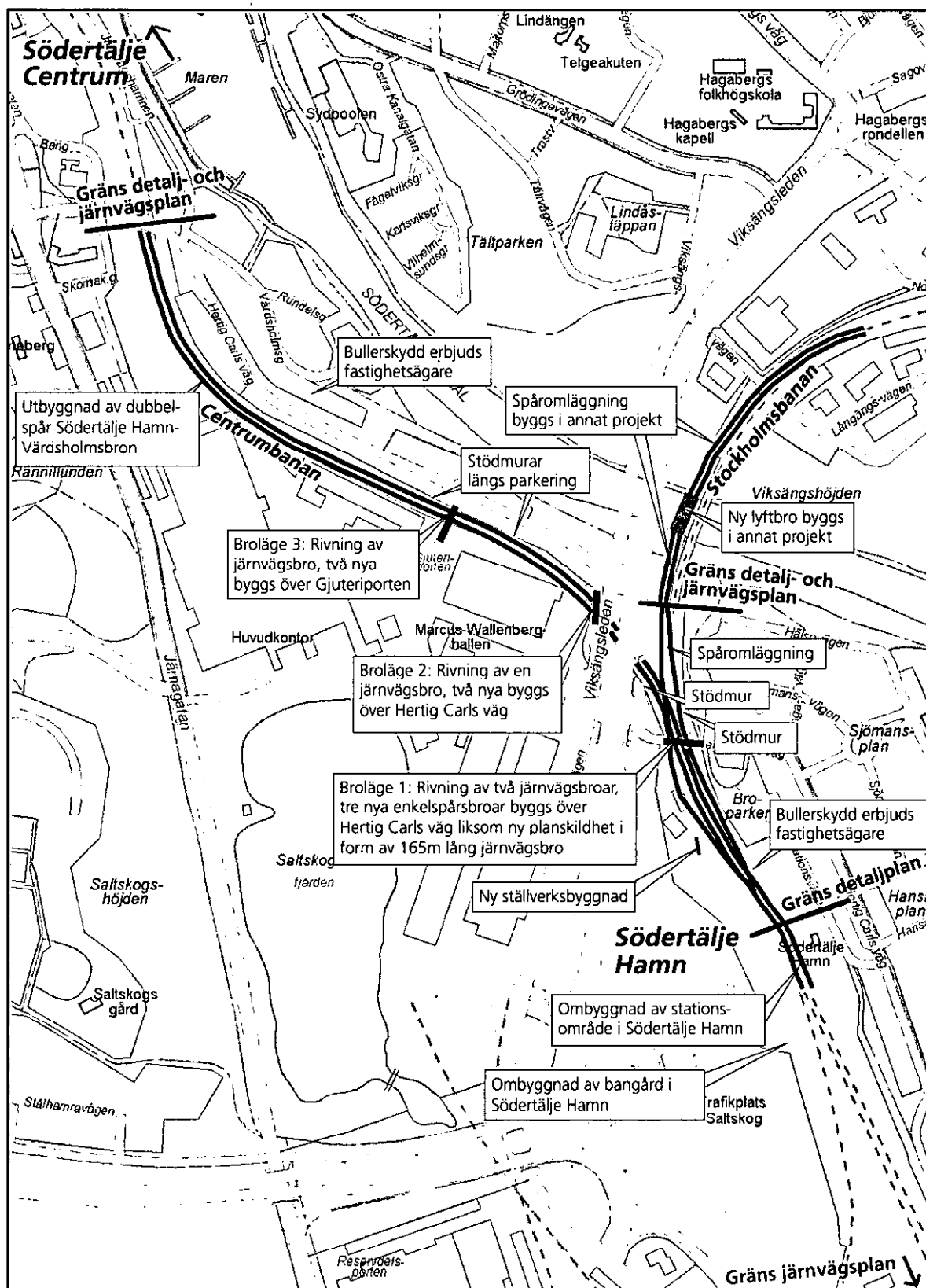
Dessutom har följande handlingar utgjort planeringsunderlag:

- bullerutredning, daterad 2008-04-08
- järnvägsplan med tillhörande MKB och gestaltningsprogram för Södertälje dubbelspår
- systemhandling för Södertälje dubbelspår
- grundkarta
- fastighetsförteckning

Planens syfte och huvuddrag

Planens syfte är att undersöka om området är lämpligt för dubbelspårsutbyggnad och bangårdsombyggnad enligt en järnvägsplan för samma område.

Utbyggnaden av järnvägen omfattar ett nytt spår från Södertälje Hamn till Vårdsholmsbron. Utbyggnaden omfattar även ombyggnader vid stationen Södertälje Hamn, där nya spår och nya plattformar anläggs inom stationsområdet och bangården byggs om. På järnvägssträckan mellan Södertälje Hamn och Södertälje Centrum, även kallad Centrumbanan, rivs samtliga tre befintliga järnvägsbroar och ersätts med sex nya enkelspårsbroar. På spåret mot Stockholm rivs befintlig bro över Hertig Carls väg och ersätts av en kortare och en längre järnvägsbro. Till järnvägsanläggningen hör teknikhus och liknande järnvägsteknisk utrustning. Förändringarna innebär möjlighet till ökad turtäthet, större tillförlitlighet genom ökad punktlighet och minskad störningskänslighet.



Figur 1: Åtgärdsförslag och utformning för dubbelspårsutbyggnad i Södertälje.
Grönt = befintligt spår, rött=nytt spårläge, blått=spårömläggning inom annat projekt

Plandata

Lägesbestämning och areal

Planområdet täcker delar av den s.k. Centrumbanan, dvs. spårområdet mellan Vårdsholmsbron och Södertälje Hamns plattformar. I planområdet ingår även området norr om plattformarna fram till bron över Södertälje kanal. Planområdet omfattar ca 56350 kvm.

Markägförhållanden

Planområdet består av mark som huvudsakligen ägs av Banverket, Södertälje kommun och Scania.

Berörda fastigheter redovisas i tabellen nedan.

TÄLJE 1:1, LAXÖRINGEN 2-4, KOL-PENÄS 1:1, SÖDRA 1:1	Kommunägd
TÄLJE 1:1, LAXÖRINGEN 2-4, KOL-PENÄS 1:1, SÖDRA 1:1	Privatägd
SÖDRA 1:23, SÖDRA 1:43	Privatägd
TÄLJE 1:2	Statligt ägd
SÖDRA 1:2, SÖDRA 1:4	Statligt ägd
SÖDRA 1:2	Privatägd
SÖDRA 1:43	Statligt ägd
VAGNMAKAREN 5	Privatägd
SÖDRA 1:40	Privatägd
SÖDRA 1:39	Privatägd

Tabell: Berörda fastigheter

Tidigare ställningstaganden

Översiktliga planer

Södertäljes översiktsplan från 2004 omfattar bl.a. planområdet. Översiktsplanen nämner inte planer på dubbelspårsutbyggnad mellan Södertälje Centrum och Södertälje Hamn. Dubbelspåret strider inte mot Översiktsplanen. Översiktsplan är vägledande men inte juridiskt bindande.

Förordnanden

Riksintressen

I utbyggnadsområdets närhet finns riksintressen för kommunikationer. Motorvägarna E4 och E20, hamnen i Södertälje och Södertälje kanal utgör riksintressen. Dessa riksintressen påverkas inte av järnvägsutbyggnaden. Väg 502 (f.d. 225) förbinder en hamn av riksintresse i Ny-näshamn med E4/E20 i Södertälje och anses därför klassas som riksintresse. Därutöver utgör Stockholmsspåren riksintresse.

Kulturhistorisk inventering

Hela stationsområdet bedöms som kulturhistoriskt intressant då stationsmiljön är ovanligt välbevarad med flertalet ursprungliga funktionsbyggnader bevarade i oförändrade lägen. Stationsbyggnaden som ligger utanför planområdet är förklarad som byggnadsminnen enligt lagen om kulturminnen (1998:950) och förvaltas av länsantikvarien / länsstyrelsens kulturmiljöenhet. Bostadshusen är av byggnadsminnesklass enligt uppgift från gällande detaljplan.

RAÄ tog 2002 fram ett förslag med utvidgat byggnadsminne som bl.a. omfattade plattformarna, plattformstaken och trapphusen för att ge skydd åt den bevarade järnvägsmiljön. Det togs dock aldrig något beslut om utökat byggnadsminne.

Kommunen tar under 2008 fram ett kulturmiljöprogram. Bl.a. behandlas stationsmiljön i Södertälje Hamn i programmet. Där framgår att stationsbyggnaden är statligt byggnadsminne och att stationsmiljön med byggnader, perronger med tak, gångbron, förrådsbyggnader, trapphus och vattentorn bör värnas som en hel miljö och vårdas med traditionella material och färgsättningar.

Kommunala beslut i övrigt

Program

Södertälje kommun tar under våren fram en samrådshandling för program för området Södra Stadskärnan. Området sträcker sig från Vårdsholmsbron i söder till Södertälje centrum i norr. Syftet är att öka tryggheten i stadskärnan, att skapa möjligheter för ett attraktivt boende i Södertälje stadskärna och därigenom öka bostadsbyggandet i kommunen samt skapa förutsättningar för affärsytor, restauranger, caféer mm. Programmet ska även se över trafiksituationen i stadskärnan och tillskapa flera parkeringsplatser i centrum.

Gällande detaljplaner

De detaljplaner som berörs är P31C, P93C, P166C, P175B, P190, P278C, P415C, P1154B, P1252A, P1402B, P1419C.

Förutsättningar och förändringar

Natur

Mark och vegetation

Höjdskillnaden är måttlig mellan stationsområdet Södertälje Hamn och Scantias parkering vid Gjuteriporten. Därefter sluttar planområdet svagt neråt, nordväst in mot centrum. Marken är till största delen hårdgjord. Centrubanan passerar på sträckan tre brolägen för järnväg och går under tre vägbroar, väg E4:s båda motorvägsbroar och vägbron för Viksängsleden (se figur 1).

Slänten mot järnvägen vid bron över Hertig Carls väg, broläge 2, är bevuxen med en skyddande vegetationsskärm.

Inom detaljplaneområdet finns inte några större dokumenterade eller förväntade naturvärden. Det finns inte heller några skyddsvärda naturresurser.

Strax utanför planområdet vid Södra, ligger ett parkstråk mellan banvallen för Stockholmspåret och bebyggelsen. Ett promenadstråk leder från stationen Södertälje Hamn fram till kanalen. Vegetationen i parken består framför allt av uppväxta tallar och björkar.



Hårdejord yta under E4:an, befintlig miljö



Slänt mot järnväg vid bro över Hertig Carls väg, broläge 2. Befintlig miljö.

Naturmark

Geoteknik

Bansträckan domineras av isälvsavlagringar med sand och grus med lokala inslag av lera och silt. Vid stationen vid Södertälje Hamn förekommer berg i dagen och morän på aktuella grundläggningsnivåer. Grundläggningsförutsättningarna är generellt gynnsamma dvs. geotekniskt krävs få förstärkningsåtgärder. Dock kan pålning av spårtråg under befintlig motorvägsbro komma i fråga för att befintliga brofundament inte skall få tillskottslaster från spårtråget.

Förorenad mark

Markundersökningar har utförts i syfte att identifiera förorenade områden. Inga föroreningar har detekterats i undersökningarna, men det kan inte uteslutas att föroreningar påträffas. Detta hanteras enligt Banverkets rutiner.

Risk för skred/ höga vattenstånd

Någon risk för naturhändelser i form av skred eller höga vattenstånd bedöms inte föreligga.

Fornlämningar

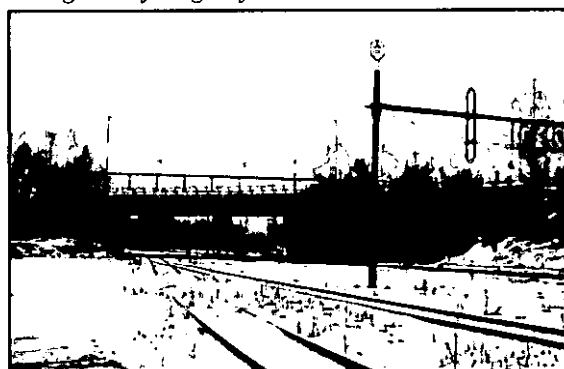
Inga fornlämningar är registrerade i området:

Gator och trafik

Spårburen trafik

Banan mellan Södertälje Hamn och Södertälje Centrum, Centumbanan, är idag Sveriges mest trafikerade spår med omkring 4 tåg/timme och riktning. Enkelspåret gör att trafiken är störningskänslig. Bedömd trafikeringsår 2015 är en ökning till 10-12 tåg/timme och riktning för tåg in mot Stockholm och 2 tåg/timme och riktning för tåg mot Gnesta.

På sträckan Södertälje Centrum – Södertälje Hamn förekommer idag inga transporter med farligt gods. I Södertälje Hamn passerar enstaka tåg med farligt gods varje dag. I och med ombyggnaden kommer möjlighet att finnas för ett godståg att passera Södertälje Hamn under



Värdsholmsbron med omgivning, befintlig miljö

högtrafik. Ett scenario för 2015 är att 6 godståg per dygn kommer att passera.

Byggtiden bedöms till ca tre år och förutsätter att trafiken på delen Södertälje Hamn - Södertälje Centrum stängs helt under ca 14 månader.

Utbyggnaden av järnvägen omfattar ett nytt spår från Södertälje Hamn till Vårdsholmsbron. Utbyggnaden omfattar även ombyggnader vid Södertälje Hamn, där nya spår och nya plattformar anläggs inom stationsområdet och bangården byggs om. Till järnvägsanläggning hör teknikhus och liknande järnvägsteknisk utrustning som tar mindre mark i anspråk. (Se figur 1) Utbyggnaden möjliggör ökad turtäthet och kortare restid.

Strax sydväst om planområdet vid Södertälje Hamn bygger SL en ny pendeltågsdepå. Depån beräknas vara klar 2009. Spår för in- och utfarter kommer att anslutas till Banverkets spår. Depån förutsätter ett spår som ligger utmed Centrumbanan. SL-spåret kan komma att placeras på en egen bro över Hertig Carls väg i broläge 1.

Parkering

Scanias parkering vid Gjuteriporten ska byggas om på grund av det nya dubbelspåret intrång och får därmed färre parkeringsplatser jämfört med dagsläget.

Gång-, cykel- och mopedtrafik

Enligt järnvägsplanen avses trottoaren under Gjuteriporten breddas. En ny kort gångväg ska anläggas som binder samman Scaniaparkeringens sydostända och gångvägen parallellt med Hertig Carls väg.

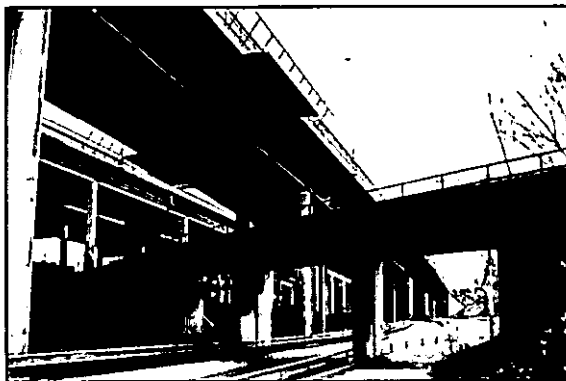
Bebyggelseområden

Broar

De ursprungliga stålbroarna över Hertig Carls väg (broläge 1) är från år 1915 och ersattes på



Befintliga broar över Hertig Carls väg, broläge 1. Stålbroarna med dess gamla stödmurar ramar in infarten till bostadsområdet Södra.



Befintlig bro vid Hertig Carls väg, broläge 2.



Befintlig järnvägsbro i broläge 3. Gjuteriporten utgör en entré in till Scania's verksamhetsområde.

grund av broarnas kondition år 2005-2006 med tillfälliga spårbroar i avvaktan på permanenta åtgärder. Både bron över Hertig Carls väg (broläge 2) och Gjuteriporten (broläge 3) är yngre betongbroar. Gjuteriporten är en väljord och viktig entré till Scania och upplevs också som en port till Scania's industriområde.

Vid dubbelspårsutbyggnaden rivs samtliga befintliga järnvägsbroar på Centrumbanan och ersätts med två nya per broläge. Brolägena är tre i antal. På Stockholmsspåret rivs befintlig bro över Hertig Carls väg och ersätts av en kortare och en längre järnvägsbro.

Stationsområde Södertälje Hamn

Utanför detaljplaneområde kommer inom järnvägsplanen befintliga plattformar att rivas och nya plattformar utföras på stationsområdet i Södertälje Hamn.

Bostäder

Planområdet har ingen bostadsbebyggelse inom eller i direkt anslutning till detaljplanegränsen, undantaget tjänstebostäderna till Södertälje Hamns stationshus. Tjänstebostäderna, några fastigheter närmast spåret i bostadsområdet Södra och på Vårdsholmsgatan 14-22, 26-32 kommer enligt bullerberäkningar att påverkas av ökat buller efter dubbelspårsutbyggnaden och därför erbjudas bullerskydd.

Föreslagna bullerskyddsåtgärder omfattar en hög skärm längs spåret förbi enfamiljshus intill Södertälje hamn, en låg spårnära skärm förbi flerfamiljshus på kvarteret Barkassen i Södra, lokala skärmar vid enfamiljshus, inglasade balkonger på flerfamiljshus samt fönsteråtgärder.

Arbetsplatser, övrig bebyggelse

Scania's industriområde ansluter till planområdet.

Byggnadskultur och gestaltning

Södra är ett tidstypiskt bostadsområde från 40-talet enligt förslag till bevarandeområden i Översiktsplanen. Hela stationsområdet i Södertälje Hamn är kulturhistoriskt intressant. Byggnaderna av tegel uppfördes i slutet av 1910-talet för att tas i bruk när järnvägen öppnades 1921.

Teknisk försörjning

Vatten och avlopp

Telge Nät har fyra vattenledningar som korsar befintliga spår idag. Tre av dessa behöver läggas

om i samma läge med nya skyddsrör med tillhörande anordningar. En vattenledning behöver läggas om längs ny bana på en sträcka av 30 m på grund av minskad täckning i ny slänt.

Banverkets vatten- och spillservis i Hertig Carls väg, under bron närmast Södertälje Hamn, behöver få ett nytt läge. Vattenledningen kan få en ny anslutningspunkt där SL:s infartsväg ansluter till Hertig Carls väg. Vattenledningen läggs om på en sträcka på 250 m med skyddsledning under SL:s spår.

Värme

Fjärrvärme- och fjärrkylledningar behöver läggas om i ny sträckning vid Gjuteriporten, på grund av konflikt med ny banvall.

El

Även ett antal av stadens el- och teleledningar kommer i konflikt med nya banor och brokonstruktioner, vilket medför omläggningar.

Järnvägstrafikens behov av elenergi, signalanordningar och belysning tillgodoses inom banområdet.

Miljö

Buller

Bullret beskrivs med två mått, dels den maximala och dels den ekvivalenta ljudnivån. Maximal ljudnivå är den högsta nivå som mäts då ett enstaka tåg passerar. Ekvivalent ljudnivå är det sammanvägda medelvärde under dygnet.

För tågtrafik har Banverket tillsammans med Naturvårdsverket utarbetat ett gemensamt förslag till riktvärden och åtgärdsnivåer för olika planeringsfall "Buller och vibrationer från spårburen linjetrafik" (Dnr. S02-4235/SA60).

Utmed Centumbanan och Södertälje Hamn är de störningskänsliga områdena begränsade till ett fåtal bostadsområden. Befintlig bostadsbebyggelse utgörs dels av friliggande hus med två våningar på Stationsvägen i Södertälje Hamn. Dels finns flerfamiljshus med upp till sju vå-

Tabell Riktlinjer för bullernivåer enligt Banverkets och naturvårdsverkets policy "Buller och vibrationer från spårburen linjetrafik"

Bostäder och fritidshus	Riktvärde för miljö kvalitet	Väsentlig ombyggnad	
		Åtgärdsnivå	Högsta acceptabla nivå
Ekvivalentnivå dB(A) utomhus	60 (1) / 55 (2)	60 (1) / 55 (2)	70
Ekvivalentnivå dB(A) inomhus	30 (6)	- (4)	
Maximal ljudnivå dB(A) utomhus	70 (2)	70 (2)	60 (1) / 55 (2)
Maximal ljudnivå dB(A) inomhus	45 (3)	45 (3)	55 (5)

- 1) Avser frifältsvärden eller till korrigerade frifältsvärden
- 2) Avser uteplats, särskilt avgränsat utrymme
- 3) Avser bostadsutrymme (se 6) mellan kl. 22.00 och 06.00
- 4) Fönster eller fasaddämpning förutsätts vara 30 dB(A)
- 5) Högst 5 överskridande per natt
- 6) Avser bostadsrum (ej hall, förråd, WC etc.)

ningar i Södra (Barkassen) samt norr om järnvägen och Scantias industriområde (fastigheterna Laxen). Centrumbanan trafikeras endast av pendeltåg. I Södertälje Hamn passerar i dagsläget ca tre godstransporter per dygn på Stockholmsspåret. Tågens hastighet är som högst 80 km/h.

Bullernivån är relativt hög i dagsläget, eftersom det finns ett stort antal växlar och spårkorsningar på bangården. Vid en utbyggnad kan buller från växlar minskas.

Förutsättningarna för att uppnå riktvärden på föregående sida varierar med planeringssituationen. I områden med befintlig järnväg tvingas man ofta att acceptera högre ljudnivåer. I Banverkets bullerpolicy har sju kvalitetsmål definierats för att utgöra en grund för bedömning av lämpliga åtgärder vid bebyggelse. Kvalitetsmål 1 innebär de högsta restriktionerna där inget riktvärde för miljö kvalitet överskrids och kvalitetsmål 7 de lägsta restriktionerna där ingen skall behöva utsättas för högre ljudnivå än de högsta acceptabla värdena.

Vibrationer

Tabell Riktvärden för vibrationer. Permanent - och fritidsbostäder samt vårdlokaler

<i>Nivåer i sovrum nattetid (kl.22-06)</i>	<i>0,4 mm/s (riktvärde)</i>
<i>Sovrum nattetid (kl.22-06)</i>	<i>1,0 mm/s (högsta acceptabla värde)</i>

Grundläggningsförutsättningarna är generellt gynnsamma, dvs geotekniskt erfordras få förstärkningsåtgärder. Vibrationer från järnvägstrafiken bedöms därmed inte utgöra några problem i området.

Luftföroreningar

Den största källan till utsläpp i Södertälje är vägtrafiken, både personbilstrafik och tung trafik. Tågtrafiken svarar totalt sett för mindre än 1% av transportsektorns utsläpp till luft. Föroreningshalten i luft bedöms ej påverkas av järnvägsutbyggnaden.

Kvävedioxid får efter den 31 december 2005 inte förekomma i utomhusluft med mer än i genomsnitt 90 µg/m³ luft under en timme, i genomsnitt 60 µg/m³ luft under ett dygn respektive i genomsnitt 40 µg/m³ luft under ett kalenderår.

Svaveldioxid får inte förekomma i utomhusluft med mer än i genomsnitt 200 µg/m³ luft under en timme (timmedelvärde) respektive i genomsnitt 100 µg/m³ luft under ett dygn (dygnsmedelvärde).

Kolmonoxid får inte förekomma i utomhusluft med mer än i genomsnitt 10 mg/m³ luft.

Bensen får efter den 1 januari 2010 inte förekomma i utomhusluft med mer än i genomsnitt 5 µg/m³ luft under ett kalenderår.

Partiklar (PM10) får inte förekomma i utomhusluft med mer än i genomsnitt 50 µg/m³ luft under ett dygn respektive i genomsnitt 40 µg/m³ luft under ett kalenderår.

Stads-/ landskapsbild

Planområdet domineras av infrastrukturlandskapet under motorvägsbroarna och intill Scania. Stationsområdet Södertälje Hamn i sin småskalighet är kulturhistoriskt intressant.

Förenligt med 3, 4 och 5 kap MB och ÖP

Aktuellt planområde strider inte mot översiktsplan för Södertälje kommun, 2004. Översiktsplanen nämner inte SL:s pendeltågstrafik. Aktuellt planområde strider inte mot miljöbalken 3, 4 och 5 kap.

Krav på miljöbedömning

Behovsbedömning

Ett antal aspekter har identifierats som kan påverkas vid ett genomförande av detaljplanen. Av dessa har detaljplanens påverkan på människors hälsa under byggskedet och begränsningen av Centrumbanans trafikering i byggskedet bedömts ge störst konsekvenser. I byggskedet kommer störningar att uppkomma i form av markintrång som kan påverka biologiska och kulturhistoriska värden, buller och vibrationer från schaktning, spontning, mm samt lokala utsläpp till luft som i kombination med bakgrundshalter kan ha hälsopåverkande effekt. Risk finns för lokala överskridanden av miljökvalitetsnormerna för PM10 och NOx.

Planen kan antas beröra ett stort antal människor, både närboende som direkt påverkas av byggskedet samt övriga som nyttjar järnvägen för resande. Centrumbanan används av ett stort antal människor och planens genomförande innebär kraftigt försämrade kommunikationer för dessa eftersom byggskedet är långt och en avstängning av Centrumbanan är nödvändig. Dessutom kommer de transporter som ersätter järnvägstrafiken att innebära förhöjd olycksrisk, försämrad tillgänglighet och större trafikalstring. I samband med att förstudie enligt lag (1995:1649) om byggande av järnväg påbörjades tog Länsstyrelsen i Stockholm beslut om att utbyggnaden av järnvägen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Då avstängningen antas pågå under ca 14 månaders tid och byggskedet i ca 3 år bedöms dessa faktorer sammantaget medföra en betydande miljöpåverkan. Detaljplanens påverkan på befintliga detaljplaner och framtida markanvändning bedöms inte medföra en betydande miljöpåverkan.

Med utgångspunkt i ovanstående görs bedömningen att ett genomförande av detaljplan för Dubbelspår, Södertälje Centrum - Södertälje Hamn medför en betydande miljöpåverkan enligt MB 6:11. En miljöbedömning enligt MB 6 kap 11-18 § bedöms därmed krävas.

Planens konsekvenser

Trafik

Den planerade utbyggnaden, med bland annat dubbelspår, ny förbättrad spårstandard och nytt ställverk ger en ökad säkerhet och minskar risken för exempelvis kollisioner. Förändringarna innebär möjlighet till ökad turtäthet, större tillförlitlighet genom ökad punktlighet och minskad störningskänslighet. Sammantaget kommer den nya robustare anläggningen att vara säkrare jämfört med idag, trots ökad turtäthet, ökad transport av farligt gods och en eventuellt framtida förtätad boendemiljö kring spåret. Under byggskedet kommer dock störningar att uppstå.

Under byggskedet bedöms pendeltågens ersättningstrafik att medföra en utökad SL-busstrafik med 35-50% jämfört med idag inom avtalsområdet. Huvudsakliga transporter under byggtiden kommer att vara schaktmassor. Med en beräknad byggtid på drygt 1 år (byggtiden i realiteten bedöms till 2,5 år) uppskattas transportbehovet uppgå till i snitt 10 per dygn.

Buller

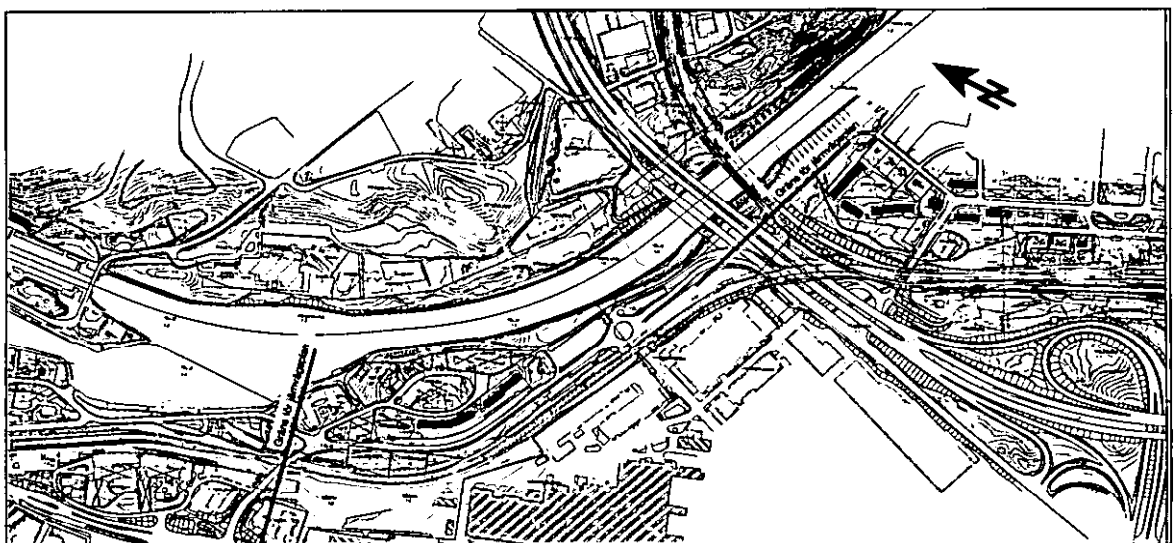
Buller och vibrationer kommer att öka under byggtiden på grund av bullrande arbetsmaskiner och transporter samt arbetsmoment såsom schaktning, spontning etc. Då pålnings- och spontningsarbeten är begränsade till vissa områden bedöms den största bullerpåverkan komma ifrån materialtransporter och utläggning av makadam.

Ett antal bostäder längs med banan är bullerstörda. Dubbelspårsutbyggnaden möjliggör en ökning av trafikmängden som medför en ökning av ekvivalent ljudnivå. Godstågen är drivande av bullerskyddsåtgärder. Med föreslagna bullerskyddsåtgärder överskrider riktvärden för miljökvalitet vid två bostadshus. Ytterligare åtgärder bedöms inte vara tekniskt möjligt att utföra.

Kvalitetsmål 1 kan uppfyllas vid de flesta bostäder med följande bullerskyddsåtgärder:

- En 3,5 meter hög skärmen förbi enfamiljshusen intill Södertälje Hamn
- En låg, spårnära, skärm förbi flerbostadshusen i kvarteret Barkassen
- Samtliga bostadshus där maximal ljudnivå från godståg överskrider 75 dB(A) vid fasad erbjuds fönsteråtgärder så att den maximala ljudnivån inomhus inte överskrider 45 dB(A).
- Samtliga flerbostadshus där maximal ljudnivå från godståg överskrider 70 dB(A) på balkong erbjuds inglasning av denna
- Lokal skärm vid uteplats på Södra 1:36 och Barkassen 7

Med ovanstående uppfylls Kvalitetsmål 1 för samtliga bostäder utom Södra 1:39 och Södra 1:40 där den maximala ljudnivån på uteplats överskrider med 3-4 dB. Kvalitetsmål 2 och 3 sammanfaller med Kvalitetsmål 1. Kvalitetsmål 4 uppnås genom att samtliga bostadshus där maximal ljudnivå från godståg överskrider 75 dB(A) vid fasad bör erbjudas fönsteråtgärder så att den maximala ljudnivån inomhus inte överskrider 45 dB(A).



Beräknat tågtrafikbuller. Ekvivalentnivå utan skärm.

Luftkvalitet

Utbyggnaden till dubbelspår kommer i byggskedet att orsaka luftföroreningar, framför allt i form av avgaser från arbetsfordon och bussar som ersätter tågtrafiken under avstängning. Utifrån beräkningar för arbetsfordonens utsläpp kan det konstateras att det lokala haltbidraget blir i det närmaste obetydligt och MKN (miljökvalitetsnormer) underskrids. Omfattningen bedöms försumbar i förhållande till övrig biltrafik i Södertälje. Damm och jord kan komma att spridas vid arbetena. Eventuell sprängning innebär utsläpp av gaser som t.ex. kväveoxid och kolmonoxid till luften. Långsiktigt är förhoppningen att dubbelspåret kan attrahera vägtrafikanter till tåg. En sådan utveckling minskar biltrafikens utsläpp något.

Dammskydd, t.ex. vattenbegjutning och textilskydd, och andra åtgärder kan vidtas invid arbetsplatsen för att minska störning i känsliga lägen.

Vibrationer

Vibrationer från järnvägstrafiken bedöms inte orsaka några problem i området. Under byggtiden bedöms vibrationer uppstå på grund av schaktning, spontning och materialtransporter. Vibrationer innebär risk för skador på byggnader och inventarier. Arbetsmetoder ska väljas och dämpning vidtas i känsliga lägen för att minimera vibrationerna under byggtiden. Vibrationer från järnvägstrafiken under driftskedet bedöms inte orsaka några problem i området.

Säkerhet och trygghet

Temporär trafikomläggning blir aktuellt under byggtiden vilket kan innebära en förhöjd risk för trafikolycka. Ombyggnationen av Södertälje Hamn kommer att vara störande för tågresenärerna, som under en tid får röra sig på en arbetsplats. Boende i Södra, Södertälje centrum och Östertälje kan komma att besväras av en kraftigt ökad mängd lokalbussar under den period som järnvägstrafiken måste stängas av. Detta gäller framför allt att vid de tillfälliga busshållplatserna.

Flera känsliga eller mycket känsliga arbetsmoment kommer att utföras i byggskedet, men skadliga händelser bedöms förhindras eller förebyggas inom ramen för projektet. Den händelse som bedöms vara av störst relevans att beakta under byggskedet är kollaps av konstruktion. En kollaps bedöms i denna analys som mycket allvarlig men med mycket låg sannolikhet.

Händelser såsom trafikolyckor, vibrationer, arbetsplatsolyckor och kemikalieutsläpp har bedömts vara av stor relevans för konsekvenser på människan. Detta beror på arbete i tätbebyggt område där civil och byggtrafik blandas, samt arbete i/nära ständigt trafikerat spår.

Stads-/ landskapsbild och kulturmiljö

Stationsområdets största förändring inom detaljplanen bedöms bli det relativt höga och långa bullerplanket. Planket syns i sin helhet endast från spårområdet. Från stationsplan och Södra döljs det av byggnader och lummig vegetation. Tre enkelspårsbroar kommer att bytas ut på Centumbanan och ersättas med två enkelspårsbroar per broläge. Vid broarna närmast Södertälje hamn kommer dessutom en lång bro för Stockholmsspåret och eventuellt en bro för SL:s spår till depån att byggas. Den luftighet som samtliga broar idag har kommer att påverkas av de tillkommande broarna.

Det är viktigt att under byggskedet inte skada vegetationen mer än nödvändigt vid "skogspar-

tiet" i norra delen. Den uppväxta vegetationen i parkstråket i Södra bör inte skadas alls. Kring stationsområdets tegelvillor kan uppvuxna träd mellan spår och boställen beröras och behövas tas bort.

Måluppfyllelse

Nationella miljömål

Bedömningen är att ett genomförande av planförslaget ligger inom ramen för de mål som fastställts inom det nationella miljömålet *God bebyggd miljö*. Utbyggnaden kommer inte att påverka den estetiska omgivningen negativt. Riktvärden för bullernivåer kommer att uppfyllas och utbyggnaden tar hänsyn till den kulturhistoriskt värdefulla bebyggelsen.

Planen bedöms även ligga inom ramen för de nationella miljömålen *Begränsad klimatpåverkan*, *Frisk luft*, *Bara naturlig försurning* och *Ingen övergödning* genom att möjliggöra en tätare tågturtäthet med mindre störningskänslighet, vilket troligen lockar fler resenärer till kollektivtrafiken och minskar utsläpp av växthusgaser och andra ämnen från bilar.

Det nationella miljömålet *Säker strålmiljö* bedöms uppfyllas. Stationsvillorna i Södertälje Hamn bedöms inte att få en ökad exponering av elektromagnetiska fält.

I samband med avstängningen av pendeltågstrafiken när dubbelspåret byggs ut kommer en tillfällig negativ påverkan avseende ett flertal miljömål att uppstå.

Barnkonventionen

Barn har olika behov och olika intressen, inte bara vid olika åldrar utan även som individer. Barn och ungdomar är en viktig grupp i kollektivtrafiken och innefattar bl.a. ungdomar som pendlar till skolor på andra orter, funktionshindrade barn och barn som tillfälligtvis besöker förälder som bor på annan ort.

För att uppfylla artikel 31 i FN:s barnkonvention om barnets rätt till fritid och lek och att delta i samhällslivet måste transportsystemet anpassas för barns behov. Barn och ungdomar ska kunna röra sig på egen hand utan att vara beroende av vuxnas bilskjuts.

I samband med avstängningen av pendeltågstrafiken när dubbelspåret byggs ut kommer barns resor att påverkas, både de till fots, de på gång- och cykelvägar och de som reser kollektivt.

Medverkande i projektet

Detaljplanen har utarbetats av Atkins Sverige AB i samverkan med kommunens samhällsbyggnadskontor. Som underlag har material från Banverket och Södertälje kommun funnits.

SAMHÄLLSBYGGNADSKONTORET

Plan

Stefan Modig
planchef

Björn Wallgren
planarkitekt, konsult Atkins



SAMHÄLLSBYGGNADSKONTORET

Plan

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

P 08004

Detaljplan för

Dubbelspår Södertälje C i Södertälje

Upprättad i juni 2008

SAMRÅDSHANDLING

Handlingar

Detaljplanen utgörs av plankarta i skala 1:1000/1:2000 med planbestämmelser. Till planen hör dessutom:

- planbeskrivning
- plankarta med bestämmelser
- genomförandebeskrivning
- gestaltungsprogram
- miljökonsekvensbeskrivning (MKB)

Under planarbetet har följande handlingar upprättats:

- behovsbedömning för ställningstagande till betydande miljöpåverkan, daterad 2008-03-10

Dessutom har följande handlingar utgjort planeringsunderlag:

- bullerutredning, daterad 2008-04-08
- järnvägsplan med tillhörande MKB och gestaltungsprogram för Södertälje dubbelspår
- systemhandling för Södertälje dubbelspår
- grundkarta
- fastighetsförteckning

Organisatoriska frågor

Tidplan

Apr 2008	Beslut om upprättande av detaljplan i Stadsbyggnadsnämnden
23 juni-18 aug 2008	Samrådstid
17 nov-8 dec 2008	Utställningstid
Mars 2009	Antagande av plan i Stadsbyggnadsnämnden (SBN)
Ev. april 2009	Detaljplan kan vinna laga kraft tidigast tre veckor efter SBN:s protokoll justerats och anslagits, under förutsättning att ingen överklagat ärendet.
Sommaren 2009	Laga kraft järnvägsplan

Genomförandetid

Detaljplanens genomförandetid är 5 år från det den vunnit laga kraft.

Ansvarsfördelning

Exploatören/byggherren har det samlade administrativa och ekonomiska ansvaret för att genomföra anläggningar på kvartersmark. Kommunen ansvarar för åtgärder inom allmän platsmark.

SL ansvarar för ersättningstrafik under byggtiden.

Avtal

Genomförandeavtal

Exploateringen förutsätter ny- och ombyggnad av broar och landfästen.

Ett genomförandeavtal skall upprättas och föreligga senast när stadsbyggnadsnämnden behandlar planärendet. Avtalet skall reglera marköverlåtelse och kostnader för detaljplanens genomförande.

Erforderliga avtal ska upprättas med berörda markägare vid genomförandet av dubbelspårutbyggnaden.

Kostnader för flytt av ledningar regleras via separata avtal mellan exploatören och ledningsägare.

Om det är nödvändigt med en bullerskärm längs banvallen, ska ansvaret och kostnaderna för denna regleras i genomförandeavtal mellan berörda markägare, exploatören inom planområdet och kommunen.

Kontrollprogram ska upprättas för att under byggskedet kontrollera att skyddsåtgärder beträffande buller, vibrationer, luftföroreningar och säkerheten får önskad effekt.

Kontrollprogram ska upprättas för att under driftskedet följa upp effekterna av skyddsåtgärder beträffande buller, vibrationer, luftföroreningar och säkerhet inom ramen för miljöbedömningen.

Markanvisningsavtal

Ej aktuellt.

Fastighetsrättsliga frågor

Fastighetsbildning, gemensamhetsanläggning m.m.

Detaljplanens genomförande ger underlag för viss markreglering mellan Banverket och kommunen. Detaljplanen medger dessutom att mark ägd av banverket kan tillkomma Scania

Fastighetsplan

Ej aktuellt.

Ekonomiska frågor

Planekonomi

Samverkansavtal har upprättats mellan Banverket och Södertälje kommun. Avtalet reglerar bl.a. kostnader för upprättande av detaljplan.

Inlösen, ersättning

Projektet finansieras i sin helhet av Banverket. Banverket löser in och ersätter den kvartersmark som har användningsområde järnvägstrafik. Inlösen sker med stöd av järnvägsplanen.

Tekniska frågor

Tekniska utredningar

Järnvägsplan

En järnvägsplan med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning och gestaltungsprogram tas fram samtidigt med detaljplanen.

Ersättningstrafik

En utredning tas fram som klargör behovet av ersättningstrafik vid utbyggnad av dubbelspår, SL

Buller och luft

En bullerutredningar har utförts för planområdet av Ingemansson Technology AB.

Ledningar

Utsättning av befintliga ledningar ska begäras i god tid innan byggarbetenas igångsättning.

Mark

En kompletterande geoteknisk utredning ska göras inför projekteringen av bygghandlingen.

Masshantering

Material och massor ska återanvändas inom projektet där så är möjligt. Förutom mindre råvarutågång minskar det också transporter till och från området. De bortschaktade massorna ska i möjligaste mån användas i det nya järnvägsområdet och användas vid omgestaltning av områ-

det vid motorvägsbroarna. Ändliga resurser som t.ex. naturgrus ska undvikas så långt möjligt. En masshanteringsplan med vidhängande kontrollplan ska upprättas vid detaljprojektering och kommuniceras med tillståndsmyndigheten.

Medverkande tjänstemän

Detaljplanen har utarbetats av Atkins Sverige AB i samverkan med kommunen. Som underlag har material från Banverket och Södertälje kommun funnits.

SAMHÄLLSBYGGNADSKONTORET

Plan

Stefan Modig
planchef

Björn Wallgren
planarkitekt, konsult Atkins

Handläggare:
oscar.lindroth@atkinsglobal.com

Datum:
2008-03-10

Behovsbedömning

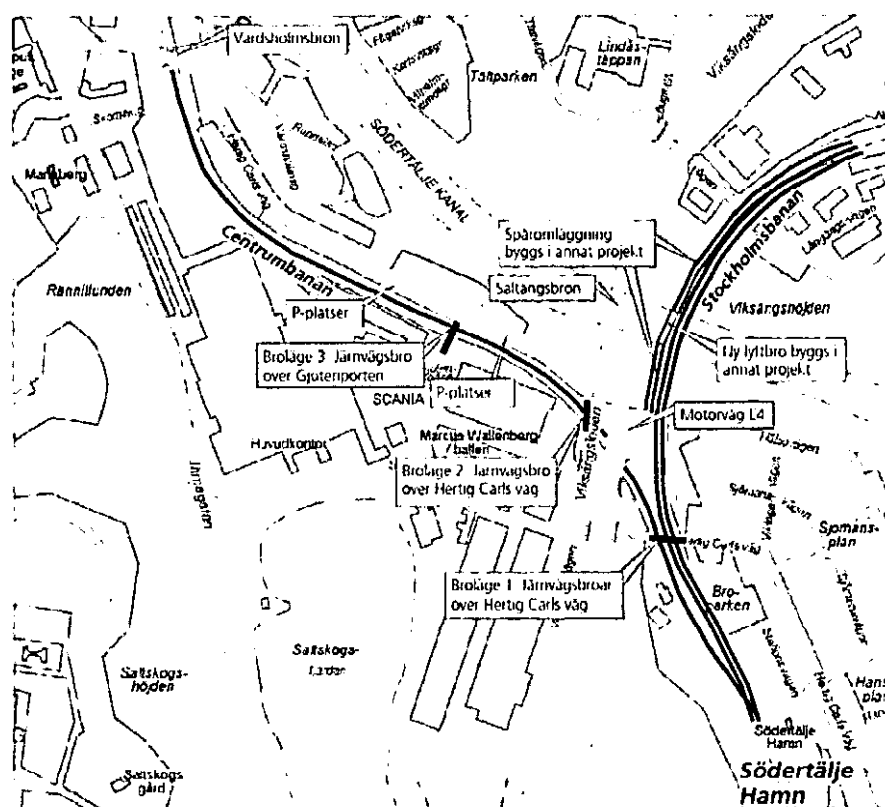
Underlag för bedömning av betydande miljöpåverkan

Detaljplan för Dubbelspår, Södertälje centrum - Södertälje hamn

Beskrivning av planens syfte och huvuddrag

Järnvägen mellan Stockholm - Södertälje centrum och Gnesta/Järna - Södertälje centrum har dubbelspår fram till Södertälje hamn. Från Södertälje hamn till Vårdsholmsbron är det enkelspår, ett av landets mest trafikerade spår. Den intensiva trafiken medför stor störningskänslighet, väntetider vid omstigning i Södertälje hamn samt kapacitetsproblem för den framtida planerade trafikökningen. Järnvägsstationen Södertälje hamn är inte anpassad till rörelsehindrade personer. En utbyggnad till dubbelspår på järnvägssträckan med åtföljande kapacitetsökning och ökad tillgänglighet innebär att fler människor kommer att kunna åka tåg och därmed bidra till att begränsa biltrafikens utsläpp.

Det nya spåret lämnar Södertälje hamn väster om det befintliga spåret, skiftar vid motorvägsbron till östra sidan och ansluts sedan till befintligt dubbelspår vid Vårdsholmsbron. Anpassning av Södertälje hamn till rörelsehindrade görs. Tre befintliga brolägen finns på Centrumbanan. Vid dessa byggs nya broar för dubbelspåret. Stockholmsbanans norrgående spår utförs med en planskild bro över centrumbanan. För utbyggnaden har järnvägsplan med MKB tagits fram.



Översikt över blivande planområde.

Ämnesvis sammanfattning av bedömningen

ASPEKT	Planen berör	Bedömning BMP	
		Ja	Nej
LANDSKAPSBILD/STADSBILD <i>Beträffande landskapsbild bedöms planen ge måttliga positiva konsekvenser då området längs befintlig järnväg rustas upp.</i>	X		X
KULTURMILJÖ <i>Södertälje hamn utgör byggnadsminne. Planen bedöms ge en liten negativ påverkan på byggnadsminnet.</i>	X		X
NATURMILJÖ <i>Planen medför intrång i vegetationsområde med lokalt naturvärde och bedöms därför ge små negativa konsekvenser avseende naturmiljö.</i>	X		X
REKREATION OCH FRILUFTSLIV			
MARK, VATTEN OCH LUFT <i>Miljötekniska markundersökningar har inte påvisat förorenad mark. Vid påträffande av förorenad mark kommer den att hanteras enligt gällande riktlinjer och konsekvenserna för marken bedöms bli lite positiva. Inom planområdet överskrids MKN för PM10 och NOx längs E4/E20.</i>	X		X
TRANSPORT OCH KOMMUNIKATIONER, TEKNISK FÖRSÖRJNING <i>Planområdet korsas av riksintressena E4/E20 och Stockholmsspåret. I anslutning till planområdet finns riksintresset Södertälje kanal. Inget av dessa riksintressen bedöms påverkas av planen. Genomförandet av planen innebär att Centrumbanan ej trafikerar under byggskedet vilket påverkar ett stort antal människor.</i>	X	X	
MARK- OCH VATTENRESURSER, MATERIELLA TILLGÅNGAR			
HÄLSA OCH SÄKERHET: GRAD AV PÅVERKAN - SOM PLANEN GER UPPHOV TILL <i>Under byggskedet bedöms tillskottet av luftföroreningar lokalt bli betydelsefullt, bl.a. p.g.a. ersättningsbussar för tågen och användning av arbetsmaskiner. Risk finns för överskridande av miljökvalitetsnormerna för PM10 och NOx då biltrafiken ökar lokalt. De transporter som ersätter järnvägstrafiken kommer att innebära förhöjd olycksrisk, försämrad tillgänglighet och större trafikalstring. I driftskedet kommer planen bidra till minskade mängder av luftföroreningar då vägburen trafik i högre utsträckning kan ersättas av spårburen trafik vilket är positivt för luftkvaliteten. Till följd av bullerskyddsåtgärder bedöms planen ge måttliga positiva konsekvenser avseende buller för vissa fastigheter. För fastigheter kring Södertälje centrum ger utbyggnaden ett tillskott av buller till följd av tätare tågtrafik.</i>	X	X	
HÄLSA OCH SÄKERHET: GRAD AV PÅVERKAN - FRÅN OMGIVNINGEN			
MÅLUPPFYLLELSE <i>Planen bidrar till att skapa ett klimatanpassat transportsystem och ger i driftskedet positiva konsekvenser för miljömålen begränsad klimatpåverkan och frisk luft (avseende bl.a. MKN).</i>	X		X

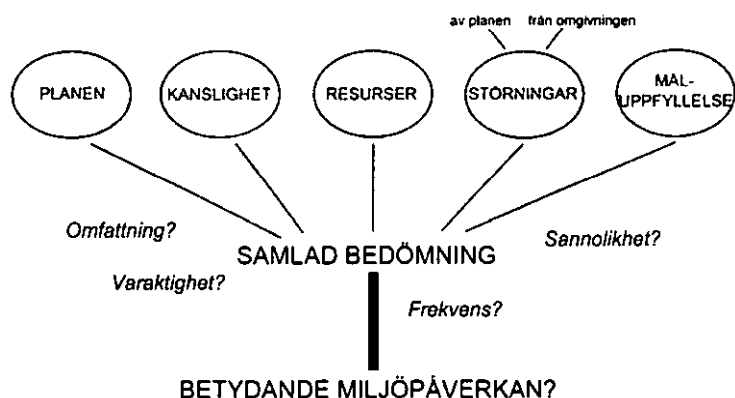
Gällande lagstiftning

Enligt PBL 5:18 ska bestämmelserna i MB 6:11- 6:18 och 6:22 tillämpas om ett genomförande av en detaljplan kan antas medföra en betydande miljöpåverkan (Eu-direktiv 2001/42 EG). Vid betydande miljöpåverkan ska en miljöbedömning av planen göras under vars process en miljökonsekvensbeskrivning tas fram. För alla detaljplaner, enligt direktivet definierat som små områden på lokal nivå, ska kommunen med beaktande av kriterierna i bilaga 2 och 4 utifrån förordningen (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar göra en behovsbedömning och ta ställning till om ett genomförande av planen medför en betydande miljöpåverkan eller inte.

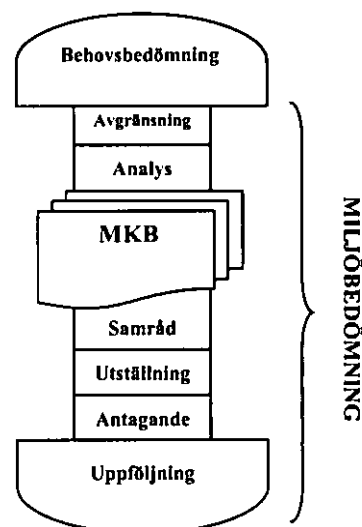
Checklistan i bilaga 1 är uppbyggd efter förordningen (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar, bilaga 2 och 4 dit hänvisningar görs. Checklistan utgör underlag för bedömning om betydande miljöpåverkan samt stöd för det ställningstagande kommunen ska ta i frågan. Om en betydande miljöpåverkan kan konstateras ska en miljöbedömning enligt MB 6:11-6:18 göras. I annat fall beskrivs miljökonsekvenserna i planbeskrivningen under lämplig rubrik.

Bedömningsprocessen är strukturerad enligt följande tankemodell, se figur 1. Utifrån kunskap om planens egenskaper, platsens egenskaper, känslighet utifrån kultur, natur m.m., betydelse utifrån ett resurshushållningsperspektiv, störningar som planen ger upphov till samt störningar som redan finns eller planeras i omgivningen bedöms graden av påverkan. Planens syfte och innehåll ställs i relation till relevanta nationella, regionala och lokala mål. Den samlade påverkans varaktighet, frekvens, omfattning m.m. bedöms. Med detta som grund görs den samlade bedömningen och ställningstagandet kring betydande miljöpåverkan. Om en miljöbedömning krävs ser processen ut som i figur 2 där miljökonsekvensbeskrivningen integreras i planprocessen.

Behovsbedömning - tankemodell



Figur 1.



Figur 2.

Bedömningsgrunder/kriterier

Bedömningen i checklistan görs gradvis. **"Ja"** indikerar på att föreslagen mark- eller vattenanvändning kan komma att leda till en betydande miljöpåverkan som enskild aspekt. **"Nej"** indikerar att det inte kommer att leda till en betydande miljöpåverkan enskilt eller i en sammanvägd bedömning på grund av att planförslaget inte berör frågan eller endast i mindre omfattning. Tom ruta innebär att planen inte berör denna aspekt. **"Kanske"** indikerar att det finns en viss osäkerhet och att frågan sammanvägt med andra aspekter kan leda till betydande miljöpåverkan. Osäkerhet bör betraktas som en risk för att betydande miljöpåverkan kan uppstå. Därefter görs en samlad bedömning med alla bedömningskriterier sammanvägda och ett motiverat ställningstagande till om planförslaget som helhet med invägda hänsynstaganden kan antas medföra en betydande miljöpåverkan eller inte.

Detaljplanen kan beröra en fråga utan att det behöver innebära att ett genomförande leder till en betydande miljöpåverkan. Tillräcklig hänsyn kan ha tagits i planens utformning eller så berörs frågan endast i mindre omfatt-

ATKINS

ning. I de fallen räcker det att redovisa miljökonsekvenser av planen i planbeskrivningen under rubrik miljöredovisning, miljökonsekvenser, motsv.

BILAGA 1. CHECKLISTA FÖR BEHOVSBEDÖMNING

**SAMMANFATTNING AV PLANENS SYFTE, NUVARANDE
MARKANVÄNDNING OCH GÄLLANDE PLANERS INTENTIONER**

NUVARANDE MARKANVÄNDNING OCH BEFOLKNING	Hänvisning till bilaga; Bilaga 2, 2a, 2, 2b samt bilaga 4, 2f
Markanvändning Hela planområdet ligger inom detaljplanelagt område och används idag främst som spårområde för centrum-banan. Det aktuella området för detaljplanen ligger i stadens ytterkant intill Scanias industriområde och sträcker sig till Södertälje hamn där bostadsområdet Södra är en väl avgränsad satellit med "eget liv", liksom de andra bostads-områdena Vårdsholmen, Rosenlund, Hagaberg och Östertälje. Befolkning, tätortsstruktur, verksamhet I Södertälje kommun bor över 80 000 invånare varav ca 50 000 i centralorten. Antalet förvärvsarbetande är ca 42 000. Prognoser visar på en befolkningsökning till ca 86 000 invånare år 2013. Staden i sin helhet präglas framförallt av Scanias utbredda industriområde med sina karaktärsfulla industritak, skorstenar, stora asfaltsytor och byggnader av stora volymer. I bjärt kontrast står stadskärnans och kanalområdets småskaliga och trivsamma karaktär.	

GÄLLANDE PLANER, ÖVERSIKTSPLAN OCH DETALJPLAN	Hänvisning till bilaga; Bilaga 2, 1b samt 4, 1b
Kommunala planer Nedan redovisas ett utdrag av de kommunala planer som berörs av järnvägsplanen, för övriga planer se järnvägsplanen. Totalt berörs 12 detaljplaner av utbyggnaden. Gällande översiktsplan för Södertälje antogs 2004. En detaljplan från 1954 reglerar Hertig Carls väg vid Gjuteriporten, parkeringsytor, allmän mark etc. Planens intentioner är inte genomförda. En detaljplan från 1997 är upprättad för Viksängsleden (Saltsjöbron). I denna plan är område för tillkommande spår reglerat under Saltsjöbron. Gång- och cykelplan för Södertälje från 1995 redovisar framtida huvudstråk för gång- och cykeltrafiken längs Hertig Carls väg. Riksintressen/ natura 2000 Riksintressen i området är Stockholmsspåret, motorvägen och Södertälje kanal. Inga Natura 2000-objekt finns i området. Övrigt Länsstyrelsen i Stockholms län har enligt 6 kap. 5 § andra stycket i miljöbalken beslutat att den planerade järnvägsutbyggnaden medför betydande miljöpåverkan.(2006-06-21, beteckning 3432-06-9427).	

ATKINS

PLATSENS KÄNSLIGHET/EGENSKAPER OCH GRAD AV PÅVERKAN

LANDSKAPSBILD/STADSBILD	Hänvisning till bilaga; Bilaga 2, 2c samt bilaga 4, 2f Bilaga 2, 3 a-e samt 4, 2 a,b, c och e.	Planen berör	Bedömning		
			Ja	Nej	kan ske
Kan ett genomförande av planen komma att medföra en betydande miljöpåverkan på grund av att planen berör direkt eller indirekt:					
<u>Landskapsbild</u>					
Känslig landskapsbild med särskild uppmärksamhet på de som i översiktsplan är angivna som:					
Större odlingslandskap med särskilda landskapsvärden?					
Värdefullt landskapsrum?					
Område med skydd för landskapsbilden (§ 19-område)?					
Övrigt?					
<u>Stadsbild</u>					
Känslig/värdefull stadsbild (se även kulturarv)?		X		X	
Övrigt (landmärke)?					
Kommentar: Utbyggnaden berör stål- och betongbroarna över Hertig Carls väg samt Gjuteriporten. Konsekvenserna för stadsbild/ landskapsbild bedöms bli liten - måttligt positiv.					

KULTURARV	Hänvisning till bilaga; Bilaga 2, 2c samt bilaga 4, 2f och g. Bilaga 2, 3 a-e samt 4, 2 a,b, c och e.	Planen berör	Bedömning		
			Ja	Nej	kan ske
Kan ett genomförande av planen komma att medföra en betydande miljöpåverkan på grund av att planen berör direkt eller indirekt:					
<u>Skyddade kulturvärden internationellt:</u>					
UNESCO:s världsarv?					
<u>Skyddade kulturvärden nationellt:</u>					
Riksintresse för kulturmiljövård MB 3:6?					
Kulturresevat (7 kap MB)?					
Gränsbestämt fornlämningsområde (2 kap KML)?					
Byggnadsminne (3 kap KML)?		X		X	
Skyddsområde runt byggnadsminne (definierat i ÖP)?					
Kyrkliga kulturminnen (4 kap KML)?					
Fast fornlämning					
<u>Lokala kulturvärden med särskild uppmärksamhet på de som finns angivna i översiktsplan eller fördjupningar:</u>		X		X	
Särskilt värdefull bebyggelsemiljö?					
Särskilt värdefull bebyggelsemiljö enligt inventering?					
Kommunalt kulturmiljöområde ?					
Kulturmiljö, kommunal?					
Miljö som särskilt väl illustrerar områdets kulturhistoriska innehåll?		X		X	
Kulturmiljö kommunal kärna?					
Det moderna kulturarvet?					

ATKINS

Kommentar: Södertälje hamn utgör byggnadsminne. Planen bedöms ge en liten negativ påverkan på byggnadsminnet. Dock planeras trapphus och perrongtak vid Södertälje hamn att återanvändas. Beträffande landskapsbild bedöms planen ge måttliga positiva konsekvenser då området längs befintlig järnväg rustas upp.

NATURMILJÖ (vegetation och djurliv)	Hänvisning till bilaga; Bilaga 2, 2 c samt bilaga 4, 2f och g. Bilaga 2, 3 a-e samt 4, 2 a,b, c och e.	Planen berör	Bedömning		
			Ja	Nej	kanske
Kan ett genomförande av planen antas medföra en betydande miljöpåverkan på grund av att planen berör direkt eller indirekt:					
<u>Skyddade naturvärden internationellt:</u>					
Wetlands?					
Natura 2000 ?					
Eu: s artdirektiv?					
<u>Skyddade naturvärden nationellt:</u>					
Riskintresse för naturvärden MB 3:6?					
Riksintresse på grund av natur- och kulturvärden enligt 4 kap MB?					
Stora opåverkade områden MB 3:2?					
Ekologiskt särskilt känsliga områden MB 3:3?					
Rödlistade arter?					
Andra unika, sällsynta eller hotade djurarter, växtarter eller växtsamhällen?					
Skydd av områden enligt 7 kap MB;					
Allemansrätt?					
Nationalpark?					
Naturresevat?					
Naturminnen?					
Biotopsskyddsområden?					
Djur- och växtskyddsområden?					
Strandskyddsområden?					
Miljöskyddsområde?					
Särskilt skyddsområde?					
Nyckelbiotoper enligt Skogsvårdsstyrelsens inventering?					
Sumpskogar?					
Områden med särskilda bestämmelser om skydd för djur- och växtarter enligt MB 8 kap?					
<u>Skyddade naturvärden regionalt:</u>					
Ängs- och betesmarker enligt Länsstyrelsens inventering?					
Övrigt?					
<u>Lokala kulturvärden med särskild uppmärksamhet de som finns angivna i översiktsplan eller fördjupningar:</u>					
Grönt kärnområde för aktivt bevarande?					
Grönområde och grönstråk i övrigt?		X		X	
Befintligt grönt kärnområde					
Nytt grönt kärnområde?					
Grönt utredningsområde?					
Skyddsvärt naturområde – speciellt värde enligt kommunens naturvårdsinventering?					
Skyddsvärt naturområde – allmänt värde enligt kommunens naturvårdsinventering?					
Speciella objekt definierat enligt kommunens naturvårdsinventering som klass I (högsta naturvärde), klass II (mycket höga naturvärden) eller klass III (höga naturvärden)?					
Allmänna objekt definierat enligt kommunens naturvårdsinventering som klass I (högsta naturvärde), klass II (mycket höga naturvärden) eller klass III (höga naturvärden)?					

ATKINS

Kommentar: Planen medför visst intrång i vegetationsområde med lokalt naturvärde och bedöms därför ge små negativa konsekvenser avseende naturmiljö.

REKREATION OCH FRILUFTSLIV	Hänvisning till bilaga; Bilaga 2, 2 b och c samt bilaga 4, 2f och g. Bilaga 2, 3 a-e samt 4, 2 a,b, c och e.	Planen berör	Bedömning		
			Ja	Nej	kan ske
Kan ett genomförande av planen antas medföra en betydande miljöpåverkan på grund av att planen berör direkt eller indirekt (i betydelsen motverkar syftet med intentionerna, försämrar tillgänglighet, kvantitet, kvalitet):					
<u>Skyddade rekreation- och friluftslivsvärden nationellt:</u>					
Riksintresse för friluftsliv och turism (3 kap MB)?					
<u>Skyddade rekreation och friluftslivsvärden lokalt med särskild uppmärksamhet på:</u>					
NFK områden?					
Befintlig länk med rekreativ/ekologisk funktion?					
Önskvärd grön länk med rekreativ/ekologisk funktion?					
Park och närmatur?					
Närrekreationsmarker för tätorter?					
Skolornas närmatur?					
För närrekreation viktig brynzon av jordbruksmark?					
Övrigt?					
Kommentar:					

MARK, VATTEN OCH LUFT	Hänvisning till bilaga; Bilaga 2, 1d, e, 2, 2 c, samt bilaga 4, 2d, f och g. Bilaga 2, 3 a-e samt 4, 2 a,b, c och e.	Planen berör	Bedömning		
			Ja	Nej	kan ske
Kan ett genomförande av planen antas medföra en betydande miljöpåverkan på grund av att planen berör/orsakar direkt eller indirekt:					
<u>Mark</u>					
Område som på grund av sin geologiska och hydrologiska beskaffenhet är speciellt känslig (instabila markförhållanden, geologiska och fysiska särdrag, försurningskänsligt område, grundvatten, markavrinning m.m.) och där ett genomförande av planen kan orsaka betydande förändringar och därmed skador på naturmiljön och viktiga resurser?					
En miljö där pågående markanvändning och infrastruktur redan utgör en belastning?		X		X	
Område som tidigare använts som tipp, utfyllnadsplats eller dylikt varvid miljö- och hälsofarliga ämnen kan finnas lagrad i marken (kap 10 MB)?		X		X	
En förorening eller en ökning av föroreningar av marken (risker för utsläpp vid händelse av olycka)?					
<u>Vatten</u>					
Värdefulla, känsliga vattenmiljöer?					
Huvudavrinningsområde inom större vattendrag?					
Förändringar i flöde, riktning eller strömförhållanden i något vattendrag, sjö eller havsområde?					
En vattenmiljö där pågående mark- eller vattenanvändning och infrastruktur redan utgör en belastning?					
En förorening eller en ökning av föroreningar av vattenmiljön (risker för utsläpp vid händelse av olycka) så att miljö kvalitetsnormerna överskrider (avseende parametrar i fisk- och musselvatten (SFS 2001:554)), djur- och växtarter skadas eller viktiga resurser påver-					

Luft				
Områden redan idag hårt belastade i fråga om luftföroreningar? Redan överskridna miljökvalitetsnormer avseende luft?	X		X	
Kommentar: Miljötekniska markundersökningar har inte påvisat förorenad mark. Vid påträffande av förorenad mark kommer den hanteras enligt gällande riktlinjer och konsekvenserna för marken bedöms bli lite positiva. Inom planområdet överskrids MKN för PM10 och NO _x längs E4/E20. Under byggskedet bedöms tillskottet av luftföroreningar lokalt bli betydelsefullt, bl.a. p.g.a. ersättningsbussar för tågen och användning av arbetsmaskiner.				

PLATSENS BETYDELSE UTIFRÅN HUSHÅLLNING MED RESURSER OCH GRAD AV PÅVERKAN

TRANSPORT, KOMMUNIKATION, TEKNISK FÖRSÖRJNING	Hänvisning till bilaga; Bilaga 2, 2 b och c samt bilaga 4, 2f och g. Bilaga 2, 3 a-e samt 4, 2 a,b, c och e.	Planen berör	Bedömning		
			Ja	Nej	kan ske
Kan ett genomförande av planen antas medföra en betydande miljöpåverkan på grund av att planen berör direkt eller indirekt:					
Vägar av riksintresse MB 3:8?		X		X	
Järnvägar av riksintresse MB 3:8?		X		X	
Ledningsstråk av riksintresse MB 3:8?					
Reservatsområde för väg?					
Reservatsområde för järnväg?					
Reservatsområde för tekniskförsörjning?					
Utnyttjandet av en befintlig infrastrukturanläggning?		X	X		
Kommentar: Planområdet korsas av riksintressena E4/E20. I anslutning till planområdet finns riksintresset Södertälje kanal. Inget av dessa riksintressen bedöms påverkas av planen. Även Stockholmsspåret utgör riksintresse enligt 3:8MB och bedöms delvis påverkas av utbyggnaden, särskilt under byggskedet. Centrumbanan kommer att vara avstängd för trafik under ca 14 månader i byggskedet vilket omfattar ca 2 år. Avstängningen bedöms ge stora konsekvenser lokalt och till viss del regionalt.					

MARK – OCH VATTENRESURSER; MATERIELLA TILLGÅNGAR	Hänvisning till bilaga; Bilaga 2, 2 b och c samt bilaga 4, 2f och g. Bilaga 2, 3 a-e samt 4, 2 a,b, c och e.	Planen berör	Bedömning		
			Ja	Nej	kan ske
Kan ett genomförande av planen antas medföra en betydande miljöpåverkan på grund av att planen berör/orsakar direkt eller indirekt:					
<u>Naturresurser</u>					
Ökad användning av icke förnybara naturresurser (ökat uppvärmnings- och energibe- Väsentlig ökad efterfrågan på befintliga energikällor eller behov av nya?					
Mark- och vattenområden med värdefulla ämnen eller material enligt MB 3:7?					
<u>Vattenresurser</u>					
Ökad användning av icke förnybara naturresurser (ökat uppvärmnings- och energibe- Väsentlig ökad efterfrågan på befintliga energikällor eller behov av nya?					
Ökad användning av icke förnybara naturresurser (ökat uppvärmnings- och energibe- Väsentlig ökad efterfrågan på befintliga energikällor eller behov av nya?					
Eu: s vattendirektiv?					
Särskilt värdefullt vattenområde?					

ATKINS

Viktig vattenbärare?				
Grundvattentäkt eller källa?				
Övriga områden definierat som särskilt värdefullt vattenområde?				
Yt- eller grundvattentäkt/definierad vattentillgång?				
Inre eller yttre vattenskyddsområde?				
Område med risk för salt grundvatten?				
<u>Areella näringar; jord- och skogsbruk, djurhållning, fiske</u>				
Jord- och skogsbruk av nationellt intresse MB 3:4 (Brukningsvärd jordbruksmark el. betydelsefull skogsmark)?				
Riksintresse för yrkesfiske och vattenbruk MB 3:5?				
Kommentar:				

HÄLSA OCH SÄKERHET: GRAD AV PÅVERKAN – SOM PLANEN GER UPPHOV TILL

HÄLSA OCH SÄKERHET	Hänvisning till bilaga; Bilaga 2, 1 d, e och f samt bilaga 4, 2 d. Bilaga 2, 3 a-e samt 4, 2 a,b, c och e.	Planen berör	Bedömning		
			Ja	Nej	kan ske
Kan ett genomförande av planen antas medföra en betydande miljöpåverkan på grund av att planen:					
<u>Möjlighet till rörelse och aktivitet</u>					
Försämrar/förbättrar tillgång/tillgänglighet till gröna/rekreationsområden och parker?					
<u>Ljus, lukt och klimat</u>					
Ger upphov till nya ljussken som kan vara störande?					
Ger upphov till förvärrad/förbättrad luktproblematik?					
Påverkar sol- och vindförhållanden eller andra klimatfaktorer?					
<u>Luft, allergi, hälsofarliga ämnen, magnetfält och joniserad strålning</u>					
Ger upphov till att miljö kvalitetsnormerna avseende utomhusluft enligt 5 kap MB överskrids? (SFS 2001:527), (Normerna för utomhusluft innehåller värden för kväveoxid, svaveloxid, kolmonoxid, bly och partiklar (PM 10) samt efter den 31 december 2005 värden för kväveoxid).					
Ger upphov till ökade/minskade utsläppsmängden till luft och leder till försämrad/förbättrad luftkvalitet? Bidrar till ökade/minskade transportarbeten och ökade/minskade utsläpp till luften?		X		X	
Ger upphov till allergena partiklar på grund av lokalisering av verksamhet med djurhållning?					
Ger upphov till ökade/minskade utsläpp av hälsofarliga ämnen?					
Ger upphov till/elimineras magnetiska fält i känslig miljö?		X		X	
Påverkar lågstrålade zoner eller zoner definierade som påverkade?					
<u>Buller och vibrationer</u>					
Ger upphov till buller över rekommenderade gränsvärden?		X			X
Förbättrar bullernivåerna för befintlig bebyggelse?		X		X	
Ger upphov till vibrationer?					
<u>Trafiksäkerhet</u>					

ATKINS

Ger upphov till en försämrad/förbättrad trafiksäkerhet och ökad/minskad olycksrisk (trafikstockning, överbelastade korsningspunkter, omfördelning av trafiken, barriäreffekter, risk för smitvägar, parkeringsbrist m.m.)?	X		X	
Ger upphov till försämrad/förbättrad tillgänglighet, säkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter?	X		X	
<u>Risker</u>				
Möjliggör transporter av farligt gods? Berörs känsliga grupper?				
Ger upphov till risk för ras, skred etc.?				
Robusthet – skapar sårbara system?				
Skapas risk för översvämning?				
Övriga olycksrisker?				
<u>Byggskedet</u>				
Ger upphov till störningar under byggskedet?	X	X		
Risk för sättningar för befintlig bebyggelse på grund av bygg- och markarbeten m.m.?				
Kommentar: Under byggskedet kommer tillskottet av luftföroreningar att vara betydelsefullt lokalt och buller- och vibrationsalstringen för närboende vara betydande. Dessutom kommer de transporter som ersätter järnvägstrafiken att innebära förhöjd olycksrisk, försämrad tillgänglighet och större trafikallsträng. I driftskedet kommer planen bidra till minskade mängder av luftföroreningar då vägburen trafik i högre utsträckning kan ersättas av spårburen trafik vilket är positivt för luftkvaliteten. Till följd av bullerskyddsåtgärder bedöms planen ge måttliga positiva konsekvenser avseende buller för vissa fastigheter. För fastigheter kring Södertälje centrum ger utbyggnaden ett tillskott av buller till följd av tätare tågtrafik.				

ATKINS

HÄLSA OCH SÄKERHET: GRAD AV PÅVERKAN – FRÅN OMGIVNINGEN

HÄLSA OCH SÄKERHET	Hänvisning till bilaga; Bilaga 2, 1 d, e och f samt bilaga 4, 2 d. Bilaga 2, 3 a-e samt 4, 2 a,b, c och c.	Planen berör	Bedömning		
			Ja	Nej	kan ske
Kan ett genomförande av planen antas medföra en betydande miljöpåverkan på grund av att planen:					
<u>Ljus, lukt och klimat</u>					
Ligger inom område med störande ljussken?					
Ligger inom område med luktproblematik?					
Omgivande bebyggelse, terräng eller vegetation påverkar sol- och ljusförhållandena?					
<u>Luft, allergi, hälsofarliga ämnen, magnetfält och joniserad strålning</u>					
Områden redan idag hårt belastade i fråga om luftföroreningar? Redan överskridna miljö kvalitetsnormer avseende luft?					
Ligger inom skyddsavstånd för djurhållning?					
Ligger i anslutning till anläggning alstrande magnetiska fält?					
Ligger inom område med joniserande strålning, radon?					
<u>Buller och vibrationer</u>					
Ligger i anslutning till en miljö som alstrar buller överskridande de av Boverket rekommenderade riktlinjerna?					
Ligger i anslutning till en miljö som ger upphov till vibrationer?					
<u>Risker</u>					
Ligger i anslutning till farligt godsled?		X		X	
Ligger inom skyddsavstånd för miljöfarlig/störande verksamhet?					
Ligger inom område definierat som mark med stor sannolikhet för översvämning under 100 – års flödet?					
Ligger inom område definierat som mark med viss sannolikhet för översvämning mellan 100 – 1000 års flödet?					
Kommentar: E4/E20 utgör primärled farligt gods. Till Södertälje hamn går vissa järnvägstransporter av farligt gods. Detta bedöms inte ha någon negativ påverkan på planens syfte.					

MÅLUPPFYLLELSE

NATIONELLA, REGIONALA OCH LOKALA MÅL	Hänvisning till bilaga; Bilaga 2, 1 d, e och f samt bilaga 4, 2 d.	Planen berör	Bedömning		
			Ja	Nej	kan ske
Sveriges Riksdag har fastställt ett antal nationella mål inom olika sektorområden. De nationella mål som bedömts relevanta i miljöbedömningssammanhang är de nationella miljömålen, delar av folkhälsomålen, delar av de transportpoliiska målen och delar i Barnkonventionen.					
<u>Nationella miljömål</u> Sveriges riksdag har fastställt 16 miljömål som skall ligga till grund för all planering. Ett genomförande av planen bedöms beröra:					
1) Begränsad klimatpåverkan,		X		X	
2) Frisk luft,		X		X	
3) Bara naturlig försurning,					

ATKINS

4) Giftfri miljö,				
5) Skyddande ozonskikt,				
6) Säker strålmiljö,				
7) Ingen övergödning,				
8) Levande sjöar och vattendrag,				
9) Grundvatten av god kvalitet,				
10) Hav i balans,				
11) Myllrandevåtmarker,				
12) Levande skogar,				
13) Ett rikt odlingslandskap,				
14) Storslagen fjällmiljö,				
15) God bebyggd miljö,	X		X	
16) Ett rikt växt och djurliv.				
Regionala miljömål				
De regionala miljömålen grundar sig på de nationella delmålen som fått regional anpassning. Kommentera om något av dessa miljömål berörs specifikt.				
Lokala miljömål enligt miljöprogram motsv.				
De lokala miljömålen grundar sig på de nationella delmålen som fått en lokal anpassning. Kommentera om något av dessa miljömål berörs specifikt.				
Folkhälsomål				
Regeringen har fastställt 11 folkhälsomål varav följande kan ses som relevanta:				
1. Delaktighet och inflytande i samhället				
2. Sunda och säkra miljöer och produkter				
3. Ökad fysisk aktivitet				
Transportpolitiska mål				
Riksdagen har fastställt sex delmål. Följande delmål kan ses som relevanta:				
Barnkonventionen				
FN har fastställt en konvention om barns rättigheter som bland annat omfattar rätten till trygghet, lek, delaktighet m.m. Detta berör den fysiska planeringen i form av hälsosam miljö, säkerhet, m.m.				
1. Energiplan				
2. Miljöprogram				
3. Kommunens lokala Agenda 21-program				
4. Folkhälsoprogram				
Kommentar: Planen bidrar till att skapa ett klimatanpassat transportsystem och ger i driftskedet positiva konsekvenser avseende miljömålen begränsad klimatpåverkan och frisk luft (avseende bl.a. MKN).				



SAMHÄLLSBYGGNADSKONTORET

Plan

MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING

P 008004

Detaljplan för
Dubbelspår Södertälje Centrum
i Södertälje

Upprättad i juni 2008

SAMRÅDSHANDLING

SAMHÄLLSBYGGNADSKONTORET

Plan

Stefan Modig
planchef

Björn Wallgren
planarkitekt, konsult Atkins

Sammanfattning

Bakgrund

Järnvägen mellan Stockholm - Södertälje centrum och Gnesta/Järna – Södertälje centrum har dubbelspår fram till Södertälje hamn. Från Södertälje hamn till Vårdsholmsbron är det enkelspår, ett av landets mest trafikerade spår med drygt 190 tåg per dygn. Den intensiva trafiken medför stor störningskänslighet, väntetider vid omstigning i Södertälje hamn samt kapacitetsproblem för den framtida planerade trafikökningen. Järnvägsstationen Södertälje hamn är inte anpassad för funktionshindrade personer. Gångtunnel och trappor förbinder idag stationshuset med plattformarna.

En utbyggnad av järnvägssträckan till dubbelspår mellan Södertälje hamn och Vårdsholmsbron med åtföljande kapacitetsökning samt förbättrad tillgänglighet i Södertälje hamn innebär att fler människor kommer att kunna åka tåg vilket därmed bidrar till att begränsa biltrafikens utsläpp och medverkar till att uppfylla nationella miljömål såsom frisk luft och begränsad klimatpåverkan.

Planen

Planen ger förutsättningar för järnvägsändamål och i begränsad omfattning även industriändamål inom aktuellt planområde. Planförslaget utgår från järnvägsplanens föreslagna utbyggnad. Dock överensstämmer inte planområdet med järnvägsplanens vid Södertälje hamn då gällande detaljplan redan ger förutsättning för järnvägsändamål där. Planområdet omfattar huvudsakligen befintlig järnvägsmark.

Järnvägsutbyggnaden omfattar bl.a. dubbelspår. Det nya spåret byggs parallellt med befintligt spår mellan station Södertälje hamn och Vårdsholmsbron. Avståndet mellan de två spåren på Centrumbanan varierar mellan 4,5 till 7,5 m beroende på befintliga förhållanden och utbyggnadsmöjligheter under pågående trafikering. Anpassning av Södertälje hamn för rörelsehindrade innebär bl.a. två nya hissar till plattform 1 och 2. Plattformarna breddas och höjs för att passa pendeltågen. Gångtunneln renoveras.

Tre befintliga broar i tre brolägen finns i planområdet. I broläge 2, järnvägsbro över Hertig Carls väg, och broläge 3, Gjuteriporten, rivs befintliga broar och ersätts med två nya broar per broläge. I dag ligger två järnvägsbroar över Hertig Carls väg i broläge 1. Vid ombyggnationen kommer Centrumbanans enkelspårsbro att rivas och ersättas med två nya broar. Stockholmsspårets bro kommer att rivas och ersättas med en kort bro för tåg i ena färdriktningen och en ca 160 meter lång bro, placerad över Centrumbanans spår, för tåg i andra färdriktningen. Stödmurar anläggs för att minska intrång mot Scantias parkering, Hertig Carls väg och mot Stockholmsspåret.

Nollalternativet

Nollalternativet är att befintlig järnväg samt stationen Södertälje hamn förblir oförändrade. Kapacitetsbrister samt dålig tillgänglighet kvarstår. Kulturmiljön påverkas ej och landskapsbilden förblir oförändrad.

Effekter och konsekvenser

Den största negativa miljökonsekvensen under byggtiden bedöms vara ökad trafik, byggtrafik såväl som ersättningsbussar, för boende i Södra samt störningar för pendeltågstrafikanterna. Den negativa konsekvensen bedöms som måttlig. Ersättningstrafiken bedöms medföra en utökad SL-busstrafik med 35-50% jämfört med idag inom avtalsområdet, (9000-13000 km

per vintervardag). Avtalsområdet motsvarar ungefär kommunen. Mängden busstrafik är bl.a. beroende av vilken som tåglösning väljs på Gnestapendeln vilket inte är bestämt ännu. Utredningsarbete för trafikförsörjningen under byggskedet pågår.

Under byggtiden kommer tillfälliga miljöstörningar att uppstå. Dessa störningar kan i många fall vara större än från den permanenta anläggningen. I ett miljöprogram som upprättats för projektet presenteras de åtgärder som skall vidtas för att minimera projektets miljöpåverkan under byggtiden. I byggskedet upprättar entreprenören en miljöplan samt vid behov kontrollprogram.

Buller och vibrationer kommer att uppstå under byggtiden på grund av störning från arbetsmaskiner och transporter samt arbetsmoment såsom schaktning, spontning etc. Då hastigheten efter planerad järnvägsutbyggnad är oförändrad kommer den maximala ljudnivån i princip vara densamma på sträckan i driftskedet.

Utbyggnadsalternativet bedöms inte påverka dagens nivåer av föroreningar i luften i nämnvärd utsträckning. Ett av syftena med att förbättra för spårbunden trafik är förhoppningen om att biltrafiken skall minska, och med det utsläppen till luften. Således bedöms det bli en liten positiv konsekvens för luftföroreningssituationen i Södertälje.

Sammantaget görs bedömningen att den planerade utbyggnaden till dubbelspår medför en ökad säkerhet vilket medför att risken för olyckor minskar. Utbyggnaden innebär en liten positiv konsekvens avseende olycksrisk

1. Inledning

1.1 Bakgrund till utbyggnaden

Bandelarna Stockholm - Södertälje centrum och Gnesta/Järna – Södertälje centrum har dubbelspår fram till Södertälje hamn. Från Södertälje hamn till Vårdsholmsbron i riktning mot Södertälje centrum är det enkelspår. Spåret är ett av landets mest trafikerade spår med drygt 190 tåg per dygn. Den intensiva trafiken medför stor störningskänslighet, väntetider vid omstigning i Södertälje hamn samt kapacitetsproblem för den framtida planerade trafikökningen. Kapacitetsbristen för den framtida trafikökningen med åtföljande risk för förseningar samt den dåliga tillgängligheten för rörelsehindrade vid Södertälje hamn är huvudmotiven för järnvägsutbyggnaden. Järnvägsutbyggnaden omfattar bl.a. dubbelspår. Det nya spåret byggs parallellt med befintligt spår mellan station Södertälje hamn och Vårdsholmsbron. Avståndet till befintligt spår varierar mellan 4,5 till 7,5 m beroende på befintliga förhållanden och utbyggnadsmöjligheter under pågående trafikering. Tre befintliga broar finns på Centrumbanan. Dessa rivs och byts ut, och för det nya spåret byggs dessutom tre nya broar. Stödmurar anläggs för att minska intrånget mot Scantias parkering, Hertig Carls väg och mot Stockholmsspåret. Stockholmsbanans spårbro vid broläge 1, Hertig Carls väg, rivs och ersätts med en kort bro och en ca 160 meter lång planskildhet.

Järnvägsstationen Södertälje hamn är inte anpassad till rörelsehindrade personer. Gångtunnel och trappor förbinder stationshuset med plattformarna. Tillgänglighetsanpassning av station Södertälje hamn innebär två nya hissar till plattform 1 och 2. Plattformarna breddas och höjs för att passa pendeltågen. Gångtunneln renoveras.

Länsstyrelsen i Stockholms län har enligt 6 kap. 5 § andra stycket i miljöbalken beslutat att den planerade järnvägsutbyggnaden medför betydande miljöpåverkan (2006-06-21, beteckning 3432-06-9427).

1.2 Bakgrund till miljöbedömningen

Efter förstudien "Södertälje Hamn – Södertälje Centrum" daterad december 2006 har planeringsarbetet för att kunna genomföra förstudiens utredningsalternativ 2 gått vidare till järnvägsplan. Huvudmotivet för järnvägsutbyggnaden är att öka kapaciteten för att möta planerad trafikökning, samt att förbättra tillgängligheten för rörelsehindrade vid Södertälje hamn.

I samband med att järnvägsplan och MKB upprättas för utbyggnaden tas även en detaljplan fram eftersom den blivande järnvägsplanen annars riskerar att strida mot befintliga detaljplaner i utbyggnadsområdet. Som en del av processen att ta fram detaljplanen har en behovsbedömning gjorts, "Behovsbedömning, underlag för bedömning av betydande miljöpåverkan", Atkins 2008-03-10. Södertälje kommun har gjort bedömningen att detaljplanen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen i Stockholms län har tagit del av behovsbedömningen och i skrivelse daterad den 21 april 2008 ansett att planen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan varför en miljöbedömning av planen krävs. Detaljplanens miljökonsekvensbeskrivning utgår från järnvägsplanens.

1.3 Avgränsning

Den geografiska avgränsningen av planområdet avviker från järnvägsplanens avgränsning då det inte innefattar stationsområdet kring Södertälje Hamn. Gällande detaljplan för stationsområdet strider inte mot utbyggnaden. Den geografiska avgränsningen av planområdet omfattar sträckan mellan Vårdsholmsbron, söder om Södertälje centrum till plattformsområdet

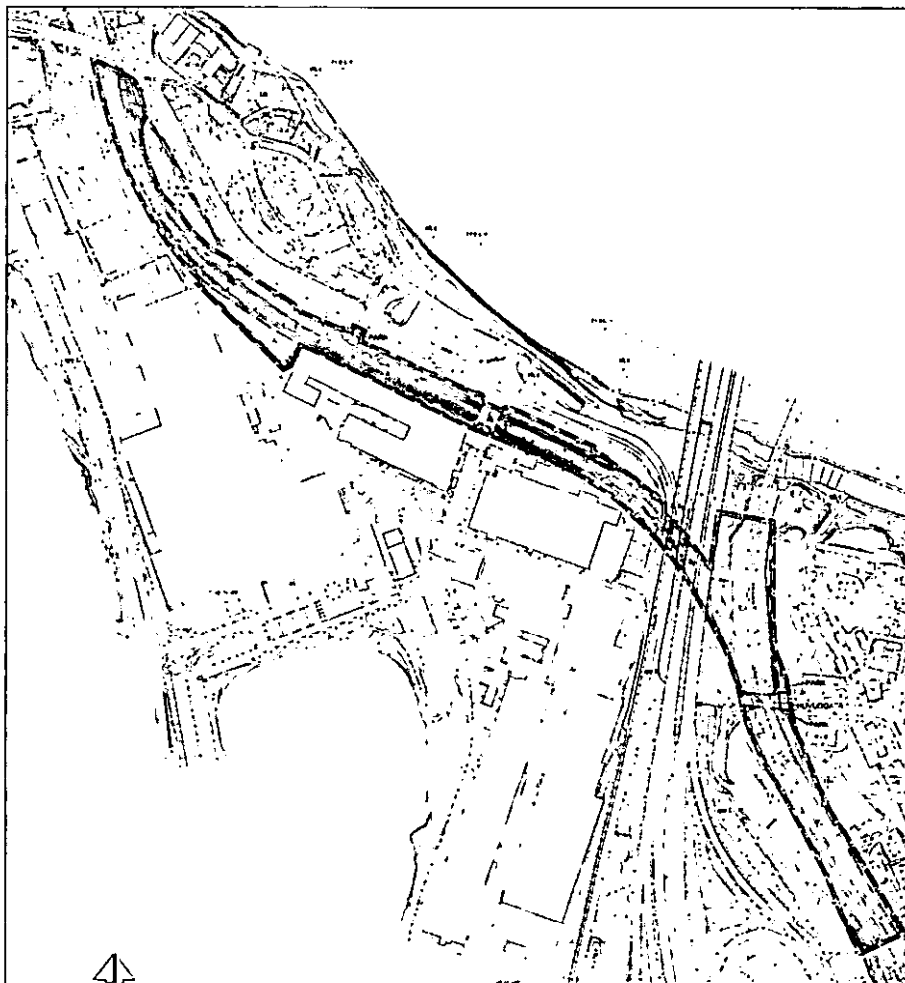
i Södertälje hamn. Dubbelspårsutbyggnaden och planskildheten ianspråktar endast marken intill befintligt spår.

I samband med behovsbedömningen identifierades ett antal miljöaspekter som bedömdes vara särskilt viktiga vilka bör fokuseras på i miljökonsekvensbeskrivningen. Av dessa bedömdes genomförandet av detaljplanen ge upphov till de allvarligaste konsekvenserna, främst avseende buller, luftkvalitet, vibrationer och risker. För driftskedet har miljökonsekvensbeskrivningen avgränsats till att behandla buller.

1.4 Samråd

Planförslaget har inte föregåtts av något program. Samråd om behovsbedömningen har hållits med länsstyrelsen som i yttrande daterat den 21 april 2008 delar kommunens uppfattning om att planen kan antas innebära en betydande miljöpåverkan. För avgränsningen av MKB har samråd med länsstyrelsen hållits under juni 2008.

För järnvägsplanen hölls samråd med länsstyrelsen 2006-12-02. I december 2007 inleddes samrådsprocessen för MKB och järnvägsplan med övriga parter. Samrådsparter är Södertälje kommun, Södertälje Hamn AB, Vägverket, Scania, Storstockholms Lokaltrafik AB ("SL"), handikapprådet / handikapporganisationer, fastighetsägare, allmänhet och andra intressenter såsom Naturskyddsföreningen. Dessutom sker utökat samråd med statliga myndigheter såsom RAÄ, Räddningsverket, Naturvårdsverket, Boverket etc.



Figur 1. Planområdet.

2. Planförslaget

Planen ger förutsättning för järnvägsändamål och i begränsad omfattning industriändamål inom aktuellt planområde. Planförslaget utgår från järnvägsplanens föreslagna utbyggnad. Dock överensstämmer inte planområdet med järnvägsplanens vid Södertälje hamn då gällande detaljplan redan ger förutsättning för järnvägsändamål där. Planområdet omfattar i huvudsak befintlig järnvägsmark.

2.1 Föreslagen utbyggnad enligt järnvägsplan

Södertälje hamn

Stationen anpassas till pendeltågtrafikens framkomlighetskrav. Plattformarna breddas till 7,5 m. Det innebär att spår 2 och 3 flyttas något och spår 4 får samma läge som dagens spår 5. Det blir alltså ett spår mindre än idag. Det nya spåret förläggs efter Södertälje Hamn söder om det befintliga spåret, skiftar vid motorvägsbron till norra sidan, skiftar sida igen för att sedan ansluta till dubbelspår vid Vårdsholmsbron. Minsta kurvradie mellan Södertälje Hamn och Södertälje Centrum är 303 m. Största lutning är 25 promille.

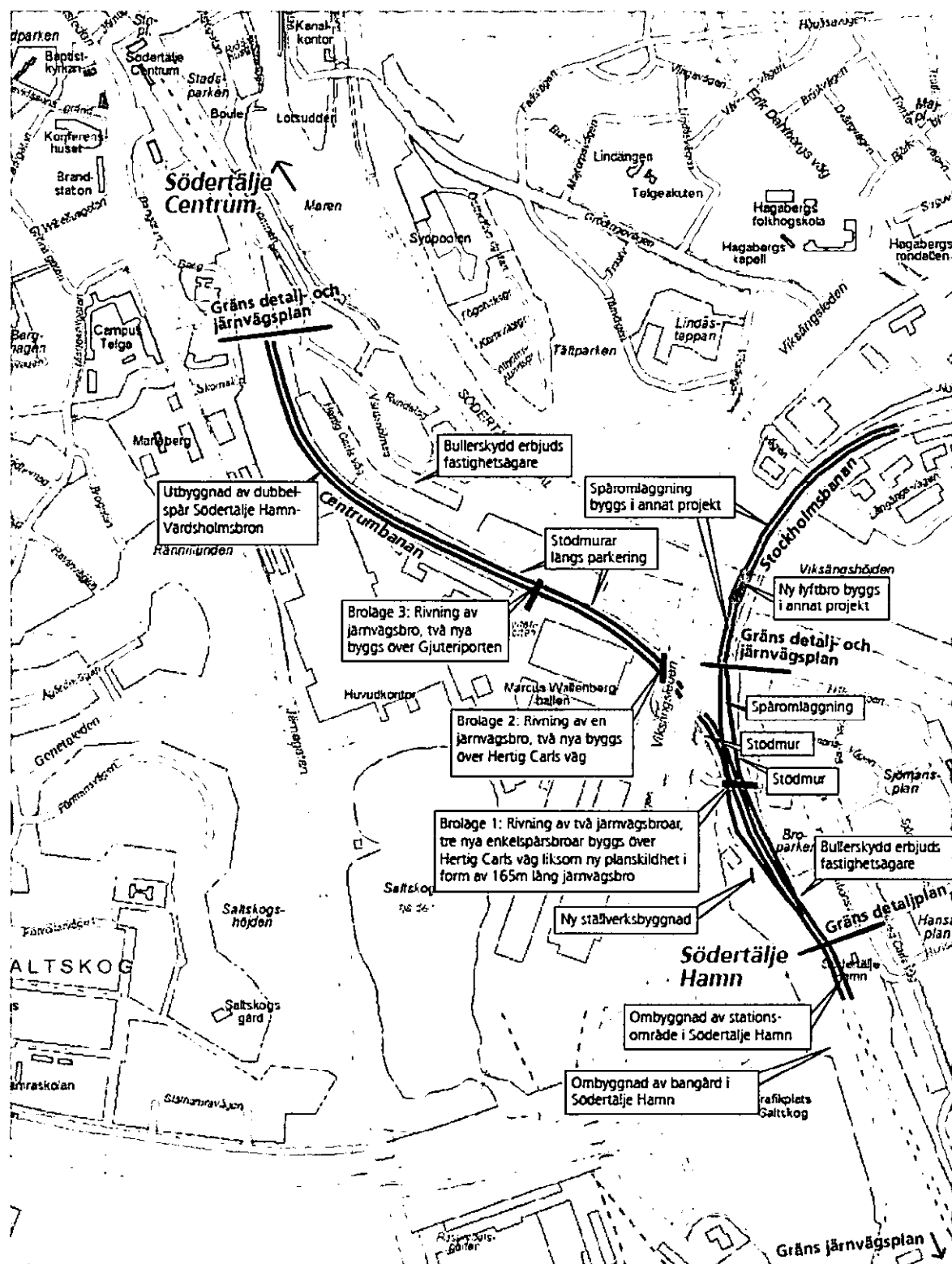
Gångtunneln renoveras och förses med två nya hissar. De befintliga trapphustaken på plattform 1 och 2 behålls, men flyttas något till nya trapplägen. De befintliga plattformstaken av Törebodamodell föreslås bibehållas men flyttas närmare trappan och nyanlagda hissarna. Taken kompletteras med ett nytt i samma stil, varvid varje plattform får två taksektioner. En ny ställverksbyggnad byggs på västra sidan om bangården.

Markintrång

Spårområdet för utbyggnaden kommer att bli marginellt större än dagens spårområde. För byggskedet behöver mark nyttjas tillfälligt för tillfarter, upplag, etableringsområden etc. Det är viktigt att de värden i området inte påverkas under byggskedet. Större intrång än nödvändig skall inte ske i "skogspartiet" söder om Vårdsholmsbron. Detsamma gäller parkstråket längs järnvägen i Södra samt kring bostadshusen vid Stationsvägen som utgör byggnadsminnen.

Byggtid

Beräknad byggtid är 3 år undervilket avstängning av Centrumbanan kommer att krävas under ca 14 månader. Avstängning av station Södertälje Hamn beräknas till ca 2 veckor och kommer att variera med utbyggnadsetapperna. Gnestapendeln kommer att gå mer eller mindre frekvent. Stockholmstågen kommer delvis att trafikera station Södertälje Hamn. Ersättningstrafik kommer att krävas och utrymme för busshållplaster vid stationslägena behövs.



Figur2. Ombyggnad enligt järnvägsplanen för Södertälje dubbelspår. Befintligt spår markerat med grönt.

Centrumbanan

Det nya spåret lämnar Södertälje hamn väster om det befintliga spåret, skiftar vid motorvägsbron till östra sidan och ansluts sedan till dubbelspår vid Vårdsholmsbron. Avståndet till det befintliga spåret varierar mellan 4,5 till 7,5 m beroende på befintliga förhållanden. För att minska intrånget på Scantias långsträckta parkeringar gjuts 1-2 meter höga stödmurar mot banvallen. En liknande stödmur byggs mellan Hertig Carls väg och banvallen, i kurvan under motorvägsbron. Gabionstödmurar (stenar i nätkasse) föreslås anläggas mellan Stockholmsbanan och Centrumbanan samt mellan Centrumbanan och Banverket Produktions område söder om broläge 1.

Broar

På järnvägssträckan mellan Södertälje Hamn och Södertälje Centrum, även kallad Centrumbanan, rivs samtliga befintliga järnvägsbroar och ersätts med två nya per broläge. Brolägena är tre till antal. På spåret mot Stockholm rivs befintlig bro över Hertig Carls väg och ersätts av en kortare och en längre järnvägsbro.

2.2 Nollalternativ

Nollalternativet avser befintlig anläggning utan eventuella upprustningsåtgärder utöver de underhållsåtgärder som krävs för att vidmakthålla banans standard. Kapaciteten förblir densamma som idag.

3 Förutsättningar

3.1 Kommunala planer

Gällande översiktsplan för Södertälje antogs 2004. Ett flertal detaljplaner ligger inom planområdet.

3.2 Riksintressen

Riksintressen i området är Stockholmsspåret, E4/E20 samt Södertälje kanal. Dessa är riksintressen för kommunikation. Väg 502 (f.d. 225) förbinder en hamn av riksintresse i Nynäshamn med E4/E20 i Södertälje. Väg 502 avses därför att klassas som riksintresse.

Inga Natura 2000-objekt finns i området.

3.3 Befolkning, tätortsstruktur, verksamhet

I Södertälje kommun bor drygt 83 000 invånare varav ca 66 000 i centralorten. Prognoser visar på en befolkningsökning till ca 88 000 invånare år 2017. Antalet arbetsplatser inom kommunen är ca 43 000. Staden i sin helhet präglas framförallt av Scantias utbredda industriområde med sina karaktärsfulla industritak, skorstenar, stora asfaltsytor och byggnader av stora volymer. I bjärt kontrast står stadskärnans och kanalområdets småskaliga och trivsamma karaktär. Det aktuella området för järnvägsplanen ligger i stadens ytterkant intill Scantias industriområde och sträcker sig till Södertälje hamn där bostadsområdet Södra är en väl avgränsad satellit med "eget liv", liksom de andra bostadsområdena Vårdsholmen, Rosenlund, Hagaberg och Östertälje.

Södertälje kommuns arbetsmarknad domineras av Scania och AstraZeneca, vilka tillsammans med kommunen har flest antal anställda. Södertäljes arbetsmarknad är också integrerad i såväl

Stockholms som östra Södermanlands växande utbildnings- och arbetsmarknadsregioner.

3.4 Arbetspendling

Stor arbetspendling förekommer från Södertälje. Cirka 37 000 personer pendlar till skola eller arbete varav ca 10 000 pendlar med SL:s tåg eller bussar. Det görs ca 17 100 resor/dygn med pendeltåg till och från Stockholm, varav ca 4 800 från/till Östertälje, 5 000 från/till Södertälje hamn och 10 000 från/till Södertälje centrum. Det görs ca 4 800 resor/dygn till och från Gnesta, varav ca 400 från/till Södertälje syd, 2 400 från/till Östertälje, 400 från/till Södertälje hamn och 2 200 från/till Södertälje centrum.

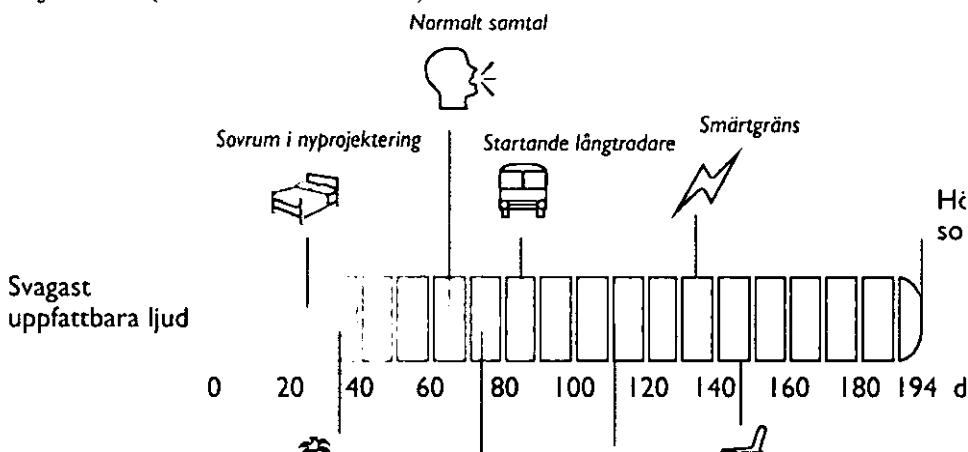
3.5 Hälsa och säkerhet

3.5.1 Buller

Buller från trafik i olika former är ett stort samhällsproblem och skall enligt nationella beslut och miljömålet god bebyggd miljö minskas. De allvarligaste konsekvenserna av tågtrafik är sömnstörningar nattetid. Buller beskrivs med två mått, dels den maximala och dels den ekvivalenta ljudnivån. Maximal ljudnivå är den högsta nivå som mäts då ett enstaka tåg passerar. Den maximala ljudnivån är oberoende av antalet tågpassager. Ekvivalent ljudnivå är det sammanvägda medelvärde under dygnet. Den ekvivalenta ljudnivån är alltså beroende av antalet tågpassager.

Ljudnivån mäts och beräknas i enheten dB(A) (decibel). För att man ska uppfatta en förändring av ljudnivån krävs en ökning/minskning med 3-5 dB(A). När det mänskliga örat upplever en fördubbling eller en halvering av ljudnivån är förändringen 10 dB(A).

För tågtrafik har Banverket tillsammans med Naturvårdsverket utarbetat ett gemensamt förslag till riktvärden och åtgärdsnivåer för olika planeringsfall "Buller och vibrationer från spårburen linjetrafik" (Dnr. S02-4235/SA60).



Figur 3. Exempel på bullernivåer.

Riktvärdena anger bullernivåer som långsiktigt inte bör överskridas för att upprätthålla en god miljö. När riktvärdena tillämpas vid bedömning av buller från jämvägstrafik vid bebyggelse skiljer man på tre planeringsfall; "Nybyggnad av bana", "Väsentlig ombyggnad av bana" samt "Befintlig bana". För utbyggnaden av dubbelspåret gäller planeringsfall "Väsentlig ombyggnad av bana". I riktvärdena anges även "högsta acceptabla värden", värden som måste tillgodoses även om åtgärderna inte är samhällsekonomiskt kostnadseffektiva.

Tabell 1. Riktlinjer för bullernivåer enligt Banverkets och Naturvårdsverkets policy "Buller och vibrationer från spårburen linjetrafik".

Bostäder och fritidshus	Riktvärde för miljö kvalitet	Väsentlig ombyggnad	
		Åtgärdsnivå	Högsta acceptabla nivå
Ekvivalentnivå db(A) Utomhus	60 ¹⁾ / 55 ²⁾	60 ¹⁾ / 55 ²⁾	70
	Inomhus 30 ⁶⁾	4 ⁴⁾	
Maximal ljudnivå dB(A) Utomhus	70 ²⁾	70 ²⁾	60 ¹⁾ / 55 ²⁾
	Inomhus 45 ³⁾	45 ³⁾	55 ⁵⁾

1) Avser frifältsvärden eller till korrigerade frifältsvärden

2) Avser uteplats, särskilt avgränsat utrymme

3) Avser bostadsutrymme (se 6) mellan kl. 22.00 och 06.00

4) Fönster eller fästdämpning förutsätts vara 30 dB(A)

5) Högst 5 överskridande per natt

6) Avser bostadsrum (ej hall, förråd, WC etc.)

Utmed Centrumbanan och Södertälje Hamn är de störningskänsliga områdena begränsade till ett fåtal bostadsområden då spåret till stor del går utmed Scantias anläggning. Befintlig bostadsbebyggelse utgörs dels av friliggande hus i två våningar på Stationsvägen i Södertälje Hamn. Dels finns flerfamiljshus i upp till sju våningar i Södra (Barkassen) samt norr om järnvägen och Scantias industriområde (fastigheterna Laxen). Centrumbanan trafikeras endast av pendeltåg. I Södertälje Hamn passerar i dagsläget ca tre godstransporter per dygn på Stockholmsspåret. Godstågen skall antingen till / från hamnen eller genom Södertälje hamn på väg söderut mot Gnesta eller norrut mot Stockholm. Hamnbolaget har ytterligare godstransporter med tåg som ej passerar genom stationsområdet utan kommer in söderifrån på Gläntanspåret / Södertälje Syd nedre och rangeras vidare till hamnen.

Tågens hastighet är som högst 80 km/h. Samtliga pendeltåg stannar vid Södertälje Hamn. Trots att samtliga tåg stannar vid stationen är nivån relativt hög i dagsläget, eftersom det finns ett stort antal växlar och spårkorsningar på bangården. Vid en utbyggnad kan buller från växlar minskas. De gamla boställhusen vid Stationsvägen vid stationsområdet är de bostäder som har högst ljudnivå.

Kvalitetsmål

Förutsättningarna för att uppnå riktvärden vilka beskrivs på föregående sida varierar med planeringssituationen. I områden med befintlig järnväg tvingas man ofta att acceptera högre ljudnivåer. I Banverkets bullerpolicy har sju kvalitetsmål definierats vilka utgör grund för bedömning av lämpliga åtgärder vid bebyggelse, se nedan. Dessa är ett viktigt komplement till modellen för samhällsekonomisk lönsamhet vid planeringsfallen: "Nybyggnad av bana" respektive "Väsentlig ombyggnad av bana".

Kvalitetsmål 1:

Inget riktvärde för miljö kvalitet överskrids. Kräver ofta omfattande åtgärder i form av skärmar/

vallar utmed spåret, lokala skärmar vid uteplats samt byten/komplettering av fönster.

Kvalitetsmål 2 och 3: (sammanfaller ofta)

Avkall görs på att uppfylla riktvärdena för miljökvalitet utomhus, utom för maximal ljudnivå vid uteplats. Det medför att behovet av lokala skärmar vid uteplatser samt byten/komplettering av fönster ökar i och med att åtgärder intill spår inte utförs.

Kvalitetsmål 4 och 5: (sammanfaller ofta)

Avkall görs på att uppfylla riktvärdena för miljökvalitet utomhus, även för uteplatser. Avkall görs även på riktvärden för ekvivalent ljudnivå inomhus. Behovet av lokala skärmar vid uteplatser försvinner.

Kvalitetsmål 6:

Avkall görs på att uppfylla riktvärden för miljökvalitet även i inomhusmiljön. Detta gör att behovet av byten/komplettering av fönster minskar. De högsta acceptabla nivåerna skall dock inte överskridas. Utrymme finns att formulera målet som ett mellanting mellan mål 5 och 7. Något kvalitetsmål 6 har inte formulerats för detta projekt och kommenteras inte ytterligare.

Kvalitetsmål 7:

Ingen skall behöva utsättas för högre ljudnivå än de högsta acceptabla värdena. Medför byten/komplettering av fönster i sovrum i begränsad omfattning men sällan uppförande av skärmar/vallar utmed spåret.

3.5.2 Vibrationer

Grundläggningsförutsättningarna är generellt gynnsamma, dvs geotekniskt erfordras få förstärkningsåtgärder. Vibrationer från järnvägstrafiken bedöms därmed inte utgöra några problem i området.

PERMANENT- & FRITIDSBOSTÄDER SAMT VÅRDLOKALER

Nivåer i sovrum nattetid (kl.22-06)	0,4 mm/s (Riktvärde)
Sovrum nattetid (kl.22-06)	1,0 mm/s (Högsta acceptabla värde)

Figur 4. Riktvärden för vibrationer.

3.5.3 Luftföroreningar

Den största källan till utsläpp i Södertälje är vägtrafiken, både personbilstrafik och tung trafik. Därefter kommer uppvärmning och utsläpp från industrier. Tågtrafiken svarar totalt sett för mindre än 1% av transportsektorns utsläpp till luft. Föroreningshalten i luft bedöms ej påverkas av järnvägsutbyggnaden.

Kvävedioxid får efter den 31 december 2005 inte förekomma i utomhusluft med mer än i genomsnitt 90 µg/m³ luft under en timme (timmedelvärde), i genomsnitt 60 µg/m³ luft under ett dygn (dygnsmedelvärde) respektive i genomsnitt 40 µg/m³ luft under ett kalenderår (årsmedelvärde).

Svaveldioxid får inte förekomma i utomhusluft med mer än i genomsnitt 200 µg/m³ luft under en timme (timmedelvärde) respektive i genomsnitt 100 µg/m³ luft under ett dygn (dygnsmedelvärde).

Kolmonoxid får inte förekomma i utomhusluft med mer än i genomsnitt 10 mg/m³ luft.

Genomsnittsvärdet skall avse ett dygnsvärde som beräknas enligt 5 kap 7 a § miljöbalken. Bensen får efter den 1 januari 2010 inte förekomma i utomhusluft med mer än i genomsnitt 5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ luft under ett kalenderår (årsmedelvärde).

Partiklar (PM10) får inte förekomma i utomhusluft med mer än i genomsnitt 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ luft under ett dygn (dygnsmedelvärde) respektive i genomsnitt 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ luft under ett kalenderår (årsmedelvärde).

4. Effekter, konsekvenser och åtgärder

Trafik till och från samt inom byggplatsen kommer att innebära en ökning av trafiken i området under byggtiden. Sannolikt krävs temporära trafikomläggningar under byggtiden. Ombyggnationen av Södertälje hamn kommer att vara störande för tågresenärerna, som under en tid får röra sig på en arbetsplats. Boende i Södra, Södertälje centrum och Östertälje kan komma att besväras av en kraftigt ökad mängd lokalbussar under den period som järnvägstrafiken måste stängas av. Ersättningstrafiken bedöms medföra en utökad SL-busstrafik med 35-50% jämfört med idag inom avtalsområdet, (9000-13000 km per vintervardag). Avtalsområdet motsvarar ungefär kommunen. Mängden busstrafik är bl.a. beroende av vilken som tåglösning väljs på Gnestapendeln vilket inte är bestämt ännu. Utredningsarbete för trafikförsörjningen under byggskedet pågår.

Preliminära bytespunkter är i första hand Östertälje och Södertälje C. Byten kommer förmodligen även att ske i Södertälje hamn. Vid Östertälje kan en ny bussterminal anläggas nordväst om nuvarande och nuvarande behålls under avstängningen vilket ger tillgång till två terminaler. Fortsatt utredningsarbete krävs. Vid Södertälje C finns tre platser identifierade som möjliga för hållplatser och uppställning av bussar. I Södertälje hamn behövs inga åtgärder med nuvarande planering

4.1 Buller

4.1.1 Nollalternativet

Nollalternativet innebär inga förändringar jämfört med nuvarande förhållanden förutom viss ökning av bulleremissioner från ökad biltrafik.

4.1.2 Utbyggnadsalternativet

Byggskede

Buller kommer att uppstå under byggtiden på grund av störande arbetsmaskiner och transporter samt arbetsmoment såsom schaktning, spontning etc. Då pålnings- och spontningsarbeten är begränsade till vissa områden bedöms den största bullerpåverkan komma ifrån materialtransporter och utläggning av makadam.

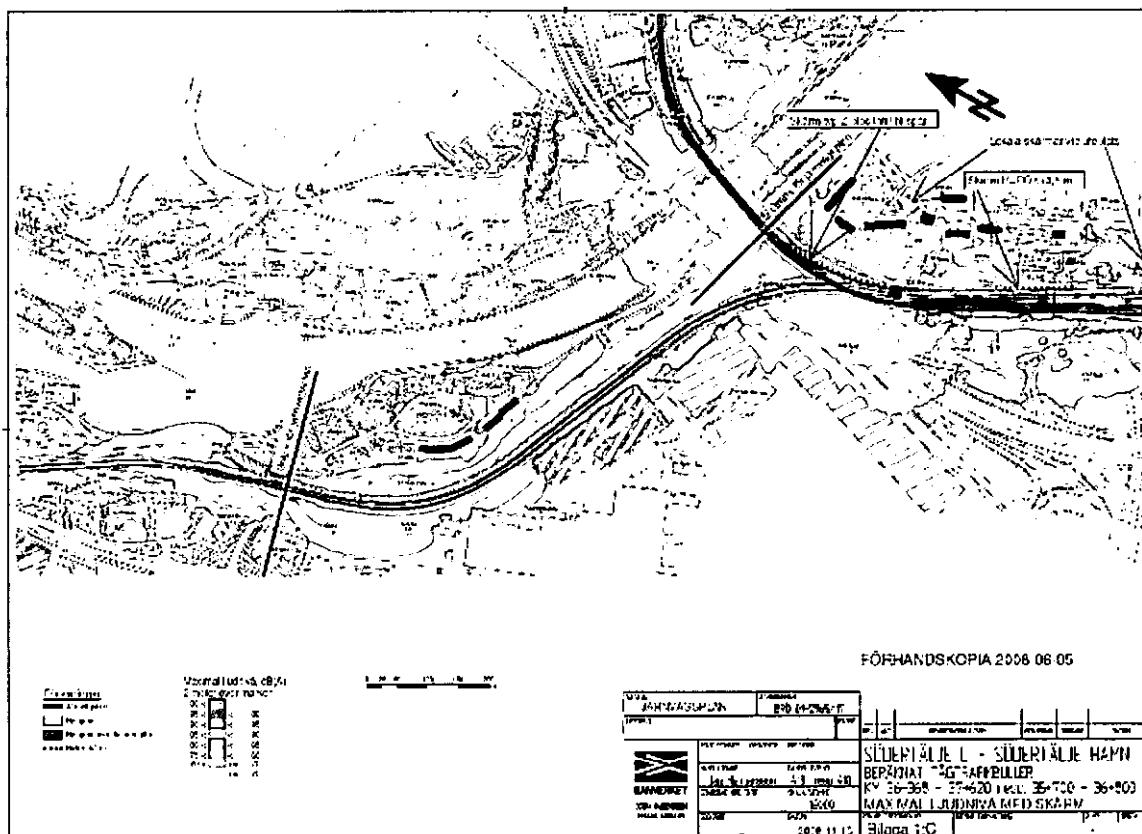
Driftskede

Ett antal bostäder längs med banan är bullerstörda. Dubbelspårsutbyggnaden möjliggör en ökning av trafikmängden vilket medför en ökning av ekvivalent ljudnivå. Med föreslagna bullerskyddsåtgärder överskrider riktvärden för miljö kvalitet vid 2 bostadshus. Ytterligare åtgärder bedöms inte vara tekniskt möjligt att utföra.

Godstågen är drivande av bullerskyddsåtgärder. Föreslagna åtgärder omfattar en hög skärm längs spåret förbi enfamiljshus intill Södertälje hamn, en låg spårnära skärm förbi flerfamiljshus på kvarteret Barkassen, lokala skärmar vid enfamiljshus, inglasade balkonger på flerfamiljshus samt fönsteråtgärder. Den planerade pendeltågsdepån påverkar inte ljudnivåerna

[illegible]

Figur 5. Bullerutbredningskarta, ekvivalent nivå med åtgärder. För rödmarkerade byggnader kommer fasadåtgärder att vidtas.



Figur 6. Bullerutbredningskarta, maximal nivå med åtgärder. För rödmarkerade byggnader kommer fasadåtgärder att vidtas.

4.1.3 Åtgärder

De bullerskyddsåtgärder som skall utföras enligt bullerutredningen bör göras så tidigt som möjligt för att även dämpa ljud under byggskedet. Bullerdämpning kan ske direkt vid källan med särskilda arbetsmetoder, avskärmning av arbetsplatsen eller hos de bullerstörda med tillfällig avskärmning. Arbetsmetoder skall väljas så att minsta möjliga bullerstörning uppstår för de boende under byggtiden. Ett kontrollprogram för buller upprättas inför byggskedet. Bullerskyddsåtgärder som redovisas nedan innebär en måttlig positiv konsekvens avseende buller. För de flesta fastigheter längs järnvägen minskar bullernivåerna jämfört med nollalternativet där inga åtgärder vidtas. För ett fåtal fastigheter är bullerskyddsåtgärder svåra att genomföra och riktvärdet kommer där att tangeras.

Att uppfylla Kvalitetsmål 1 är mycket komplicerat. Ett stort antal en- och flerfamiljshus öster om spåret förbi Södertälje Hamn får maximala, och i vissa fall ekvivalenta, ljudnivåer vid fasad och uteplats över riktvärdena. Om ljudnivån skall sänkas till en nivå under riktvärden på uteplats måste ljudnivån från pendeltåg, såväl som godståg, dämpas vid källan. Om en skärm skall vara effektiv måste den placeras nära det spår som skall skärmas. I fallet med pendeltågen är detta relativt enkelt då en skärm på banvallskrön hamnar nära de mest trafikerade spåren. Eftersom godstrafiken körs på spår i den västra delen av bangården kommer en skärm öster om bangården dämpa bullret från godstågen ineffektivt. Att bygga en skärm längs med godspåret, mellan spår inom en bangård, bedöms försvåra skötseln av bangården och försämra säkerheten vid banarbete. Det är dessutom ekonomiskt orimligt med tanke på de få tågpassagerarna som skulle skärmas.

Kvalitetsmål 1 kan uppfyllas vid de flesta bostäder med följande bullerskyddsåtgärder:

- En 3,5 meter hög skärmen förbi enfamiljshusen intill Södertälje Hamn.
- En låg, spårnära, skärm förbi flerbostadshusen i kvarteret Barkassen. • Samtliga bostadshus där maximal ljudnivå från godståg överskrider 75 dB(A) vid fasad erbjuds fönsteråtgärder så att den maximala ljudnivån inomhus inte överskrider 45 dB(A).
- Samtliga flerbostadshus där maximal ljudnivå från godståg överskrider 70 dB(A) på balkong erbjuds inglasning av denna
- Lokal skärm vid uteplats på Södra 1:36 och Barkassen 7

Med ovanstående uppfylls Kvalitetsmål 1 för samtliga bostäder utom Södra 1:39 och Södra 1:40 där den maximala ljudnivån på uteplats överskrider med 3-4 dB. De åtgärder som föreslås dämpar ljudnivån vid dessa hus med 9-10 dB och ytterligare åtgärder bedöms inte vara tekniskt möjliga. Kvalitetsmål 2 och 3 sammanfaller med Kvalitetsmål 1. Kvalitetsmål 4 uppnås genom att samtliga bostadshus där maximal ljudnivå från godståg överskrider 75 dB(A) vid fasad bör erbjudas fönsteråtgärder så att den maximala ljudnivån inomhus inte överskrider 45 dB(A). Kvalitetsmål 7 uppfylls utan att några bullerskyddsåtgärder utförs.

!

4.2 Vibrationer

4.2.1 Nollalternativet

Nollalternativet innebär inga förändringar jämfört med nuvarande förhållanden.

4.2.2 Utbyggnadsalternativet

Byggskede

Vibrationer under byggtiden innebär risk för skador på byggnader och inventarier.

Driftskede

Vibrationer från järnvägstrafiken bedöms inte orsaka några problem i området.

4.2.3 Åtgärder

I känsliga lägen minimeras vibrationerna genom arbetsmetoder och dämpning.

4.3 Luftföroreningar

4.3.1 Nollalternativet

Nollalternativet medför en liten negativ förändring av luftkvaliteten i och med att biltrafiken förväntas öka.

4.3.2 Utbyggnadsalternativet

Byggskede

Avgaser kommer att spridas från arbetsfordon. Omfattningen bedöms försumbar i förhållande till övrig biltrafik i Södertälje. Damm och jord kan komma att spridas vid arbetena. Dammet kan innebära olägenheter för närboende. En tillfällig men omfattande ersättningstrafik i form av bussar medför ökade utsläpp till luften.

Under byggskedet används transport- och arbetsfordon. Huvudsakliga inslag under byggtiden kommer att vara masstransporter. Transportbehovet uppskattas till 40 000 ton. Om hälften av transporterna görs med släp krävs ca 2 000 transporter. Med en beräknad byggtid på drygt 1 år (byggtiden i realiteten bedöms till 2,5 år) uppskattas transportbehovet uppgå till i snitt 10 per dygn. Utifrån beräkningar (se Bilaga 6) kan det konstateras att det lokala haltbidraget blir i det närmaste obetydligt och MKN (miljökvalitetsnormer) underskrids.

Under byggtiden gäller det att uppmärksamma den sammanlagda effekten av bakgrundshalten av PM10 och den mängd inandningsbara partiklar som byggnationen orsakar. Vid damning får

entreprenören åtgärda genom vattenbegjutning eller liknande. Tillfälliga upplag skall placeras med hänsyn till bostäder och andra platser där människor stadigvarande vistas.

Driftskede

Under varken byggskedet eller driftsskedet bedöms den planerade verksamheten bidra till att någon miljö kvalitetsnorm för utomhusluft överskrids. Persontrafiken, och även huvuddelen av godstrafiken, på bansträckningen kommer att köras med elektrifierade tåg. Även om enstaka diesellok kan komma att trafikera banan bedöms verksamheten totalt sett motverka en försämrad luftkvalitet, eftersom transporter överförs från väg till järnväg. Åtgärderna medverkar till att uppnå nationella miljömål för begränsad klimatpåverkan, frisk luft, enbart naturlig förurning och god bebyggd miljö. Under byggtiden kan halterna av luftföroreningar öka på grund av arbetsfordon och ersättningsbussar. Det bedöms dock uteslutet att utbyggnaden bidrar till att någon norm för utomhusluft överskrids under byggskedet.

4.3.3 Åtgärder

Dammskydd och andra åtgärder kommer anläggas invid arbetsplatsen för att minska störning i känsliga lägen, exempelvis vattenbegjutning och textilskydd. Områden lämpliga för etableringsplatser, tillfälligt upplag och transporter anläggs i omedelbar närhet till järnvägen och redovisas i järnvägsplanen.

4.4 Risk och säkerhet

Skadhändelser har studerats och värderats för driftsskedet. Den bedömda risknivån är inte oacceptabel i jämförelse med föreslagna riskkriterier framtagna av Räddningsverket i samarbete med bland annat Det Norske Veritas. Ett par av de identifierade skadehändelserna hamnar inom det område där risker anses acceptabla. Övriga händelser ligger inom det område i riskmatrisen där man bör sträva efter att sänka riskerna "så långt det är praktiskt möjligt".

Farligt gods

Idag sker inga transporter av farligt gods på Centrumbanan även om utformningen av järnvägen tillåter den typen av transporter. Genom Södertälje hamn förekommer järnvägstransporter med farligt gods bl.a fyra vagnar gasol per vecka samt ev. farligt gods i det containertåg som passerar två gånger per dag.

4.4.1 Nollalternativet

Nollalternativet innebär inga förändringar jämfört med nuvarande förhållanden.

4.4.2 Utbyggnadsalternativet

Byggskede

Trafik till och från samt inom byggplatsen kommer att innebära en ökning av trafiken i området under byggtiden. Temporära trafikomläggningar blir sannolikt aktuella under byggtiden vilket kan innebära en förhöjd risk för trafikolycka.

Risikanalysen visar att flera känsliga eller mycket känsliga arbetsmoment kommer att utföras i byggskedet. Om föreslagna åtgärder genomförs bedöms oönskade och skadliga händelser förhindras eller förebyggas inom ramen för projektet. Flera av de föreslagna åtgärderna kräver dock fortsatt utredning och utökad detaljeringsnivå vilket bör ske i senare skeden av processen.

Den händelse som bedöms vara av störst relevans att beakta under byggskedet är kollaps av konstruktion. Denna händelse kan ge upphov till allvarliga konsekvenser såväl för människor som för infrastruktur. Konsekvensen för infrastruktur till följd av en kollaps

av motorvägsbroarna bedöms i denna analys till mycket allvarlig men med mycket låg sannolikhet.

Järnvägen passerar mark med få riskobjekt såsom grundvattenskydd etc. varvid konsekvenser för miljö till följd av exempelvis kemikalieutsläpp bedöms vara av liten relevans.

Händelser såsom trafikolyckor, vibrationer, arbetsplatsolyckor och kemikalieutsläpp har bedömts vara av stor relevans för konsekvenser på människan. Detta beror på arbete i tätbebyggt område där civil- och byggtrafik blandas, samt arbete i/nära ständigt trafikerat spår.

4.4.3 Åtgärder

Objektspecifika riskanalyser för grundläggningsarbeten för varje byggnadsverk.

Under motorvägen läggs rälsen i ett tråg vilket fungerar som ett påkörningsskydd.

Skyddsräler (-räls) läggs på alla järnvägsbroar samt på sträckan under motorvägsbroarna.

5 Uppföljning

Inom ramen för miljöbedömningen ska en uppföljning göras av den miljöpåverkan som detaljplanen verkligen ger upphov till. Denna kan lämpligen kopplas till järnvägsplanens kontrollprogram för bygg- och driftskedet.

6 Särskild sammanställning

Den särskilda sammanställningen ska visa hur arbetet med miljöbedömningen har påverkat framtagandet av detaljplanen. I detta fall har planen tagits fram parallellt med järnvägsplanen och detaljplanens utformning har därför varit bunden till järnvägsplanens.

7 Referenser

1. Södertälje centrum – Södertälje hamn

NYTT DUBBELSPÅR; BANGÅRDSOMBYGGNAD OCH PLANSKILDHET

MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING TILL JÄRNVÄGSPLAN

2. Bullerutredning Projekt Södertälje C – Södertälje Hamn, dubbelspår och bangårdsanpassning

Bandel 413 Sträckan 36+368 – 37+620

Bandel 410 Sträckan 35+620 – 36+900



SAMHÄLLSBYGGNADSKONTORET

Plan

GESTALTNINGSPROGRAM

P 08004

Detaljplan för
Dubbelspår Södertälje Centrum
i Södertälje

Upprättad i juni 2008

SAMRÅDSHANDLING

Läsanvisning

Text som är markerad med ett streck i marginalen är gemensam med gestaltningsprogrammet för järnvägsplanen för Södertälje dubbelspår. Markerad text visar likheterna mellan de två gestaltningsprogrammen.

Sammanfattning

Banverket avser att bygga ut banan mellan Södertälje Centrum och Södertälje Hamn till dubbelspår samt att bygga om stationsområdet vid Södertälje Hamn. Ombyggnaderna innebär bl.a. att befintliga broar i planområdet rivs och ersätts med nya. Syftet med förändringarna är att öka spårkapaciteten mellan Södertälje och Stockholm och att förbättra tillgängligheten för resenärerna vid Södertälje Hamn.

Banverket tar fram ett separat gestaltningsprogram för järnvägsplanen. De två gestaltningsprogrammets utformningsprinciper överensstämmer men programmen har olika fokus.

Gestaltningsprogrammet har som mål att ge sträckan en egen karaktär samt som övergripande mål att enkelhet, tydlighet och omsorg skall prägla utformningen av banans olika delar. Gestaltningsarbetets målsättning är även att skapa en anläggning som samverkar med den omgivande miljön och där förändringarna utefter banan smälter väl in i det befintliga infrastrukturlandskapet.

Banverket och Södertälje kommun vill verka för att den genuina och sammanhållna bangårdsmiljön vid Södertälje Hamn bevaras och att tillföra nya värden av hög kvalitet inom hela det berörda området.

Varje del har sina förutsättningar och bör få behålla sin prägel. Eftersom området är så olikartat och de olika delarna ändå så rumsligt koncentrerade behövs en stark gemensam nämnare mellan de olika byggda delarna.

SAMHÄLLSBYGGNADSKONTORET

Plan

Stefan Modig
planchef

Björn Wallgren
planarkitekt, konsult Atkins

1. Inledning

1.1 Bakgrund och utbyggnad

Banverket avser att bygga ut banan mellan Södertälje Centrum och Södertälje Hamn till dubbelspår samt att bygga om stationsområdet vid Södertälje Hamn. Syftet med förändringarna är att öka spårkapaciteten mellan Södertälje och Stockholm för att kunna utöka pendeltågstrafiken, och att förbättra tillgängligheten för resenärerna vid Södertälje Hamn.

Utbyggnaden av järnvägen omfattar ett nytt dubbelspår från Södertälje hamn till Vårdsholmsbron, på den s.k. Centrumbanan. Utbyggnaden omfattar även ombyggnader vid stationen Södertälje Hamn, där nya spår och nya plattformar anläggs inom stationsområdet och bangården byggs om. Vidare kräver dubbelspårutbyggnaden nya broar. Varje befintlig bro på Centrumbanan kommer att rivas och ersättas med två nya. På spåret mot Stockholm rivs befintlig bro över Hertig Carls väg och ersätts av en kortare och en längre järnvägsbro. Till järnvägsanläggningen hör teknikhus och liknande järnvägsteknisk utrustning.

1.2 Avgränsning

Som en del av detaljplanen tas ett gestaltningsprogram tas fram. Banverket tar fram ett separat gestaltningsprogram för järnvägsplanen. Gestaltningsprogrammet har utarbetats i samråd med Södertälje kommun och Banverket. De två gestaltningsprogrammets utformningsprinciper överensstämmer men programmen har olika fokus. De största skillnaderna mellan gestaltningsprogrammen är att detaljplanens inte berör järnvägsteknisk utrustning samt att den analyserar påverkan på miljön både innanför plangränsen och på relevant omgivande miljö.

Järnvägsplanens gestaltningsprogram är upprättat med utgångspunkt från Banverkets riktlinjer för gestaltning och arkitektur.



Detaljplanens ungefärliga avgränsning

1.3 Mål och syfte

Gestaltningssprogrammet har som mål att ge sträckan en egen karaktär samt som övergripande mål att enkelhet, tydlighet och omsorg skall präglade utformningen av banans olika delar. Gestaltningssarbetets målsättning är även att skapa en anläggning som samverkar med den omgivande miljön och där förändringarna utefter banan smälter väl in i det befintliga infrastrukturlandskapet.

Banverket och Södertälje kommun vill verka för att den genuina och sammanhållna bangårdsmiljön vid Södertälje Hamn bevaras och att tillföra nya värden av hög kvalitet inom hela det berörda området.

1.4 Gestaltningssprogrammets ramverk

Gestaltningssprogrammet har utarbetats i samråd med Södertälje kommun och Banverket. Dess formella status bestäms på följande sätt:

- Gestaltningssprogrammet utgör en planhandling och ett villkor för utnyttjande av de rättigheter som detaljplanen ger.
- Gestaltningssprogrammet kan utgöra en kontraktshandling som del av genomförandeaftalet.
- Gestaltningssprogrammet kan utgöra en kontraktshandling också i respektive intressents, inklusive kommunens förvaltningar, avtal med underleverantörer.

2 Områdesbeskrivning

2.1 Hela området

2.1.1 Förutsättningar

Området mellan centrum och Södra domineras av industrimiljö och infrastruktur. Centumbanan ligger delvis på en bank som bildar en skärm mellan Hertig Carls väg och Scantias område. Stadsdelen Södra ligger avskilt bakom Stockholmsbanans höga banvall. Kanalen ligger i detta område djupt nedskuren i åsen med tät vegetation på stränderna. Detta gör att man inte har någon vattenkontakt annat än när man passerar över broarna. Motorvägsbron är ett viktigt landmärke i Södertälje. Landmärken i den mindre skalan är broarna över Hertig Carls väg vid infarten till stadsdelen Södra, Gjuteriporten med Scantias entré och klocktornet inom Scantias område.

Områdena i och omkring planområdet är tydligt avgränsade; Södertälje centrum med sin täta stadsbebyggelse, Scantias vidsträckt industriområde, Södertälje Hamn med bostadsområdet Södra som en väl avgränsad satellit med " eget liv" och det komplexa infrastrukturpaketet med motorvägar, järnväg, broar, bangårdar mm.

Scantias industriområde, bangårdarna, hamnen och motorvägarna är stora barriärer, både fysiskt och psykologiskt. Järnvägen ligger som en del i ett infrastrukturpaket och utgör egentligen ingen egen barriär.

Mötet med Södertälje består för pendeltågsresenären av bangårdar, infrastruktur och industrimiljöer, efter den korta glimten av kanalen från bron. Den torftiga miljön kring och under motorvägen kan endast delvis läkas av järnvägsbrons utformning. Vegetationen på banvallarna och i kanalens slänter gör att planområdet upplevs som grönt, även om kanalen inte ingår i planom-

rådet. Södra är en lummig stadsdel som har stationen som sin självklara kärna. Stationsområdet är idag utarmat vad gäller den yttre miljön.

I anslutning till bebyggelsen ligger stålbroarna över Hertig Carls väg och utgör port till stadsdelen. Broanläggnings vackra stenkoner är byggd i en annan tidsepok och med andra uttryck än bostadsområdet, dock har själva stålkonstruktionen bytts ut under 2000-talet. Bron har ett unikt värde som brohistoria.

3.1.2 Riktlinjer

Varje del har sina förutsättningar och bör få behålla sin prägel. Eftersom området är så olikartat och de olika delarna ändå så rumsligt koncentrerade behövs en stark gemensam nämnare mellan de olika byggda delarna.

Inom området finns tre brolägen för järnväg som berörs av dubbelspårsutbyggnaden. Dessa har helt olika karaktär och är tre gestalter, som spelar olika roller i sin omgivning. För att bevara de olika delområdenas karaktär, bör varje bro behandlas som ett eget gestaltningsobjekt i sin egen omgivning. Samtidigt behövs en sammanbindande projektgemensam gestaltning, som särskiljer dem från vägbroarna.

3.2 Stationsområde Södertälje Hamn

3.2.1 Förutsättningar

Stationsområdet i Södertälje Hamn, som ligger utanför detaljplanens gränser, är kulturhistoriskt intressant. Norr om stationen vid detaljplanens södra gräns ligger boställshusen. Byggnaderna uppfördes i tegel i slutet av 1910-talet för att tas i bruk när järnvägen öppnades 1921. Där finns en uppvuxen trädgårdsmiljö med blommor och lummiga träd och buskage. Välvuxna syrenbuskage finns vid den ursprungliga tomtgränsen mot järnvägen. Bostadshusen inom stationsområdet är de mest bullerutsatta inom planområdet och kommer att behöva bullerskyddas.

Hela stationsområdet bedöms som kulturhistoriskt intressant då stationsmiljön är ovanligt välbevarad med flertalet ursprungliga funktionsbyggnader bevarade i oförändrade lägen. Stationsbyggnaden är förklarad som byggnadsminnen enligt lagen om kulturminnen (1998:950) och förvaltas av länsantikvarien / länsstyrelsens kulturmiljöenhet. Bostadshusen är av byggnadsminnesklass enligt gällande detaljplan.

3.2.2 Riktlinjer

Hänsynstagandets värdekärna är den yttre miljön. Bullerdämpande åtgärder ska så långt möjligt är, bevara den yttre karaktären hos stationsområdet. Intakta bygghetalljer skall inte utan noga överväganden bytas ut.

3.3 Stadsdelen Södra

3.3.1 Förutsättningar

Bostadsområdet Södra ligger utanför detaljplanområdets gränser. Södra är ett tidstypiskt bostadsområde från 40-talet enligt förslag till bevarandekområden i Översiktsplanen. Bebyggelsen består av enkla putsade funkishus i tre våningar, grupperade längs en trädplanterad esplanad. Husens fasader var ursprungligen putsade med slätputs och målade i lugna gula, beige och ockrafärgade nyanser. Området ger ett lugnt och vårdat intryck med viss enhetlighet, trots att en del

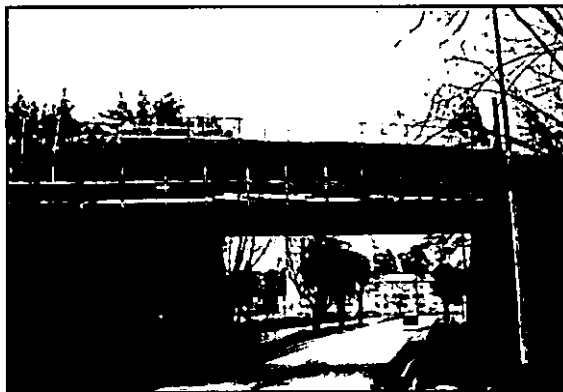
fasader tilläggsisolerats och erhålliti andra fasadmaterial.

I Södra ligger ett parkstråk mellan Stockholmsspårets banvall och bebyggelsen. Parkstråket består av bevarad tallskog med vackra välvuxna tallar. Tallarna växer som solitärer i en park där det finns lekplatser och sittplatser. Promenadstråket leder från stationen Södertälje Hamn fram till kanalzonen, som är ett viktigt rekreatiionsstråk i Södertälje.

Inom planområdet finns inga dokumenterade naturvärden.

I anslutning till bebyggelsen och inom detaljplanens gränser ligger stålbroarna över Hertig Carls väg. De utgör port till stadsdelen. Här går de två spåren, Centrumbanan och Stockholmsspåret, ihop och ligger parallellt, men på olika nivåer. Broarnas landfästen är gemensamma och de härstammar från den ursprungliga utformningen byggd 1914-1915. Broanläggningen byggdes i en annan tidsepok och med andra uttryck än bostadsområdet. Den har med sina vackra stenkoner ett unikt värde som brohistoria. Stålbroarna ersattes på grund av deras kondition år 2005-2006 med tillfälliga stålbroar i avvaktan på permanenta åtgärder.

Med dubbelspårsutbyggnaden kommer Centrumbanans bro över Hertig Carls väg (broläge 1) bytas till två enkelspårsbroar i betong som sitter så tätt att de upplevs som en dubbelspårsbro. Nya landfästen i betong byggs och som inklädnad återanvänds de ursprungliga stenkoner. Stockholmsspårets dubbla stålbroar i broläge 1 byts till två enkelspårsbroar i betong, en trespännare och en ca 165 m lång som korsar Centrumbanan planskilt. Mellan brolägena och motorvägsbroarna kan en bro komma att byggas tillhörandes SL, även denna som trespännare.



Befintliga järnvägsbroar i stål över Hertig Carls väg, broläge 1

3.3.2 Riktlinjer

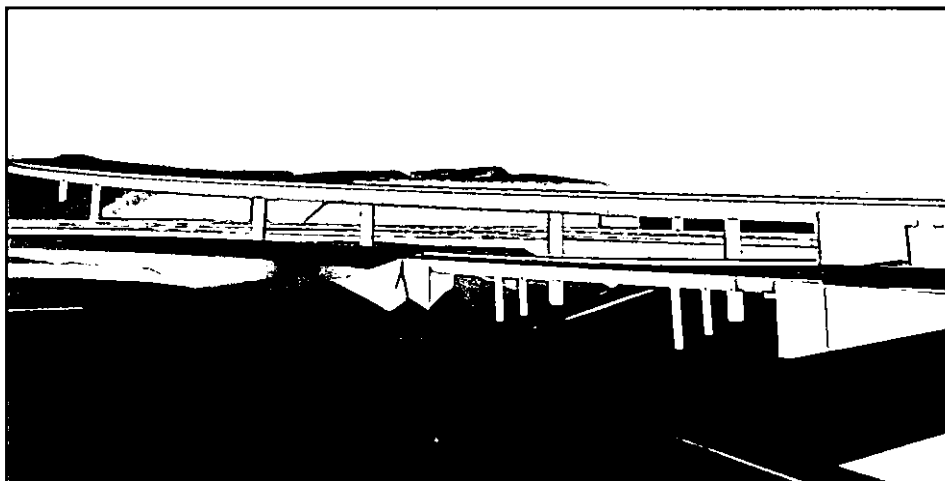
Utformningen av tillkommande broar kommer att verka i detta sammanhang och måste korrespondera med stadsdelens bostadshus.

Nya jämvägsbroar bör markeras med formspråk, material och färg från den gemensamma utformningspaletten, så att platsen länkar till projektet, men stämmas av mot bostadsområdet.

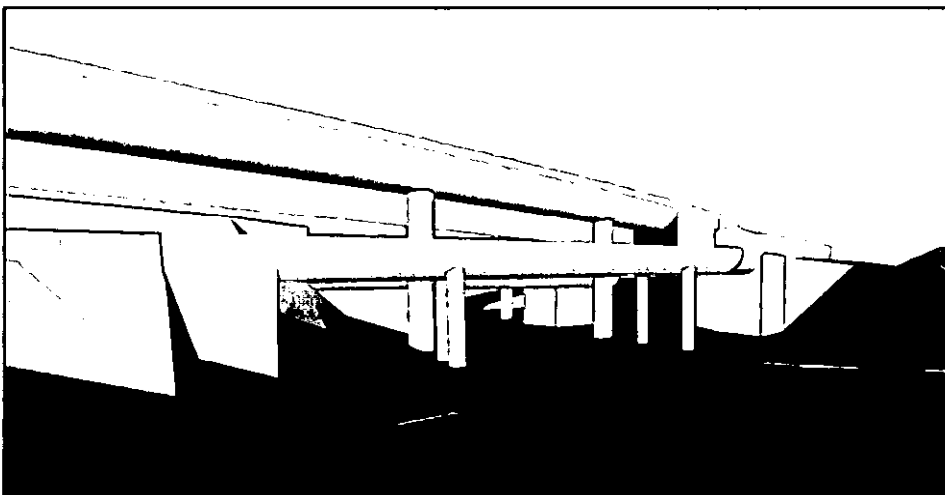


Preliminärt förslag på brouformning vid Hertig Carls väg, broläge 1, i helikopterperspektiv.

*Preliminärt förslag
på broutformning
vid Hertig Carls
väg, broläge 1,
prespektiv från
motorvägen E4.*



*Preliminärt förslag
på broutformning
vid Hertig carls
väg, broläge 1.
Modellen visar
platsen sedd från
motorvägsbroarna
och österut.*



Gestaltningen bör strukturera broarna som två par med delvis skild gestaltning. Stockholmsspårens broar tar till vara det högre lägets möjlighet till luftighet. Centrumbanans dubbelspårsbro däremot ges en utformning som länkar till den ursprungliga broutformningen.

Räcken bör utformas lika och i en läsbar skala. De vackra stenkönerna bör återanvändas med omsorg. Stödmurar vid brofästen skall främja läsbarhet och detaljartikuleras.

Tallskogen ges skydd under byggskedet.

3.4 Under motorvägsbroarna

3.4.1 Förutsättningar

Trafikplatsen, som till största delen ligger utanför planområdet, präglas av vägbroarna och dess pelare. Som en skog av grå stammar håller de uppe betongöverbyggnaden. Infrastrukturen i området, med vägar, broar och järnvägar, har byggts ut i olika perioder från 1910-talet och fram till idag. Anläggningarna har därför olika uttryck och bearbetningsgrad. Materialet är grå betong i alla broar. Landfästen och stödmurar har ett horisontellt randmönster. Vägbroarna är tekniska och kantiga i sin utformning. Stöden är cirkulära i snittet.

Platsen är ödslig och lite skrämmande. Det är svårt att upptäcka och särskilja järnvägsbron i helheten. Marken är rudimentärt planerad med fall till dagvattenbrunnar. Ytskiktet består av

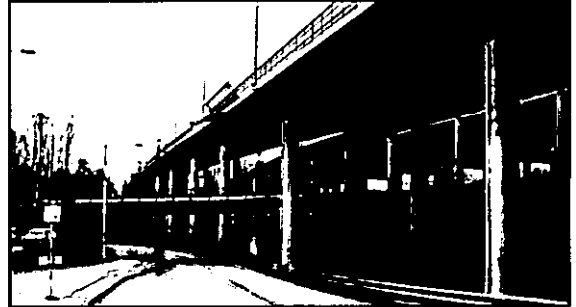


Miljö under motorvägsbroarna

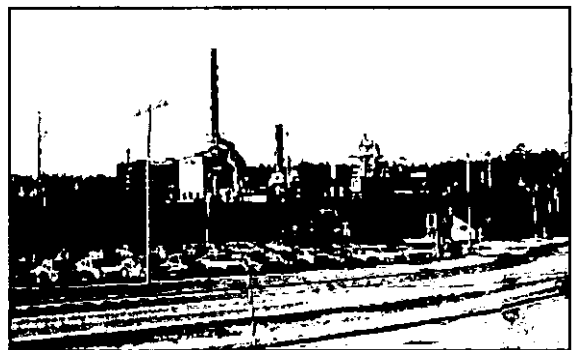
jord och ger ett mycket torftigt intryck.

Under västra kanten av motorvägarna ligger betongbron över Hertig Carls väg (broläge 2) byggd på 1950-talet. Det är svårt att upptäcka och särskilja järnvägsbron i helheten.

Bron kommer vid utbyggnationen att rivas och ersättas med två nya parallella enkelspårsbroar i betong. Avståndet mellan de två spåren varierar något längs sträckan över bron. Den nya bron placeras med distans till den gamla. Vidar kan en bro komma att byggas tillhörandes SL.



Befintlig järnvägsbro i betong över Hertig Carls väg, broläge 2



Scanias parkering och Gjuteriporten, broläge 3

3.4.2 Riktlinjer

Önskvärt är att ge marken ett spänstigare och mer bearbetat intryck. Växlande markmaterial med en böljande modellering, naturstenblock samt ljussättning skulle kunna ge platsen spänning och ett slags brutal skönhet. Detta ligger utanför uppgiften.

Öppenhet och genomsiktighet ska bevaras. Nya järnvägsbroar bör ha samma brolängd som nuvarande och markeras med formspråk, material och färg från den projektgemensamma utformningspaletten. Nya slänter och stödmurar utformas så att skalan blir måttlig. Överskottsmassor kan återanvändas på platsen och erbjuder en möjlighet att artikulera området under motorvägarna.

3.5 Fabriksområdet och Gjuteriporten

3.5.1 Förutsättningar

De stora industriområdena som omger utredningsområdet har sin speciella karaktär med en bitvis kaotisk blandning av byggnader i tegel och plåt från olika tidsperioder, skorstenar och stora öppna ytor för uppställning av fordon etc. Industrikaraktären är ett signum för hela Södertälje. Fabriksområdet präglar platsen även om den vegetationsklädda banvallen skyddar till viss del. Skorstenar, tegelklädda byggnader, detaljer i plåt skapar en rik fabriksmiljö.

Parkeringen framför Scania är idag väl tilltagen och stora delar ligger tidvis outnyttjade. Närheten till trafikplatsen gör att vägar, parkeringsytor samt broar helt präglar platsen. Slänten mot järnvägen är bevuxen med en skyddande vegetationsskärm. På andra sidan Hertig Carls väg

ligger Södertälje kanal omgiven av lummig grönska.

Gjuteriporten, broläge 3, är en betongbro från 1955. Den är en välgjord och viktig entré till Scania som upplevs mer som en port än en bro. Betongbron är svagt välvd och har Scanias emblem i relief på ömse sidor om öppningen. Mäktiga koner av huggna granitblock utan stödmurar tar upp den branta lutningen på båda sidor om bron. Befintlig bro vid Gjuteriporten kommer att rivas och ersättas med två nya parallella betongbroar.

3.5.2 Riktlinjer

Öppenhet och genomsiktighet ska bevaras. De nya järnvägsbroarna ska utformas lika dagens, med återskapande av detaljer, som t ex Scanias emblem. Räcken däremot bör i formspråk, material och färg utformas från den gemensamma utformningspaletten, så att platsen länkar till projektet. Släntfot och koner bör bibehållas eller ersättas med likvärdiga. Nya slänter och stödmurar utformas så att skalan blir måttlig.

3.6 Området söder om Vårdsholmen

3.6.1 Förutsättningar

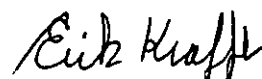
Grönområdet söder om bostadsområdet är planlagt för upplags- och magasinändamål, men aldrig ianspråktaget. Området används idag för hundrastning, lek och mindre promenader. Grönskan avskärmar spår- och industrilandskapet.

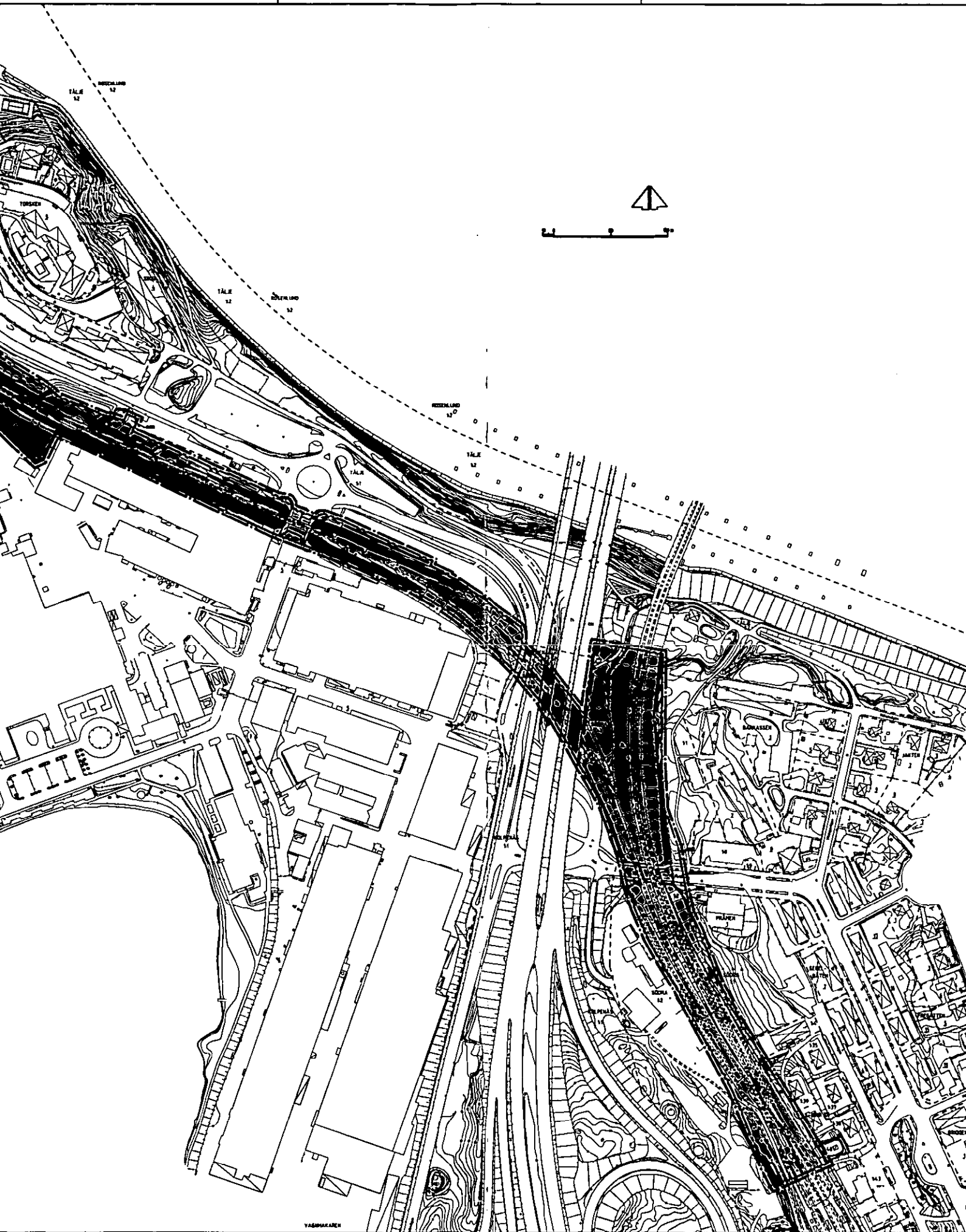
3.6.2 Riktlinjer

Slänter bör ha maximal lutning så att mesta möjliga grönska sparas.

SÖDERTÄLJE KOMMUN		FASTIGHETSFÖRTECKNING	Dnr
Erik Krafft		2008-06-18	A08135
Fastighetsförteckning till detaljplan för Södertälje dubbelspår mellan Södertälje centrum och Södertälje hamn i Södertälje kommun, upprättad i juni 2008.			
Fastighetsbeteckning	Ägare/Innehavare, adress	Övrigt	
FASTIGHETER INOM PLANOMRÅDET			
KOLPENÄS 1:1	SÖDERTÄLJE KOMMUN KSK/REDOVISNING & EKONOMISUPPORT 151 89 SÖDERTÄLJE		
LAXÖRINGEN 2	SÖDERTÄLJE KOMMUN (Tax äg) KSK/REDOVISNING & EKONOMISUPPORT 151 89 SÖDERTÄLJE		
LAXÖRINGEN 3	SÖDERTÄLJE KOMMUN (Tax äg) KSK/REDOVISNING & EKONOMISUPPORT 151 89 SÖDERTÄLJE		
LAXÖRINGEN 4	SÖDERTÄLJE KOMMUN (Tax äg) KSK/REDOVISNING & EKONOMISUPPORT 151 89 SÖDERTÄLJE		
SÖDRA 1:1	SÖDERTÄLJE KOMMUN KSK/REDOVISNING & EKONOMISUPPORT 151 89 SÖDERTÄLJE		
SÖDRA 1:2	STATEN BANVERKET 781 85 BORLÄNGE		
	RYDS BILGLAS I SVEALAND AB STÅNGJÄRNSGATAN 1 A 724 77 VÄSTERÅS	Hus å	
SÖDRA 1:23	JERNHUSEN FASTIGHETER AB BOX 520 /JERNHUSEN AB/ 101 30 STOCKHOLM		
TÄLJE 1:1	SÖDERTÄLJE KOMMUN KSK/REDOVISNING & EKONOMISUPPORT 151 89 SÖDERTÄLJE		
TÄLJE 1:2	SJÖFARTSVERKET 601 78 NORRKÖPING		

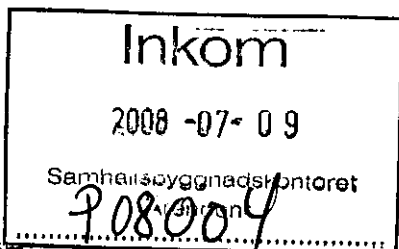
SÖDERTÄLJE KOMMUN		FASTIGHETSFÖRTECKNING	Dnr
Erik Krafft		2008-06-18	A08135
Fastighetsbeteckning	Ägare/Innehavare, adress	Övrigt	
FASTIGHETER UTANFÖR PLANOMRÅDET			
SÖDRA 1:4	BANVERKET (Tax äg) 781 85 BORLÄNGE		
SÖDRA 1:39	CHARLIE SÖDERBERG ½ ELIN SÖDERBERG ½ STATIONSVÄGEN 6 151 38 SÖDERTÄLJE		
SÖDRA 1:40	JERRY JARDLAND ½ ÅSA VINDILA ½ STATIONSVÄGEN 10 151 38 SÖDERTÄLJE		
SÖDRA 1:43	AB STORSTOCKHOLMS LOKALTRAFIK, LINDHAGENSGATAN 100 105 73 STOCKHOLM	Lagfart 2007-11-16	
	JERNHUSEN FASTIGHETER AB BOX 520 /JERNHUSEN AB/ 101 30 STOCKHOLM	Taxerad ägare	
VAGNMAKAREN 5	SCANIA CV AB 151 87 SÖDERTÄLJE		
RÄTTIGHETER INOM PLANOMRÅDET			
SERV 1		Belastar Södra 1:2,	
Till förmån för Södra 1:40	JERRY JARDLAND ½ ÅSA VINDILA ½ STATIONSVÄGEN 10 151 38 SÖDERTÄLJE	Servitut: väg 0181K-126/2007.1	
SERV 2		Belastar Södra 1:2,	
Till förmån för Södra 1:40	JERRY JARDLAND ½ ÅSA VINDILA ½ STATIONSVÄGEN 10 151 38 SÖDERTÄLJE	Servitut: förrådsbyggnad 0181K-13/2004.3	
RÄTTIGHETER UTANFÖR PLANOMRÅDET			
SERV 3		Belastar Södra 1:35, 1:39.	
Till förmån för Södra 1:2, 1:4	STATEN BANVERKET 781 85 BORLÄNGE	Servitut: väg x 0181K-13/2004.1	
SERV 4		Belastar Södra 1:35, 1:37-39.	
Till förmån för Södra 1:2	STATEN BANVERKET 781 85 BORLÄNGE	Servitut: el- och teleledningar. 0181K-13/2004.2	
SERV 5		Belastar Södra 1:43	
Tillförmån för Södra 1:2	STATEN BANVERKET 781 85 BORLÄNGE	Servitut: väg x. 0181K-92/2004.1	

SÖDERTÄLJE KOMMUN		FASTIGHETSFÖRTECKNING	Dnr
Erik Krafft		2008-06-18	A08135
Fastighetsbeteckning	Ägare/Innehavare, adress	Övrigt	
SERV 6 Till förmån för Södra 1:2	STATEN BANVERKET 781 85 BORLÄNGE	Belastar Södra 1:43 Servitut: järnvägstrafikändamål. 0181K-92/2004.4	
SERV 7 Till förmån för Södra ga:1	Deltagande fastigheter: Södra 1:4, 1:35, 1:38-40.	Belastar Södra 1:35, 1:39-40. Servitut: utrymme. 0181K-126/2007:2	
SERV 8 Till förmån för Södra ga:2	Deltagande fastigheter: Södra 1:35, 1:37-40.	Belastar Södra 1:35, 1:37-40. Servitut: utrymme. 0181K-126/2007:3	
SERV 9 Till förmån för Södra 1:2	STATEN BANVERKET 781 85 BORLÄNGE	Belastar Södra 1:40. Servitut: väg. 0181K-126/2007:4	
GEMENSAMHETSANLÄGGNINGAR UTANFÖR PLANOMRÅDET			
SÖDRA GA:1	Deltagande fastigheter: Södra 1:4, 1:35, 1:38-40.	Belastar Södra 1:35, 1:39-40. 0181K-126/2007:2 Väg	
SÖDRA GA:2	Deltagande fastigheter: Södra 1:35, 1:37-40.	Belastar Södra 1:35, 1:37-40. 0181K-126/2007:3 Fjärrvärmeledningar mm	
Fastighetsförteckningen upprättad av			
			
Erik Krafft Förrättningslantmätare			
Fastighetsförteckningen bestyrks			
			
Ebba Löndahl Åkerman Teknisk Lantmätare			





Nätteknik
Chatarina Lejdström
08-739 7854



Datum
2008-07-07

Beteckning/Dnr
820/2008/AN40

1 (1)

Till
Södertälje kommun
Samhällsbyggnadskontoret
Plan och Bygg
151 89 SÖDERTÄLJE

SAMRÅD
Detaljplan för
Dubbelspår Södertälje Centrum i Södertälje
Ert Dnr: P 08004

Svenska Kraftnät har inga erinringar avseende rubricerade detaljplan.

Med vänlig hälsning

Chatarina Lejdström

Kopia till: SvK-Reg

Postadress
Box 526
162 15 Vällingby

Besöksadress
Jämtlandsgatan 99
Stockholm

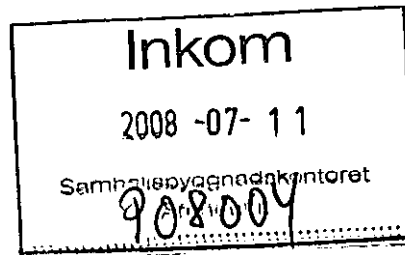
Telefon
08-739 78 00

Fax
08-37 84 05

E-post
info@svk.se
www.svk.se

Organisationsnr
202100-4284

141



2008-07-10

Handläggare:

Daniel Markgren

08-687 32 09

daniel.markgren@vattenfall.com

Södertälje kommun

Samhällsbyggnadskontoret

Plan- och byggenheten

151 89 Södertälje

**Yttrande angående detaljplan för dubbelspår Södertälje centrum,
Södertälje kommun**

Er beteckning: P 08004

Vattenfall Eldistribution AB har tagit del av samrådshandlingarna för rubricerad detaljplan och lämnar följande yttrande.

Vattenfall har elanläggningar i närheten av planområdet vilket visas av bifogad karta. Lila linje = 70 kV högspänningsledning. Dessa ledningar är av regionnätstyp och av stor vikt för hela regionens eldistribution. Fördelningsstationer visas som blå kvadrat.

Då avståndet till planen är väl tilltaget har Vattenfall inget att erinra på detaljplanen såsom den ser ut nu. Men skulle behov av flytt föreligga vill Vattenfall informera så innebära det bli en ny linjekoncession hos Energimarknadsinspektionen och ny ledningsrätt hos Lantmäteriverket, dessa åtgärder har väldigt lång handläggningstid hos myndigheterna och det är därför av största vikt att Vattenfall meddelas i god tid om förändringar av våra ledningar skulle behövas. Alla kostnader för ledningsflytt inklusive ledningsrätt och omkoncessionering bekostas av beställaren. Om ledningsflytt behövs yrkar Vattenfall på att ett avtal finns upprättat innan detaljplanen antas. Vattenfall önskar ta del av antagen detaljplan.

Med vänliga hälsningar,

Vattenfall Eldistribution AB
Nätjuridik, region Mellan

Daniel Markgren

VATTENFALL ELDISTRIBUTION AB

ADRESS
Box 6013, 171 06 SOLNA

TELEFON
08-887 30 00

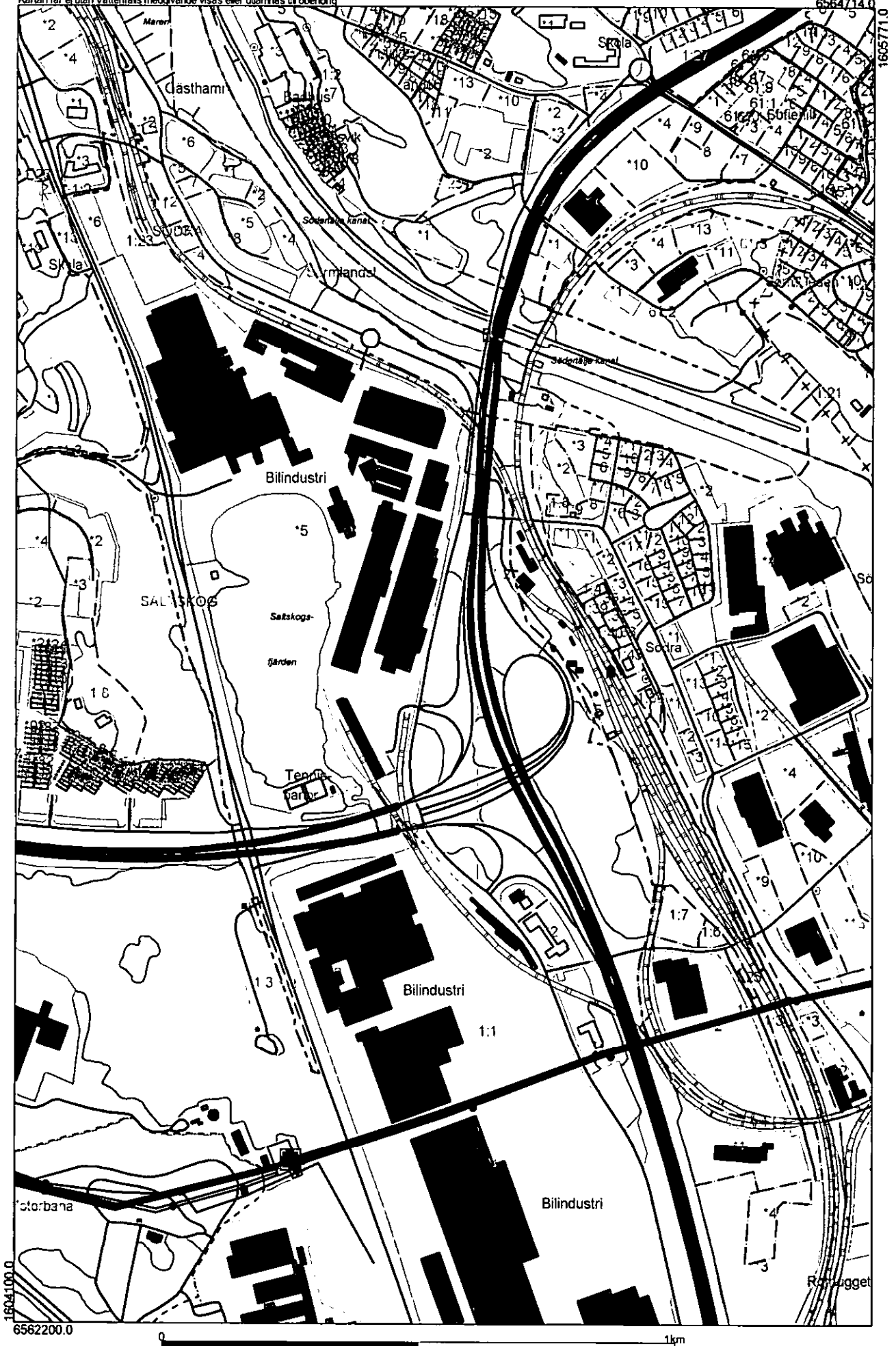
ORG NR
556417-0800

BESÖKSADRESS
Allén 5, 177 68 Sundbyberg

FAX
08-623 30 01

PUBLIKT BOLAG (publ)
Stockholm

Copyright Lantmäteriet. Ärende nr M2004/5028. För primärkarta resp kommun.
Kartan får ej utan Vattenfalls medgivande visas eller utlämnas till obehörig



1605771.0

1604100.0

6562200.0

Q

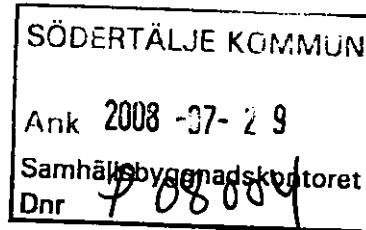
1km

2008.07.08

Skala 1: 10000

Dubbelspår Södertälje centrum

Samhällsbyggnadskontoret
Plan
151 89 Södertälje



Skanova
Box 93
123 22 Farsta
Tel 076-814 87 87
nina.vesterli@skanova.se
www.skanova.se

SIDNR
1 (1)
DATUM
2008-07-18
REFERENS
T 15564-08

Detaljplan för Dubbelspår Södertälje Centrum

Yttrande

På flertalet ställen korsar Skanovas teleanläggningar det föreslagna detaljplaneområdet, se bifogad karta.

Skanova önskar att så långt som möjligt behålla de befintliga teleanläggningarna i deras nuvarande läge för att undvika de olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flytt/ombyggnad. Skanova önskar att u-områden skapas för Skanovas teleanläggningar på kvartersmark.

I planbeskrivningen anges att vissa av stadens ledningar kommer att läggas om. Gäller detsamma för Skanovas ledningar bör det tydliggöras.

Skanova vill uppmärksamma om det markavtal mellan Skanova och Södertälje kommun, särskilt 13 §, som gäller vid överlåtelse av allmän platsmark med teleledningar. Tvingas Skanova vidta flyttåtgärder förutsätter Skanova att exploatören bekostar dessa åtgärder och att reglering av detta sker innan detaljplanen antas. Det bör klargöras vem som är initiativtagare till att avtal avseende flyttkostnader tecknas mellan exploatören och ledningsägaren och när ska det ske.

Skanova förutsätter att nödvändiga åtgärder i Skanovas telenät som följer av planförslaget beskrivs i genomförandebeskrivningen.

För samordning och eventuell ombyggnad av tele kontakta nätplanerare Joakim Hedenfalk, 073-024 12 12, joakim.hedenfalk@skanova.se.
Andra frågor besvaras av undertecknad



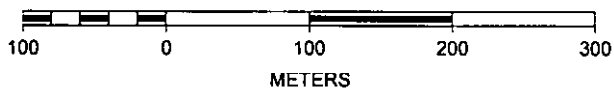
Nina Vesterli
Lantmätare

147

Skanoval nät

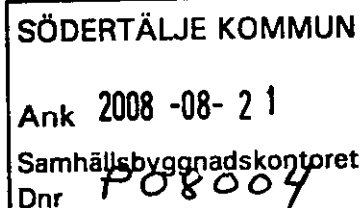


SCALE 1 : 5 000



§ 59

**Remiss detaljplan för dubbelspår
Södertälje Centrum-Södertälje hamn**
Dnr 2008-1006



Sammanfattning av ärendet

Samhällsbyggnadskontorets planenhet har överlämnat förslag till detaljplan för nytt dubbelspår mellan stationerna Södertälje Centrum - Södertälje Hamn och bangårdsombyggnad vid station Södertälje Hamn.

Miljökontoret föreslår att miljönämnden avger yttrande enligt kontorets tjänsteskrivelse 2008-07-29.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse 2008-07-29

Samhällsbyggnadskontorets samrådshandlingar plan dnr 08004 dat 2008-06-24
Miljökontorets tjänsteskrivelse ang MKB nytt dubbelspår och bangårdsutbyggnad 2008-01-22.

Yrkanden

Ordförande Pernilla Lång (s) yrkar bifall till kontorets förslag till beslut.

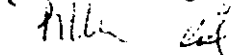
Miljönämndens beslut

Miljönämnden avger yttrande över detaljplanen för spårutbyggnaden Södertälje Centrum - Södertälje Hamn enligt miljökontorets tjänsteskrivelse 2008-07-29.

Beslutet expedieras till:

Samhällsbyggnadskontoret
Akten

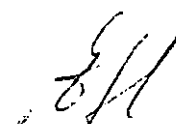
Justerandes signum



Anslagsdatum

2008-08-20

Utdragsbestyrkande





Anders Eriksson
Miljöinspektör
08-550 21320
anders.eriksson@sodertalje.se

Miljönämnden

Remiss detaljplan för dubbelspår Södertälje Centrum - Södertälje hamn

Dnr 08-047

Sammanfattning av ärendet

Samhällsbyggnadskontorets planenhet har överlämnat förslag till detaljplan för nytt dubbelspår mellan stationerna Södertälje Centrum - Södertälje Hamn och bangårdsombyggnad vid station Södertälje Hamn.

Miljökontoret föreslår att Miljönämnden avger yttrande enligt kontorets tjänsteskrivelse 2008-07-29.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse 2008-07-29

Samhällsbyggnadskontorets samrådshandlingar plan dnr 08004 dat 2008-06-24

Miljökontorets tjänsteskrivelse ang MKB nytt dubbelspår och bangårdsutbyggnad 2008-01-22

Ärendet

Barnchecklistan bifogas inte eftersom miljönämnden inte äger ärendet.

Samhällsbyggnadskontoret planenhet har överlämnat förslag till detaljplan för utbyggnaden av ett nytt dubbelspår mellan stationerna Södertälje Centrum - Södertälje Hamn.

En ny detaljplan behövs för att uppdatera och säkerställa området som behövs för spårutbyggnaden och ombyggnad av station Södertälje Hamn samt ge underlag för avtal och kontrollprogram för uppföljning av planen.

Frågan om utbyggnaden hanteras samtidigt som ett järnvägsplanärende via Banverket vilket ingår i planeringsunderlaget för detaljplanen.

Miljönämnden har tidigare avgett yttrande över en av Banverket uppdaterad miljökonsekvensbeskrivning som tillhör järnvägsplanen för ombyggnaden 2008-02-05. Miljökontoret återopar innehållet i tjänsteskrivelsen som bifogas ärendet.

I yttrandet framhålls frågeställningar om behovet av ytterligare markundersökningar i det gamla spårområdet. Frågan kommer nu att hanteras och bevakas enligt Banverkets policy vid markarbeten.

Utbyggnaden av dubbelspåret innebär att den vanliga pendeltågstrafiken mellan stationerna Centrum och Hamn blir förhindrad under drygt ett år. Ersättningstrafiken med bussar och miljöeffekterna av detta är fortfarande under utredning. Betydande ökade lokala störningar vid stationerna Centrum, Hamn och Östertälje kommer att ske. Byggarbetet och tunga transporter under hela byggskedet som beräknas pågå under ca 3 år kommer att påverka närboende. Miljökontoret bedömer det angeläget att de bullerskyddande åtgärder som beskrivs i miljökonsekvensbeskrivningen om möjligt kommer till utförande innan störande byggverksamhet igångsätts nära bostäder. Frågor om bulleravskärningsåtgärder förutsätts bli reglerade i genomförandeavtal.

Miljökontorets förslag:

1. Miljönämnden avger yttrande över detaljplanen för spårutbyggnaden Södertälje Centrum – Södertälje Hamn enligt miljökontorets tjänsteskrivelse 2008-07-29



Lars Johansson
Miljöchef



Anders Eriksson
miljöinspektör

Beslutet expedieras till:
Samhällsbyggnadskontoret



Hyresgästföreningen

SÖDERTÄLJE KOMMUN	
Ankom	2008 -08- 27
Samfundshögskolebrevet	
Dnr	708004

Remissvar
Från Hyresgästföreningen i Södertälje
Avseende

Detaljplan för
Dubbelspår Södertälje Centrum
 i Södertälje
 P 08004
SAMRÅDSHANDLING

Hyresgästföreningen har tagit del av samrådet. Dubbelspåret är efterlängtat. Detaljplanen synes väl genomarbetad och vi tillstyrker den i huvudsak. En önskan är att bullerdämpande åtgärder för bostäderna i närheten av banan genomförs som första åtgärd innan själva arbetet med byggnationen startar.

Ur stadsbyggnadssynpunkt kan man sedan ha invändningar och tycka att det transporttekniskt skulle vara effektivare med balktrafik från Östertälje. På så sätt skulle ytterområdena kunnat få betydligt snabbare och effektivare förbindelser. En större pendeltågsstation skulle då ha byggts i Östertälje istället, där man kunde byta till balktrafik som snabbt kunde ta passagerare till Fornhöjden via Glasberga, till Hovsjö via Saltskog, till Centrum via Saltsjöbron och Järnagatan, Ronna och Geneta och sammaledes Lina via Centrum och Oxbacksleden. Frågan är om man inte på det viset skulle ha fått både effektivare, snabbare, billigare och miljömässigt bättre förbindelser än med den nu planerade centrumbanan. Vi beklagar att man i ett tidigare skede inte utrett dessa möjligheter.

Södertälje den 15 juli 2008


 Lars Johansson
 Sammankallande i miljögruppen


 Madelaine Hällgren
 Föreningens ordförande



i Södertälje-Nykvarn

2008-08-27

Södertälje kommun
 Samhällsbyggnadskontoret Planenheten
 151 89 SÖDERTÄLJE

SÖDERTÄLJE KOMMUN

Ank 2008 -08- 2 8

 Samhällsbyggnadskontoret
 Dnr P08004

Ärende: Svar på detaljplan för "Dubbelspår Södertälje Centrum". (Dnr P 08004)

Vi anser att dubbelspår från Södertälje hamn till Södertälje centrum väsentligt skulle förbättra möjligheterna till ökad turtäthet men främst till att tågens ankomst- och avgångstider kan innehållas. Det är därför positivt för samhällsekonomin och för Södertälje med tanke på det stora antalet pendlare till och från staden.

Då pendeltågen under byggtiden inte kan gå in till Södertälje centrum är det viktigt att kommunikationerna ändå kan lösas på ett tillfredsställande sätt. Detta kommer att innebära en kraftigt ökad busstrafik. De störningar som detta innebär måste beaktas. Och för de som bor på Södra, Vårdsholmen och vid Södertälje Centrum, måste störningarna under såväl byggtiden som i fortsättningen minimeras.

Det är viktigt att tillgodose att parkeringsmöjligheterna vid Södertälje centrum och Östertälje station förstärks. Samtidigt får inte kostnaden för den resande öka.

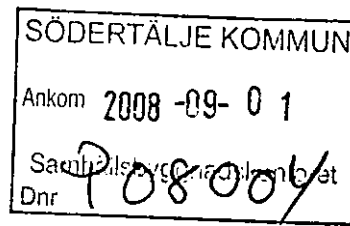
Vidare vill vi framhålla vad som framfördes under mötet 13 augusti när det gäller säkerheten vid station Södertälje hamn. Resande måste kunna lita på att en hiss alltid fungerar och det måste kännas tryggt att gå mellan plattformarna.

Med vänliga hälsningar

Ronald Lundberg
 Ordförande i Kretsen för Villaägarna i Södertälje-Nykvarn

Datum 2008-08-28 Ert datum 2008-07-03 Diarienummer F08-7954/SA30 Er beteckning Dnr P 08004

Södertälje kommun
Samhällsbyggnadskontoret
Planenheten
151 89 SÖDERTÄLJE



Banverket
Expertstöd, Samhälle
Box 1070
SE-172 22 SUNDBYBERG
SWEDEN
Besöksadress:
Landsvägen 50 A

Telefon 08-762 20 20
Telefax
www.banverket.se

Kopia till:

Diariet

Detaljplan för dubbelspår Södertälje Centrum

Banverket vill härmed meddela att vi inte har något att invända på samrådshandlingarna för rubricerad detaljplan.

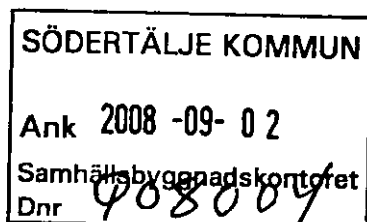
När det gäller detaljplanens gestaltningsprogram återspeglar det Banverkets ambitionsnivå vad gäller arkitektur och gestaltning. Vi vill dock uppmärksamma på att den sammanbindande, projektgemensamma gestaltning som eftersträvas kan kompliceras av att SL dels utför sina anläggningar tidigare än Banverket och dels att SL:s anläggningar inte utförs inom ramen för den nu aktuella järnvägsplanen.

Med vänlig hälsning

Jenny Kihlberg
Samhällsplanerare

Lotta Palmlund
Tf. Sektionschef Samhälle, Stockholm

Handläggare:
Jenny Kihlberg
Tel. 08-762 22 18
Mobil 070-762 22 18
jenny.kihlberg@
banverket.se



Samhällsbyggnadskontoret
Planenheten
151 89 Södertälje

Förslag till detaljplan för dubbelspår Södertälje Centrum

Olika alternativ för att förstärka järnvägskapaciteten till Södertälje har diskuterats länge. En utbyggnad av spårkapaciteten är nödvändig, dels för att utveckla spårtrafiken till Södertälje Centrum, som anges som en regional kärna i RUFS 2001 och i förslaget till RUFS 2010, dels för att möjliggöra störningssäker pendeltågstrafik i länet. Regionplane- och trafiknämnden har i yttrande till Banverket över förstudie om alternativa lösningar i mars 2006 förordat alternativ 3 förutsatt att finansieringen kan lösas men även bedömt att alternativ 2 uppfyller acceptabla krav i närtid.

Banverket har därefter beslutat att välja alternativ 2. Beslutet innebär att banan byggs ut till dubbelspår och att korsningen mellan spåret till Stockholm och spåret till Södertälje C blir planskild. Banverket håller nu på att ta fram en järnvägsplan för dubbelspårsutbyggnad mellan Södertälje Hamn och Södertälje Centrum i samarbete med Södertälje kommun som samtidigt tar fram nya detaljplaner över de berörda områdena för detta alternativ. Kontoret förutsätter att skyddsåtgärder vidtas för att åstadkomma acceptabla bullernivåer vid bostäder. Kontoret anser att förslaget till detaljplan tillgodoser de krav på ökad kapacitet som kan ställas för att utveckla tågtrafiken och bör tillstyrkas.

Detta ärende kommer att anmälas i Regionplane- och trafiknämnden.

Sven-Inge Nylund
Regionplanedirektör

Göran Johnson

Stockholms läns landsting

Postadress
Box 4414, 102 69 Stockholm

E-post
rtk@rtk.sll.se
Direkt goran.johnson@rtk.sll.se

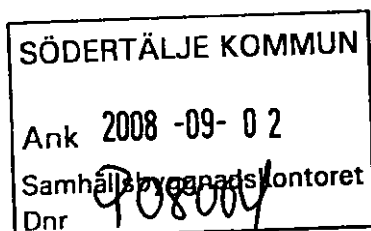
Besöksadress
Västgötagatan 2
Kommunikationer
T-bana Medborgarplatsen, buss 59 & 66
pendeltåg Stockholm södra

Telefon
Växel 08-737 25 00
Direkt 08-737 36 20
Mobil 070 737 36 20

Telefax
08-737 25 66



Fax
29/8



Datum
2008-08-29

Vår referens
Mikael Eriksson

Södertälje kommun
Samhällsbyggnadskontoret
Plan och bygg
151 89 Södertälje

Diarienummer
SL-2008-2132

Detaljplan för dubbelspår i Södertälje Centrum, Södertälje kommun

Södertälje kommun har översänt rubricerade samrådsförslag till AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) för yttrande.

Planens syfte är att undersöka om området är lämpligt för dubbelspårsutbyggnad och bangårdsombyggnad enligt en järnvägsplan för samma område.

Sträckan Södertälje Centrum – Södertälje Hamn är en av de få kvarvarande sträckorna med enkelspår inom SLs pendeltågsområde. Enkelspåret och den omoderna infrastrukturen vid Södertälje Hamn ger inte de möjligheter till god punktlighet i trafiken som vi önskar. SL är därför mycket positiva till att detta projekt genomförs.

SL förutsätter att planen rymmer båda de alternativa spåranslutningar till depån som diskuteras. Vi förutsätter att utbyggnaden av detta spår säkerställs i det fortsatta arbetet.

En förutsättning för genomförande av projektet är en överenskommelse mellan Banverket, SL och Södertälje kommun angående bl.a. stationsombyggnaden i Södertälje hamn och ersättningstrafik under avstängningsperioden.

Vi förutsätter även att föreslagna bullerskyddsåtgärder medför ljudnivåer under gällande riktvärden för bostäder i kommunen. Klagomål från boende kan annars leda till krav på inskränkningar av tågtrafiken.

Under avsnittet "Gator och trafik- Spårburen trafik" står följande. "Bedömd trafikering år 2015 är en utökning till 10-12 tåg/timme och riktning in mot Stockholm". Vi föreslår att det istället står att SL planerar en utökning av trafiken när citybanan är färdigställd eftersom det ännu inte finns några konkreta planer på antalet tåg.

**AB
Storstockholms
Lokaltrafik**

Trafik, Planering

2 (2)

Datum
2005-12-13

Diarienummer
SL-2004-1984

Det står att det idag är 4 tåg/timme och riktning. Eftersom det är 4 tåg/timme till/från Stockholm och vissa tider 2 tåg/timme till/från Gnesta är det totalt upp till 6 tåg/timme.

SL anser att möjligheterna att anlägga en infartsparkering i anslutning till Södertälje hamn bör studeras.


Helena Sundberg
Planeringschef



LÄNSSTYRELSEN I STOCKHOLMS LÄN

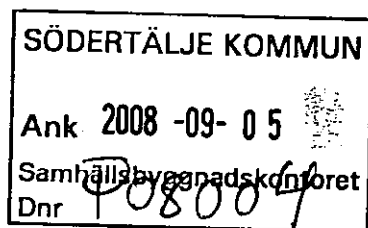
Planavdelningen
Inger Norsell
08-785 51 77

165

SAMRÅDSYTTRANDE

Datum
2008-09-01

Beteckning
4021-08-55267



Samhällsbyggnadskontoret
Planenheten
151 89 SÖDERTÄLJE

Detaljplan för dubbelspår Södertälje Centrum Södertälje kommun

Detaljplanens samrådshandling, daterad juni 2008, har översänts för synpunkter. Utbyggnaden av järnvägen omfattar ett nytt spår bredvid befintligt från Södertälje Hamn till Vårdsholmsbron och även ombyggnader vid stationen Södertälje Hamn, där nya spår och nya plattformar mm anläggs. På sträckan mellan Södertälje Hamn och Södertälje Centrum, även kallad Centrumbanan, rivs samtliga tre befintliga järnvägsbroar och ersätts med sex nya enkelspårsbroar. På spåret mot Stockholms rivs befintlig bro över Hertig Carls väg och ersätts av en kortare och en längre järnvägsbro. Förändringarna ger bl.a. möjlighet till ökad turtäthet och minskar störningskänsligheten. Beräknad byggtid är 3 år under vilket avstängning av Centrumbanan kommer att krävas under ca 14 månader.

Länsstyrelsens synpunkter

Kulturmiljö

Stationshuset är förklarat som byggnadsminne enligt lagen om kulturminnen mm. (1988:950) men förvaltas inte av Länsstyrelsen. Stationshuset är ägs idag av SL. Vattentornet är ett statligt byggnadsminne och hanteras enligt förordningen om statliga byggnadsminnen (1988:1229). Boställshusen norr om stationen, i detaljplanens södra gräns, ingår ej i byggnadsminnet stationshuset men utredning pågår om att utöka skyddet till att även omfatta dessa. Det tilltänkta bullerskyddet mot bostadshusen inom stationsområdet bör därför utformas i samråd med kommunens antikvarie.

Riskfrågor, buller

Länsstyrelsen har inga synpunkter.

Vägfrågor

Vägverkets yttrande föreligger ännu inte. Länsstyrelsen förutsätter att eventuella synpunkter från Vägverket tillgodoses i fortsatt planering.

Övrigt

Banverket har 2008-08-28 lämnat ett yttrande över detaljplanens samrådshandling, innehållande ingen erinran i sak. Banverket vill dock uppmärksamma kommunen på att planens gestaltungsprogram återspeglar Banverkets



SAMRÅDSYTTRANDE

Datum

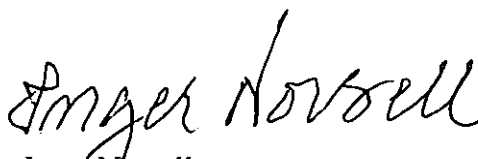
2008-09-01

Beteckning

4021-08-55267

ambitionsnivå vad gäller arkitektur och gestaltning, och att SL:s anläggningar inte utförs inom ramen för den aktuella järnvägsplanen, ej heller tidsmässigt. Med anledning av Banverkets skrivelse vill Länsstyrelsen framföra att kommunen i den fortsatta planeringen, i sina kontakter med SL och Banverket, måste särskilt beakta att en samordning sker av gestaltungsfrågorna.


Claes Halling
Planchef


Inger Norsell
Planarkitekt

Kopia till: Akten, pärmen, ASB, Mk, PL (CH, IN), Banverket, Vägverket

Södertälje kommun
Utbildningsnämnden

Sammanträdesprotokoll
 2008-09-02

SÖDERTÄLJE KOMMUN	
Ankom	2008-09-09
Samhällsbyggnadskontoret	
Dnr	908004

§ 129

Detaljplan för Dubbelspår Södertälje Centrum

Dnr UN 08/86

Ärende

Stadsbyggnadsnämnden har skickat ut förslag till planförslag för Dubbelspår Södertälje Centrum för samråd.

Planområdet täcker delar av den s.k. Centumbanan, dvs. spårområdet mellan Vårdsholmsbron och Södertälje Hamns plattformar. I planområdet ingår även området norr om plattformarna fram till bron över Södertälje kanal. Planområdet omfattar ca 56 350 kvm.

Syftet med planen är att undersöka om området är lämpligt för dubbelspårsutbyggnad och bangårdsombyggnad enligt en järnvägsplan för samma område. Förändringarna innebär möjlighet till ökad turtäthet, större tillförlitlighet genom ökad punktlighet och minskad störningskänslighet.

Utbildningskontoret ser inte att planen på något sätt inkräktar på utbildningsnämndens verksamheter. Tvärtom är ökad turtäthet till gagn för alla elever som kommer tågledes till sina skolor i Södertälje.

Beslutsunderlag

Utbildningskontorets tjänsteskrivelse 2008-08-08

Stadsbyggnadskontorets samrådshandlingar 2008-06-27

Barnchecklista

Ärende/demokratichcklista

Utbildningsnämndens beslut

Utbildningsnämnden

ställer sig positiv till detaljplanen .

Expedieras till:

Samhällsbyggnadsnämnden

Akten

Justerandes signum

Anslagsdatum

Utdragsbestyrkande

Sf
Salwa Borsoun

2008-09-09

Stenell



Inga Ekvall
Nämndsekreterare
08-550 23799
inga.ekvall@sodertalje.se

Utbildningsnämnden

Detaljplan för Dubbelspår Södertälje Centrum

Dnr UN 08/86

Ärende

Stadsbyggnadsnämnden har skickat ut förslag till planförslag för Dubbelspår Södertälje Centrum för samråd.

Planområdet täcker delar av den s.k. Centrumbanan, dvs. spårområdet mellan Vårdsholmsbron och Södertälje Hamns plattformar. I planområdet ingår även området norr om plattformarna fram till bron över Södertälje kanal. Planområdet omfattar ca 56 350 kvm.

Syftet med planen är att undersöka om området är lämpligt för dubbelspårsutbyggnad och bangårdsombyggnad enligt en järnvägsplan för samma område. Förändringarna innebär möjlighet till ökad turtäthet, större tillförlitlighet genom ökad punktlighet och minskad störningskänslighet.

Utbildningskontoret ser inte att planen på något sätt inkräktar på utbildningsnämndens verksamheter. Tvärtom är ökad turtäthet till gagn för alla elever som kommer tågles till sina skolor i Södertälje.

Beslutsunderlag

Utbildningskontorets tjänsteskrivelse 2008-08-08
Stadsbyggnadskontorets samrådshandlingar 2008-06-27
Barnchecklista
Ärende/demokratichecklista

Utbildningskontorets förslag

Utbildningsnämnden

ställer sig positiv till detaljplanen .

Annabella Kraft
utbildningsdirektör

Expedieras till:

Samhällsbyggnadsnämnden, Akten

BARNCHECKLISTA för Södertälje kommun

Ärende: ...Detaljplan för Dubbelspår Södertälje Centrum..... Dnr...UN 08/86.....

Handläggare Inga Ekvall.....

BARNCHECKLISTA som ska användas under beredningen av ärenden och därmed klargöra vilka beslut som kan beröra barn och ungdomar och därför behöver få en särskild barnkonsekvensanalys Den är avsedd att användas som ett redskap i Södertälje kommuns strävan att tillämpa principerna i FN:s barnkonvention.

Kommer beslutet att beröra barn och ungdomar, nu eller i framtiden?

Ja ☐

Nej ☒

Varför inte? Inte ur utbildningsnämndens verksamhetsperspektiv.

Vid –JA- ska denna barnkonsekvensanalys fyllas i:

1. Innebär beslutet att barns och ungdomars bästa sätts i främsta rummet?

Ja ☐

Nej ☐

På vilket sätt? / Varför inte?

2. Är beslutet belyst ur barnets perspektiv?

Ja ☐

Nej ☐

På vilket sätt? / Varför inte?

3. Innebär beslutet att barnets rätt till likvärdiga villkor beaktas med tanke på bl a kön, etniskt ursprung, hälsa, funktionshinder, tro eller social ställning?

Ja ☐

Nej ☐

På vilket sätt? / Varför inte?

4. Har barn och ungdomar fått uttrycka sin mening?

Ja ☐

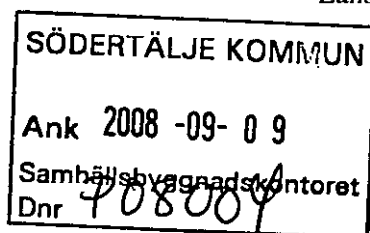
Nej ☐

På vilket sätt? / Varför inte?

Övrigt som bör tas hänsyn till

Södertälje kommun
Samhällsbyggnadskontoret
151 89 Södertälje

Länsstyrelsen i ab län



Yttrande över detaljplan för Dubbelspår Södertälje Centrum

Vägverket Region Stockholm har mottagit rubricerad handling för synpunkter. Vägverket har även mottagit förslag till järnvägsplan och systemhandling från Banverket för Projekt Södertälje C - Södertälje Hamn, dubbelspår och bangårdsanpassning, som behandlas parallellt med detaljplanen.

Syftet med detaljplanen är att pröva möjligheten till dubbelspårsutbyggnad och bangårdsombyggnad enligt förslaget till järnvägsplan. Projektet innebär möjlighet till ökad turtäthet, större tillförlitlighet genom ökad punktlighet och minskad störningskänslighet.

Projektet innebär bl.a. att befintliga tre järnvägsbroar rivs och ersätts med sex nya enkelspårsbroar. Bro över Hertig Carls väg ersätts av en kortare och en längre järnvägsbro, nya plattformar anläggs samt teknikhus mm.

Vägverkets synpunkter

Vägverket anser det vara mycket viktigt med en väl fungerande kollektivtrafik mellan Stockholm och Södertälje, och vidare mot Mälardalsregionen, och ser därför huvudsakligen mycket positivt på projektet som innebär att spårkapaciteten och tillgängligheten förbättras för kollektivtrafikresenärerna.

Området, och järnvägsspåren, korsas av Viksängsleden och av motorvägen E4/E20, som är ett mycket viktigt riksintresse för kommunikationerna mot Stockholm och Uppsala mm. Riksintresset avser vägens *funktion*, dvs inte bara den fysiska vägkroppen, utan behovet av en väl fungerande kommunikation på sträckan. Detta innebär att riksintresset även omfattar bibehållen möjlighet att i framtiden förbättra kapaciteten genom breddning av vägarna. Detta bör framgå av planhandlingen.

Vägverket vill framhålla att E4/E20 med sina cirka 47 000 fordon per dygn, varav cirka 4900 lastbilar, redan idag är hårt belastad med trängsel och olyckor, och att behovet av breddning är högst aktuellt. År 2025 beräknas trafiken ha ökat med ytterligare cirka 70%. Objektet är prioriterat i Stockholmsförhandlingen, men det är

ännu inte klart om det kommer att ha någon finansiering i den kommande nationella planen för 2010-2019.

Det är således mycket viktigt att hänsyn tas till befintliga vägbroar, men även till att framtida breddning av E4/E20 inte försvåras. Någon risk för skador på vägbroarna eller vägtrafikanterna får inte finnas. Avtalsdiskussioner pågår mellan Vägverket och Banverket, och ett färdigt avtal som reglerar genomförandefrågor måste finnas innan detaljplan eller järnvägsplan vinner laga kraft. Projekten skall bedrivas så att minsta möjliga störning för vägtrafiken uppstår, och Vägverket ska ges möjlighet att granska konstruktionsritningar etc innan några arbeten påbörjas.

Beteckningen Z2 på plankartan återfinns inte i bestämmelserna.

Med vänlig hälsning

Astrid Rahlén
Astrid Rahlén



LÄNSSTYRELSEN
I STOCKHOLMS LÄN

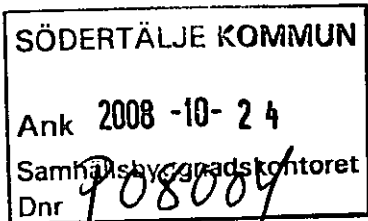
Planavdelningen
Inger Norsell
08-785 51 77

175

YTTRANDE

Datum
2008-10-21

Beteckning
3432-08-74276



Banverket
Invest.div., projektdistrikt Mitt
Box 1070
172 22 SUNDBYBERG

Samråd om järnvägsplan Södertälje C – Södertälje Hamn Nytt dubbelspår och bangårdsombyggnad

Ett förslag till samrådshandling, daterad 2008-07-04, av järnvägsplan för Södertälje dubbelspår har översänts till Länsstyrelsen för synpunkter.

Centrumbanan mellan Södertälje Hamn och Södertälje Centrum är ett av landets mest trafikerade enkelspår med drygt 190 tåg per dygn. Inför planerad framtida trafikökning uppstår kapacitetsproblem och stor störningskänslighet råder redan idag. Därför avser Banverket att bygga ut Centrumbanan till dubbelspår och samtidigt bygga om stationsområdet i Södertälje Hamn, för att bl.a. öka tillgängligheten för rörelsehindrade.

Utbyggnaden omfattar således dubbelspår på sträckan Södertälje Hamn – Värds-
holmsbron, strax sydost om Södertälje C. Vidare ingår att bygga om tre befintliga järnvägsbroar samt stationsområdet Södertälje Hamn.

Järnvägsplanen beräknas vinna laga kraft 2009. Byggtiden beräknas pågå i ca 3 år. Under byggtiden kommer banan att vara avstängd för pendeltågstrafik i ca 14 månader, då ersättning av tågtrafiken kommer ske med buss. Pendeltåg till/från Stockholm planeras då ha Östertälje som sista station, alternativt att vartannat tåg vänder i Södertälje Hamn. Den ombyggda anläggningen kan enligt tidsplanen tidigast tas i drift år 2013.

Länsstyrelsens synpunkter

Länsstyrelsen har tagit del av Vägverkets yttrande 2008-09-05 och delar de synpunkter som där framförs. Länsstyrelsen anser att det är av stor vikt att det i de diskussioner som pågår mellan Banverket och Vägverket, snarast möjligt klaras ut att en framtida breddning av E4/E20 inte försvåras. De uppgifter som behövs för att Vägverket ska kunna bedöma projektets påverkan på Vägverkets anläggningar måste skyndsamt redovisas. Frågorna bör klaras ut innan utställelse av detaljplan och järnvägsplan, dock senast innan detaljplanens antagande.

Dubbelspårsutbyggnaden kommer att ske etappvis. Under ombyggnaden kommer främst pendeltågstrafiken och trafiken till den nya SL-depån att påverkas, eftersom färre spår blir tillgängliga för trafik. Godstrafiken bedöms däremot inte



påverkas. Ersättningstrafiken och linjeförändringarna för bussar kommer att medföra att tillfälliga åtgärder behövs i form av nya terminaler och hållplatser. Dessa frågor utreds nu vidare i samarbete med SL och kommunen. I detta sammanhang är det viktigt att också titta på trafiksäkerheten, särskilt för de oskyddade trafikanterna, och på möjligheterna att ordna infartsparkeringar för både cyklar och bilar.

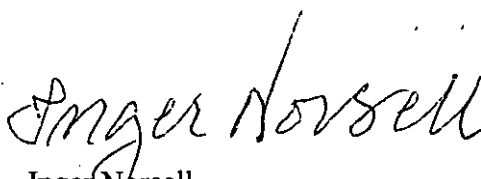
Miljökonsekvensbeskrivningen

Några punkter som bör åtgärdas innan järnvägsplanens utställelse:

- Avgränsning i tid för nollalternativ.
- Utredningsalternativ saknas. Om inget sådant finns, bör detta uppges och motiveras.
- Den södra gränsen för järnvägsplanen är inte redovisad.
- I kartan på sid 5 saknas förklaring till de olika färgmarkeringarna på spåren.
- Trafikeringen, som redovisas i järnvägsplanen, bör framgå även av MKB:n.
- I MKB:n saknas en belysning av avvattningsfrågor, dränering, grundvattenpåverkan etc. I MKB:n bör även motiveras varför dessa frågor sannolikt inte utgör något problem.
- Kulturmiljöfrågan är väl utredd i miljökonsekvensbeskrivningen. Ett konsekvent fel finns dock i såväl MKB som planhandlingar mm. Länsstyrelsens kulturmiljöenhet har inget förvaltningsansvar för det byggnadsminnesförklarade stationshuset utan tillser att byggnadens kulturhistoriska värde inte förvanskas.

Länsstyrelsen har i övrigt inga synpunkter.


Claes Halling
Planchef


Inger Norsell
Planarkitekt

Kopia till: Akten, pärmen, Mk, ASB, PL/TN, Södertälje kommun, Vägverket



LÄNSSTYRELSEN
I STOCKHOLMS LÄN

Planavdelningen
Inger Norsell
08-785 51 77

177
BESLUT

Datum
2008-11-12

Beteckning
3432-08-89075

SÖDERTÄLJE KOMMUN

Ank 2008-11-17

Samrådsbyråns projektförare

Dnr 08004

Banverket
Invest.div., projektdistrikt Mitt
Box 1070
172 22 SUNDBYBERG

**Miljökonsekvensbeskrivning tillhörande järnvägsplan för
Södertälje C – Södertälje Hamn
Nytt dubbelspår och bangårdsombyggnad**

Beslut

Länsstyrelsen godkänner enligt 2 kap 2 § Lagen om byggande av järnväg (1995:1649) miljökonsekvensbeskrivningen, daterad 2008-11-17, tillhörande järnvägsplanen för nytt dubbelspår mm på sträckan Södertälje Centrum – Södertälje Hamn i Södertälje kommun.

Bakgrund

Centrumbanan mellan Södertälje Hamn och Södertälje Centrum är ett av landets mest trafikerade enkelspår med drygt 190 tåg per dygn. Inför planerad framtida trafikökning uppstår kapacitetsproblem och stor störningskänslighet råder redan idag. Därför avser Banverket att bygga ut Centrumbanan till dubbelspår och samtidigt bygga om stationsområdet i Södertälje Hamn, för att bl.a. öka tillgängligheten för rörelsehindrade.

Utbyggnaden omfattar således dubbelspår på sträckan Södertälje Hamn – Värds-
holmsbron, strax sydost om Södertälje C. Vidare ingår att bygga om tre befintliga
järnvägsbroar samt stationsområdet Södertälje Hamn.

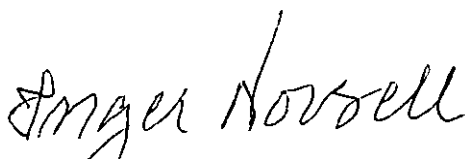
Länsstyrelsen har 2008-10-21 lämnat samrådsyttrande över förslaget till järnvägsplan för det nya dubbelspåret.

Miljökonsekvensbeskrivningen har 2008-11-03 inkommit till Länsstyrelsen för godkännande inför utställning av järnvägsplanen.

Bedömning

Den till järnvägsplanen hörande MKB:n uppfyller syftet med miljökonsekvensbeskrivningar enligt 6 kap. 3 § miljöbalken och kravet på innehåll enligt 6 kap. 7 § miljöbalken.


Claes Halling
Planchef


Inger Norsell
Planarkitekt



LÄNSSTYRELSEN
I STOCKHOLMS LÄN

178

2 (2)

BESLUT

Datum
2008-11-12

Beteckning
3432-08-89075

Kopia till:

Akten

Pärmen

Mk

B

PL/IN, CS

U/kom

Södertälje kommun, Samhällsbyggnadskontoret/Plan, 151 89 Södertälje
Vägverket, Region Stockholm, 171 90 Solna



SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Samråd

UTLÅTANDE

P 08004

Detaljplan för

Södertälje Dubbelspår

inom Södertälje Centrum – Södertälje Hamn

2008-10-24

BESLUT

Stadsbyggnadsnämnden beslutade 2008-04-22 att sända ut förslag till detaljplan för Södertälje Dubbelspår inom Södertälje-Södertälje Hamn på samråd under tiden 2008-06-23 till 2008-08-18.

HUR SAMRÅDET BEDRIVITS

Förslag till detaljplan sändes ut till remissinstanser enligt sändlista och till berörda sakägare för yttrande senast 2008-08-29. Samrådshandlingarna fanns under denna tid också tillgängligt på Samhällsbyggnadskontoret, Stadshuset infocenter, Stadsbiblioteket i Luna kulturhus samt på Södertälje kommuns webbplats.

INKOMNA YTTRANDE MED KOMMENTARER

Länsstyrelsen i Stockholm län

Stationshuset är förklarat som byggnadsminne enligt lagen om kulturminnen mm. (1988:950) men förvaltas inte av Länsstyrelsen, det ägs av SL. Likaså Vattentornet är byggnadsminne. Däremot ingår inte boställshusen norr om stationen, i detaljplanens södra gräns, men utredning pågår om att utöka skyddet till att omfatta även dessa. Det tilltänkta bullerskyddet mot bostadshusen inom stationsområdet bör därför utformas i samråd med kommunens arkivarie.

Länsstyrelsen vill framföra att Södertälje kommun i den fortsatta planeringen, i sina fortsatta kontakter med SL och Banverket särskilt bör beakta att en samordning sker av gestaltungsfrågorna.

Länsstyrelsen förutsätter att eventuella synpunkter från Vägverket tillgodoses i fortsatt planering.

I det fortsatta planarbetet kommer dessa frågor att särskilt beaktas bl.a. i en formaliserad samordning mellan kommunen, SL och Banverket. Utformning av bullerdämpning prövas även i bygglovet. Samråd kommer att ske med stadsantikvarier.

Sakägare

Inga synpunkter har inkommit från berörda sakägare.

Kommunala nämnder

Miljönämnden

Miljönämnden bifaller miljökontorets yttrande. Miljökontoret i sin tur framhåller vikten av att ta fram ytterliga markundersökningar i det gamla spårområdet. Den frågan kommer att hanteras enligt Banverkets policy vid markarbeten. Vidare bedömer Miljökontoret det ytterst angeläget att de bullerskyddande åtgärderna som beskrivs i miljökonsekvensbeskrivningen om möjligt kommer till utförande innan störande byggverksamhet igångsätts nära bostäder.

Samhällsbyggnadskontoret instämmer och frågan om ett tidigareläggande har Banverket informerats om. Banverket meddelar att möjligheten att sätta upp bullerplank innan byggnationen börjar, är beroende av dels hur byggetapperna bedrivs och dels var byggtrafiken kommer att gå. I dag har Banverket inte erforderlig detaljkunskap för att kunna bedöma om bullerplank på en viss sträcka kan sättas upp i ett tidigt skede.

Utbildningsnämnden

Utbildningsnämnden ställer sig positiva till detaljplanen. Dubbelspår och ökad turtäthet är till gagn för alla elever som kommer tågledes till sina skolor i Södertälje. Utbildningsnämnden bifogar barnchecklista för Södertälje kommun.

Remissinstanser

TelgeNät AB

TelgeNät AB har befintligt distributionsnät för El Fjärrvärme Vatten/ Va, Signal kabelelnät i närområdet och till vissa delar även inom detaljplaneområdet. Berörda delar av distributionsnäten kan behöva skyddas t.ex. för marktryck.

Vattenfrågor – Synpunkter kommer att skickas direkt till Tommy Åström. Översvämningsrisk och sårbarhetsutredning berörs.

Värmefrågor – Befintliga fjärrvärme och fjärrkylsledningar finns inom och angränsande planområdet. Ledningarna är i drift och ska skyddas mot sättningar vid markarbeten. Eventuella kostnader för skydd eller flyttning bekostas av exploitören.

Elnätsfrågor – Befintligt distributionsnät för el och signal kabelnät finns i närområdet och till vissa delar även inom detaljplaneområdet. Bifogar pdf med befintligt ledningsnät. Samt en plankarts skiss där en del platser markerats för eventuellt behov av skydd mot marktryck i samband uppkomst av ny byggarbetsplats. Kostnader för eventuell nyomläggning av distributionsnätet belastar projektet.

Övrigt – Kabelnät för gatubelysning och parkbelysning tillhör TelgeNät AB. Belysningsstolpar och armaturer tillhör Södertälje kommun Våra marknadsingenjörer på TelgeNät, elnät svarar på frågor som berör avtalsfrågor, el tekniska lösningar ombyggnads och anslutningskostnader.

Planen kan behöva kompletteras enligt ovan. Slutligt ställningstagande sker i samråd med ledningsägaren.

Hyresgästföreningen

Hyresgästföreningen ställer sig positiva till dubbelspårsutbyggnad. En önskan är dock att bullerdämpande åtgärder för bostäderna i närheten av banan genomförs som första åtgärd innan själva arbetet med byggnationen påbörjas.

Ur stadsbyggnadssynpunkt kan man sedan ha invändningar och tycka att det transporttekniskt skulle vara effektivare med balktrafik från Östertälje. På så sätt skulle ytterområdena kunnat få betydligt snabbare och effektivare förbindelser. En större pendeltågstation skulle då ha byggts i Östertälje istället, där man kunde byta till baktrafik som snabbt kunde ta passagerare till Fornhöjden via Glasberga, till Hovsjö via Saltskog, till centrum via Saltsjöbron och Järngatan, Ronna och Geneta och sammanledes Lina via Centrum och Oxbacksleden. Frågan är om inte på det viset skulle ha fått både effektivare, snabbare, billigare och miljömässigt bättre förbindelser än med den nu planerade centrumbanan. Hyresgästföreningen beklagar att man in ett tidigare skede inte utrett dessa möjligheter.

Angående tidigareläggning av bullerdämpande åtgärder, se svar på Miljönämndens yttrande.

Södertälje kommun har sedan länge tydligt uttalat, att man vill behålla det centrala stationsläget, varför ovan nämnda alternativ inte närmare prövats i förstudien till järnvägsplanen daterad december 2005.

Villaägarna

Villaägarna ställer sig positiva till dubbelspårsutbyggnad mellan Södertälje Centrum och Södertälje Hamn.

Man anser att det är viktigt att kommunikationen under byggtiden kan lösas på ett tillfredställande sätt. Den ökade busstrafiken och störningarna det medför måste beaktas.

Vidare anser man att det är viktigt att parkeringsmöjligheterna vid Södertälje centrum och Östertälje station förstärks.

Slutligen lyfter man fram vikten av en fungerande hiss, så att de ska kännas tryggt för resenärerna att gå mellan plattformarna.

I ett detaljplanearbete som berör Östertälje station utreds möjligheten till en utökad parkering. Diskussioner pågår mellan SL och Banverket om ersättningstrafik. Det är först i samband med att

detaljprojekteringen kommit en bit på väg som det går att bedöma vilken trafik som kommer att upprätthållas på spåren och därmed vilken ersättningstrafik som krävs. I början av 2009 bör det finnas förutsättningar för att besluta om hur ersättningstrafiken skall bedrivas.

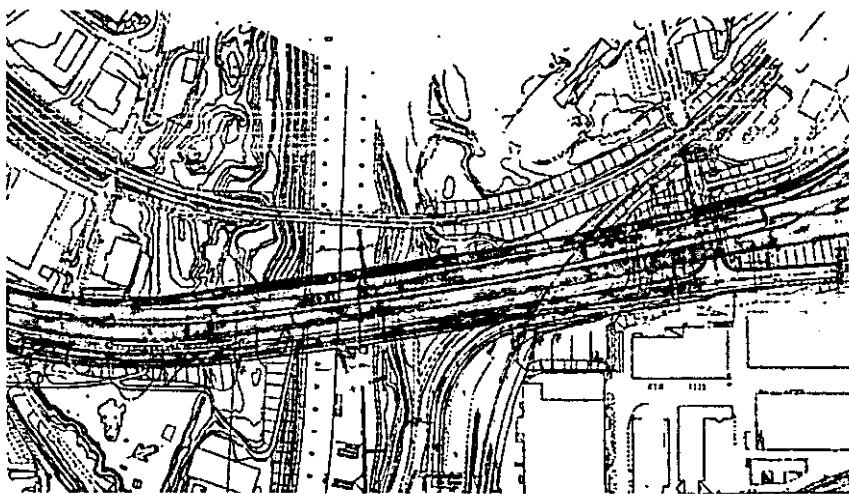
I det fortsatta planarbetet kan trygghetsfrågor närmare behöva utredas. SL ansvarar för utrustning på stationen, däribland hissarna. Utformning och driftsäkerhet av hissarna kommer att följa SL:s praxis.

Vägverket

Vägverket anser det vara mycket viktigt med en väl fungerande kollektivtrafik mellan Stockholm och Södertälje, och vidare mot Mälardalsregionen, och ser därför huvudsakligen mycket positivt på projektet som innebär att spårkapaciteten och tillgängligheten förbättras för kollektivtrafikresenärerna.

Området och järnvägsspåren, korsas av Vikingsleden och av motorvägen E4/E20 som är ett mycket viktigt riksintresse för kommunikationerna mot Stockholm och Uppsala mm. Riksintresset avser vägens funktion, dvs. inte bara den fysiska vägkroppen utan behovet av en väl fungerande kommunikation på sträckan. Detta innebär att riksintresset även omfattar bibehållen möjlighet att i framtiden förbättra kapaciteten genom breddning av vägarna. Detta bör framgå planhandlingarna. Vägverket vill framhålla behovet av breddning är högst aktuellt.

Därför anser Vägverket att det är viktigt att hänsyn tas till befintliga vägbroar, men även till att framtida breddning av E4/E20 inte försvåras.



Figur: Idéskiss – framtida breddning av E4/E20

Ett avtal som reglerar genomförandefrågorna måste finnas innan detaljplan eller järnvägsplan vinner laga kraft. Projekten ska bedrivas så att minsta möjliga störning för vägtrafiken uppstår, och Vägverket ska ges möjlighet att granska konstruktionsritningar etc. innan några arbeten påbörjas.

Planhandlingarna kompletteras med möjliggörande av breddning av vägbro genom att z₂-område i plankarta breddas.

Planhandlingar kompletteras med avtalsfrågorna.

Övriga

Banverket

Banverket har inget att invända på samrådshandlingar för rubricerad detaljplan. Vad det gäller detaljplanens gestaltningsprogram, återspeglar det Banverkets ambitionsnivå vad det gäller arkitektur och gestaltning. Dock vill Banverket uppmärksamma på att den sammanbindande, projektgemensamma gestaltning som eftersträvas kan kompliceras av att SL dels utför sina anläggningar tidigare än Banverket och dels att SL:s anläggningar inte utförs inom ramen för den nu aktuella järnvägsplanen.

I det fortsatta planarbetet kommer samordningen av gestaltningsfrågan att särskilt beaktas bl.a. i en formaliserad samverkan mellan kommunen, SL och Banverket. Se även svar på Länsstyrelsens yttrande.

Storstockholms Lokaltrafik AB, SL

Sträckan Södertälje Centrum – Södertälje Hamn är en av de få kvarvarande sträckorna med enkelspår inom SL:s pendeltågsområde. Enkelspåret och den omoderna infrastrukturen vid Södertälje Hamn ger inte de möjligheter till god punktlighet i trafiken som vi önskar. SL är därför mycket positiva till att detta projekt genomförs. SL förutsätter att detaljplanen innehåller de båda spåranslutningarna till depån som diskuteras och att utbyggnaden av det spåret säkerställs i det fortsatta arbetet.

En förutsättning för genomförande av projektet är att överenskommelse sker mellan Banverket, SL och Södertälje kommun angående bl. a. stationsombyggnaden i Södertälje hamn och ersättningstrafik under avstängningsperioden.

SL förutsätter att föreslagna bullerskyddsåtgärder medför ljudnivåer under gällande riktvärden för bostäder i kommunen. Klagomål från boende kan annars leda till krav på inskränkning av tågtrafiken.

Under avsnittet "Gator och trafik – Spårbunden trafik" står följande. "Bedömd trafikering år 2015 är en utökning till 10-12 tåg/timme och riktning in mot Stockholm." Vi föreslår att det istället står att SL planerar en utökning av trafiken när citybanan är färdigställd eftersom det ännu inte finns några konkreta planer på antalet tåg. Det står att det idag är 4 tåg/timme och riktning. Eftersom det är 4 tåg/timme till/från Stockholm och vissa tider 2 tåg/timme till/från Gnesta är det totalt upp till 6 tåg/timme.

SL anser att möjligheterna att anlägga en infartsparkering i anslutning till Södertälje hamn bör studeras.

Angående ersättningstrafik, se svar på Villaägarnas synpunkt. I ett detaljplanearbete som berör Östertälje station, utreds möjligheten till en utökad bussterminal som ett led i att skapa möjlighet till god ersättningstrafik. I det fortsatta planarbetet kan infartsparkering vid Södertälje hamn närmare behöva utredas. Se även svar på Länsstyrelsens yttrande.

Bullerfrågan är utredd i samband med framtagandet av järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning. Ett antal bostäder längs aktuell bansträckning är bullerstörda redan i dagsläget. Det är främst utomhusnivåerna som är för höga men i några fall även

inomhusnivåerna. Godstågen är mest störande och därför dimensionerande för bullerskyddsåtgärderna.

Med föreslagna bullerskyddsåtgärder, såsom en hög skärm vid villorna i Södertälje Hamn, inglasning av balkonger på flertalet flerfamiljshus, fönsteråtgärder samt två lokala skärmar för uteplats överskrids riktvärdena enbart vid två fastigheter. För dessa föreslås bullerplank. Ytterligare åtgärder bedöms ej som tekniskt möjliga. Det är riktvärdet för maximal ljudnivå utomhus som överskrids med 3-4 dB då ett godståg passerar vilket bedöms ske ca 6 ggr/dygn i framtiden varav minst 2 passager sker på natten.

Planen bearbetas med avseende på trafikintensitet.

Vattenfall

I närheten av planområdet har Vattenfall el-anläggningar som är av regionnätstyp och av stor vikt för hela regionens eldistribution. Avståndet till detaljplanen är väl tilltaget och därför har Vattenfall inget att erinra på detaljplanen såsom den ser ut nu. Men skulle behov av flytt föreligga vill Vattenfall bli informerade då det kan innebära arbeten hos dem. Vattenfall önskar ta del av antagen detaljplan.

Regionplane- och trafikkontoret

Olika alternativ för att förstärka järnvägskapaciteten till Södertälje har diskuterats länge. En utbyggnad av spårkapaciteten är nödvändig, dels för att utveckla spårtrafiken till Södertälje Centrum, som anges som en regional kärna i RUFS 2001 och i förslaget till RUFS 2010, dels för att möjliggöra störningssäker pendeltågstrafik i länet.

Regionplane- och trafiknämnden har i yttrande över förstudie om alternativa lösningar i mars 2006 förordat alternativ 3 förutsatt att finansieringen kan lösas men även bedömt att alternativ 2 uppfyller acceptabla krav i närtid. Banverket har därefter beslutat att välja alternativ 2. Beslutet innebär att banan byggs ut till dubbelspår och att korsningen mellan spåret till Stockholm och spåret till Södertälje C blir planskild.

Regionplane och trafikkontoret förutsätter att skyddsåtgärder vidtas för att åstadkomma acceptabla bullernivåer vid bostäder. Kontoret anser vidare att förslaget till detaljplan tillgodoser de krav på ökad kapacitet som kan ställas för att utveckla tågtrafiken och bör tillstyrkas.

Angående tidigareläggande av bullerdämpande åtgärder, se svar på miljönämndens yttrande.

Skanova

På flertalet ställen korsar Skanovas teleanläggningar det föreslagna detaljplaneområdet. Skanova bifogar karta.

Skanova önskar att i så lång utsträckning som möjligt, behålla de befintliga teleanläggningarna i deras nuvarande läge, för att undvika de olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flytt/ ombyggnad. Skanova önskar att u-områden skapas för Skanovas teleanläggningar på kvartersmark. I planbeskrivningen anges att vissa av stadens ledningar kommer att läggas om. Gäller detsamma Skanovas ledningar bör detta tydliggöras. Tvingas Skanova att

vidta flyttåtgärder förutsätter Skanova att exploatören bekostar dessa åtgärder och att reglering av detta sker innan detaljplanen antas.

Planhandlingarna kompletteras i dessa avseenden.

Svenska Kraftnät

Svenska Kraftnät har inga erinringar avseende rubricerad detaljplan.

INKOMNA YTTRANDEN TILL JÄRNVÄGSPLANEN SOM PÅVERKAR DETALJPLANEN

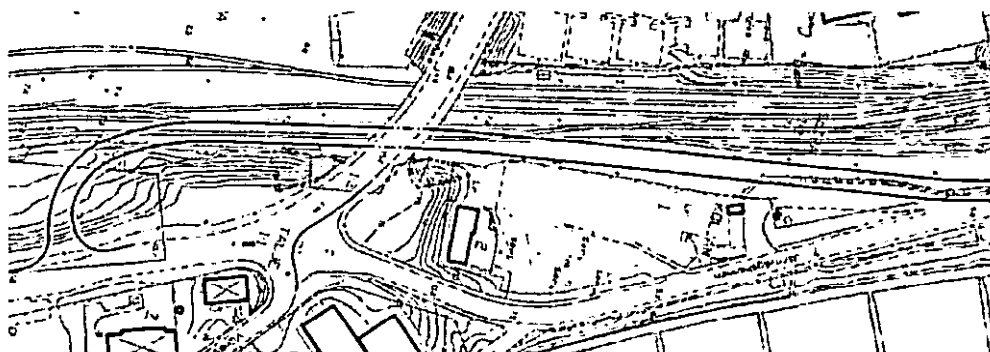
Samhällsbyggnadskontoret Södertälje kommun

I området runt Vårdsholmsbron har kommunen planer på att exploatera. I planarbetet med Södra Stads kärnan utreds förslag på exploatering både söder och norr om Vårdsholmsbron. Exploateringen i området förutsätter att gatan som heter Järnvägshamnen får en annan anslutning till Hertig Carls väg.

Två olika lösningar har studerats, sedan flera år tillbaka, i kommunen. Den ena lösningen (alt hög) innebär att nuvarande gata flyttas mot järnvägsspåret och ansluter med en rondell mot Hertig Carls väg intill och i höjdnivå med Vårdsholmsbron. Även den andra lösningen (alt låg) innebär att gatan flyttas så nära spårområdet som möjligt men går istället under Vårdsholmsbron (Hertig Carls väg) och ansluter sedan längre söder ut till Hertig Carls väg.

Under den pågående planeringen av Södra Stads kärnan så framstår det allt tydligare att alternativ låg har flera fördelar. Gatan får ligga kvar i samma nivå som spårområdet och nuvarande marknivåer i hela området ner mot Yttre Maren kan i princip behållas. Kostsamma stödmurs- och brokonstruktioner (alt hög) kan undvikas. Även befintlig nyanlagd pumpstation samt ett omfattande ledningsstråk kan i allt väsentligt lämnas opåverkade i alt låg.

Förslaget (alt låg) innebär också att den exploateringsbara marken kan nyttjas på ett mycket effektivare sätt ytmässigt, men framförallt höjdmässigt, då souterränglösningar undviks i den tänkta nya bebyggelsen. Förutom de rent ekonomiska fördelarna bedömer vi även att alt låg ger de bästa förutsättningarna för att skapa en utseendemässigt bra stadsmiljö. Alternativ låg innebär att järnvägsspåren behöver flyttas västerut. Kommunens bedömning är att det finns utrymme för att få plats med både två järnvägsspår och den aktuella gatan under bron. Kommunen avser att utreda frågan närmare och belysa konsekvenserna av att genomföra en gatuombyggnad enligt alternativ låg. Samt att i samråd med banverket utreda förutsättningarna alternativet ger för det planerade dubbelspåret och dess vidare anslutning norr om Vårdsholmsbron mot Södertälje station.



Figur: Förslag till Vårdsholmsbackens anslutning till Hertig Carls väg

Under utbyggnadstiden som är beräknad till perioden 2010-2012 kommer trafiken att stängas av mellan Östertälje och Södertälje C under 14 månader från sommaren 2011 till och med sommaren 2021. Detta innebär att resenärerna tvingas byta till ersättningsbussar vilket blir en stor resuppooffring för många resenärer under en lång tid. Därför är det mycket viktigt att banverket i samråd med SL och kommunen redovisar hur ersättningstrafiken ska fungera i praktiken.

Om utredningsarbetet visar att spår- och gatuombyggnad enligt alternativ låg är möjlig, kommer planområdet att utvidgas och planhandlingarna att kompletteras i detta avseende.

Vid planens antagande måste en tillfredsställande lösning av ersättningstrafiken föreligga.

Synpunkter från boende i Södra

Kan inte den spårnära skärmen (z-bloc) förbi kvarteret Barkassen förlängas över broarna i broläge 1?

Den spårnära skärmen uppförs inom ramen för annat projekt förbi fastigheterna Barkassen. En förlängd spårnära skärm över broarna skulle enligt ljudkonsulten inte medföra någon nämnvärd minskning av ljudnivåerna. Däremot kommer de nya broarna som ska uppföras över Hertig Carls väg att bidra till att bullernivåerna minskar. De nya broarna är av betong och förorsakar mindre buller än de temporära stålbroar som finns i dag. Den spårnära skärmen vid kvarteret Barkassen förs in i plankartan i denna detaljplan.

STÄLLNINGSTAGANDE

Ett klargörande om möjligheten med tidigareläggande av bullerplank ska föreligga vid planens antagande.

Planhandlingarna ändras för att medge möjlighet till att i framtiden förbättra kapaciteten på motorvägen E4/E20.

Samordning i gestaltungsfrågan skall ske.

Planhandlingarna kompletteras, så att erforderliga allmänna underjordiska ledningar medges.

Om vidare utredningsarbeten så visar så ändras planhandlingarna för att medge att en gata kan byggas under Vårdsholmsbron.

Ett av kommunen godkänt förslag till ersättningstrafik ska föreligga vid planens antagande.

INKOMNA YTTRANDE TILL JÄRNVÄGSPLANEN

Under denna rubrik finns ett urval av yttranden som inkommit till Banverket under samrådstiden för järnvägsplanen och som även berör denna detaljplan.

Dessa yttranden medtas här som information. Frågorna kommenteras i järnvägsplanens samrådsredogörelse.

Allmänheten, Gnesta kommun, Villaägarna, Södertälje kommun, SL

- När kan Banverket svara på hur ersättningstrafiken kommer att lösas? Ersättningsbuss från Gnesta ej acceptabelt.
- Under byggtiden och avstängningen av trafiken kommer extra parkeringsplatser att krävas. Var kommer de att placeras?

Allmänheten, Villaägarna

- Föreslagen gångtunneln är otrygg. Gångförbindelser som leder direkt från plattformarna till Hertig Carls väg bör ordnas.
- Hiss till och från plattformarna måste alltid fungera.

Allmänheten

- Kan bullerplank förlängas norrut?
- Kan bullerplank sättas upp innan byggnationen börjar?
- Kommer stenpartierna vid broläge 1 (järnvägsbroarna över Hertig Carls väg närmast Södertälje Hamn) att vara kvar? Kommer broläge 1 att byggas i modern eller gammal stil?
- Kommer det att finnas parkbänkar i grönområdet vid Södra efter byggnationen? De boende önskar det.
- I järnvägsplanen står det att det finns parkbänkar i grönområdet vid södra. Det finns idag inga parkbänkar. Kommer det att göra det efter byggnationen? De boende vill ha gungor och parkbänkar i grönområdet.

Övriga

- Räddningsverket skriver att frågor som rör tillgänglighet bör följas upp även utanför stationsområdet.
- Handikappsföreningarnas Samarbetsorganisation (HS) påpekar att nivåskillnader mellan stationsplan och Hertig Carls väg ställer höga krav på underlaget. HS förutsätter att stationshuset blir tillgängligt, bemannat så att offentlig toalett finns att tillgå.

MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

Samrådsredogörelsen är upprättad av planarkitekt Björn Wallgren.

SAMHÄLLSBYGGNADSKONTORET

Plan och Bygg

Tommy Åström
tf planchef

Björn Wallgren
planarkitekt
Atkins Sverige AB

§ 159

**Samrådsredogörelse ang Detaljplan för Södertälje Dubbelspår
inom Södertälje Centrum – Södertälje Hamn**

P 08004

Ärendet

Stadsbyggnadsnämnden beslutade 2008-04-22 att sända ut förslag till detaljplan för Södertälje Dubbelspår inom Södertälje-Södertälje Hamn på samråd under tiden 2008-06-23 till 2008-08-18.

Förslag till detaljplan sändes ut till remissinstanser och till berörda sakägare för yttrande senast 2008-08-29.

Beslutsunderlag

Samrådsredogörelse utlåtande 2008-10-24

Stadsbyggnadsnämnden beslutar

att betona värdet av att skapa förutsättningar för en vägdragning under Vårdsholmsbron

Beslutet expedieras till:

Akten

Justerandes signum

Anslagsdatum

Utdragsbestyrkande

2008-

Re SP



SAMHÄLLSBYGGNADSKONTORET
Plan

Tjänsteskrivelse

2009-04-29

Björn Wallgren
Handläggare
Atkins Sverige AB
bjorn.wallgren@atkinsglobal.com

Stadsbyggnadsnämnden

Detaljplan för dubbelspår Södertälje Centrum

Dnr 08004

Sammanfattning av ärendet

Uppdrag att sända ut detaljplanen för utställning.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse 2009-04-29

Planhandlingar

Ärendet

Järnvägen mellan Södertälje Hamn och Södertälje Centrum är hårt belastad och utgör en svag länk i hela spårsystemet. För att öka kapaciteten och därmed förbättra tillgängligheten i tågtrafiken har Banverket tagit fram ett förslag till järnvägsplan för ett dubbelspår längs sträckan, med planskild korsning mellan centrumbanan och Stockholmsbanan i Södertälje Hamn. I samband med utbyggnaden planeras också en ombyggnad av stationsmiljön i Södertälje Hamn för en bättre tillgänglighet för resenärerna.

Till detaljplanen har upprättats ett gestaltungsprogram som ger riktlinjer för utformning av framför allt broar, stödmurar och bullerskydd.

I planarbetet har en samordning skett med SL:s anslutningsspår till den nya pendeltågsdepån i Södertälje Hamn.

I bifogad "Behovsbedömning - Underlag för bedömning av betydande miljöpåverkan" har ett antal aspekter identifierats som kan påverkas vid ett genomförande av detaljplanen. Av dessa har detaljplanens påverkan på människors hälsa under byggskedet och begränsningen av Centrumbanans trafikering i byggskedet bedömts ge störst konsekvenser. Då byggskedet antas pågå under ca 2 års tid bedöms dessa faktorer sammantaget medföra en betydande miljöpåverkan. För fastigheter kring Södertälje Centrum ger dessutom den färdiga utbyggnaden ett tillskott av buller till följd av tätare tågtrafik.

Postadress	Telefon	Telefax	Postgiro	Bankgiro	Org.nummer
151 89 Södertälje	08-550 231 11	08-550 231 08	3 43 18 - 6	991 - 2148	01- 212 000 - 0159.
E-postadress: sbk@sodertalje.se					

Detaljplanen har varit föremål för samråd under tiden 2008-06-23 till 2008-08-18. Under samrådstiden har synpunkter inkommit angående:

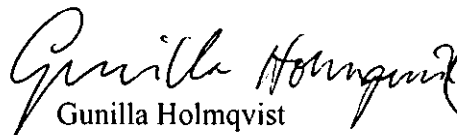
- att kunna tidigarelägga byggandet av bullerplank
- möjlighet att i framtiden förbättra kapaciteten på motorvägen E4/E20
- behovet av ersättningstrafik under byggskedet
- byggandet av en gata under Vårdsholmsbron

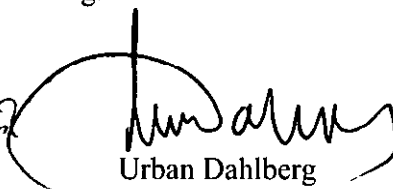
Efter att allmänna och enskilda intressen viktats mot varandra och vidare studier av vägdragningen under Vårdsholmsbron genomförts, har samhällsbyggnadskontoret kommit fram till att planen kan ändras så att ovanstående synpunkter beaktas.

Detaljplanen har efter justeringar enligt ovanstående fått en något ändrad omfattning, så att en ny vägförbindelse under Vårdsholmsbron möjliggörs.

Samhällsbyggnadskontorets förslag

Stadsbyggnadsnämnden beslutar att ge samhällsbyggnadskontoret i uppdrag att sända ut detaljplanen för utställning.


Gunilla Holmqvist
samhällsbyggnadsdirektör


Urban Dahlberg
planchef

Beslutet expedieras till:
SBK/Plan- och byggenheten - Akten
Thomas Flyckt
Banverket

§ 90 **Detaljplan för dubbelspår Södertälje Centrum**

Dnr 08004

Sammanfattning av ärendet

Järnvägen mellan Södertälje Hamn och Södertälje Centrum är hårt belastad och utgör en svag länk i hela spårsystemet. För att öka kapaciteten och därmed förbättra tillgängligheten i tågtrafiken har Banverket tagit fram ett förslag till järnvägsplan för ett dubbelspår längs sträckan, med planskild korsning mellan centrumbanan och Stockholmsbanan i Södertälje Hamn. I samband med utbyggnaden planeras också en ombyggnad av stationsmiljön i Södertälje Hamn för en bättre tillgänglighet för resenärerna.

Samhällsbyggnadskontoret föreslår att detaljplanen ställs ut.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse 2009-04-29
Planhandlingar

Stadsbyggnadsnämndens beslut

Stadsbyggnadsnämnden ger samhällsbyggnadskontoret i uppdrag att sända ut detaljplanen för utställning.

Beslutet expedieras till:

SBK/Plan- och byggenheten - Akten

Thomas Flyckt

Banverket

Justerandes signum

Anslagsdatum

Utdragsbestyrkande

 SN	2009-05-27	
--	------------	---

Orubricerat

INFORMATION FRÅN



Södertälje
kommun

Öppna sammanträden

Stadsbyggnadsnämnden

Tid: måndagen den 16 juni kl 15.00

Plats: Södertälje stadshus, lokal Dirigenten

Sammanträdet är öppet för allmänheten från kl 17.00

Handlingarna till sammanträdet finns att läsa i Medborgarcenter i Stadshuset och stadsbiblioteket i Luna kulturhus. Handlingar kan även fås av samhällsbyggnads-kontoret i Stadshuset.

Kultur- och fritidsnämnden

Tid: tisdagen den 16 juni kl 17.15

Plats: Södertälje stadshus, lokal Demokratin

Sammanträdet är öppet för allmänheten

Social- och omsorgsnämnden

Tid: onsdagen den 17 juni kl 09.00

Plats: Humlan, Nedre Torekällgatan 16, Södertälje

Dagordning finns i Medborgarcenter i Stadshuset och på Södertälje kommuns webbplats: www.sodertalje.se

Förändrat öppethållande

Försörjningsstöd på Nygatan 23B har under veckorna 26-33 reducerat öppethållande enligt följande:

Måndag-torsdag 10.00-11.45, 13.00-15.00

Fredag 10.00-11.45, 13.00-14.45

Kungörelse

Ett förslag till detaljplan för Dubbelspår Södertälje Centrum har upprättats. Mellan den 22 juni till den 20 juli finns förslaget utställt på följande platser:

- Stadshuset, Campusgatan 26 (under ordinarie öppettider). Utställningen kommer att vara bemannad den 25 juni 2009 mellan kl 16.00-19.00 och den 29 juni 2009 mellan kl 12.00-15.00
- Södertälje kommuns webbplats: www.sodertalje.se/dubbelspar

Planens syfte är att undersöka om området är lämpligt för dubbelspårsutbyggnad och bangårdsombyggnad enligt en järnvägsplan för samma område. Tillsammans med detaljplanen kommer en järnvägsplan för samma område att ställas ut av Banverket.

Ansvarig handläggare: Urban Dahlberg, samhällsbyggnadskontoret, telefon 08-523 031 17

Eventuella synpunkter på förslaget lämnas via brev eller e-post och ska senast den 20 juli 2009 ha inkommit till:

Samhällsbyggnadskontoret - Plan
Södertälje kommun
151 89 Södertälje

E-postadress: sbk.plan@sodertalje.se

Den som inte har framfört skriftliga synpunkter under utställningstiden kan förlora rätten att senare överklaga beslutet att anta detaljplanen.

Stadsbyggnadsnämnden

Vil söker två en
dill Nyköpings

Läs mer på ny

ALLMÄNT

Kungörelse

KUNGÖRELSE

Hos Miljööverdom
m.fl. överklagat
deldom i mål nr
angående tillstå
vid Tveta Återvin
mun, Stockholm
överklagandehar
Elisabeth Harald
mun, Nygatan 4,

Telge Återvinnin
avseende på m
samt yrkat tillst
farligt avfall. Tel
ett antal villkor.

Domen har även
och närboende.

Kallelser i målet
kan komma att
tillgängliga hos
exemplar, ska vi
103 17 Stockho
2009. Målets nu

Stockholm den

BOSTAD

Bostadsby

Önskar byta

2:a i Karlhov med b
läge, lugnt läge, öns
mindre lägenhet he
ev Södertälje. 073-
Södertälje

3a bytes mot 2

Finnes: 3a med ball
Bårstaberget. Lugn
Önskar en 2a (äv. 1
inom promenadavs
centrum. Alla svar
070-2471977
Södertälje
Webbnr: 3716057

Önskas hy

1-2 rok önska

av rök och drogfri
pensionerad man.
Tel 070-225 94 18

Uthyrer

Åland



Utställning av detaljplan för Dubbelspår i Södertälje

Dnr P 08004

Ett förslag till detaljplan för Dubbelspår i Södertälje, har upprättats av samhällsbyggnadskontoret och ställs ut under tiden 22 juni till 20 juli 2009.

Planens syfte är att undersöka om området är lämpligt för dubbelspårsutbyggnad och bangårdsombyggnad enligt en järnvägsplan för samma område.

Förslaget finns uppsatt på följande platser fram till och med 20 juli 2009

- Stadshuset, Campusvägen 26 (under ordinarie öppettider) Utställningen kommer att vara bemannad den 25 juni 2009 mellan kl 16.00 – 19.00 och den 29 juni 2009 mellan kl 12.00 – 15.00
- Södertälje kommuns webbplats: www.sodertalje.se/dubbelspar

Eventuella synpunkter på förslaget lämnas via brev eller e-post och ska senast den 20 juli 2009 inkommit till:

Samhällsbyggnadskontoret - Plan
Södertälje kommun
151 89 Södertälje

E-postadress sbk.plan@sodertalje.se

Den som inte framfört synpunkter senast under utställningstiden har inte rätt att överklaga ett eventuellt beslut att anta planen.

STADSBYGGNADSNÄMNDEN



Sändlista

Berörda fastighetsägare, enligt fastighetsförteckning



SAMHÄLLSBYGGNADSKONTORET

Plan

PLANBESKRIVNING

P 08004

Detaljplan för
Dubbelspår Södertälje Centrum
i Södertälje

UTSTÄLLNINGSHANDLING

2009-06-01

Handlingar

Planförslaget omfattar följande handlingar:

- planbeskrivning
- plankarta med bestämmelser
- genomförandebeskrivning
- gestaltungsprogram
- miljökonsekvensbeskrivning (MKB)

Under planarbetet har följande handlingar upprättats:

- behovsbedömning för ställningstagande till betydande miljöpåverkan, daterad 2008-03-10

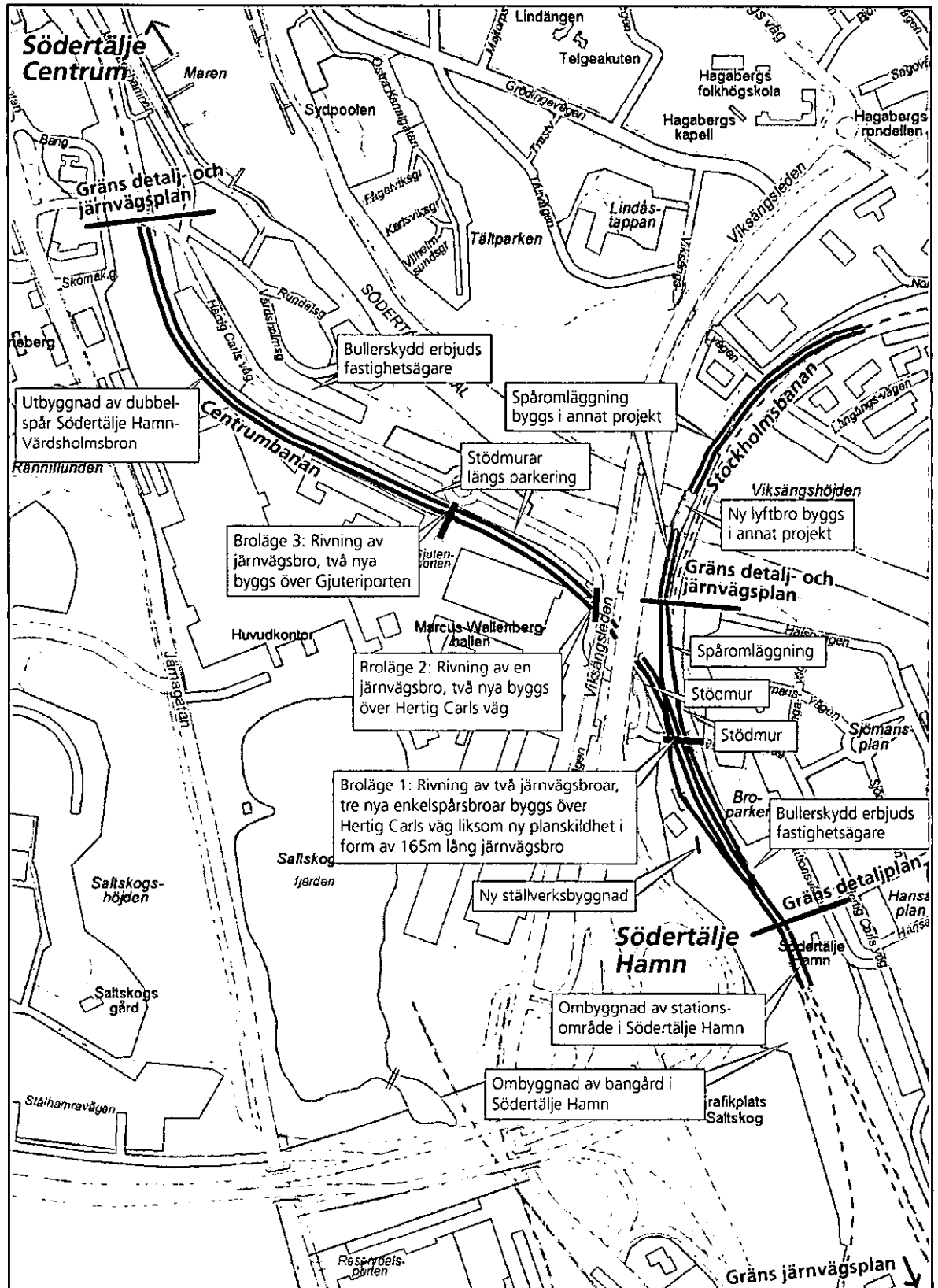
Dessutom har följande handlingar utgjort planeringsunderlag:

- järnvägsplan med tillhörande MKB och gestaltungsprogram för Södertälje dubbelspår
- bilagor till järnvägsplan för Södertälje dubbelspår: bullerutredning daterad 2008-04-08, riskanalys driftskede, riskanalys byggskede, markundersökningar och miljökvalitetsnormer
- systemhandling för Södertälje dubbelspår
- studie av förutsättningar för framtida breddning av E4/E20 i Södertälje, Vägverket
- grundkarta
- fastighetsförteckning

Planens syfte och huvuddrag

Planens syfte är att undersöka om området är lämpligt för dubbelspårsutbyggnad och bangårdsombyggnad enligt en järnvägsplan för samma område.

Utbyggnaden av järnvägen omfattar ett nytt spår från Södertälje Hamn till Vårdsholmsbron. Utbyggnaden omfattar även ombyggnader vid stationen Södertälje Hamn, där nya spår och nya plattformar anläggs inom stationsområdet och bangården byggs om. Med SL som huvudman, kommer ett nytt stationshus att uppföras vid stationsområdet, söder om den nuvarande stationsbyggnaden.



Figur 1: Åtgärdsförslag och utformning för dubbelspårsutbyggnad i Södertälje.
Grönt = befintligt spår, rött=nytt spårålg, blått=spårömläggning inom annat projekt

På järnvägssträckan mellan Södertälje Hamn och Södertälje Centrum, även kallad Centrumbanan, rivs samtliga tre befintliga järnvägsbroar och ersätts med sex nya enkelspårsbroar. På spåret mot Stockholm rivs befintlig bro över Hertig Carls väg och ersätts av en kortare och en längre järnvägsbro. Till järnvägsanläggningen hör teknikhus och liknande järnvägsteknisk utrustning. Förändringarna innebär möjlighet till ökad turtäthet, större tillförlitlighet genom ökad punktlighet och minskad störingskänslighet.

Plandata

Lägesbestämning och areal

Planområdet täcker delar av den s.k. Centrumbanan, dvs. spårområdet mellan Vårdsholmsbron och Södertälje Hamns plattformar. I planområdet ingår även området norr om plattformarna

TÄLJE 1:1, LAXÖRINGEN 2-4, KOLPENÄS 1:1, SÖDRA 1:1	Kommunägd
TÄLJE 1:1, LAXÖRINGEN 2-4, KOLPENÄS 1:1, SÖDRA 1:1	Privatägd
SÖDRA 1:23, SÖDRA 1:43	Privatägd
TÄLJE 1:2	Statligt ägd
SÖDRA 1:2, SÖDRA 1:4	Statligt ägd
SÖDRA 1:2	Privatägd
SÖDRA 1:43	Statligt ägd
VAGNMAKAREN 5	Privatägd
SÖDRA 1:40	Privatägd
SÖDRA 1:39	Privatägd

Tabell: Berörda fastigheter

fram till bron över Södertälje kanal. Planområdet omfattar ca 56350 kvm.

Markägoförhållanden

Planområdet består av mark som huvudsakligen ägs av Banverket, Södertälje kommun och Scania.

Berörda fastigheter redovisas i tabellen nedan.

Tidigare ställningstaganden

Översiktliga planer

Södertäljes översiktsplan från 2004 omfattar bl.a. planområdet. Översiktsplanen nämner inte planer på dubbelspårsutbyggnad mellan Södertälje Centrum och Södertälje Hamn. Dubbelspåret strider inte mot översiktsplanen. Översiktsplan är vägledande men inte juridiskt bindande.

Förordnanden

Riksintressen

I utbyggnadsområdets närhet finns riksintressen för kommunikationer. Motorvägarna E4 och E20, hamnen i Södertälje och Södertälje kanal utgör riksintressen. Dessa riksintressen påverkas inte av järnvägsutbyggnaden. Väg 502 (f.d. 225) förbinder en hamn av riksintresse i Ny-näshamn med E4/E20 i Södertälje och anses därför klassas som riksintresse. Därutöver utgör Stockholmsspåren riksintresse.

Kulturhistorisk inventering

Hela stationsområdet bedöms som kulturhistoriskt intressant då stationsmiljön är ovanligt välbevarad med flertalet ursprungliga funktionsbyggnader bevarade i oförändrade lägen. Stationsbyggnaden som ligger utanför planområdet är förklarad som byggnadsminne enligt lagen om kulturminnen (1988:950) och ägs av SL. Utredning pågår om att utöka byggnadsminnesskyddet till att omfatta även boställshusen.

RAÄ tog 2002 fram ett förslag med utvidgat byggnadsminne som bl.a. omfattade plattformarna, plattformstaken och trapphusen för att ge skydd åt den bevarade järnvägsmiljön. Det togs dock aldrig något beslut om utökat byggnadsminne.

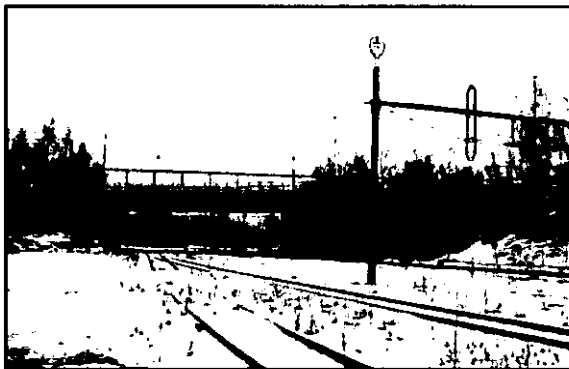
Kommunen arbetar med ett kulturmiljöprogram. Bl.a. behandlas stationsmiljön i Södertälje Hamn i programmet. Där framgår att stationsbyggnaden är statligt byggnadsminne och att stationsmiljön med byggnader, perronger med tak, gångbron, förrådsbyggnader, trapphus och vattentorn bör värnas som en hel miljö och vårdas med traditionella material och färgsättningar.

Kommunala beslut i övrigt

Program

Södertälje kommun avser att ha samråd under hösten 2009 gällande program för Södertälje Stadskärna. Området sträcker sig från Vårdsholmsbron i söder till Södertälje centrum i norr. Syftet är att öka tryggheten i stadskärnan, att skapa möjligheter för ett attraktivt boende i Södertälje stadskärna och därigenom öka bostadsbyggandet i kommunen samt skapa förutsättningar för affärsytor, restauranger, caféer m.m. Programmet ska även se över trafiksituationen i stadskärnan och tillskapa flera parkeringsplatser i centrum.

Exploateringen i området förutsätter att gatan som heter järnvägshamnen får en annan anslutning till Hertig Carls väg. Två olika lösningar har studerats sedan flera år tillbaka i kommunen.



Vårdsholmsbron med omgivning, befintlig miljö

Ett av alternativen (alternativ låg) påverkar dubbelspåret eftersom gatan placeras under Vårdsholmsbron med anslutning till Hertig Carls väg sydöst om bron. Alternativ låg innebär att en ny väg byggs i vägbanken under Hertig Carls väg vid Vårdsholmsbron.

Samrådshandling

I ett detaljplanearbete som berör Östertälje station utreds om området är lämpligt för utökad bussterminal och utökad infartsparkering.



Hårdgjord yta under E4:an, befintlig miljö



Slänt mot järnväg vid bro över Hertig Carls väg, broläge 2. Befintlig miljö.

Under utbyggnaden av dubbelspår till Södertälje centrum kommer det att ställas ökade krav på bussförsörjningen och parkeringskapaciteten vid Östertälje station. Även efter färdigställandet, behöves en förbättrad trafik- och parkeringssituationen vid stationen.

Gällande detaljplaner

De detaljplaner som berörs är P31C, P93C, P166C, P175B, P190, P278C, P415C, P1154B, P1252A, P1402B, P1419C.

Förutsättningar och förändringar

Natur

Mark och vegetation

Höjdskillnaden är måttlig mellan stationsområdet Södertälje Hamn och Scantias parkering vid Gjuteriporten. Därefter sluttar planområdet svagt neråt, nordväst in mot centrum. Marken är till största delen hårdgjord. Centrumbanan passerar på sträckan tre brolägen för järnväg och går under tre vägbroar, väg E4:s båda motorvägsbroar och vägbron för Viksängsleden (se figur 1).

Slänten mot järnvägen vid bron över Hertig Carls väg, broläge 2, är bevuxen med en skyddande vegetationsskärm.

Inom detaljplanområdet finns inte några större dokumenterade eller förväntade naturvärden. Det finns inte heller några skyddsvärda naturresurser.

Strax utanför planområdet vid Södra, ligger ett parkstråk mellan banvallen för Stockholmspåret och bebyggelsen. Ett promenadstråk leder från stationen Södertälje Hamn fram till kanalen. Vegetationen i parken består framför allt av uppväxta tallar och björkar.

Naturmark

Geoteknik

Bansträckan domineras av isälvsavlagringar med sand och grus med lokala inslag av lera och silt. Vid stationen vid Södertälje Hamn förekommer berg i dagen och morän på aktuella grundläggningsnivåer. Grundläggningsförutsättningarna är generellt gynnsamma dvs. geotekniskt krävs få förstärkningsåtgärder. Dock kan pålning av spårtråg under befintlig motorvägsbro komma i fråga för att befintliga brofundament inte skall få tillskottslaster från spårtråget.

Förorenad mark

Markundersökningar har utförts i syfte att identifiera förorenade områden. Inga föroreningar har detekterats i undersökningarna, men det kan inte uteslutas att föroreningar påträffas. Detta hanteras enligt Banverkets rutiner.

Risk för skred/ höga vattenstånd

Någon risk för naturhändelser i form av skred eller höga vattenstånd bedöms inte föreligga.

Fornlämningar

Inga fornlämningar är registrerade i området.

Gator och trafik

Spårburen trafik

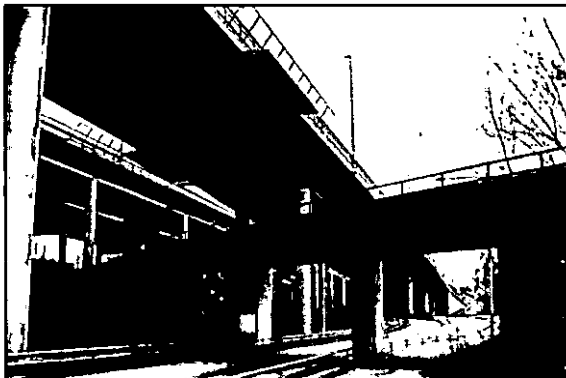
Banan mellan Södertälje Hamn och Södertälje Centrum, Centrumbanan, är idag Sveriges mest trafikerade spår med omkring 4 tåg/timme och riktning. Enkelspåret gör att trafiken är störningskänslig. SL planerar en utökning av trafiken när Citybanan är färdigställd. Prognostiserad trafikering år 2015 är en ökning till 10-12 tåg/timme och riktning för tåg in mot Stockholm och 2 tåg/timme och riktning för tåg mot Gnesta.

På sträckan Södertälje Centrum – Södertälje Hamn förekommer idag inga transporter med farligt gods. I Södertälje Hamn passerar enstaka tåg med farligt gods varje dag. I och med ombyggnaden kommer möjlighet att finnas för ett godståg att passera Södertälje Hamn under högttrafik. Ett scenario för 2015 är att 6 godståg per dygn kommer att passera.

Byggtiden bedöms till ca tre år och förutsätter att trafiken på delen Södertälje Hamn - Södertälje Centrum stängs helt under ca 14 månader.



Befintliga broar över Hertig Carls väg, broläge 1. Stålböarna med dess gamla stödmurar ramar in infarten till bostadsområdet Södra.



Befintlig bro vid Hertig Carls väg, broläge 2.



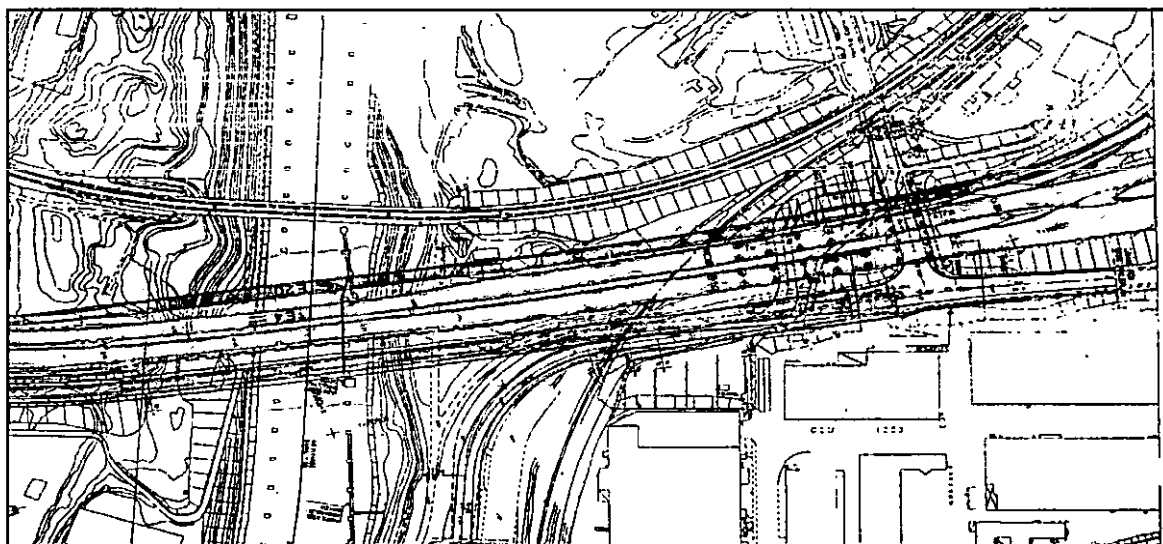
Befintlig järnvägsbro i broläge 3. Gjuteriporten utgör en entré in till Scania's verksamhetsområde.

Utbyggnaden av järnvägen omfattar ett nytt spår från Södertälje Hamn till Vårdsholmsbron. Den omfattar även ombyggnader vid Södertälje Hamn, där nya spår och nya plattformar anläggs inom stationsområdet och bangården byggs om. Till järnvägsanläggning hör teknikhus och liknande järnvägsteknisk utrustning som tar mindre mark i anspråk. (Se figur 1) Utbyggnaden möjliggör ökad turtäthet och kortare restid.

Strax sydväst om planområdet vid Södertälje Hamn bygger SL en ny pendeltågsdepå. Depån beräknas vara klar 2009. Spår för in- och utfarter kommer att anslutas till Banverkets spår. Depån förutsätter ett spår som ligger utmed Centrumbanan. SL-spåret kommer att placeras på en egen bro över Hertig Carls väg i brolägen 1 och 2.

Vägar

Centrumbanan passerar under motorvägsbroarna E4/E20. Motorvägen är av riksintresse och det är viktigt att kapaciteten på broarna bibehålls även i framtiden. Enligt Vägverkets utredning "Studie av förutsättning för framtida breddning av E4/E20 i Södertälje" så finns förslag på



Vägverkets idéskiss över framtida breddning av E4/E20 med en ny bro öster om befintliga motorvägsbroar.

framtida kapacitetshöjande åtgärder i form av etablering av en ny bro öster om befintliga motorvägsbroar. Breddning kan förväntas ske senast när lyftspannen har "tjänat ut". Lyftspannens resterande livslängd uppskattas till ca 40 år. Mark för en eventuell framtida breddning reserveras på plankartan öster om befintliga motorvägsbroar.

Parkering

Scanias parkering vid Gjuteriporten ska byggas om på grund av det nya dubbelspåret intrång och får därmed färre parkeringsplatser jämfört med dagsläget.

Gång-, cykel- och mopedtrafik

Enligt järnvägsplanen avses trottoaren under Gjuteriporten breddas. En ny kort gångväg ska anläggas som binder samman Scaniaparkeringens sydostända och gångvägen parallellt med Hertig Carls väg.

Bebyggelseområden

Broar

De ursprungliga stålbroarna över Hertig Carls väg (broläge 1) är från år 1915 och ersattes på grund av broarnas kondition år 2005-2006 med tillfälliga spårbroar i avvaktan på permanenta åtgärder. Både bron över Hertig Carls väg (broläge 2) och Gjuteriporten (broläge 3) är yngre betongbroar. Gjuteriporten är en välgjord och viktig entré till Scania och upplevs också som en port till Scanias industriområde.

Vid dubbelspårutbyggnaden rivs samtliga befintliga järnvägsbroar på Centrumbanan och ersätts med två nya per broläge. Brolägena är tre i antal. På Stockholmsspåret rivs befintlig bro över Hertig Carls väg och ersätts av en kortare och en längre järnvägsbro.

Stationsområde Södertälje Hamn

Utanför detaljplanområdet kommer inom järnvägsplanen befintliga plattformar att rivas och nya plattformar att utföras på stationsområdet i Södertälje Hamn. Med SL som huvudman, kommer ett nytt stationshus att uppföras vid stationsområdet, men utanför järnvägsplanens område.

Bostäder

Planområdet har ingen bostadsbebyggelse inom eller i direkt anslutning till detaljplanegränsen, undantaget tjänstebostäderna till Södertälje Hamns stationshus. Tjänstebostäderna, några fastigheter närmast spåret i bostadsområdet Södra och på Vårdsholmsgatan 14-22, 26-32 kommer enligt bullerberäkningar att påverkas av ökat buller efter dubbelspårutbyggnaden och därför erbjudas bullerskydd.

Föreslagna bullerskyddsåtgärder omfattar en hög skärm längs spåret förbi enfamiljshus intill Södertälje hamn, en låg spårnära skärm förbi flerfamiljshus på kvarteret Barkassen i Södra, lokala skärmar vid enfamiljshus, inglasade balkonger på flerfamiljshus samt fönsteråtgärder.

Arbetsplatser, övrig bebyggelse

Scanias industriområde ansluter till planområdet.

Byggnadskultur och gestaltning

Södra är ett tidstypiskt bostadsområde från 40-talet enligt förslag till bevarandekområden i Översiktsplanen. Hela stationsområdet i Södertälje Hamn är kulturhistoriskt intressant. Byggnaderna av tegel uppfördes i slutet av 1910-talet för att tas i bruk när järnvägen öppnades 1921.

Teknisk försörjning

Vatten och avlopp

Telge Nät har fyra vattenledningar som korsar befintliga spår idag. Tre av dessa behöver läggas om i samma läge med nya skyddsror med tillhörande anordningar. En vattenledning behöver läggas om längs ny bana på en sträcka av 30 m på grund av minskad täckning i ny slänt.

Banverkets vatten- och spillservis i Hertig Carls väg, under bron närmast Södertälje Hamn, behöver få ett nytt läge. Vattenledningen kan få en ny anslutningspunkt där SL:s infartsväg ansluter till Hertig Carls väg. Vattenledningen läggs om på en sträcka på 250 m med skyddsledning under SL:s spår.

Värme

Fjärrvärme- och fjärrkylledningar behöver läggas om i ny sträckning vid Gjuteriporten, på grund av konflikt med ny banvall.

El

Även ett antal av stadens el- och teleledningar kommer i konflikt med nya banor och brokonstruktioner, vilket medför omläggningar.

Järnvägstrafikens behov av elenergi, signalanordningar och belysning tillgodoses inom banområdet.

Miljö

Buller

Tabell Riktlinjer för bullernivåer enligt Banverkets och naturvårdsverkets policy "Buller och vibrationer från spårburen linjetrafik"

Bostäder och fritidshus	Riktvärde för miljökvalitet	Väsentlig ombyggnad	
		Åtgärdsnivå	Högsta acceptabla nivå
Ekvivalentnivå dB(A) utomhus	60 (1) / 55 (2)	60 (1) / 55 (2)	70
Ekvivalentnivå dB(A) inomhus	30 (6)	- (4)	
Maximal ljudnivå dB(A) utomhus	70 (2)	70 (2)	60 (1) / 55 (2)
Maximal ljudnivå dB(A) inomhus	45 (3)	45 (3)	55 (5)

- 1) Avser frifältsvärden eller till korrigerade frifältsvärden
- 2) Avser uteplats, särskilt avgränsat utrymme
- 3) Avser bostadsutrymme (se 6) mellan kl. 22.00 och 06.00
- 4) Fönster eller fasaddämpning förutsätts vara 30 dB(A)
- 5) Högst 5 överskridande per natt
- 6) Avser bostadsrum (ej hall, förråd, WC etc.)

Bullret beskrivs med två mått, dels den maximala och dels den ekvivalenta ljudnivån. Maximal ljudnivå är den högsta nivå som mäts då ett enstaka tåg passerar. Ekvivalent ljudnivå är det sammanvägda medelvärde under dygnet.

För tågtrafik har Banverket tillsammans med Naturvårdsverket utarbetat ett gemensamt förslag till riktvärden och åtgärdsnivåer för olika planeringsfall "Buller och vibrationer från spårburen linjetrafik" (Dnr. S02-4235/SA60).

Utmed Centrumbanan och Södertälje Hamn är de störningskänsliga områdena begränsade till ett fåtal bostadsområden. Befintlig bostadsbebyggelse utgörs dels av friliggande hus med två våningar på Stationsvägen i Södertälje Hamn. Dels finns flerfamiljshus med upp till sju våningar i Södra (Barkassen) samt norr om järnvägen och Scantias industriområde (fastigheterna Laxen). Centrumbanan trafikeras endast av pendeltåg. I Södertälje Hamn passerar i dagsläget ca tre godstransporter per dygn på Stockholmsspåret. Tågens hastighet är som högst 80 km/h.

Bullernivån är relativt hög i dagsläget, eftersom det finns ett stort antal växlar och spårkorsningar på bangården. Vid en utbyggnad kan buller från växlar minskas.

Förutsättningarna för att uppnå riktvärden på föregående sida varierar med planeringssituationen. I områden med befintlig järnväg tvingas man ofta att acceptera högre ljudnivåer. I Banverkets bullerpolicy har sju kvalitetsmål definierats för att utgöra en grund för bedömning av lämpliga åtgärder vid bebyggelse. Kvalitetsmål 1 innebär de högsta restriktionerna där inget riktvärde för miljö kvalitet överskrids och kvalitetsmål 7 de lägsta restriktionerna där ingen skall behöva utsättas för högre ljudnivå än de högsta acceptabla värdena.

Vibrationer

Grundläggningsförutsättningarna är generellt gynnsamma, dvs geotekniskt erfordras få förstärkningsåtgärder. Vibrationer från järnvägstrafiken bedöms därmed inte utgöra några problem i området.

Tabell Riktvärden för vibrationer. Permanent - och fritidsbostäder samt vårdlokaler

<i>Nivåer i sovrum nattetid (kl.22-06)</i>	<i>0,4 mm/s (riktvärde)</i>
<i>Sovrum nattetid (kl.22-06)</i>	<i>1,0 mm/s (högsta acceptabla värde)</i>

Luftföroreningar

Den största källan till utsläpp i Södertälje är vägtrafiken, både personbilstrafik och tung trafik. Tågtrafiken svarar totalt sett för mindre än 1% av transportsektorns utsläpp till luft. Föroreninghalten i luft bedöms ej påverkas av järnvägsutbyggnaden.

Kvävedioxid får efter den 31 december 2005 inte förekomma i utomhusluft med mer än i genomsnitt 90 µg/m³ luft under en timme, i genomsnitt 60 µg/m³ luft under ett dygn respektive i genomsnitt 40 µg/m³ luft under ett kalenderår.

SVaveldioxid får inte förekomma i utomhusluft med mer än i genomsnitt 200 µg/m³ luft under en timme (timmedelvärde) respektive i genomsnitt 100 µg/m³ luft under ett dygn (dygnsmedelvärde).

Kolmonoxid får inte förekomma i utomhusluft med mer än i genomsnitt 10 mg/m³ luft.

Bensen får efter den 1 januari 2010 inte förekomma i utomhusluft med mer än i genomsnitt 5 µg/m³ luft under ett kalenderår.

Partiklar (PM10) får inte förekomma i utomhusluft med mer än i genomsnitt 50 µg/m³ luft under ett dygn respektive i genomsnitt 40 µg/m³ luft under ett kalenderår.

Stads-/ landskapsbild

Planområdet domineras av infrastrukturlandskapet under motorvägsbroarna och intill Scania. Stationsområdet Södertälje Hamn i sin småskalighet är kulturhistoriskt intressant.

Förenligt med 3, 4 och 5 kap MB och ÖP

Aktuellt planområde strider inte mot översiktsplan för Södertälje kommun, 2004. Översiktsplanen nämner inte SL:s pendeltågstrafik. Aktuellt planområde strider inte mot miljöbalken 3, 4 och 5 kap.

Krav på miljöbedömning

Behovsbedömning

Ett antal aspekter har identifierats som kan påverkas vid ett genomförande av detaljplanen. Av dessa har detaljplanens påverkan på människors hälsa under byggskedet och begränsningen av Centrumbanans trafikering i byggskedet bedömts ge störst konsekvenser. I byggskedet kommer störningar att uppkomma i form av markintrång som kan påverka biologiska och kulturhistoriska värden, buller och vibrationer från schaktning, spontning, mm samt lokala utsläpp till luft som i kombination med bakgrundshalter kan ha hälsopåverkande effekt. Risk finns för lokala överskridanden av miljökvalitetsnormerna för PM10 och NOx.

Planen kan antas beröra ett stort antal människor, både närboende som direkt påverkas av byggskedet samt övriga som nyttjar järnvägen för resande. Centrumbanan används av ett stort antal människor och planens genomförande innebär kraftigt försämrade kommunikationer för dessa eftersom byggskedet är långt och en avstängning av Centrumbanan är nödvändig. Dessutom kommer de transporter som ersätter järnvägstrafiken att innebära förhöjd olycksrisk, försämrad tillgänglighet och större trafikallstring. I samband med att förstudie enligt lag (1995:1649) om byggande av järnväg påbörjades tog Länsstyrelsen i Stockholm beslut om att utbyggnaden av järnvägen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Då avstängningen antas pågå under ca 14 månaders tid och byggskedet i ca 3 år bedöms dessa faktorer sammantaget medföra en betydande miljöpåverkan. Detaljplanens påverkan på befintliga detaljplaner och framtida markanvändning bedöms inte medföra en betydande miljöpåverkan.

Med utgångspunkt i ovanstående görs bedömningen att ett genomförande av detaljplan för Dubbelspår, Södertälje Centrum - Södertälje Hamn medför en betydande miljöpåverkan enligt MB 6:11. En miljöbedömning enligt MB 6 kap 11-18 § bedöms därmed krävas.

Planens konsekvenser

Trafik

Den planerade utbyggnaden, med bland annat dubbelspår, ny förbättrad spårstandard och nytt ställverk ger en ökad säkerhet och minskar risken för exempelvis kollisioner. Förändringarna innebär möjlighet till ökad turtäthet, större tillförlitlighet genom ökad punktlighet och minskad störningskänslighet. Sammantaget kommer den nya robustare anläggningen att vara säkrare jämfört med idag, trots ökad turtäthet, ökad transport av farligt gods och en eventuellt framtida förtätad boendemiljö kring spåret. Under byggskedet kommer dock störningar att uppstå.

Diskussioner pågår mellan SL och Banverket om ersättningstrafik. Det är först i samband med att detaljprojekteringen kommit en bit på väg som det går att bedöma vilken trafik som kommer att upprätthållas på spåren och därmed vilken ersättningstrafik som krävs. I slutet av 2009 bör det finnas förutsättningar för att besluta om hur ersättningstrafiken skall bedrivas.

Huvudsakliga transporter under byggtiden kommer att vara schaktmassor. Med en beräknad byggtid på drygt 1 år (byggtiden i realiteten bedöms till 2,5 år) uppskattas transportbehovet uppgå till i snitt 10 per dygn.

Buller

Buller och vibrationer kommer att öka under byggtiden på grund av bullrande arbetsmaskiner och transporter samt arbetsmoment såsom schaktning, spontning etc. Då pålnings- och spontningsarbeten är begränsade till vissa områden bedöms den största bullerpåverkan komma ifrån materialtransporter och utläggning av makadam.

Ett antal bostäder längs med banan är bullerstörda. Dubbelspårutbyggnaden möjliggör en ökning av trafikmängden som medför en ökning av ekvivalent ljudnivå. Godstågen är drivande av bullerskyddsåtgärder. Med föreslagna bullerskyddsåtgärder överskrider riktvärden för miljökvalitet vid två bostadshus. Ytterligare åtgärder bedöms inte vara tekniskt möjligt att utföra.

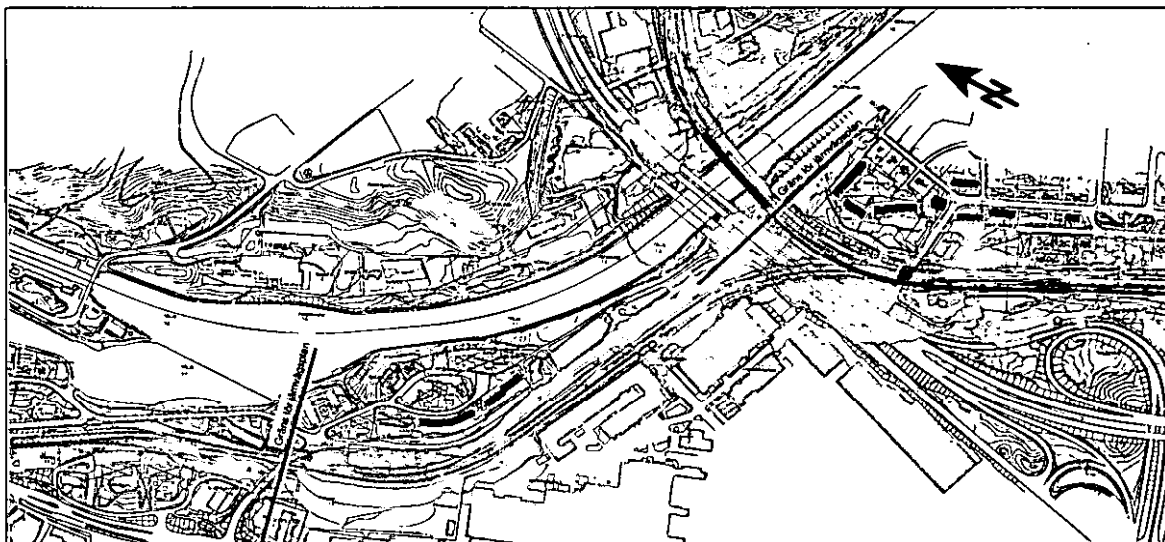
Kvalitetsmål 1 kan uppfyllas vid de flesta bostäder med följande bullerskyddsåtgärder:

- En 115 meter lång skärm förbi enfamiljshusen intill Södertälje Hamn
- En låg, spårnära, skärm förbi flerbostadshusen i kvarteret Barkassen
- Samtliga bostadshus där maximal ljudnivå från godståg överskrider 75 dB(A) vid fasad erbjuds fönsteråtgärder så att den maximala ljudnivån inomhus inte överskrider 45 dB(A).
- Samtliga flerbostadshus där maximal ljudnivå från godståg överskrider 70 dB(A) på balkong erbjuds inglasning av denna
- Lokal skärm vid uteplats på Södra 1:36 och Barkassen 7

Med ovanstående uppfylls Kvalitetsmål 1 för samtliga bostäder utom Södra 1:39 och Södra 1:40 där den maximala ljudnivån på uteplats överskrider med 3-4 dB. Kvalitetsmål 2 och 3 sammanfaller med Kvalitetsmål 1. Kvalitetsmål 4 uppnås genom att samtliga bostadshus där maximal ljudnivå från godståg överskrider 75 dB(A) vid fasad bör erbjudas fönsteråtgärder så att den maximala ljudnivån inomhus inte överskrider 45 dB(A).

Under samrådet har önskemål om ett tidigareläggande av uppsättning av bullerskydd. Möjligheten att sätta upp bullerskärm innan byggnationen börjar, är beroende av dels hur byggetapperna bedrivs och dels var byggetrafiken kommer att gå. I dag har Banverket inte erforderlig detaljkunskap för att kunna bedöma om bullerplank på en viss sträcka kan sättas upp i ett tidigt skede.

Under samrådet har fastighetsägarna närmast bullerskärmen haft önskemål om att skärmens höjd skall vara 2,5 m och inte 3,5 m. Om skärmen sänks från 3,5 m till 2,5 m ökar den maximala ljudnivån ute med 1-5 dB och Södra 1:39 får även 5 dB högre maximal ljudnivå inomhus på övervåningen, dock utan att riktvärdet överskrider.



Beräknat tågtrafikbuller. Ekvivalentnivå utan skärm.

Miljökontoret bedömer utifrån Banverkets ljudnivåberäkningar att en sänkning av bullerplank vid stationsvillorna i Södertälje Hamn kan ske under förutsättning att uteplatser avskärmas för att klara maximalnivåer om högst 70 dB(A) samt att bulleravskärmningen utmed spåren regleras i ett genomförandeavtal mellan Södertälje kommun och Banverket.

Under samrådet har boende i Södra önskat en förlängning av den spårnära skärmen (z-bloc) förbi kvarteret Barkassen till broarna i broläge 1. Den spårnära skärmen uppförs inom ramen för annat projekt förbi fastigheterna Barkassen. En förlängd spårnära skärm över broarna skulle enligt ljudkonsulten inte medföra någon nämnvärd minskning av ljudnivåerna. Däremot kommer de nya broarna som ska uppföras över Hertig Carls väg att bidra till att bullernivåerna minskar. De nya broarna är av betong och förorsakar mindre buller än de temporära stålbroar som finns i dag. Den spårnära skärmen vid kvarteret Barkassen förs in i plankartan i denna detaljplan.

Luftkvalitet

Utbyggnaden till dubbelspår kommer i byggskedet att orsaka luftföroreningar, framför allt i form av avgaser från arbetsfordon och bussar som ersätter tågtrafiken under avstängning. Utifrån beräkningar för arbetsfordonens utsläpp kan det konstateras att det lokala haltbidraget blir i det närmaste obetydligt och MKN (miljökvalitetsnormer) underskrids. Omfattningen bedöms försumbar i förhållande till övrig biltrafik i Södertälje. Damm och jord kan komma att spridas vid arbetena. Eventuell sprängning innebär utsläpp av gaser som t.ex. kväveoxid och kolmonoxid till luften. Långsiktigt är förhoppningen att dubbelspåret kan attrahera vägtrafikanter till tåg. En sådan utveckling minskar biltrafikens utsläpp något.

Dammskydd, t.ex. vattenbegjutning och textilskydd, och andra åtgärder kan vidtas invid arbetsplatsen för att minska störning i känsliga lägen.

Vibrationer

Vibrationer från järnvägstrafiken bedöms inte orsaka några problem i området. Under byggtiden bedöms vibrationer uppstå på grund av schaktning, spontning och materialtransporter.

Vibrationer innebär risk för skador på byggnader och inventarier. Arbetsmetoder ska väljas och dämpning vidtas i känsliga lägen för att minimera vibrationerna under byggtiden. Vibrationer från järnvägstrafiken under driftskedet bedöms inte orsaka några problem i området.

Risk och säkerhet

Byggskede

Temporär trafikomläggning blir aktuellt under byggtiden vilket kan innebära en förhöjd risk för trafikolycka. Ombyggnationen av Södertälje Hamn kommer att vara störande för tågresenärerna, som under en tid får röra sig på en arbetsplats. Boende i Södra, Södertälje centrum och Östertälje kan komma att besväras av en kraftigt ökad mängd lokalbussar under den period som järnvägstrafiken måste stängas av. Detta gäller framför allt att vid de tillfälliga busshållplatserna.

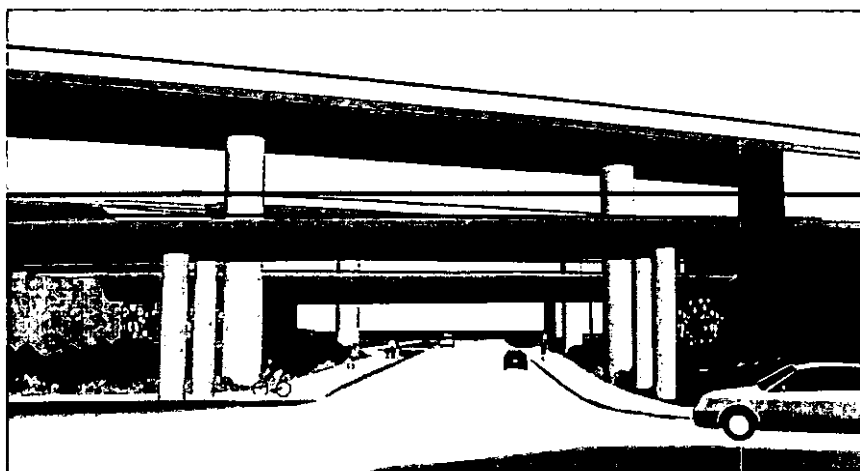
Flera känsliga eller mycket känsliga arbetsmoment kommer att utföras i byggskedet, men skadliga händelser bedöms förhindras eller förebyggas inom ramen för projektet. Den händelse som bedöms vara av störst relevans att beakta under byggskedet är kollaps av konstruktion. En kollaps bedöms i denna analys som mycket allvarlig men med mycket låg sannolikhet. Händelser såsom trafikolyckor, vibrationer, arbetsplatsolyckor och kemikalieutsläpp har bedömts vara av stor relevans för konsekvenser på människan. Detta beror på arbete i tätbebyggt område där civil och byggtrafik blandas, samt arbete i/nära ständigt trafikerat spår.

Driftskede

Den bedömda risknivån är inte oacceptabel i jämförelse med tillämpade riskkriterier. Sammantaget görs bedömningen att den planerade utbyggnaden till dubbelspår medför en ökad säkerhet genom att risken för olyckor minskar. Slutsatsen är att vissa händelser kan anses ha en förhöjd risk, men inga händelser är oacceptabla ur risksynpunkt. Förhållandet jämfört med dagens situation förbättras varför projektet anses kunna genomföras utan ytterligare restriktioner ur risksynpunkt.

Stads-/ landskapsbild och kulturmiljö

Stationsområdets största förändring inom detaljplanen bedöms bli den relativt höga och långa bullerskärmen. Den syns i sin helhet endast från spårområdet. Från stationsplan och Södra döljs den av byggnader och lummig vegetation. Tre enkelspårsbroar kommer att bytas ut på Centrumbanan och ersättas med två enkelspårsbroar per broläge. Vid broarna närmast Södertälje hamn kommer dessutom en lång bro för Stockholmsspåret och nya broar för SL:s spår till depån att



Broutformning av broarna över Hertig Carls väg, broläge 1. Modellen visar platsen sedd från väst.

byggas. Den luftighet som samtliga broar idag har kommer att påverkas av de tillkommande broarna. Till denna detaljplan har ett gestaltungsprogram upprättats som ger riktlinjer till utformning av bl.a. de nya broarna.

Det är viktigt att under byggskedet inte skada vegetationen mer än nödvändigt vid "skogspartiet" i norra delen. Den uppväxta vegetationen i parkstråket i Södra bör inte skadas alls. Kring stationsområdets tegelvillor kan uppvuxna träd mellan spår och boställen beröras och behöva tas bort.

Måluppfyllelse

Nationella miljömål

Bedömningen är att ett genomförande av planförslaget ligger inom ramen för de mål som fastställts inom det nationella miljömålet *God bebyggd miljö*. Utbyggnaden kommer inte att påverka den estetiska omgivningen negativt. Riktvärden för bullernivåer kommer att uppfyllas och utbyggnaden tar hänsyn till den kulturhistoriskt värdefulla bebyggelsen.

Planen bedöms även ligga inom ramen för de nationella miljömålen *Begränsad klimatpåverkan*, *Frisk luft*, *Bara naturlig försurning* och *Ingen övergödning* genom att möjliggöra en tätare tågturtäthet med mindre störningskänslighet, vilket troligen lockar fler resenärer till kollektivtrafiken och minskar utsläpp av växthusgaser och andra ämnen från bilar.

Det nationella miljömålet *Säker strålmiljö* bedöms uppfyllas. Stationsvillorna i Södertälje Hamn bedöms inte att få en ökad exponering av elektromagnetiska fält.

I samband med avstängningen av pendeltågstrafiken när dubbelspåret byggs ut kommer en tillfällig negativ påverkan avseende ett flertal miljömål att uppstå.

Barnkonventionen

Barn har olika behov och olika intressen, inte bara vid olika åldrar utan även som individer. Barn och ungdomar är en viktig grupp i kollektivtrafiken och innefattar bl.a. ungdomar som pendlar till skolor på andra orter, funktionshindrade barn och barn som tillfälligtvis besöker föräldrar som bor på annan ort.

För att uppfylla artikel 31 i FN:s barnkonvention om barnets rätt till fritid och lek och att delta i samhällslivet måste transportsystemet anpassas för barns behov. Barn och ungdomar ska kunna röra sig på egen hand utan att vara beroende av vuxnas bilskjuts. I samband med avstängningen av pendeltågstrafiken när dubbelspåret byggs ut kommer barns resor att påverkas, både de till fots, de på gång- och cykelvägar och de som reser kollektivt.

Medverkande i projektet

Detaljplanen har utarbetats av Atkins Sverige AB i samverkan med kommunens samhällsbyggnadskontor. Som underlag har material från Banverket och Södertälje kommun funnits.

SAMHÄLLSBYGGNADSKONTORET
plan

Urban Dahlberg
planchef

Björn Wallgren
planarkitekt, konsult Atkins



SAMHÄLLSBYGGNADSKONTORET

Plan

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

P 08004

Detaljplan för

Dubbelspår Södertälje C
i Södertälje

UTSTÄLLNINGSHANDLING

2009-06-01

Handlingar

Detaljplanen utgörs av plankarta i skala 1:1000/1:2000 med planbestämmelser. Till planen hör dessutom:

- planbeskrivning
- plankarta med bestämmelser
- genomförandebeskrivning
- gestaltningsprogram
- miljökonsekvensbeskrivning (MKB)

Under planarbetet har följande handlingar upprättats:

- behovsbedömning för ställningstagande till betydande miljöpåverkan, daterad 2008-03-10

Dessutom har följande handlingar utgjort planeringsunderlag:

- bullerutredning, daterad 2008-04-08
- järnvägsplan med tillhörande MKB och gestaltningsprogram för Södertälje dubbelspår
- systemhandling för Södertälje dubbelspår
- grundkarta
- fastighetsförteckning

216

Organisatoriska frågor

Tidplan

Apr 2008	Beslut om upprättande av detaljplan i Stadsbyggnadsnämnden
23 juni-18 aug 2008	Samrådstid
22 juni-17 aug 2009	Utställningstid
November 2009	Antagande av plan i Stadsbyggnadsnämnden (SBN)
Ev. december 2009	Detaljplan kan vinna laga kraft tidigast tre veckor efter SBN:s protokoll justerats och anslagits, under förutsättning att ingen överklagat ärendet.
Vintern 2010	Laga kraft järnvägsplan

Genomförandetid

Detaljplanens genomförandetid är 5 år från det den vunnit laga kraft.

Ansvarsfördelning

Exploatören/byggherren har det samlade administrativa och ekonomiska ansvaret för att genomföra anläggningar på kvartersmark. Kommunen ansvarar för åtgärder inom allmän platsmark.

SL ansvarar för ersättningstrafik under byggtiden.

Avtal

Genomförandeavtal

Exploateringen förutsätter ny- och ombyggnad av broar och landfästen.

Ett genomförandeavtal skall upprättas och föreligga senast när stadsbyggnadsnämnden behandlar planärendet. Avtalet skall reglera marköverlåtelse och kostnader för detaljplanens genomförande.

Erfoderliga avtal ska upprättas med berörda markägare vid genomförandet av dubbelspårutbyggnaden.

Bullerskärm skall sättas upp så tidigt som möjligt.

Kostnader för flytt av ledningar regleras via separata avtal mellan exploatören och ledningsägare. Försiktighetsåtgärder i form av skydd för marktryck regleras via separata avtal mellan exploatören och ledningsägare.

Om det är nödvändigt med bullerskärmar längs banvallen, ska ansvaret och kostnaderna för denna regleras i genomförandeavtal mellan berörda markägare, exploatören inom planområdet och kommunen.

Kontrollprogram ska upprättas för att under byggskedet kontrollera att skyddsåtgärder beträffande buller, vibrationer, luftföroreningar och säkerheten får önskad effekt.

217

Kontrollprogram ska upprättas för att under driftskedet följa upp effekten av skyddsåtgärder beträffande buller, vibrationer, luftföroreningar och säkerhet inom ramen för miljöbedömningen.

Samordning mellan Södertälje kommun, SL och Banverket ska ske i gestaltungsfrågan.

Avtal ska upprättas för att minimera störningar på motorvägsbroarna under byggtiden och som möjliggör en framtida breddning av motorvägen.

Markanvisningsavtal

Ej aktuellt.

Fastighetsrättsliga frågor

Fastighetsbildning, gemensamhetsanläggning m.m.

Detaljplanens genomförande ger underlag för viss markreglering mellan Banverket och kommunen. Detaljplanen medger dessutom att mark ägd av banverket kan tillkomma Scania

Fastighetsplan

Ej aktuellt.

Ekonomiska frågor

Planekonomi

Samverkansavtal har upprättats mellan Banverket och Södertälje kommun. Avtalet reglerar bl.a. kostnader för upprättande av detaljplan.

Inlösen, ersättning

Projektet finansieras i sin helhet av Banverket. Banverket löser in och ersätter den kvartersmark som har användningsområde järnvägstrafik. Inlösen sker med stöd av järnvägsplanen.

Tekniska frågor

Tekniska utredningar

Järnvägsplan

En järnvägsplan med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning och gestaltungsprogram tas fram samtidigt med detaljplanen.

Ersättningstrafik

En utredning tas fram som klargör behovet av ersättningstrafik vid utbyggnad av dubbelspår, SL. Principer för en godtagbar lösning ska finnas innan planen antas.

Buller och luft

Bullerutredning har utförts för planområdet av Ingemansson Technology AB.

Ledningar

Utsättning av befintliga ledningar ska begäras i god tid innan byggarbetenas igångsättning.

218

Mark

En kompletterande geoteknisk utredning ska göras inför projekteringen av bygghandlingen.

Masshantering

Material och massor ska återanvändas inom projektet där så är möjligt. Förutom mindre råvaruåtgång minskar det också transporter till och från området. De bortschaktade massorna ska i möjligaste mån användas i det nya järnvägsområdet och användas vid omgestaltning av området vid motorvägsbroarna. Ändliga resurser som t.ex. naturgrus ska undvikas så långt möjligt. En masshanteringsplan med vidhängande kontrollplan ska upprättas vid detaljprojektering och kommuniceras med tillståndsmyndigheten.

Medverkande tjänstemän

Detaljplanen har utarbetats av Atkins Sverige AB i samverkan med kommunen. Som underlag har material från Banverket och Södertälje kommun funnits.

SAMHÄLLSBYGGNADSKONTORET**Plan**

Urban Dahlberg
planchef

Björn Wallgren
planarkitekt, konsult Atkins



SAMHÄLLSBYGGNADSKONTORET
Plan och Bygg

1 (9)

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Samråd

UTLÅTANDE

P 08004

Detaljplan för

Södertälje Dubbelspår

inom Södertälje Centrum – Södertälje Hamn

2008-10-24

BESLUT

Stadsbyggnadsnämnden beslutade 2008-04-22 att sända ut förslag till detaljplan för Södertälje Dubbelspår inom Södertälje-Södertälje Hamn på samråd under tiden 2008-06-23 till 2008-08-18.

HUR SAMRÅDET BEDRIVITS

Förslag till detaljplan sändes ut till remissinstanser enligt sändlista och till berörda sakägare för yttrande senast 2008-08-29. Samrådshandlingarna fanns under denna tid också tillgängligt på Samhällsbyggnadskontoret, Stadshuset infocenter, Stadsbiblioteket i Luna kulturhus samt på Södertälje kommuns webbplats.

INKOMNA YTTRANDE MED KOMMENTARER

Länsstyrelsen i Stockholm län

Stationshuset är förklarat som byggnadsminne enligt lagen om kulturminnen mm. (1988:950) men förvaltas inte av Länsstyrelsen, det ägs av SL. Likaså Vattentornet är byggnadsminne. Däremot ingår inte boställshusen norr om stationen, i detaljplanens södra gräns, men utredning pågår om att utöka skyddet till att omfatta även dessa. Det tilltänkta bullerskyddet mot bostadshusen inom stationsområdet bör därför utformas i samråd med kommunens arkivarie.

Länsstyrelsen vill framföra att Södertälje kommun i den fortsatta planeringen, i sina fortsatta kontakter med SL och Banverket särskilt bör beakta att en samordning sker av gestaltungsfrågorna.

Länsstyrelsen förutsätter att eventuella synpunkter från Vägverket tillgodoses i fortsatt planering.

I det fortsatta planarbetet kommer dessa frågor att särskilt beaktas bl.a. i en formaliserad samordning mellan kommunen, SL och Banverket. Utformning av bullerdämpning prövas även i bygglovet. Samråd kommer att ske med stadsantikvarier.

Sakägare

Inga synpunkter har inkommit från berörda sakägare.

Kommunala nämnder

Miljönämnden

Miljönämnden bifaller miljökontorets yttrande. Miljökontoret i sin tur framhåller vikten av att ta fram ytterliga markundersökningar i det gamla spårområdet. Den frågan kommer att hanteras enligt Banverkets policy vid markarbeten. Vidare bedömer Miljökontoret det ytterst angeläget att de bullerskyddande åtgärderna som beskrivs i miljökonsekvensbeskrivningen om möjligt kommer till utförande innan störande byggverksamhet igångsätts nära bostäder.

Samhällsbyggnadskontoret instämmer och frågan om ett tidigareläggande har Banverket informerats om. Banverket meddelar att möjligheten att sätta upp bullerplank innan byggnationen börjar, är beroende av dels hur byggetapperna bedrivs och dels var byggtrafiken kommer att gå. I dag har Banverket inte erforderlig detaljkunskap för att kunna bedöma om bullerplank på en viss sträcka kan sättas upp i ett tidigt skede.

Utbildningsnämnden

Utbildningsnämnden ställer sig positiva till detaljplanen. Dubbelspår och ökad turtäthet är till gagn för alla elever som kommer tågledes till sina skolor i Södertälje. Utbildningsnämnden bifogar barnchecklista för Södertälje kommun.

Remissinstanser

TelgeNät AB

TelgeNät AB har befintligt distributionsnät för El Fjärrvärme Vatten/ Va, Signal kabeleinät i närområdet och till vissa delar även inom detaljplanområdet. Berörda delar av distributionsnäten kan behöva skyddas t.ex. för marktryck.

Vattenfrågor – Synpunkter kommer att skickas direkt till Tommy Åström. Översvämningsrisk och sårbarhetsutredning berörs.

Värmefrågor – Befintliga fjärrvärme och fjärrkylsledningar finns inom och angränsande planområdet. Ledningarna är i drift och ska skyddas mot sättningar vid markarbeten. Eventuella kostnader för skydd eller flyttning bekostas av exploitören.

Elnätsfrågor – Befintligt distributionsnät för el och signal kabelnät finns i närområdet och till vissa delar även inom detaljplanområdet. Bifogar pdf med befintligt ledningsnät. Samt en plankarts skiss där en del platser markerats för eventuellt behov av skydd mot marktryck i samband uppkomst av ny byggarbetsplats. Kostnader för eventuell nyomläggning av distributionsnätet belastar projektet.

Övrigt – Kabelnät för gatubelysning och parkbelysning tillhör TelgeNät AB. Belysningsstolpar och armaturer tillhör Södertälje kommun Våra marknadsingenjörer på TelgeNät, elnät svarar på frågor som berör avtalsfrågor, el tekniska lösningar ombyggnads och anslutningskostnader.

Planen kan behöva kompletteras enligt ovan. Slutligt ställningstagande sker i samråd med ledningsägaren.

Hyresgästföreningen

Hyresgästföreningen ställer sig positiva till dubbelspårsutbyggnad. En önskan är dock att bullerdämpande åtgärder för bostäderna i närheten av banan genomförs som första åtgärd innan själva arbetet med byggnationen påbörjas.

Ur stadsbyggnadssynpunkt kan man sedan ha invändningar och tycka att det transporttekniskt skulle vara effektivare med balktrafik från Östertälje. På så sätt skulle ytterområdena kunnat få betydligt snabbare och effektivare förbindelser. En större pendeltågstation skulle då ha byggts i Östertälje istället, där man kunde byta till baktrafik som snabbt kunde ta passagerare till Fornhöjden via Glasberga, till Hovsjö via Saltskog, till centrum via Saltsjöbron och Järngatan, Ronna och Geneta och sammaledes Lina via Centrum och Oxbacksleden. Frågan är om inte på det viset skulle ha fått både effektivare, snabbare, billigare och miljömässigt bättre förbindelser än med den nu planerade centrumbanan. Hyresgästföreningen beklagar att man in ett tidigare skede inte utrett dessa möjligheter.

Angående tidigareläggning av bullerdämpande åtgärder, se svar på Miljönämndens yttrande.

Södertälje kommun har sedan länge tydligt uttalat, att man vill behålla det centrala stationsläget, varför ovan nämnda alternativ inte närmare prövats i förstudien till järnvägsplanen daterad december 2005.

Villaägarna

Villaägarna ställer sig positiva till dubbelspårsutbyggnad mellan Södertälje Centrum och Södertälje Hamn.

Man anser att det är viktigt att kommunikationen under byggtiden kan lösas på ett tillfredställande sätt. Den ökade busstrafiken och störningarna det medför måste beaktas.

Vidare anser man att det är viktigt att parkeringsmöjligheterna vid Södertälje centrum och Östertälje station förstärks.

Slutligen lyfter man fram vikten av en fungerande hiss, så att de ska kännas tryggt för resenärerna att gå mellan plattformarna.

I ett detaljplanearbete som berör Östertälje station utreds möjligheten till en utökad parkering. Diskussioner pågår mellan SL och Banverket om ersättningstrafik. Det är först i samband med att

detaljprojekteringen kommer en bit på väg som det går att bedöma vilken trafik som kommer att upprätthållas på spåren och därmed vilken ersättningstrafik som krävs. I början av 2009 bör det finnas förutsättningar för att besluta om hur ersättningstrafiken skall bedrivas.

I det fortsatta planarbetet kan trygghetsfrågor närmare behöva utredas. SL ansvarar för utrustning på stationen, däribland hissarna.

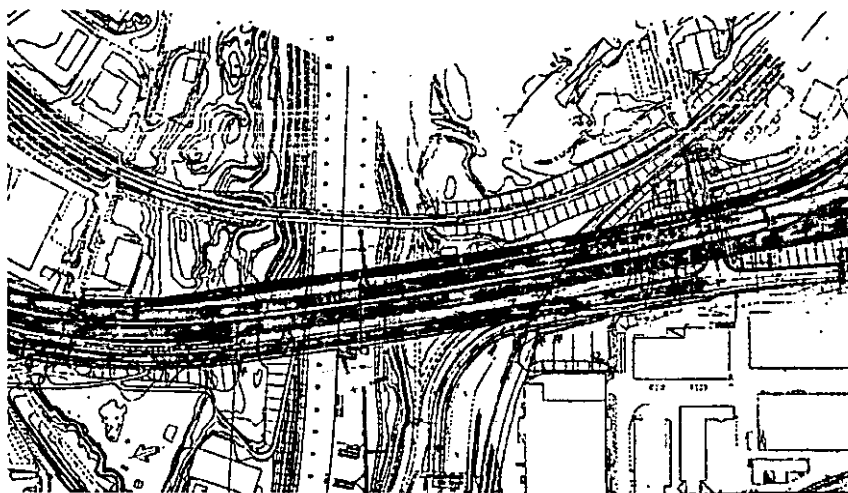
Utformning och driftsäkerhet av hissarna kommer att följa SL:s praxis.

Vägverket

Vägverket anser det vara mycket viktigt med en väl fungerande kollektivtrafik mellan Stockholm och Södertälje, och vidare mot Mälardalsregionen, och ser därför huvudsakligen mycket positivt på projektet som innebär att spårkapaciteten och tillgängligheten förbättras för kollektivtrafikresenärerna.

Området och järnvägsspåren, korsas av Vikingsleden och av motorvägen E4/E20 som är ett mycket viktigt riksintresse för kommunikationerna mot Stockholm och Uppsala mm. Riksintresset avser vägens funktion, dvs. inte bara den fysiska vägkroppen utan behovet av en väl fungerande kommunikation på sträckan. Detta innebär att riksintresset även omfattar bibehållen möjlighet att i framtiden förbättra kapaciteten genom breddning av vägarna. Detta bör framgå planhandlingarna. Vägverket vill framhålla behovet av breddning är högst aktuellt.

Därför anser Vägverket att det är viktigt att hänsyn tas till befintliga vägbroar, men även till att framtida breddning av E4/E20 inte försvåras.



Figur: Idéskiss – framtida breddning av E4/E20

Ett avtal som reglerar genomförandefrågorna måste finnas innan detaljplan eller järnvägsplan vinner laga kraft. Projekten ska bedrivas så att minsta möjliga störning för vägtrafiken uppstår, och Vägverket ska ges möjlighet att granska konstruktionsritningar etc. innan några arbeten påbörjas.

Planhandlingarna kompletteras med möjliggörande av breddning av vägbro genom att z₂-område i plankarta breddas.

Planhandlingar kompletteras med avtalsfrågorna.

Övriga

Banverket

Banverket har inget att invända på samrådshandlingar för rubricerad detaljplan. Vad det gäller detaljplanens gestaltungsprogram, återspeglar det Banverkets ambitionsnivå vad det gäller arkitektur och gestaltning. Dock vill Banverket uppmärksamma på att den sammanbindande, projektgemensamma gestaltning som eftersträvas kan kompliceras av att SL dels utför sina anläggningar tidigare än Banverket och dels att SL:s anläggningar inte utförs inom ramen för den nu aktuella järnvägsplanen.

I det fortsatta planarbetet kommer samordningen av gestaltungsfrågan att särskilt beaktas bl.a. i en formaliserad samverkan mellan kommunen, SL och Banverket. Se även svar på Länsstyrelsens yttrande.

Storstockholms Lokaltrafik AB, SL

Sträckan Södertälje Centrum – Södertälje Hamn är en av de få kvarvarande sträckorna med enkelspår inom SL:s pendeltågsområde. Enkelspåret och den omoderna infrastrukturen vid Södertälje Hamn ger inte de möjligheter till god punktlighet i trafiken som vi önskar. SL är därför mycket positiva till att detta projekt genomförs. SL förutsätter att detaljplanen innehåller de båda spåranslutningarna till depån som diskuteras och att utbyggnaden av det spåret säkerställs i det fortsatta arbetet.

En förutsättning för genomförande av projektet är att överenskommelse sker mellan Banverket, SL och Södertälje kommun angående bl. a. stationsombyggnaden i Södertälje hamn och ersättningstrafik under avstängningsperioden.

SL förutsätter att föreslagna bullerskyddsåtgärder medför ljudnivåer under gällande riktvärden för bostäder i kommunen. Klagomål från boende kan annars leda till krav på inskränkning av tågtrafiken.

Under avsnittet "Gator och trafik – Spårbunden trafik" står följande. "Bedömd trafikering år 2015 är en utökning till 10-12 tåg/timme och riktning in mot Stockholm." Vi föreslår att det istället står att SL planerar en utökning av trafiken när citybanan är färdigställd eftersom det ännu inte finns några konkreta planer på antalet tåg. Det står att det idag är 4 tåg/timme och riktning. Eftersom det är 4 tåg/timme till/från Stockholm och vissa tider 2 tåg/timme till/från Gnesta är det totalt upp till 6 tåg/timme.

SL anser att möjligheterna att anlägga en infartsparkering i anslutning till Södertälje hamn bör studeras.

Angående ersättningstrafik, se svar på Villaägarnas synpunkt. I ett detaljplanearbete som berör Östertälje station, utreds möjligheten till en utökad bussterminal som ett led i att skapa möjlighet till god ersättningstrafik. I det fortsatta planarbetet kan infartsparkering vid Södertälje hamn närmare behöva utredas. Se även svar på Länsstyrelsens yttrande.

Bullerfrågan är utredd i samband med framtagandet av järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning. Ett antal bostäder längs aktuell bansträckning är bullerstörda redan i dagsläget. Det är främst utomhusnivåerna som är för höga men i några fall även

inomhusnivåerna. Godstågen är mest störande och därför dimensionerande för bullerskyddsåtgärderna.

Med föreslagna bullerskyddsåtgärder, såsom en hög skärm vid villorna i Södertälje Hamn, inglasning av balkonger på flertalet flerfamiljshus, fönsteråtgärder samt två lokala skärmar för uteplats överskrids riktvärdena enbart vid två fastigheter. För dessa föreslås bullerplank. Ytterligare åtgärder bedöms ej som tekniskt möjliga. Det är riktvärdet för maximal ljudnivå utomhus som överskrids med 3-4 dB då ett godståg passerar vilket bedöms ske ca 6 ggr/dygn i framtiden varav minst 2 passager sker på natten.

Planen bearbetas med avseende på trafikintensitet.

Vattenfall

I närheten av planområdet har Vattenfall el-anläggningar som är av regionnätstyp och av stor vikt för hela regionens eldistribution. Avståndet till detaljplanen är väl tilltaget och därför har Vattenfall inget att crinra på detaljplanen såsom den ser ut nu. Men skulle behov av flytt föreligga vill Vattenfall bli informerade då det kan innebära arbeten hos dem. Vattenfall önskar ta del av antagen detaljplan.

Regionplane- och trafikkontoret

Olika alternativ för att förstärka järnvägskapaciteten till Södertälje har diskuterats länge. En utbyggnad av spårkapaciteten är nödvändig, dels för att utveckla spårtrafiken till Södertälje Centrum, som anges som en regional kärna i RUFS 2001 och i förslaget till RUFS 2010, dels för att möjliggöra störningssäker pendeltågstrafik i länet.

Regionplane- och trafiknämnden har i yttrande över förstudie om alternativa lösningar i mars 2006 förordat alternativ 3 förutsatt att finansieringen kan lösas men även bedömt att alternativ 2 uppfyller acceptabla krav i närtid. Banverket har därefter beslutat att välja alternativ 2. Beslutet innebär att banan byggs ut till dubbelspår och att korsningen mellan spåret till Stockholm och spåret till Södertälje C blir planskild.

Regionplane och trafikkontoret förutsätter att skyddsåtgärder vidtas för att åstadkomma acceptabla bullernivåer vid bostäder. Kontoret anser vidare att förslaget till detaljplan tillgodoser de krav på ökad kapacitet som kan ställas för att utveckla tågtrafiken och bör tillstyrkas.

Angående tidigareläggande av bullerdämpande åtgärder, se svar på miljönämndens yttrande.

Skanova

På flertalet ställen korsar Skanovas teleanläggningar det föreslagna detaljplaneområdet. Skanova bifogar karta.

Skanova önskar att i så lång utsträckning som möjligt, behålla de befintliga teleanläggningarna i deras nuvarande läge, för att undvika de olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flytt/ ombyggnad. Skanova önskar att u-områden skapas för Skanovas teleanläggningar på kvartersmark. I planbeskrivningen anges att vissa av stadens ledningar kommer att läggas om. Gäller detsamma Skanovas ledningar bör detta tydliggöras. Tvingas Skanova att

vidta flyttåtgärder förutsätter Skanova att exploatören bekostar dessa åtgärder och att reglering av detta sker innan detaljplanen antas.

Planhandlingarna kompletteras i dessa avseenden.

Svenska Kraftnät

Svenska Kraftnät har inga erinringar avseende rubricerad detaljplan.

INKOMNA YTTRANDEN TILL JÄRNVÄGSPLANEN SOM PÅVERKAR DETALJPLANEN

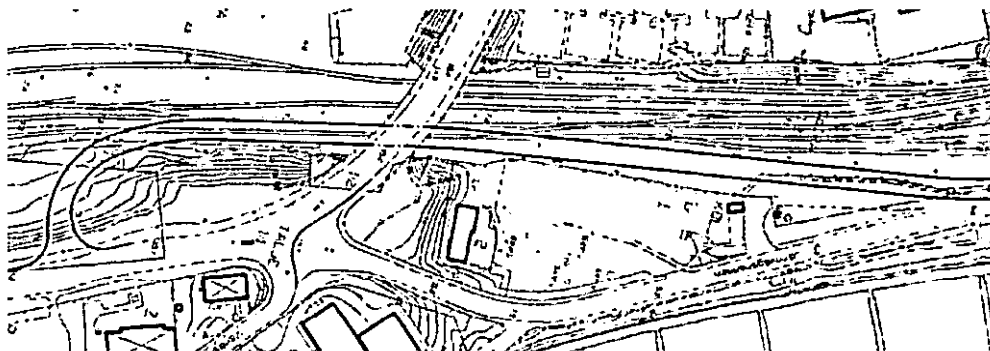
Samhällsbyggnadskontoret Södertälje kommun

I området runt Vårdsholmsbron har kommunen planer på att exploatera. I planarbetet med Södra Stads kärnan utreds förslag på exploatering både söder och norr om Vårdsholmsbron. Exploateringen i området förutsätter att gatan som heter Järnvägshamnen får en annan anslutning till Hertig Carls väg.

Två olika lösningar har studerats, sedan flera år tillbaka, i kommunen. Den ena lösningen (alt hög) innebär att nuvarande gata flyttas mot järnvägsspåret och ansluter med en rondell mot Hertig Carls väg intill och i höjdnivå med Vårdsholmsbron. Även den andra lösningen (alt låg) innebär att gatan flyttas så nära spårområdet som möjligt men går istället under Vårdsholmsbron (Hertig Carls väg) och ansluter sedan längre söder ut till Hertig Carls väg.

Under den pågående planeringen av Södra Stads kärnan så framstår det allt tydligare att alternativ låg har flera fördelar. Gatan får ligga kvar i samma nivå som spårområdet och nuvarande marknivåer i hela området ner mot Yttre Maren kan i princip behållas. Kostsamma stödmurs- och brokonstruktioner (alt hög) kan undvikas. Även befintlig nyanlagd pumpstation samt ett omfattande ledningsstråk kan i allt väsentligt lämnas opåverkade i alt låg.

Förslaget (alt låg) innebär också att den exploateringsbara marken kan nyttjas på ett mycket effektivare sätt ytmässigt, men framförallt höjdmässigt, då souterränglösningar undviks i den tänkta nya bebyggelsen. Förutom de rent ekonomiska fördelarna bedömer vi även att alt låg ger de bästa förutsättningarna för att skapa en utseendemässigt bra stadsmiljö. Alternativ låg innebär att järnvägsspåren behöver flyttas västerut. Kommunens bedömning är att det finns utrymme för att få plats med både två järnvägsspår och den aktuella gatan under bron. Kommunen avser att utreda frågan närmare och belysa konsekvenserna av att genomföra en gatuombyggnad enligt alternativ låg. Samt att i samråd med banverket utreda förutsättningarna alternativet ger för det planerade dubbelspåret och dess vidare anslutning norr om Vårdsholmsbron mot Södertälje station.



Figur: Förslag till Vårdsholmsbackens anslutning till Hertig Carls väg

Under utbyggnadstiden som är beräknad till perioden 2010-2012 kommer trafiken att stängas av mellan Östertälje och Södertälje C under 14 månader från sommaren 2011 till och med sommaren 2021. Detta innebär att resenärerna tvingas byta till ersättningsbussar vilket blir en stor resuppooffring för många resenärer under en lång tid. Därför är det mycket viktigt att banverket i samråd med SL och kommunen redovisar hur ersättningstrafiken ska fungera i praktiken.

Om utredningsarbetet visar att spår- och gatuombyggnad enligt alternativ låg är möjlig, kommer planområdet att utvidgas och planhandlingarna att kompletteras i detta avseende.

Vid planens antagande måste en tillfredsställande lösning av ersättningstrafiken föreligga.

Synpunkter från boende i Södra

Kan inte den spårnära skärmen (z-bloc) förbi kvarteret Barkassen förlängas över broarna i broläge 1?

Den spårnära skärmen uppförs inom ramen för annat projekt förbi fastigheterna Barkassen. En förlängd spårnära skärm över broarna skulle enligt ljudkonsulten inte medföra någon nämnvärd minskning av ljudnivåerna. Däremot kommer de nya broarna som ska uppföras över Hertig Carls väg att bidra till att bullernivåerna minskar. De nya broarna är av betong och förorsakar mindre buller än de temporära stålbroar som finns i dag. Den spårnära skärmen vid kvarteret Barkassen förs in i plankartan i denna detaljplan.

STÄLLNINGSTAGANDE

Ett klargörande om möjligheten med tidigareläggande av bullerplank ska föreligga vid planens antagande.

Planhandlingarna ändras för att medge möjlighet till att i framtiden förbättra kapaciteten på motorvägen E4/E20.

Samordning i gestaltningsfrågan skall ske.

Planhandlingarna kompletteras, så att erforderliga allmänna underjordiska ledningar medges.

Om vidare utredningsarbeten så visar så ändras planhandlingarna för att medge att en gata kan byggas under Vårdsholmsbron.

Ett av kommunen godkänt förslag till ersättningstrafik ska föreligga vid planens antagande.

INKOMNA YTTRANDE TILL JÄRNVÄGSPLANEN

Under denna rubrik finns ett urval av yttranden som inkommit till Banverket under samrådstiden för järnvägsplanen och som även berör denna detaljplan.

Dessa yttranden medtas här som information. Frågorna kommenteras i järnvägsplanens samrådsredogörelse.

Allmänheten, Gnesta kommun, Villaägarna, Södertälje kommun, SL

- När kan Banverket svara på hur ersättningstrafiken kommer att lösas? Ersättningsbuss från Gnesta ej acceptabelt.
- Under byggtiden och avstängningen av trafiken kommer extra parkeringsplatser att krävas. Var kommer de att placeras?

Allmänheten, Villaägarna

- Föreslagen gångtunneln är otrygg. Gångförbindelser som leder direkt från plattformarna till Hertig Carls väg bör ordnas.
- Hiss till och från plattformarna måste alltid fungera.

Allmänheten

- Kan bullerplank förlängas norrut?
- Kan bullerplank sättas upp innan byggnationen börjar?
- Kommer stenpartierna vid broläge 1 (järnvägsbroarna över Hertig Carls väg närmast Södertälje Hamn) att vara kvar? Kommer broläge 1 att byggas i modern eller gammal stil?
- Kommer det att finnas parkbänkar i grönområdet vid Södra efter byggnationen? De boende önskar det.
- I järnvägsplanen står det att det finns parkbänkar i grönområdet vid södra. Det finns idag inga parkbänkar. Kommer det att göra det efter byggnationen? De boende vill ha gungor och parkbänkar i grönområdet.

Övriga

- Räddningsverket skriver att frågor som rör tillgänglighet bör följas upp även utanför stationsområdet.
- Handikappsöreningarnas Samarbetsorganisation (HS) påpekar att nivåskillnader mellan stationsplan och Hertig Carls väg ställer höga krav på underlaget. HS förutsätter att stationshuset blir tillgängligt, bemannat så att offentlig toalett finns att tillgå.

MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

Samrådsredogörelsen är upprättad av planarkitekt Björn Wallgren.

SAMHÄLLSBYGGNADSKONTORET

Plan och Bygg

Tommy Åström
tf planchef

Björn Wallgren
planarkitekt
Atkins Sverige AB



SAMHÄLLSBYGGNADSKONTORET

Plan

MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING

P 008004

Detaljplan för
Dubbelspår Södertälje Centrum - Södertälje Hamn
i Södertälje

UTSTÄLLNINGSHANDLING

2009-06-01



SAMHÄLLSBYGGNADSKONTORET

Urban Dahlberg
Planchef

Björn Wallgren
Planarkitekt, konsult Atkins

Sammanfattning

Bakgrund

Järnvägen mellan Stockholm - Södertälje centrum och Gnesta/Järna – Södertälje centrum har dubbelspår fram till Södertälje hamn. Från Södertälje hamn till Vårdsholmsbron är det enkelspår, ett av landets mest trafikerade spår med drygt 190 tåg per dygn. Den intensiva trafiken medför stor störningskänslighet, väntetider vid omstigning i Södertälje hamn samt kapacitetsproblem för den framtida planerade trafikökningen. Järnvägsstationen Södertälje hamn är inte anpassad för funktionshindrade personer. Gångtunnel och trappor förbinder idag stationshuset med plattformarna.

En utbyggnad av järnvägssträckan till dubbelspår mellan Södertälje hamn och Vårdsholmsbron med åtföljande kapacitetsökning samt förbättrad tillgänglighet i Södertälje hamn innebär att fler människor kommer att kunna åka tåg vilket därmed bidrar till att begränsa biltrafikens utsläpp och medverkar till att uppfylla nationella miljömål såsom frisk luft och begränsad klimatpåverkan.

Planen

Planen ger förutsättningar för järnvägsändamål och i begränsad omfattning även industriändamål inom aktuellt planområde. Planförslaget utgår från järnvägsplanens föreslagna utbyggnad. Dock överensstämmer inte planområdet med järnvägsplanens vid Södertälje hamn då gällande detaljplan redan ger förutsättning för järnvägsändamål där. Planområdet omfattar huvudsakligen befintlig järnvägsmark.

Järnvägsutbyggnaden omfattar bl.a. dubbelspår. Det nya spåret byggs parallellt med befintligt spår mellan station Södertälje hamn och Vårdsholmsbron. Avståndet mellan de två spåren på Centrubanan varierar mellan 4,5 till 7,5 m beroende på befintliga förhållanden och utbyggnadsmöjligheter under pågående trafikering. Anpassning av Södertälje hamn för rörelsehindrade innebär bl.a. nya trapphus med hissar och rulltrappor till plattform 1 och 2. Plattformarna breddas och höjs för att passa pendeltågen och en ny gångtunnel byggs. Med SL som huvudman, kommer ett nytt stationshus att uppföras vid stationsområdet, söder om den nuvarande stationsbyggnaden.

Tre befintliga broar i tre brolägen finns i planområdet. I broläge 2, järnvägsbro över Hertig Carls väg, och broläge 3, Gjuteriporten, rivs befintliga broar och ersätts med två nya broar per broläge. I dag ligger två järnvägsbroar över Hertig Carls väg i broläge 1. Vid ombyggnationen kommer Centrubanans enkelspårsbro att rivas och ersättas med två nya broar. Stockholmsspårets bro kommer att rivas och ersättas med en kort bro för tåg i ena färdriktningen och en ca 160 meter lång bro, placerad över Centrubanans spår, för tåg i andra färdriktningen. Stödmurar anläggs för att minska intrång mot Scantias parkering, Hertig Carls väg och mot Stockholmsspåret.

Nollalternativet

Nollalternativet är att befintlig järnväg samt stationen Södertälje hamn förblir oförändrade. Kapacitetsbrister samt dålig tillgänglighet kvarstår. Kulturmiljön påverkas ej och landskapsbilden förblir oförändrad.

Effekter och konsekvenser

Den största negativa miljökonsekvensen under byggtiden bedöms vara ökad trafik, byggtrafik såväl som ersättningsbussar, för boende i Södra samt störningar för pendeltågstrafikanterna.

Den negativa konsekvensen bedöms som måttlig. Ersättningstrafiken bedöms medföra en utökad SL-busstrafik med 35-50% jämfört med idag inom avtalsområdet, (9000-13000 km per vintervardag). Avtalsområdet motsvarar ungefär kommunen. Sannolikt krävs temporära trafikomläggningar under byggtiden. Utredningsarbete för trafikförsörjningen under byggskedet pågår.

Under byggtiden kommer tillfälliga miljöstörningar att uppstå. Dessa störningar kan i många fall vara större än från den permanenta anläggningen. I ett miljöprogram som upprättats för projektet presenteras de åtgärder som skall vidtas för att minimera projektets miljöpåverkan under byggtiden. I byggskedet upprättar entreprenören en miljöplan samt vid behov kontrollprogram.

Buller och vibrationer kommer att uppstå under byggtiden på grund av störning från arbetsmaskiner och transporter samt arbetsmoment såsom schaktning, spontning etc. Då hastigheten efter planerad järnvägsutbyggnad är oförändrad kommer den maximala ljudnivån i princip vara densamma på sträckan i driftskedet.

Utbyggnadsalternativet bedöms inte påverka dagens nivåer av föroreningar i luften i nämnvärd utsträckning. Ett av syftena med att förbättra för spårbunden trafik är förhoppningen om att biltrafiken skall minska, och med det utsläppen till luften. Således bedöms det bli en liten positiv konsekvens för luftföroreningssituationen i Södertälje.

Sammantaget görs bedömningen att den planerade utbyggnaden till dubbelspår medför en ökad säkerhet vilket medför att risken för olyckor minskar. Utbyggnaden innebär små positiva konsekvenser avseende olycksrisk.

1. Inledning

1.1 Bakgrund till utbyggnaden

Bandelarna Stockholm - Södertälje centrum och Gnesta/Järna – Södertälje centrum har dubbelspår fram till Södertälje hamn. Från Södertälje hamn till Vårdsholmsbron i riktning mot Södertälje centrum är det enkelspår. Spåret är ett av landets mest trafikerade spår med drygt 190 tåg per dygn. Den intensiva trafiken medför stor störningskänslighet, väntetider vid omstigning i Södertälje hamn samt kapacitetsproblem för den framtida planerade trafikökningen. Kapacitetsbristen för den framtida trafikökningen med åtföljande risk för förseningar samt den dåliga tillgängligheten för rörelsehindrade vid Södertälje hamn är huvudmotiven för järnvägsutbyggnaden. Järnvägsutbyggnaden omfattar bl.a. dubbelspår. Det nya spåret byggs parallellt med befintligt spår mellan station Södertälje hamn och Vårdsholmsbron. Avståndet till befintligt spår varierar mellan 4,5 till 7,5 m beroende på befintliga förhållanden och utbyggnadsmöjligheter under pågående trafikering. Tre befintliga broar finns på Centrumbanan. Dessa rivs och byts ut, och för det nya spåret byggs dessutom tre nya broar. Stödmurar anläggs för att minska intrånget mot Scantias parkering, Hertig Carls väg och mot Stockholmsspåret. Stockholmsbanans spårbro vid broläge 1, Hertig Carls väg, rivs och ersätts med en kort bro och en ca 160 meter lång planskildhet.

Järnvägsstationen Södertälje hamn är inte anpassad till rörelsehindrade personer. Gångtunnel och trappor förbinder stationshuset med plattformarna. Tillgänglighetsanpassning av station Södertälje hamn innebär bl.a. nya trapphus med hissar och rulltrappor till plattform 1 och 2. Plattformarna breddas och höjs för att passa pendeltågen och en ny gångtunnel byggs.

Länsstyrelsen i Stockholms län har enligt 6 kap. 5 § andra stycket i miljöbalken beslutat att den planerade järnvägsutbyggnaden medför betydande miljöpåverkan (2006-06-21, beteckning 3432-06-9427).

1.2 Bakgrund till miljöbedömningen

Efter förstudien "Södertälje Hamn – Södertälje Centrum" daterad december 2006 har planeringsarbetet för att kunna genomföra förstudiens utredningsalternativ 2 gått vidare till järnvägsplan. Huvudmotivet för järnvägsutbyggnaden är att öka kapaciteten för att möta planerad trafikökning, samt att förbättra tillgängligheten för rörelsehindrade vid Södertälje hamn.

I samband med att järnvägsplan och MKB upprättas för utbyggnaden tas även en detaljplan fram eftersom den blivande järnvägsplanen annars riskerar att strida mot befintliga detaljplaner i utbyggnadsområdet. Som en del av processen att ta fram detaljplanen har en behovsbedömning gjorts, "Behovsbedömning, underlag för bedömning av betydande miljöpåverkan", Atkins 2008-03-10. Södertälje kommun har gjort bedömningen att detaljplanen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen i Stockholms län har tagit del av behovsbedömningen och i skrivelse daterad den 21 april 2008 ansett att planen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan varför en miljöbedömning av planen krävs. Detaljplanens miljökonsekvensbeskrivning utgår från järnvägsplanens.

1.3 Avgränsning

Den geografiska avgränsningen av planområdet avviker från järnvägsplanens avgränsning då det inte innefattar stationsområdet kring Södertälje Hamn. Gällande detaljplan för stationsområdet strider inte mot utbyggnaden. Den geografiska avgränsningen av planområdet omfattar sträckan mellan Vårdsholmsbron, söder om Södertälje centrum till plattformsområdet

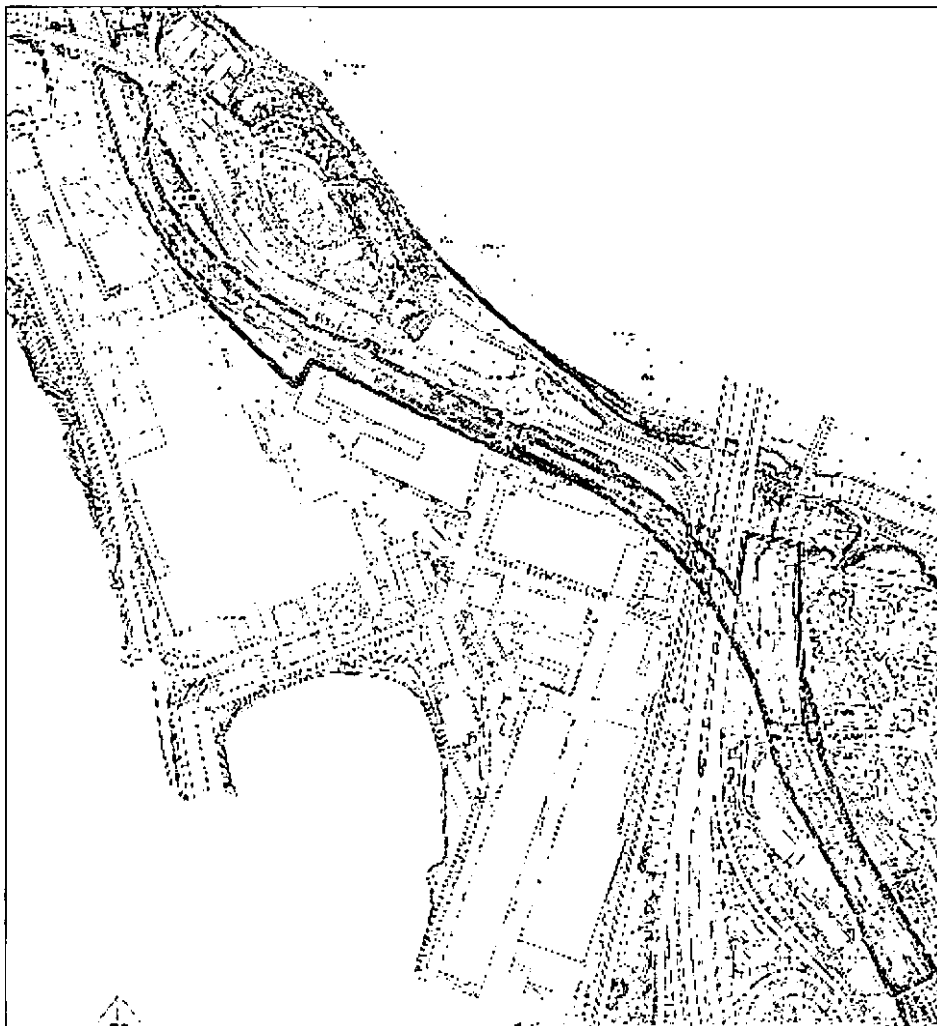
i Södertälje hamn. Dubbelspårsutbyggnaden och planskildheten ianspråktar endast marken intill befintligt spår.

I samband med behovsbedömningen identifierades ett antal miljöaspekter som bedömdes vara särskilt viktiga vilka bör fokuseras på i miljökonsekvensbeskrivningen. Av dessa bedömdes genomförandet av detaljplanen ge upphov till de allvarligaste konsekvenserna, främst avseende buller, luftkvalitet, vibrationer och risker. För driftskedet har miljökonsekvensbeskrivningen avgränsats till att behandla buller.

1.4 Samråd

Planförslaget har inte föregåtts av något program. Samråd om behovsbedömningen har hållits med länsstyrelsen som i yttrande daterat den 21 april 2008 delar kommunens uppfattning om att planen kan antas innebära en betydande miljöpåverkan. För avgränsningen av MKB har samråd med länsstyrelsen hållits under juni 2008.

För järnvägsplanen hölls samråd med länsstyrelsen 2006-12-02. I december 2007 inleddes samrådsprocessen för MKB och järnvägsplan med övriga parter. Samrådsparter är Södertälje kommun, Södertälje Hamn AB, Vägverket, Scania, Storstockholms Lokaltrafik AB ("SL"), handikapprådet / handikapporganisationer, fastighetsägare, allmänhet och andra intressenter såsom Naturskyddsföreningen. Dessutom sker utökat samråd med statliga myndigheter såsom RAÄ, Räddningsverket, Naturvårdsverket, Boverket etc.



Figur 1. Planområdet.

2. Planförslaget

Planen ger förutsättning för järnvägsändamål och i begränsad omfattning industriändamål inom aktuellt planområde. Planförslaget utgår från järnvägsplanens föreslagna utbyggnad. Dock överensstämmer inte planområdet med järnvägsplanens vid Södertälje hamn då gällande detaljplan redan ger förutsättning för järnvägsändamål där. Planområdet omfattar i huvudsak befintlig järnvägsmark.

2.1 Föreslagen utbyggnad enligt järnvägsplan

Södertälje hamn

Stationen anpassas till pendeltågtrafikens framkomlighetskrav. Detta innebär att plattformarna breddas och nya trapphus med hissar och rulltrappor till plattform 1 och 2 byggs. En ny gångtunnel byggs. Med SL som huvudman, kommer ett nytt stationshus att uppföras vid stationsområdet, söder om den nuvarande stationsbyggnaden.

De befintliga plattformstaken av Törebodamodell bibehållas och förlängs mot de nya trapphus som byggs. En ny ställverksbyggnad byggs på västra sidan om bangården. Gestaltungs- och utformningsfrågor behandlas i ett separat gestaltungsprogram.

Det nya spåret förläggs efter Södertälje Hamn söder om det befintliga spåret, skiftar vid motorvägsbron till norra sidan, skiftar sida igen för att sedan ansluta till dubbelspår vid Vårdsholmsbron.

Markintrång

Spårområdet för utbyggnaden kommer att bli marginellt större än dagens spårområde. För byggskedet behöver mark nyttjas tillfälligt för tillfarter, upplag, etableringsområden etc. Det är viktigt att de värden i som finns i området inte påverkas under byggskedet. Större intrång än nödvändig skall inte ske i "skogspartiet" söder om Vårdsholmsbron. Detsamma gäller parkstråket längs järnvägen i Södra samt kring bostadshusen vid Stationsvägen som utgör byggnadsminnen.

Byggtid

Beräknad byggtid är 3 år under vilken avstängning av Centrumbanan kommer att krävas under ca 14 månader. Avstängning av station Södertälje Hamn beräknas till ca 2 veckor och kommer att variera med utbyggnadsetapperna. Gnestapendeln kommer att gå mer eller mindre frekvent. Stockholmstågen kommer delvis att trafikera station Södertälje Hamn. Ersättningstrafik kommer att krävas och utrymme för busshållplaster vid stationslägena behövs.



Centrumbanan

Det nya spåret lämnar Södertälje hamn väster om det befintliga spåret, skiftar vid motorvägsbron till östra sidan och ansluts sedan till dubbelspår vid Vårdsholmsbron. Avståndet till det befintliga spåret varierar mellan 4,5 till 7,5 m beroende på befintliga förhållanden. För att minska intrånget på Scantias långsträckta parkeringar gjuts 1-2 meter höga stödmurar mot banvallen. En liknande stödmur byggs mellan Hertig Carls väg och banvallen, i kurvan under motorvägsbron. Gabionstödmurar (stenar i nätkasse) föreslås anläggas mellan Stockholmsbanan och Centrumbanan samt mellan Centrumbanan och Banverket Produktions område söder om broläge 1.

Broar

På järnvägssträckan mellan Södertälje Hamn och Södertälje Centrum, även kallad Centrumbanan, rivs samtliga befintliga järnvägsbroar och ersätts med två nya per broläge. Brolägena är tre till antal. På spåret mot Stockholm rivs befintlig bro över Hertig Carls väg och ersätts av en kortare och en längre järnvägsbro. Gestaltungsprinciper för broar framgår av separat gestaltungsprogram.

2.2 Nollalternativ

Nollalternativet avser befintlig anläggning utan eventuella upprustningsåtgärder utöver de underhållsåtgärder som krävs för att vidmakthålla banans standard. Kapaciteten förblir densamma som idag.

3 Förutsättningar

3.1 Kommunala planer

Gällande översiktsplan för Södertälje antogs 2004. Ett flertal detaljplaner ligger inom planområdet.

3.2 Riksintressen

Riksintressen i området är Stockholmsspåret, E4/E20 samt Södertälje kanal. Dessa är riksintressen för kommunikation. Väg 502 (f.d. 225) förbinder en hamn av riksintresse i Nynäshamn med E4/E20 i Södertälje. Väg 502 avses därför att klassas som riksintresse.

Inga Natura 2000-objekt finns i området.

3.3 Befolkning, tätortsstruktur, verksamhet

I Södertälje kommun bor drygt 83 000 invånare varav ca 66 000 i centralorten. Prognoser visar på en befolkningsökning till ca 88 000 invånare år 2017. Antalet arbetsplatser inom kommunen är ca 43 000. Staden i sin helhet präglas framförallt av Scantias utbredda industriområde med sina karaktärsfulla industritak, skorstenar, stora asfaltsytor och byggnader av stora volymer. I bjärt kontrast står stadskärnans och kanalområdets småskaliga och trivsamma karaktär. Det aktuella området för järnvägsplanen ligger i stadens ytterkant intill Scantias industriområde och sträcker sig till Södertälje hamn där bostadsområdet Södra är en väl avgränsad satellit med "eget liv", liksom de andra bostadsområdena Vårdsholmen, Rosenlund, Hagaberg och Östertälje.

Södertälje kommuns arbetsmarknad domineras av Scania och AstraZeneca, vilka tillsammans med kommunen har flest antal anställda. Södertäljes arbetsmarknad är också integrerad i såväl Stockholms som östra Södermanlands växande utbildnings- och arbetsmarknadsregioner.

3.4 Arbetspendling

Stor arbetspendling förekommer från Södertälje. Cirka 37 000 personer pendlar till skola eller arbete varav ca 10 000 pendlar med SL:s tåg eller bussar. Det görs ca 17 100 resor/dygn med pendeltåg till och från Stockholm, varav ca 4 800 från/till Östertälje, 5 000 från/till Södertälje hamn och 10 000 från/till Södertälje centrum. Det görs ca 4 800 resor/dygn till och från Gnesta, varav ca 400 från/till Södertälje syd, 2 400 från/till Östertälje, 400 från/till Södertälje hamn och 2 200 från/till Södertälje centrum.

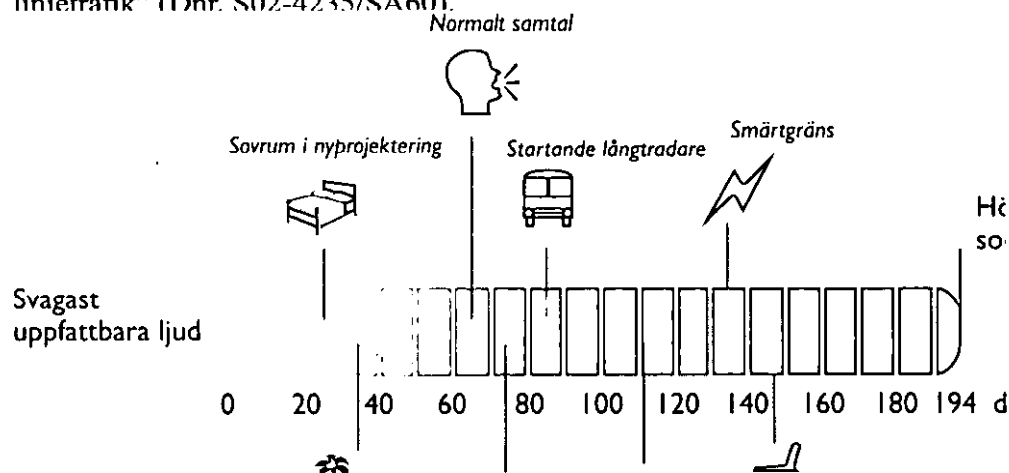
3.5 Hälsa och säkerhet

3.5.1 Buller

Buller från trafik i olika former är ett stort samhällsproblem och skall enligt nationella beslut och miljömålet god bebyggd miljö minskas. De allvarligaste konsekvenserna av tågtrafik är sömnstörningar nattetid. Buller beskrivs med två mått, dels den maximala och dels den ekvivalenta ljudnivån. Maximal ljudnivå är den högsta nivå som mäts då ett enstaka tåg passerar. Den maximala ljudnivån är oberoende av antalet tågpassager. Ekvivalent ljudnivå är det sammanvägda medelvärdet under dygnet. Den ekvivalenta ljudnivån är alltså beroende av antalet tågpassager.

Ljudnivån mäts och beräknas i enheten dB(A) (decibel). För att man ska uppfatta en förändring av ljudnivån krävs en ökning/minskning med 3-5 dB(A). När det mänskliga örat upplever en fördubbling eller en halvering av ljudnivån är förändringen 10 dB(A).

För tågtrafik har Banverket tillsammans med Naturvårdsverket utarbetat ett gemensamt förslag till riktvärden och åtgärdsnivåer för olika planeringsfall "Buller och vibrationer från spårburen linietrafik" (Dnr. S02-4235/SA60).



Figur 3. Exempel på bullernivåer.

Riktvärdena anger bullernivåer som långsiktigt inte bör överskridas för att upprätthålla en god miljö. När riktvärdena tillämpas vid bedömning av buller från järnvägstrafik vid bebyggelse skiljer man på tre planeringsfall; "Nybyggnad av bana", "Väsentlig ombyggnad av bana" samt

”Befintlig bana”. För utbyggnaden av dubbelspåret gäller planeringsfall ”Väsentlig ombyggnad av bana”. I riktvärdena anges även ”högsta acceptabla värden”, värden som måste tillgodoses även om åtgärderna inte är samhällsekonomiskt kostnadseffektiva.

Tabell 1. Riktlinjer för bullernivåer enligt Banverkets och Naturvårdsverkets policy ”Buller och vibrationer från spårburen linjetrafik”.

Bostäder och fritidshus	Riktvärde för miljö kvalitet	Väsentlig ombyggnad	
		Åtgärdsnivå	Högsta acceptabla nivå
Ekvivalentnivå db(A)			
Utomhus	60 ¹⁾ / 55 ²⁾	60 ¹⁾ / 55 ²⁾	70
Inomhus	30 ⁶⁾	- ⁴⁾	
Maximal ljudnivå dB(A)			
Utomhus	70 ²⁾	70 ²⁾	60 ¹⁾ / 55 ²⁾
Inomhus	45 ³⁾	45 ³⁾	55 ⁵⁾

- 1) Avser frifältsvärden eller till korrigerade frifältsvärden
- 2) Avser uteplats, särskilt avgränsat utrymme
- 3) Avser bostadsutrymme (se 6) mellan kl. 22.00 och 06.00
- 4) Fönster eller fasaddämpning förutsätts vara 30 dB(A)
- 5) Högst 5 överskridande per natt
- 6) Avser bostadsrum (ej hall, förråd, WC etc.)

Utmed Centrumbanan och Södertälje Hamn är de störningskänsliga områdena begränsade till ett fåtal bostadsområden då spåret till stor del går utmed Scantias anläggning. Befintlig bostadsbebyggelse utgörs dels av friliggande hus i två våningar på Stationsvägen i Södertälje Hamn. Dels finns flerfamiljshus i upp till sju våningar i Södra (Barkassen) samt norr om järnvägen och Scantias industriområde (fastigheterna Laxen). Centrumbanan trafikeras endast av pendeltåg. I Södertälje Hamn passerar i dagsläget ca tre godstransporter per dygn på Stockholmsspåret. Godstågen skall antingen till / från hamnen eller genom Södertälje hamn på väg söderut mot Gnesta eller norrut mot Stockholm. Hamnbolaget har ytterligare godstransporter med tåg som ej passerar genom stationsområdet utan kommer in söderifrån på Gläntanspåret / Södertälje Syd nedre och rangeras vidare till hamnen.

Tågens hastighet är som högst 80 km/h. Samtliga pendeltåg stannar vid Södertälje Hamn. Trots att samtliga tåg stannar vid stationen är nivån relativt hög i dagsläget, eftersom det finns ett stort antal växlar och spärkorsningar på bangården. Vid en utbyggnad kan buller från växlar minskas. De gamla boställhusen vid Stationsvägen vid stationsområdet är de bostäder som har högst ljudnivå.

Kvalitetsmål

Förutsättningarna för att uppnå riktvärden vilka beskrivs på föregående sida varierar med planeringssituationen. I områden med befintlig järnväg tvingas man ofta att acceptera högre ljudnivåer. I Banverkets bullerpolicy har sju kvalitetsmål definierats vilka utgör grund för bedömning av lämpliga åtgärder vid bebyggelse, se nedan. Dessa är ett viktigt komplement till modellen för samhällsekonomisk lönsamhet vid planeringsfallen:

”Nybyggnad av bana” respektive ”Väsentlig ombyggnad av bana”.

Kvalitetsmål 1:

Inget riktvärde för miljö kvalitet överskrids. Kräver ofta omfattande åtgärder i form av skärmar/vallar utmed spåret, lokala skärmar vid uteplats samt byten/komplettering av fönster.

Kvalitetsmål 2 och 3: (sammanfaller ofta)

Avkall görs på att uppfylla riktvärdena för miljö kvalitet utomhus, utom för maximal ljudnivå vid uteplats. Det medför att behovet av lokala skärmar vid uteplatser samt byten/komplettering av fönster ökar i och med att åtgärder intill spår inte utförs.

Kvalitetsmål 4 och 5: (sammanfaller ofta)

Avkall görs på att uppfylla riktvärdena för miljö kvalitet utomhus, även för uteplatser. Avkall görs även på riktvärden för ekvivalent ljudnivå inomhus. Behovet av lokala skärmar vid uteplatser försvinner.

Kvalitetsmål 6:

Avkall görs på att uppfylla riktvärden för miljö kvalitet även i inomhusmiljön. Detta gör att behovet av byten/komplettering av fönster minskar. De högsta acceptabla nivåerna skall dock inte överskridas. Utrymme finns att formulera målet som ett mellanting mellan mål 5 och 7. Något kvalitetsmål 6 har inte formulerats för detta projekt och kommenteras inte ytterligare.

Kvalitetsmål 7:

Ingen skall behöva utsättas för högre ljudnivå än de högsta acceptabla värdena. Medför byten/komplettering av fönster i sovrum i begränsad omfattning men sällan uppförande av skärmar/vallar utmed spåret.

3.5.2 Vibrationer

Grundläggningsförutsättningarna är generellt gynnsamma, dvs geotekniskt erfordras få förstärkningsåtgärder. Vibrationer från järnvägstrafiken bedöms därmed inte utgöra några problem i området.

PERMANENT- & FRITIDSBOSTÄDER SAMT VÅRDLOKALER

Nivåer i sovrum nattetid (kl.22-06)	0,4 mm/s (Riktvärde)
Sovrum nattetid (kl.22-06)	1,0 mm/s (Högsta acceptabla värde)

Figur 4. Riktvärden för vibrationer.

3.5.3 Luftföroreningar

Den största källan till utsläpp i Södertälje är vägtrafiken, både personbilstrafik och tung trafik. Därefter kommer uppvärmning och utsläpp från industrier. Tågtrafiken svarar totalt sett för mindre än 1% av transportsektorns utsläpp till luft. Föroreningshalten i luft bedöms ej påverkas av järnvägsutbyggnaden.

Kvävedioxid får efter den 31 december 2005 inte förekomma i utomhusluft med mer än i genomsnitt 90 µg/m³ luft under en timme (timmedelvärde), i genomsnitt 60 µg/m³ luft under ett dygn (dygnsmedelvärde) respektive i genomsnitt 40 µg/m³ luft under ett kalenderår (årsmedelvärde).

Svaveldioxid får inte förekomma i utomhusluft med mer än i genomsnitt 200 µg/m³ luft under en timme (timmedelvärde) respektive i genomsnitt 100 µg/m³ luft under ett dygn

(dygnsmedelvärde).

Kolmonoxid får inte förekomma i utomhusluft med mer än i genomsnitt 10 mg/m³ luft. Genomsnittsvärdet skall avse ett dygnsvärde som beräknas enligt 5 kap 7 a § miljöbalken. Bensen får efter den 1 januari 2010 inte förekomma i utomhusluft med mer än i genomsnitt 5 µg/m³ luft under ett kalenderår (årsmedelvärde).

Partiklar (PM₁₀) får inte förekomma i utomhusluft med mer än i genomsnitt 50 µg/m³ luft under ett dygn (dygnsmedelvärde) respektive i genomsnitt 40 µg/m³ luft under ett kalenderår (årsmedelvärde).

4. Effekter, konsekvenser och åtgärder

Trafik till och från samt inom byggplatsen kommer att innebära en ökning av trafiken i området under byggtiden. Sannolikt krävs temporära trafikomläggningar under byggtiden. Ombyggnationen av Södertälje hamn kommer att vara störande för tågresenärerna, som under en tid får röra sig på en arbetsplats. Boende i Södra, Södertälje centrum och Östertälje kan komma att besväras av en kraftigt ökad mängd lokalbussar under den period som järnvägstrafiken måste stängas av. Ersättningstrafiken bedöms medföra en utökad SL-busstrafik med 35-50% jämfört med idag inom avtalsområdet, (9000-13000 km per vintervardag). Avtalsområdet motsvarar ungefär kommunen. Utredningsarbete för trafikförsörjningen under byggskedet pågår.

Sträckan Södertälje Hamn – Södertälje C kommer att stängas av för trafik helt under ca. 14 månader. Under denna period kommer trafiken på Södertälje Hamn (till/från Stockholm respektive Gnesta) att gå men tidvis med begränsad kapacitet. Under någon vecka i samband med att det nya signalställverket tas i drift blir det troligen helt avstängt för trafik. Diskussioner om ersättningstrafik pågår mellan SL och Banverket. Det är först i samband med detaljprojekteringen som bedömning av tågtrafiken under byggtiden blir möjlig. Först då kan förslaget på ersättningstrafik arbetas fram helt, vilket beräknas vara i början av 2009. Utifrån lösningen på ersättningstrafiken kan mängden bilar uppskattas och parkeringsplatser utredas.

Preliminära bytespunkter är i första hand Östertälje och Södertälje C. Vid Östertälje kan en ny bussterminal anläggas nordväst om nuvarande och nuvarande behålls under avstängningen vilket ger tillgång till två terminaler. Arbetet med framtagande av detaljplan för bussterminal vid Östertälje station pågår. Vid Södertälje C finns platser identifierade som möjliga för hållplatser och uppställning av bussar. I Södertälje hamn behövs troligen inga ytterligare åtgärder för att skapa hållplatser och bussuppställning för ersättningstrafiken.

4.1 Buller

4.1.1 Nollalternativet

Nollalternativet innebär inga förändringar jämfört med nuvarande förhållanden förutom viss ökning av bulleremissioner från ökad biltrafik.

4.1.2 Utbyggnadsalternativet

Byggskede

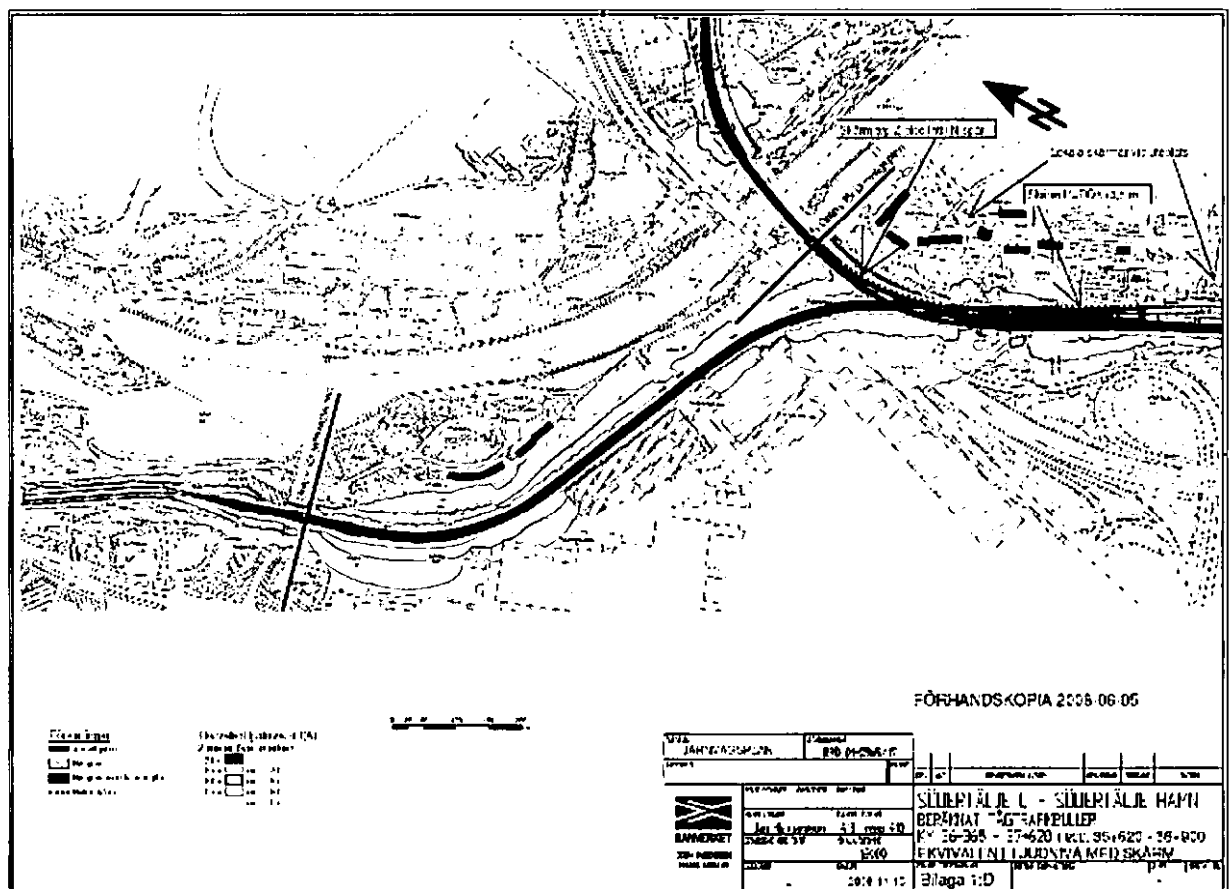
Buller kommer att uppstå under byggtiden på grund av störande arbetsmaskiner och transporter samt arbetsmoment såsom schaktning, spontning etc. Då pålnings- och spontningsarbeten är begränsade till vissa områden bedöms den största bullerpåverkan komma ifrån

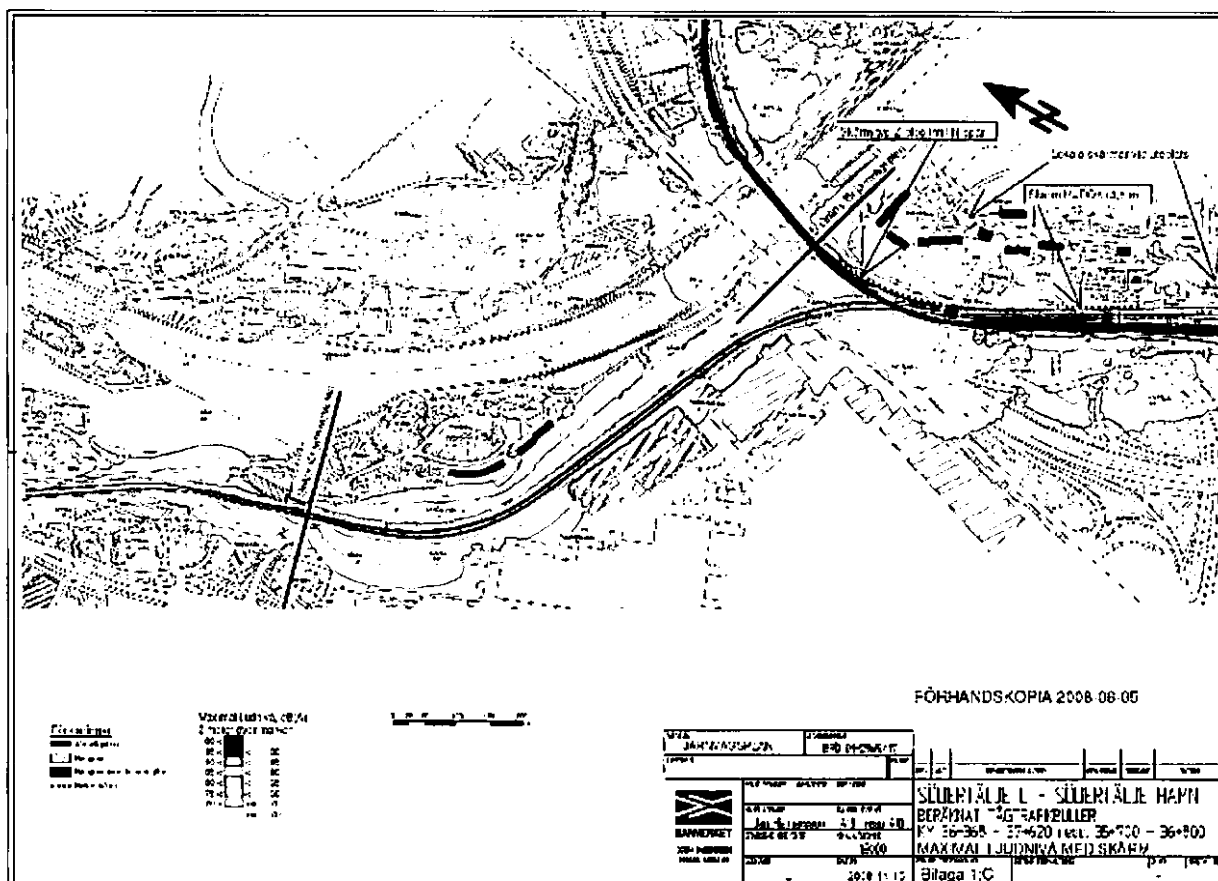
materialtransporter och utläggning av makadam.

Driftskede

Ett antal bostäder längs med banan är bullerstörda. Dubbelspårsutbyggnaden möjliggör en ökning av trafikmängden vilket medför en ökning av ekvivalent ljudnivå. Med föreslagna bullerskyddsåtgärder överskrids riktvärden för miljökvalitet vid 2 bostadshus. Ytterligare åtgärder bedöms inte vara tekniskt möjligt att utföra.

Godstågen är drivande av bullerskyddsåtgärder. Föreslagna åtgärder omfattar en hög skärm längs spåret förbi enfamiljshus intill Södertälje hamn, en låg spårnära skärm förbi flerfamiljshus på kvarteret Barkassen, lokala skärmar vid enfamiljshus, inglasade balkonger på flerfamiljshus samt fönsteråtgärder. Den planerade pendeltågsdepån påverkar inte ljudnivåerna inom planområdet mer än försumbart. Den maximala ljudnivån från godstågen är mycket högre än den från pendeltågen vilket medför att de är åtgärdsdrivande för såväl inom- som utomhusnivåer.





Figur 6. Bullerutbredningskarta, maximal nivå med åtgärder. För rödmarkerade byggnader kommer fasadåtgärder att vidtas.

4.1.3 Åtgärder

De bullerskyddsåtgärder som skall utföras enligt bullerutredningen bör göras så tidigt som möjligt för att även dämpa ljud under byggskedet. Bullerdämpning kan ske direkt vid källan med särskilda arbetsmetoder, avskärmning av arbetsplatsen eller hos de bullerstörda med tillfällig avskärmning. Arbetsmetoder skall väljas så att minsta möjliga bullerstörning uppstår för de boende under byggtiden. Ett kontrollprogram för buller upprättas inför byggskedet. Bullerskyddsåtgärder som redovisas nedan innebär en måttlig positiv konsekvens avseende buller. För de flesta fastigheter längs järnvägen minskar bullernivåerna jämfört med nollalternativet där inga åtgärder vidtas. För ett fåtal fastigheter är bullerskyddsåtgärder svåra att genomföra och riktvärdet kommer där att tangeras.

Att uppfylla Kvalitetsmål 1 är mycket komplicerat. Ett stort antal en- och flerfamiljshus öster om spåret förbi Södertälje Hamn får maximala, och i vissa fall ekvivalenta, ljudnivåer vid fasad och uteplats över riktvärdena. Om ljudnivån skall sänkas till en nivå under riktvärden på uteplats måste ljudnivån från pendeltåg, såväl som godståg, dämpas vid källan. Om en skärm skall vara effektiv måste den placeras nära det spår som skall skärmas. I fallet med pendeltågen är detta relativt enkelt då en skärm på banvallskränen hamnar nära de mest trafikerade spåren. Eftersom godstrafiken körs på spår i den västra delen av bangården kommer en skärm öster om bangården dämpa bullret från godstågen ineffektivt. Att bygga en skärm längs med godspåret, mellan spår inom en bangård, bedöms försvåra skötseln av bangården och försämra säkerheten vid banarbete. Det är dessutom ekonomiskt orimligt med tanke på de få tågpassagerarna som skulle skärmas.

Kvalitetsmål 1 kan uppfyllas vid de flesta bostäder med följande bullerskyddsåtgärder:

- En bullerskärm byggs längs med enfamiljshusen intill Södertälje Hamn.
- En låg, spårmåra, skärm förbi flerbostadshusen i kvarteret Barkassen. • Samtliga bostadshus där maximal ljudnivå från godståg överskrider 75 dB(A) vid fasad erbjuds fönsteråtgärder så att den maximala ljudnivån inomhus inte överskrider 45 dB(A).
- Samtliga flerbostadshus där maximal ljudnivå från godståg överskrider 70 dB(A) på balkong erbjuds inglasning av denna
- Lokal skärm vid uteplats på Södra 1:36 och Barkassen 7

Med ovanstående uppfylls Kvalitetsmål 1 för samtliga bostäder utom Södra 1:39 och Södra 1:40 där den maximala ljudnivån på uteplats överskrider med 3-4 dB. De åtgärder som föreslås dämpar ljudnivån vid dessa hus med 9-10 dB och ytterligare åtgärder bedöms inte vara tekniskt möjliga. Kvalitetsmål 2 och 3 sammanfaller med Kvalitetsmål 1. Kvalitetsmål 4 uppnås genom att samtliga bostadshus där maximal ljudnivå från godståg överskrider 75 dB(A) vid fasad bör erbjudas fönsteråtgärder så att den maximala ljudnivån inomhus inte överskrider 45 dB(A). Kvalitetsmål 7 uppfylls utan att några bullerskyddsåtgärder utförs.

4.2 Vibrationer

4.2.1 Nollalternativet

Nollalternativet innebär inga förändringar jämfört med nuvarande förhållanden.

4.2.2 Utbyggnadsalternativet

Byggskede

Vibrationer under byggtiden innebär risk för skador på byggnader och inventarier.

Driftskede

Vibrationer från järnvägstrafiken bedöms inte orsaka några problem i området.

4.2.3 Åtgärder

I känsliga lägen minimeras vibrationerna genom arbetsmetoder och dämpning.

4.3 Luftföroreningar

4.3.1 Nollalternativet

Nollalternativet medför en liten negativ förändring av luftkvaliteten i och med att biltrafiken förväntas öka.

4.3.2 Utbyggnadsalternativet

Byggskede

Avgaser kommer att spridas från arbetsfordon. Omfattningen bedöms försumbar i förhållande till övrig biltrafik i Södertälje. Damm och jord kan komma att spridas vid arbetena. Dammet kan innebära olägenheter för närboende. En tillfällig men omfattande ersättningstrafik i form av bussar medför ökade utsläpp till luften.

Under byggskedet används transport- och arbetsfordon. Huvudsakliga inslag under byggtiden kommer att vara masstransporter. Transportbehovet uppskattas till 40 000 ton. Om hälften av transporterna görs med släp krävs ca 2 000 transporter. Med en beräknad byggtid på drygt 1 år (byggtiden i realiteten bedöms till 2,5 år) uppskattas transportbehovet uppgå till i snitt 10 per dygn. Utifrån beräkningar (se Bilaga 6) kan det konstateras att det lokala haltbidraget blir i det närmaste obetydligt och MKN (miljökvalitetsnormer) underskrids.

Under byggtiden gäller det att uppmärksamma den sammantagna effekten av bakgrundshalten

av PM10 och den mängd inandningsbara partiklar som byggnationen orsakar. Vid damning får entreprenören åtgärda genom vattenbegjutning eller liknande. Tillfälliga upplag skall placeras med hänsyn till bostäder och andra platser där människor stadigvarande vistas.

Driftskede

Under varken byggskedet eller driftsskedet bedöms den planerade verksamheten bidra till att någon miljökvalitetsnorm för utomhusluft överskrids. Persontrafiken, och även huvuddelen av godstrafiken, på bansträckningen kommer att köras med elektrifierade tåg. Även om enstaka diesellok kan komma att trafikera banan bedöms verksamheten totalt sett motverka en försämrad luftkvalitet, eftersom transporter överförs från väg till järnväg. Åtgärderna medverkar till att uppnå nationella miljömål för begränsad klimatpåverkan, frisk luft, enbart naturlig förurning och god bebyggd miljö. Under byggtiden kan halterna av luftföroreningar öka på grund av arbetsfordon och ersättningsbussar. Det bedöms dock uteslutet att utbyggnaden bidrar till att någon norm för utomhusluft överskrids under byggskedet.

4.3.3 Åtgärder

Dammskydd och andra åtgärder kommer anläggas invid arbetsplatsen för att minska störning i känsliga lägen, exempelvis vattenbegjutning och textilskydd. Områden lämpliga för etableringsplatser, tillfälligt upplag och transporter anläggs i omedelbar närhet till järnvägen och redovisas i järnvägsplanen.

4.4 Risk och säkerhet

Farligt gods

Idag sker inga transporter av farligt gods på Centrumbanan även om utformningen av järnvägen tillåter den typen av transporter. Genom Södertälje hamn förekommer järnvägstransporter med farligt gods bl.a fyra vagnar gasol per vecka samt ev. farligt gods i det containertåg som passerar två gånger per dag.

4.4.1 Nollalternativet

Nollalternativet innebär inga förändringar jämfört med nuvarande förhållanden.

4.4.2 Utbyggnadsalternativet

Byggskede

Trafik till och från samt inom byggplatsen kommer att innebära en ökning av trafiken i området under byggtiden. Temporära trafikomläggningar blir sannolikt aktuella under byggtiden vilket kan innebära en förhöjd risk för trafikolycka.

Risikanalysen visar att flera känsliga eller mycket känsliga arbetsmoment kommer att utföras i byggskedet. Om föreslagna åtgärder genomförs bedöms oönskade och skadliga händelser förhindras eller förebyggas inom ramen för projektet. Flera av de föreslagna åtgärderna kräver dock fortsatt utredning och utökad detaljeringsnivå vilket bör ske i senare skeden av processen.

Den händelse som bedöms vara av störst relevans att beakta under byggskedet är kollaps av konstruktion. Denna händelse kan ge upphov till allvarliga konsekvenser såväl för människor som för infrastruktur. Konsekvensen för infrastruktur till följd av en kollaps av motorvägsbroarna bedöms i denna analys till mycket allvarlig men med mycket låg sannolikhet.

Järnvägen passerar mark med få riskobjekt såsom grundvattenskydd etc. varvid konsekvenser för miljö till följd av exempelvis kemikalieutsläpp bedöms vara av liten relevans.

Händelser såsom trafikolyckor, vibrationer, arbetsplatsolyckor och kemikalieutsläpp har

bedömts vara av stor relevans för konsekvenser på människan. Detta beror på arbete i tätbebyggt område där civil- och byggtrafik blandas, samt arbete i/nära ständigt trafikerat spår.

Driftskede

Skadehändelser har studerats och värderats för driftskedet. Riskanalysen behandlar i huvudsak plötsliga och oönskade händelser med konsekvens för människor i omgivningen, egendom och trafikanter på järnvägen under driftskedet. Oönskade händelser har identifierats och en bedömning har gjorts av sannolikhet och konsekvens för dessa händelser. Resultatet av bedömningen har jämförts med ett förslag på acceptanskriterier från bl.a. Räddningsverket.

Nedan sammanfattas de händelserna som i jämförelse med nämnda acceptanskriterier identifierats innebära störst risk med hänsyn till projektet.

- Urspåring på sträcka – tåget hamnar långt ifrån spårområdet
- Urspåring från bron över Hertig Carls väg
- Urspåring vid passage under E4/E20
- Urspåring vid gjuteriporten
- Bil kör av från Vårdsholmsbron
- Kollision med annat tåg
- Olycka med farligt gods

I jämförelse med acceptanskriterierna ligger dessa händelser inom den zon där man bör sträva efter att sänka riskerna "så långt det är praktiskt möjligt". Ingen av de identifierade händelserna hamnade inom det område där risker anses helt oacceptabla. Ett par händelser hamnade inom det område där risker anses acceptabla.

Den bedömda risknivån är inte oacceptabel i jämförelse med tillämpade riskkriterier.

Sammantaget görs bedömningen att den planerade utbyggnaden till dubbelspår medför en ökad säkerhet genom att risken för olyckor minskar. Slutsatsen är att vissa händelser kan anses ha en förhöjd risk, men inga händelser är oacceptabla ur risksynpunkt. Förhållandet jämfört med dagens situation förbättras varför vi anser att projektet kan genomföras utan ytterligare restriktioner ur risksynpunkt.

4.4.3 Åtgärder

Objektspecifika riskanalyser för grundläggningsarbeten för varje byggnadsverk.

Under motorvägen läggs rälsen i ett tråg vilket fungerar som ett påkörningsskydd. Skyddsräler (-räls) läggs på alla järnvägsbroar samt på sträckan under motorvägsbroarna.

5 Uppföljning

Inom ramen för miljöbedömningen ska en uppföljning göras av den miljöpåverkan som detaljplanen verkligen ger upphov till. Denna kan lämpligen kopplas till järnvägsplanens kontrollprogram för bygg- och driftskedet.

6 Särskild sammanställning

Den särskilda sammanställningen ska visa hur arbetet med miljöbedömningen har påverkat framtagandet av detaljplanen. I detta fall har planen tagits fram parallellt med järnvägsplanen och detaljplanens utformning har därför varit bunden till järnvägsplanens.

7 Referenser

1. Södertälje Centrum – Södertälje Hamn, Miljökonsekvensbeskrivning till järnvägsplan
Banverket 2008-11-17
2. Bullerutredning Projekt Södertälje C – Södertälje Hamn,
dubbelspår och bangårdsanpassning
Bandel 413 Sträckan 36+368 – 37+620
Bandel 410 Sträckan 35+620 – 36+900
3. Riskanalys - Driftskede, Södertälje C – Södertälje hamn, nytt dubbelspår och bangårdsom-
byggnad. Banverket, reviderad 2007-09-26



SAMHÄLLSBYGGNADSKONTORET

Plan

GESTALTNINGSPROGRAM

P 08004

Detaljplan för
Dubbelspår Södertälje Centrum
 i Södertälje

UTSTÄLLNINGSHANDLING

2009-06-01

Sammanfattning

Banverket avser att bygga ut banan mellan Södertälje Centrum och Södertälje Hamn till dubbelspår samt att bygga om stationsområdet vid Södertälje Hamn. Ombyggnaderna innebär bl.a. att varje befintlig järnvägsbro inom planområdet rivs och ersätts med två nya. Syftet med förändringarna är att öka spårkapaciteten mellan Södertälje och Stockholm och att förbättra tillgängligheten för resenärerna vid Södertälje Hamn.

Banverket tar fram ett separat gestaltningsprogram för järnvägsplanen. De två gestaltningsprogrammets utformningsprinciper överensstämmer men programmen har olika fokus.

Gestaltningsprogrammet har som mål att ge sträckan en egen karaktär samt som övergripande mål att enkelhet, tydlighet och omsorg skall prägla utformningen av banans olika delar. Gestaltningsarbetets målsättning är även att skapa en anläggning som samverkar med den omgivande miljön och där förändringarna utefter banan smälter väl in i det befintliga infrastrukturlandskapet.

Banverket och Södertälje kommun vill verka för att den genuina och sammanhållna bangårdsmiljön vid Södertälje Hamn bevaras och att tillföra nya värden av hög kvalitet inom hela det berörda området.

Varje del har sina förutsättningar och bör få behålla sin prägel. Eftersom området är så olikartat och de olika delarna ändå så rumsligt koncentrerade behövs en stark gemensam nämnare mellan de olika byggda delarna.

SAMHÄLLSBYGGNADSKONTORET

Plan

Urban Dahlberg
 planchef

Björn Wallgren
 planarkitekt, konsult Atkins

1. Inledning

1.1 Bakgrund och utbyggnad

Banverket avser att bygga ut banan mellan Södertälje Centrum och Södertälje Hamn till dubbelspår samt att bygga om stationsområdet vid Södertälje Hamn. Syftet med förändringarna är att öka spårkapaciteten mellan Södertälje och Stockholm för att kunna utöka pendeltågstrafiken, och att förbättra tillgängligheten för resenärerna vid Södertälje Hamn.

Utbyggnaden av järnvägen omfattar ett nytt dubbelspår från Södertälje hamn till Vårdsholmsbron, på den s.k. Centrumbanan. Utbyggnaden omfattar även ombyggnader vid stationen Södertälje Hamn, där nya spår och nya plattformar anläggs inom stationsområdet och bangården byggs om. Utanför planområdet, söder om det nuvarande stationshuset, planerar SL för en ny stationsbyggnad.

Vidare kräver dubbelspårsutbyggnaden nya broar. Varje befintlig bro på Centrumbanan kommer att rivas och ersättas med två nya. På spåret mot Stockholm rivs befintlig bro över Hertig Carls väg och ersätts av en kortare och en längre järnvägsbro. Till järnvägsanläggningen hör teknikhus och liknande järnvägsteknisk utrustning.

1.2 Avgränsning

Som en del av detaljplanen tas ett gestaltungsprogram tas fram. Banverket tar fram ett separat gestaltungsprogram för järnvägsplanen. Gestaltungsprogrammet har utarbetats i samråd med Södertälje kommun och Banverket. De två gestaltungsprogrammerna utformningsprinciper överensstämmer men programmen har olika fokus. De största skillnaderna mellan gestaltungsprogrammen är att detaljplanens inte berör järnvägsteknisk utrustning samt att den analyserar påverkan på miljön både innanför plangränsen och på relevant omgivande miljö.

Järnvägsplanens gestaltungsprogram är upprättat med utgångspunkt från Banverkets riktlinjer för gestaltning och arkitektur.



Detaljplanens ungefärliga avgränsning

1.3 Mål och syfte

Gestaltningssprogrammet har som mål att ge sträckan en egen karaktär samt som övergripande mål att enkelhet, tydlighet och omsorg skall prägla utformningen av banans olika delar. Gestaltningssarbetets målsättning är även att skapa en anläggning som samverkar med den omgivande miljön och där förändringarna utefter banan smälter väl in i det befintliga infrastrukturlandskapet.

Banverket och Södertälje kommun vill verka för att den genuina och sammanhållna bangårdsmiljön vid Södertälje Hamn bevaras och att tillföra nya värden av hög kvalitet inom hela det berörda området.

För att uppnå ovan nämnda mål är en samverkan mellan Södertälje kommun, SL och Banverket nödvändigt.

1.4 Gestaltningssprogrammets ramverk

Gestaltningssprogrammet har utarbetats i samråd med Södertälje kommun och Banverket. Dess formella status bestäms på följande sätt:

- Gestaltningssprogrammet utgör en planhandling och ett villkor för utnyttjande av de rättigheter som detaljplanen ger.
- Gestaltningssprogrammet kan utgöra en kontraktshandling som del av genomförandeaftalet.
- Gestaltningssprogrammet kan utgöra en kontraktshandling också i respektive intressents, inklusive kommunens förvaltningar, avtal med underleverantörer.

2 Områdesbeskrivning

2.1 Hela området

2.1.1 Förutsättningar

Området mellan centrum och Södra domineras av industrimiljö och infrastruktur. Centumbanan ligger delvis på en bank som bildar en skärm mellan Hertig Carls väg och Scantias område. Stadsdelen Södra ligger avskilt bakom Stockholmsbanans höga banvall. Kanalen ligger i detta område djupt nedskuren i åsen med tät vegetation på stränderna. Detta gör att man inte har någon vattenkontakt annat än när man passerar över broarna. Motorvägsbron är ett viktigt landmärke i Södertälje. Landmärken i den mindre skalan är broarna över Hertig Carls väg vid infarten till stadsdelen Södra, Gjuteriporten med Scantias entré och klocktornet inom Scantias område.

Områdena i och omkring planområdet är tydligt avgränsade; Södertälje centrum med sin täta stadsbebyggelse, Scantias vidsträckt industriområde, Södertälje Hamn med bostadsområdet Södra som en väl avgränsad satellit med "eget liv" och det komplexa infrastrukturpaketet med motorvägar, järnväg, broar, bangårdar mm.

Scantias industriområde, bangårdarna, hamnen och motorvägarna är stora barriärer, både fysiskt och psykologiskt. Järnvägen ligger som en del i ett infrastrukturpaket och utgör egentligen ingen egen barriär.

Mötet med Södertälje består för pendeltågsresenären av bangårdar, infrastruktur och industrimiljöer, efter den korta glimten av kanalen från bron. Den torftiga miljön kring och under mo-

torvägen kan endast delvis läkas av järnvägsbrons utformning. Vegetationen på banvallarna och i kanalens slänter gör att planområdet upplevs som grönt, även om kanalen inte ingår i planområdet. Södra är en lummig stadsdel som har stationen som sin självklara kärna. Stationsområdet är idag utarmat vad gäller den yttre miljön.

I anslutning till bebyggelsen ligger stålbroarna över Hertig Carls väg och utgör port till stadsdelen. Broanläggnings vackra stenkoner är byggd i en annan tidsepok och med andra uttryck än bostadsområdet, dock har själva stålkonstruktionen bytts ut under 2000-talet. Bron har ett unikt värde som brohistoria.

3.1.2 Riktlinjer

Varje del har sina förutsättningar och bör få behålla sin prägel. Eftersom området är så olikartat och de olika delarna ändå så rumsligt koncentrerade behövs en stark gemensam nämnare mellan de olika byggda delarna.

Inom området finns tre brolägen för järnväg som berörs av dubbelspårsutbyggnaden. Dessa har helt olika karaktär och är tre gestalter, som spelar olika roller i sin omgivning. För att bevara de olika delområdenas karaktär, bör varje bro behandlas som ett eget gestaltungsobjekt i sin egen omgivning. Samtidigt behövs en sammanbindande projektgemensam gestaltning, som särskiljer dem från vägbroarna.

3.2 Stationsområde Södertälje Hamn

3.2.1 Förutsättningar

Stationsområdet i Södertälje Hamn, som ligger utanför detaljplanens gränser, är kulturhistoriskt intressant. Norr om stationen vid detaljplanens södra gräns ligger boställshusen. Byggnaderna uppfördes i tegel i slutet av 1910-talet för att tas i bruk när järnvägen öppnades 1921. Där finns en uppvuxen trädgårdsmiljö med blommor och lummiga träd och buskage. Vålvuxna syrenbuskage finns vid den ursprungliga tomtgränsen mot järnvägen. Bostadshusen inom stationsområdet är de mest bullerutsatta inom planområdet och kommer att behöva bullerskyddas.

Hela stationsområdet bedöms som kulturhistoriskt intressant då stationsmiljön är ovanligt välbevarad med flertalet ursprungliga funktionsbyggnader bevarade i oförändrade lägen. Stationsbyggnaden är förklarad som byggnadsminne enligt lagen om kulturminnen (1998:950). Stationshuset ägs av SL. Länsstyrelsens kulturmiljöenhet tillser att byggnadens kulturhistoriska värde ej förvanskas. Bostadshusen är av byggnadsminnesklass enligt gällande detaljplan.

3.2.2 Riktlinjer

Hänsynstagandets värdekärna är den yttre miljön. Bullerdämpande åtgärder ska så långt möjligt är, bevara den yttre karaktären hos stationsområdet. Intakta byggdetaljer skall inte utan noga överväganden bytas ut.

3.3 Stadsdelen Södra (broläge 1)

3.3.1 Förutsättningar

Bostadsområdet Södra ligger utanför detaljplaneområdets gränser. Södra är ett tidstypiskt bostadsområde från 40-talet enligt förslag till bevarandeområden i Översiktsplanen. Bebyggelsen består av enkla putsade funkishus i tre våningar, grupperade längs en trädplanterad esplanad. Husens fasader var ursprungligen putsade med slätputs och målade i lugna gula, beige och ockrafärgade nyanser. Området ger ett lugnt och vårdat intryck med viss enhetlighet, trots att en del fasader tilläggsisolerats och erhållit andra fasadmateriäl.



Befintliga järnvägsbroar i stål över Hertig Carls väg, broläge 1

I Södra ligger ett parkstråk mellan Stockholmsspårets banvall och bebyggelsen. Parkstråket består av bevarad tallskog med vackra välvuxna tallar. Tallarna växer som solitärer i en park där det finns lekplatser och sittplatser. Promenadstråket leder från stationen Södertälje Hamn fram till kanalzonen, som är ett viktigt rekreatiönsstråk i Södertälje.

Inom planområdet finns inga dokumenterade naturvärden.

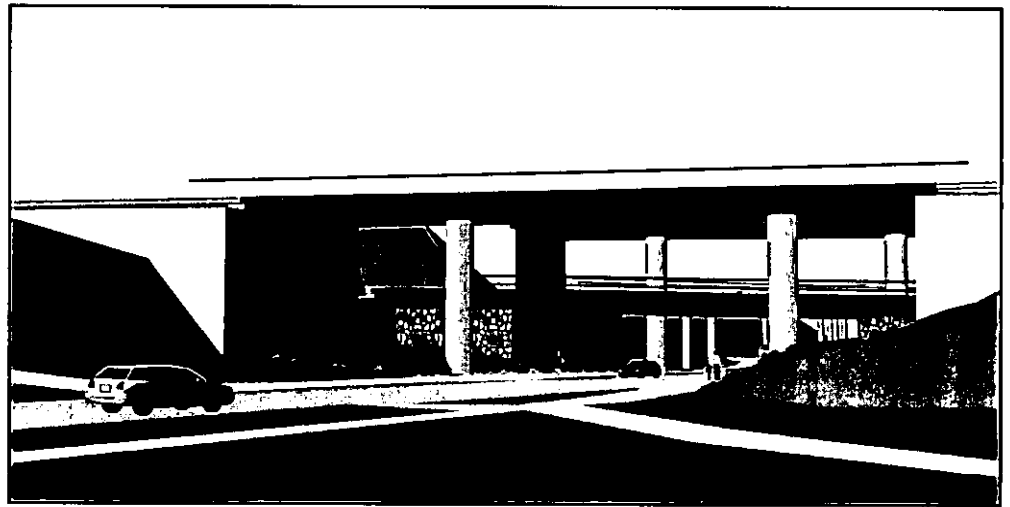
I anslutning till bebyggelsen och inom detaljplanens gränser ligger stålbroarna över Hertig Carls väg. De utgör port till stadsdelen. Här går de två spåren, Centrubanan och Stockholmsspåret, ihop och ligger parallellt, men på olika nivåer. Broarnas landfästen är gemensamma och de härstammar från den ursprungliga utformningen byggd 1914-1915. Broanläggningen byggdes i en annan tidsepok och med andra uttryck än bostadsområdet. Den har med sina vackra stenkoner ett unikt värde som brohistoria. Stålbroarna ersattes på grund av deras kondition år 2005-2006 med tillfälliga stålbroar i avvaktan på permanenta åtgärder.

Med dubbelspårsutbyggnaden kommer Centrubanans bro över Hertig Carls väg (broläge 1) bytas till två enkelspårsbroar i betong som sitter så tätt att de upplevs som en dubbelspårsbro. Nya landfästen i betong byggs och som inklädnad återanvänds de ursprungliga stenkoner. Stockholmsspårets dubbla stålbroar i broläge 1 byts till två enkelspårsbroar i betong, en

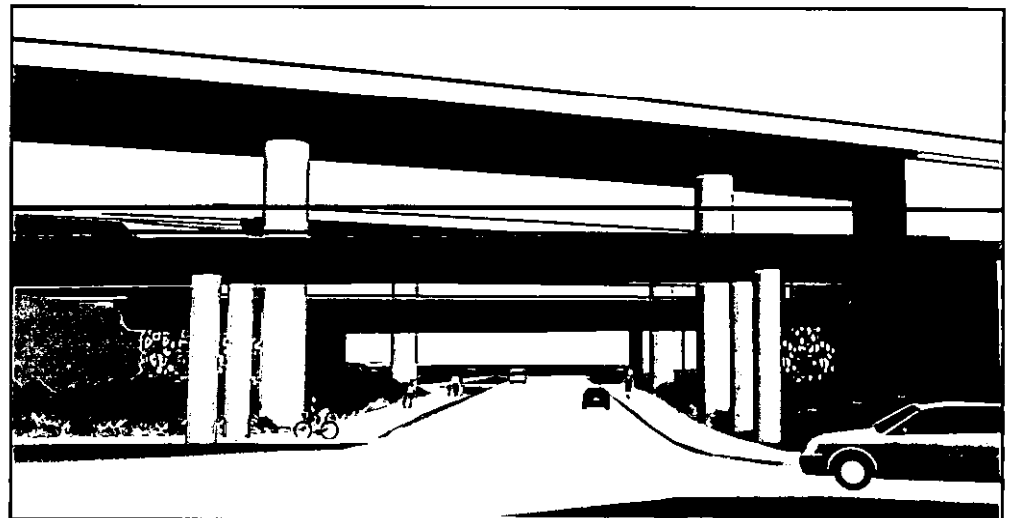


Broutformning vid Hertig Carls väg, broläge 1, i helikopterperspektiv

Broutformning vid Hertig Carls väg, broläge 1, perspektiv från öst.



Broutformning vid Hertig carls väg, broläge 1. Modellen visar platsen sedd ifrån väst.



trespännare och en ca 165 m lång som korsar Centrumbanan planskilt. Mellan brolarna och motorvägsbroarna kan en bro komma att byggas tillhörandes SL, även denna som trespännare.

SL har under vintern 2008-2009 börjat uppföra en bro vid broläge 1. Som stöd i samordningsarbetet har ett utformningsprotokoll upprättats 2008-09-04.

3.3.2 Riktlinjer

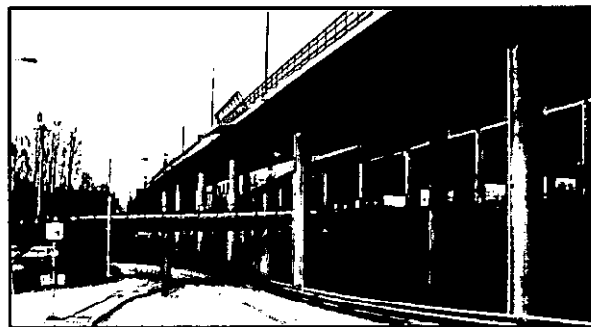
Utformningen av tillkommande broar kommer att verka i detta sammanhang och måste korrepondera med stadsdelens bostadshus. Nya järnvägsbroar bör markeras med formspråk, material och färg från den gemensamma utformningspaletten, så att platsen länkar till projektet, men stämmas av mot bostadsområdet.

Detta innebär att broplatta utformas med infärgad betong lika pyloner på kanalbron och med tydligt avrundad kantprofil. Pelare utformas runda. Räckesöverliggare göres avläsbara på distans och med accentfärg. De vackra stenkonerna återanvänds med omsorg. Stödmurar vid brofästen skall främja läsbarhet och detaljartikuleras.

Anslutningspunkter för fasadbelysning skall finnas. Markyta mellan landfäste och gångtrottoar förses med kullersten. Stuprör är utanpåliggande och riktade mot landfästen.



Miljö under motorvägsbroarna



Befintlig järnvägsbro i betong över Hertig Carls väg, broläge 2

3.4 Under motorvägsbroarna (broläge 2)

3.4.1 Förutsättningar

Trafikplatsen, som till största delen ligger utanför planområdet, präglas av vägbroarna och dess pelare. Som en skog av grå stammar håller de uppe betongöverbyggnaden. Infrastrukturen i området, med vägar, broar och järnvägar, har byggts ut i olika perioder från 1910-talet och fram till idag. Anläggningarna har därför olika uttryck och bearbetningsgrad. Materialet är grå betong i alla broar. Ett landfäste har ett horisontellt randmönster. Vägbroarna är tekniska och kantiga i sin utformning. Stöden är cirkulära i snittet.



Scanias parkering och Gjuteriporten, broläge 3

Platsen är ödslig och lite skrämmande. Det är svårt att upptäcka och särskilja järnvägsbron i helheten. Marken är rudimentärt planerad med fall till dagvattenbrunnar. Ytskiktet består av jord och ger ett mycket torftigt intryck.

Under västra kanten av motorvägarna ligger betongbron över Hertig Carls väg (broläge 2) byggd på 1950-talet. Det är svårt att upptäcka och särskilja järnvägsbron i helheten.

Bron kommer vid utbyggnationen att rivas och ersättas med två nya parallella enkelspårsbroar i betong. Avståndet mellan de två spåren varierar något längs sträckan över bron. Den nya bron placeras med distans till den gamla. Vidare kan en bro komma att byggas tillhörandes SL.

3.4.2 Riktlinjer

Önskvärt är att ge marken ett spänstigare och mer bearbetat intryck. Växlande markmaterial med en böljande modellering, naturstenblock samt ljussättning skulle kunna ge platsen spänning och ett slags brutal skönhet. Detta ligger utanför uppgiften.

Öppenhet och genomsiktighet ska bevaras. Nya järnvägsbroar bör ha samma brolängd som nuvarande och markeras med formspråk och material från den projektgemensamma utformningspaletten. Räckesöverliggare göres avläsbara på distans och med accentfärg. Nya slänter och stödmurar utformas så att skalan blir måttlig. Överskottsmassor kan återanvändas på platsen och erbjuder en möjlighet att artikulera området under motorvägarna.

3.5 Fabriksområdet och Gjuteriporten (broläge 3)

3.5.1 Förutsättningar

De stora industriområdena som omger utredningsområdet har sin speciella karaktär med en bitvis kaotisk blandning av byggnader i tegel och plåt från olika tidsperioder, skorstenar och stora öppna ytor för uppställning av fordon etc. Industrikaraktären är ett signum för hela Södertälje. Fabriksområdet präglar platsen även om den vegetationsklädda banvallen skyddar till viss del. Skorstenar, tegelklädda byggnader, detaljer i plåt skapar en rik fabriksmiljö.



Gjuteriporten, broläge 3

Parkeringen framför Scania är idag väl tilltagen och stora delar ligger tidvis outnyttjade. Närheten till trafikplatsen gör att vägar, parkeringsytor samt broar helt präglar platsen. Slänten mot järnvägen är bevuxen med en skyddande vegetationsskärm. På andra sidan Hertig Carls väg ligger Södertälje kanal omgiven av lummig grönska.

Gjuteriporten, broläge 3, är en betongbro från 1955. Den är en välgjord och viktig entré till Scania som upplevs mer som en port än en bro. Betongbron är välvd och har Scanias emblem i relief på ömse sidor om öppningen. Mäktiga koner av huggna granitblock utan stödmurar tar upp den branta lutningen på båda sidor om bron. Befintlig bro vid Gjuteriporten kommer att rivas och ersättas med två nya parallella betongbroar.

3.5.2 Riktlinjer

Öppenhet och genomsiktighet ska bevaras. De nya järnvägsbroarna ska utformas lika dagens, med återskapande av detaljer, som t ex Scanias emblem. Räcken däremot bör i formspråk, material och färg utformas från den gemensamma utformningspaletten, så att platsen länkar till projektet. Släntfot och koner bör bibehållas eller ersättas med likvärdiga. Nya slänter och stödmurar utformas så att skalan blir måttlig.

3.6 Området söder om Vårdsholmen

3.6.1 Förutsättningar

Grönområdet söder om bostadsområdet är planlagt för upplags- och magasinändamål, men aldrig ianspråktagat. Området används idag för hundrastning, lek och mindre promenader. Grönskan avskärmar spår- och industrilandskapet.

3.6.2 Riktlinjer

Slänter bör ha maximal lutning så att mesta möjliga grönska sparas.



SÄNDLISTA FÖR UTSTÄLLNING

tillhörande detaljplan för **Dubbelspår Södertälje Centrum i Södertälje**

REMISSINSTANSER

- ☒ Länsstyrelsen (3 resp 1 ex)
- ☒@ Lantmäterimyndigheten
- ☒ Sakägare enligt fastighetsförteckning (x)

Kommunala nämnder

- ☒ Kultur- och fritidsnämnden (3 ex)
- ☒@+Miljönämnden
- ☒@ Äldreomsorgsnämnden
- ☒ Social- och omsorgsnämnden
- ☒ Arbetslivsnämnden
- ☒@+Tekniska nämnden
- ☒@ Utbildningsnämnden

Obligatoriska remissinstanser

(om inte uppenbart onödigt)

- ☒@+Telge Energi AB TEN/Planering
- ☒@ Södertörns Brandförsvärsförbund
- ☒@ Polismyndigheten, Södertäljepolisens Bråsamordnare
- ☒ Kommunala Handikapprådet
- ☒ Kommunala Pensionärsrådet
- ☒@+Hyresgästföreningen
- ☒ Villaägareföreningen i Södertälje
- ☒ Vägverket/Region Stockholm

Övriga remissinstanser

(i förekommande fall)

- ☐@ Telge Återvinning AB
- ☐ Banverket / Östra regionen
- ☐ Försvarsmakten, Amf1
- ☐ Försvarsmakten, HKV
- ☐ Posten
- ☐ Jernhusen
- ☐@ Sjöfartsverket
- ☒ Svenska Kraftnät
- ☒ Telia
- ☒ Vattenfall AB
- ☐ Annan kommun
- ☒ Regionplane- och Trafiknämnden
- ☒ SL / Utredningsavdelningen
- ☒ Handelskammaren i Södertälje
- ☒@ Södertälje Hamn AB
- ☐ Köpmannaföreningen
- ☐@+Södertälje Centrumförening
- ☐ Svensk Handel Region Stockholm
- ☒@ Företagarna Södertälje Nykvarn
- ☐ Södertälje Byggmästareförening
- ☐ PRO Södertälje Samorganisation
- ☐ Friluftsförbundet
- ☒@ Naturskyddsföreningen
- ☐@ Socialdemokratiska kvinnoklubben
- ☐ Lantbrukarnas Riksförbund

FÖR KÄNNEDOM (samtliga planer)

- @ Kommunstyrelsen
- @ nämndsekreterare, för vidarebef till nämndledamöter (vid samrådsbeslut utan färdiga handlingar)
- Samhällsbyggnadskontoret: Akten
 - @ Stadsarkitekten och planchefen
 - @ Projekt och Exploatering (chef + berörd handläggare)
 - @ Bygglov (berörd bygglovhandläggare)
 - @ Stadsmiljö (chef, stadsträdg.m + berörd handläggare)
 - @ Geografisk Info (chef, teamledare (Ebba, Ragnar, Stefan N))
 - @ Namnberedningen (Jan E)
 - @ Övriga

- Banverket

FÖR ANSLAG

- Infocenter, stadshuset
- @ Hemsidan



Detaljplan för Dubbelspår
inom i Södertälje P 08004

Berörda fastigheter enl fastighetsförteckning

Fastigheter inom planområdet

SÖDRA 1:1
SÖDRA 1:2
SÖDRA 1:23
TÄLJE 1:1
TÄLJE 1:2
SÖDRA 1:40
KOLPENÄS 1:1
SÖDRA 1:4
SÖDRA 1:39
SÖDRA 1:40
SÖDRA 1:43
VAGNMAKAREN 5
SÖDRA 1:35
SÖDRA 1:38
SÖDRA 1:37



**LÄNSSTYRELSEN
I STOCKHOLMS LÄN**

Planavdelningen
Inger Norsell
08-785 51 77

261

BESLUT

Datum
2009-06-16

Beteckning
3432-09-38154

SÖDERTÄLJE KOMMUN

Ank 2009-06-23

Samhällsbyggnadskontoret
Dnr P08004

Banverket
Invest.div., Proj.distr. Mitt
Box 1070
172 22 SUNDBYBERG

**Miljökonsekvensbeskrivning tillhörande järnvägsplan för
Södertälje C – Södertälje Hamn
Nytt dubbelspår och bangårdsombyggnad**

Beslut

Länsstyrelsen godkänner enligt 2 kap 2 § Lagen om byggande av järnväg (1995:1649) miljökonsekvensbeskrivningen, förslagshandling 2009-05-20, tillhörande järnvägsplanen för nytt dubbelspår mm på sträckan Södertälje Centrum – Södertälje Hamn i Södertälje kommun.

Bakgrund

Centrumbanan mellan Södertälje Hamn och Södertälje Centrum är ett av landets mest trafikerade enkelspår med drygt 190 tåg per dygn. Inför planerad framtida trafikökning uppstår kapacitetsproblem och stor störningskänslighet råder redan idag. Därför avser Banverket att bygga ut Centrumbanan till dubbelspår och samtidigt bygga om stationsområdet i Södertälje Hamn, för att bl.a. öka tillgängligheten för rörelsehindrade.

Utbyggnaden omfattar således dubbelspår på sträckan Södertälje Hamn – Värds-
holmsbron, strax sydost om Södertälje C. Vidare ingår att bygga om tre befintliga
järnvägsbroar samt stationsområdet Södertälje Hamn.

Länsstyrelsen har i november 2008 godkänt en tidigare version av miljökonsekvens-
beskrivningen (MKB) inför utställning, som då planerades till november-december 2008.
Emellertid föranledde vissa samrådssynpunkter på bl.a. tillgängligheten inom stations-
området vid Södertälje Hamn, att Banverket i stället gjorde omarbetningar både inom och
utanför järnvägsplanens gränser. Ett helt nytt stationshus planeras nu (utanför järnvägs-
planen), liksom en ny gångtunnel till plattformarna (inom järnvägsplanen). På grund av
utförda revideringar i projektet har miljökonsekvensbeskrivningen justerats, varför den på
nytt översänts till Länsstyrelsen för godkännande inför utställning.

Länsstyrelsen har 2008-10-21 lämnat samrådsyttrande över förslaget till järnvägsplan för
det nya dubbelspåret.

Bedömning

Den till järnvägsplanen hörande MKB:n uppfyller syftet med miljökonsekvens-
beskrivningar enligt 6 kap. 3 § miljöbalken och kravet på innehåll enligt 6 kap. 7 §
miljöbalken. Länsstyrelsen vill dock framföra följande synpunkter:



Kulturmiljö

Länsstyrelsen vill poängtera att stationsmiljön vid Södertälje Hamn har stora kulturhistoriska värden. Det är en väl sammanhållen miljö med många bevarade byggnadsdelar från 1921 då stationen invigdes. Konsekvenserna för kulturmiljön är väl utredda. Det är positivt att de äldre plattformstaken samt trapphustaken bevaras även om de får en ny placering och funktion. En viss påverkan på byggnadsminnet Södertälje Hamn kommer att ske genom det planerade bullerplanket som föreslås mot bostadshusen på Stationsvägen. Det är därför viktigt att planket utformas i samarbete med kommunens antikvariska expertis. Vidare framgår att ett nytt stationshus planeras samt att en ny gångtunnel ska byggas. Det nya stationshuset ligger utanför järnvägsplanen men Länsstyrelsen vill ändå påminna om att det äldre stationshuset är byggnadsminne och omfattas av skyddsföreskrifter enligt Kulturminneslagen, varför förändringar i miljön kan vara tillståndpliktiga.

Buller

För utbyggnaden av dubbelspåret gäller planeringsfall "Väsentlig ombyggnad av bana". I bullerberäkningarna har den prognostiserade trafikökningen t.o.m. år 2015 används, vilket Länsstyrelsen anser vara en kort planeringshorisont. Länsstyrelsen anser att den behöver motiveras. Med hänsyn till bullrets hälsopåverkan i ett långsiktigt perspektiv finns det starka skäl att vara restriktiv till avsteg från riktvärden och att söka lösningar som minimerar överskridanden, både till nivå och antal, särskilt nattetid. Det är enligt MKB:n godstågen som är dimensionerande för bullerskyddsåtgärderna, och det är höjden på bullerplanken som är dimensionerande för de maximala ljudnivåerna, som är de ljud som är mest störande nattetid. I dagsläget passerar högst 4 godståg/dygn, varav minst två nattetid. I framtiden bedöms godståg passera ca 6 gånger/dygn, varav fortfarande minst två nattetid. Länsstyrelsen menar att det inte går att utesluta att hela godstrafikökningen sker nattetid. Fyra-fem störningstillfällen/natt skulle kunna bli en realitet redan när banan är klar att trafikeras.

Länsstyrelsen ser vidare brister i redovisningen. För fastigheterna längs Stockholmsspåret har uppmätta samt beräknade ljudnivåer redovisats utan att godstrafiken medtagits. Därtill är det inte tydligt vilken skärnhöjd som använts vid beräkningarna. Det innebär att det inte går att bedöma rimligheten i vidtagna åtgärder, eftersom det inte klart framgår vilka ljudnivåer det i praktiken handlar om. Länsstyrelsen rekommenderar att Banverket ser över bullerredovisningen. Länsstyrelsen kommer i sitt yttrande inför järnvägsplanens fastställelse att ta upp bullerfrågan till behandling.

Inger Holmqvist
Inger Holmqvist
Planeringsdirektör

Inger Norvell
Inger Norvell
Planarkitekt



LÄNSSTYRELSEN
I STOCKHOLMS LÄN

BESLUT

Datum
2009-06-16

Beteckning
3432-09-38154

Kopia till:

Akten

Pärmen

Mk

B

PL/IN, CS

U/kom

Södertälje kommun, Samhällsbyggnadskontoret/Plan, 151 89 Södertälje

Vägverket, Region Stockholm, 171 90 Solna

**SCANIA**

265

Handled by

ZAR Nils-Henrik Eriksson

Date

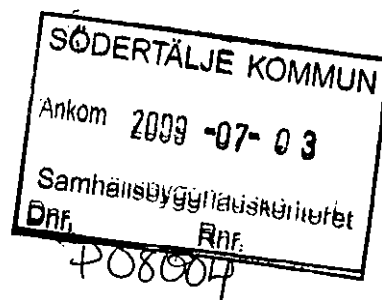
2009-07-02

Your date

Our reference

Your reference

Samhällsbyggnadskontoret – Plan
Södertälje kommun
151 89 SÖDERTÄLJE



Detaljplan för dubbelspår i Södertälje C, Dnr P 08004

Vi har tagit del av utställningshandlingarna avseende dubbelspår Södertälje C.

Vi konstaterar att handlingarna väl stämmer överens med de skrivningar som framgått i tidigare samrådshandling juni 2008.

Vi vill dock särskilt peka på punkterna 2.2.2, 2.2.3, 2.2.4, 2.2.5, 2.3.2 och 2.3.3 i protokoll från vårt samrådsmöte nr 2 med Banverket 2008-08-13 så att dessa synpunkter beaktas vid projektering och genomförande. (Protokoll bifogas).

Punkterna 2.2.3, 2.3.2 och 2.3.3 är av synnerlig vikt för vår produktion.

I övrigt ser vi fram emot en fortsatt öppen dialog mellan parterna i denna process.

Med vänlig hälsning

SCANIA CV AB
Group Reporting and Control
Industrial Real Estate

Nils-Henrik Eriksson

Bil-. Protokoll från Samrådsmöte nr 2 Banverket – Scania 2008-08-13.

Datum
2008-08-15

267
Vår beteckning
F 07-15774/SA20



Investeringsdivisionen
Projektdistrikt Mitt
Box 1070
SE-172 22 SUNDBYBERG
Besöksadress:
Strandbodgatan 20
Uppsala

Telefon 018-65 23 30
Telefax 018-65 23 19
www.banverket.se



Minnesanteckningar

Projekt Södertälje dubbelspår

Samrådsmöte nr 2

Banverket - Scania

Tid 2008-08-13 kl. 09.00

Plats Scania i Södertälje

Närvarande	Åke Bergbom	ÅB	Banverket
	Matilda Karnestrand	MK	Banverket
	Nils-Henrik Eriksson	NHE	Scania
	Karl Pontenius	KP	Scania

Delges	PAD-arkiv		
	Sven Engdahl	SE	Banverket
	Åsa Eriksson	ÅE	Banverket
	Bengt Larsson	BL	Södertälje kommun

Nästa möte Bestäms efter behov

1. Information om Banverkets projekt

- 1.1.1 Banverket informerar Scania kortfattat om projektets innebörd och förändringar från tidigare järnvägsplaneförslag. Banverket kommer att driva hela planprocessen fram till fastställd järnvägsplan. Byggstart är i dagsläget inte fastställd eftersom det är oklart när Banverket får pengar tilldelade till projektet. Diskussioner pågår i dagsläget mellan Banverket och SL om hur anslutningen till SL:s depå ska fungera.
Möte 2: Banverket kommer att börja projektera bygghandlingar. Projektering av tillfällig anslutning till SL-depån pågår.

2. Järnvägsplan och gestaltning

- 1.2.1 Järnvägsplanen har i stort sett samma utformning utanför Scantias område som tidigare framtagna järnvägsplan. För Scania är gestaltningen kring Gjuteriporten viktig. Banverket håller för närvarande på att se över gestaltningsprogrammet. Banverket översänder gestaltningsprogrammet till Scania för samråd när ett förslag finns framtaget.
Möte 2: Scania har tagit del av gestaltningsprogrammet och har inga synpunkter på det.

- 2.2.1 På sidan 19 i järnvägsplanen står det att "ny gångväg kan komma att utföras". På sidan 28 i järnvägsplanen står det att "ny gångväg skall utföras". Scania undrar vilken gångväg som avses samt om det är så att den skall utföras eller kan komma att utföras. Banverket kollar upp detta och återkommer.
- ✓ 2.2.2 Scania undrar om dubbelspåret kommer att innebära ökad strålning för de anställda som jobbar i byggnaderna intill järnvägen. Banverket återkommer med svar.
- ✓ 2.2.3 Scanias byggnad som innehåller gjuteriet ligger precis i tomtgräns. Bilagan riskanalys i byggskedet behöver kompletteras med en riskanalys av närheten till gjuteriet. En olycka i närheten av gjuteriet kan äventyra hela Scanias produktion till Europa.
- ✓ 2.2.4 Scania påpekar att gångvägen från Södertälje Hamn måste skyltas om under byggtiden så att anställda i stället leds runt fastigheten Prämen 1.
- ✓ 2.2.5 Scania har ett stort antal personer som pendlar till och från Scania både med Stockholmspendeln och Gnestapendeln. Scania önskar därför att Banverket skall arbeta för att vartannat tåg vänder i Södertälje Hamn under byggtiden. Beträffande Gnestapendeln önskar Scania att den kan gå mellan Södertälje Syd och Gnesta och att ersättningsbuss sätts in mellan Södertälje Syd/Södertälje Hamn/Östertälje. Scania förordar ett sådant alternativ före att pendeln helt ersätts med buss eller alternativet att pendeln går till Östertälje utan stopp i Södertälje Hamn.

3. Avtal

- 1.3.1 Överenskommelse avseende plan- och genomförandeskedet mellan Scania och Banverket från 2004 finns upprättat, men är ej giltigt. Avtalet gicks igenom på mötet. Banverket och Scania skall träffa ett nytt avtal med utgångspunkt från det gamla. Banverket upprättar nytt förslag utifrån ändringar som överenskomms på mötet och översänds till Scania och kommunen innan nästa möte.
Möte 2: Järnvägsplanen kommer att innebära marköverföringar mellan Banverket och Scania. Dessa regleras i avtalet och villkoras med att Banverket erhåller startbeslut för byggnationen.
- 2.3.1 I avtalsförslagets § 13 står det att Banverket har rätt att stänga Gjuteriporten för biltrafik under byggtiden. Scania ställer frågan om det är möjligt att hålla Gjuteriporten öppen för personbilstrafik. Banverket ser över möjligheterna till detta. Scania vill att avtalet kompletteras med en tidsbegränsning på avstängningen samt att avstängningen ska aviseras i god tid.
- ✓ 2.3.2 I avtalsförslagets § 13 står det att Banverket under byggtiden särskilt ska beakta Scanias vibrationskänsliga utrustning i angränsande byggnader. Scania önskar att texten ändras till "Banverket skall innan påbörjande av arbeten som kan förorsaka vibrationer, undersöka risk för störning av pågående verksamhet i Scanias anläggningar och tillse att arbetena utförs med hänsyn till detta."
- ✓ 2.3.3 Scania önskar att avtalet kompletteras med att avbrott på ledningar som går i Gjuteriporten måste aviseras i mycket god tid. I Gjuteriporten finns ledningar för Kylvatten, El, Tele, Fjärrvärme och fjärrkyla. Scanias produktion är helt beroende av att dessa ledningar fungerar.
- 2.3.4 Scania önskar att avtalsförslagets § 9 kompletteras med att avstängningen av respektive parkeringsyta skall aviseras i god tid.
- 2.3.5 Kartbilagorna i det gamla avtalet byts ut till nya järnvägsplanens plankarta. Där framgår vilka ytor som skall förvärfvas av Banverket respektive Scania samt vilka ytor Banverket ska ha servitut och tillfällig nyttjanderätt på. Banverket undersöker om

järnvägsplanen behöver kompletteras med ytterligare servitutsområde för underhåll av stödmur på den östra parkeringen.

4. Ledningar

- 1.4.1 Scania översänder relationsritningar på sina kablar i järnvägsområdet till Banverket.
Möte 2: Relationsritning är översänd. Scania översänder en uppdaterad skiss till Banverket.

5. Detaljplan

- 1.5.1 Området för transformatorstationens tänkta placering i tidigare förslag till järnvägsplan är utlagt som parkmark i detaljplanen. Scania undrar varför området är kvar i detaljplanen eftersom det, enligt den nya järnvägsplanen, inte skall vara någon transformatorstation där. Banverket kollar upp detta och återkommer.

6. Övrigt

- 1.6.1 Utmed Banvallen vid Gjuteriet finns ett antal tallar på Banverkets mark. Tallarna har så stora grenar att det är möjligt att klättra upp i träden och komma ut på taket på Gjuteriet. Scania vill att Banverket tar ned de aktuella träden så fort som möjligt. Banverket tar upp frågan med förvaltare på Banverket.
- 1.6.2 Kiosken vid busshållplatsen vid Gjuteriporten står på kommunens mark. Kommunen arrenderar ut marken till kioskinnehavaren.

Vid anteckningarna

Matilda Karnestrand

**Vägverket**

SÖDERTÄLJE KOMMUN	
Ankom	2009-07-07
Samhällsbyggnadskontoret	
Dnr.	Rnr. 217

275

1(3)
Datum: 2009-07-03
Beteckning: SA30B 2008:52038
Ert datum: 2009-06-18
Er beteckning: P 08004

P1 813

Samhällsbyggnadskontoret- Plan
Södertälje kommun
151 89 Södertälje

2009/000034
P08004

Kopia: Länsstyrelsen i Stockholms län

Utställning av detaljplan för Dubbelspår i Södertälje

Vägverket Region Stockholm har erhållit rubricerat ärende för yttrande i samband med utställning. Syftet med planen är att undersöka om området är lämpligt för dubbelspårsutbyggnad och bangårdsombyggnad enligt järnvägsplan för samma område. Utbyggnaden av järnvägen omfattar utbyggnad av Centrubanan till dubbelspår på sträckan Södertälje Hamn- Vårdsholmsbron. I utbyggnaden ingår även att fyra järnvägsbroar i tre brolägen kommer att rivas och ersättas med två nya järnvägsbroar per broläge. Sträckan går under tre vägbroar, E4:s båda motorvägsbroar samt vägbron för Viksängsleden. Vägverket yttrar sig som sektorsansvarig myndighet för vägtransportsystemet samt som väghållare för väg E4 och väg 502.

Vägverket är i huvudsak positiv till projektet då en ökning för av kapaciteten och tillgängligheten innebär en förbättring för kollektivtrafikresenärer, vilket är av största vikt då vi behöver främja ett samhällsbyggande som i högre grad bygger på kollektivtrafik.

Området och järnvägsspåren korsas av Viksängsleden och av E4/E20, som är ett mycket viktigt riksintresse för kommunikation. De mark- och vattenskyddsområden som utpekats som riksintresse för vägtransportsystemet ska skyddas mot åtgärder som påtagligt försvårar tillkomsten av eller nyttjande av väganläggning. Riksintresset omfattar bl.a. bibehållen möjlighet att i framtiden förbättra kapaciteten genom exempelvis breddning av vägarna. Kapacitet och trafiksäkerhet på sträckan E4 Södertälje-Hallunda är i dag bristande. Vägverket har upprättat en förstudie för sträckan Södertälje Syd- Fittja. På sikt bör denna väg ges en ny sträckning. I avvaktan på denna större åtgärd kan kapacitet och säkerhet förbättras inom nuvarande vägområde (med ombyggnad till sex körfält samtidigt som ett MCS-system uppförs, d.v.s. trafikinformatik). Det är av stor vikt att framtida breddning av E4/E20 inte försvåras. Vägverket har noterat att mark för framtida breddning har tagits hänsyn till i detaljplanen.

Vägverket
Region Stockholm
Samhälle
171 90 Solna
Besöksadress: Sundbybergsvägen 1

www.vv.se
vagverket.sto@vv.se
Telefon: 0771-119 119

Sofia Söderberg
Samhällsutveckling
sofia.soderberg@vv.se
Direkt: 08-757 68 15



Vägverket anser dock att inom området för Z₂, för att visualisera riskintresset E4/E20 och dess befintliga funktion, ska planbestämmelse bro 1 läggas in under användning av allmän plats med definition "bro för genomfartstrafik".

Som i tidigare skede nämnts är det av största vikt att hänsyn tas till befintliga vägbroar. Någon risk för skador på vägbroarna eller vägtrafikanterna får inte finnas. Enligt planhandlingarna svarar SL för ersättningstrafik under byggtiden och arbetar nu med att se över vilka åtgärder som krävs. Temporära trafikomläggningar kan troligtvis bli aktuella. Det är viktigt att vägen in till in till brotornet för servicepersonal samt brovakter kan fungera likt de som finns idag. Av handlingarna framgår även att spår i ytterkurva under motorvägen förläggs i ett tråg som ska fungera som påkörningsskydd. Det är även viktigt att Vägverket ges tillfälle att granska grundläggning och utförande av tråget för eventuell påverkan på vår bro samt att vibrationsmätning på bropelare (ev även andra närliggande konstruktionsdelar) utförs i samband med spontning och pålning intill och under broarna E4/E20 samt Vikängsleden (Saltsjöbron).

Vad gäller de i järnvägsplanens utmärkta etableringsytor i närheten av E4/E20 har Vägverket restriktioner angående exempelvis risk och brandskydd. Vi ska även ges möjlighet till besiktning både före och efter. Hanteringen gällande etableringsytorna ska regleras i avtal mellan Banverket och Vägverket.

SL bygger en depå sydväst om planområdet vid Södertälje hamn. Depån kräver ett spår som ligger utmed Centrumbanan. Vägverket förutsätter att SL kontaktar oss för att reglera genomförandefrågor kopplat till deras planerade åtgärder. Vägverket ska ges möjlighet att granska och godkänna handlingar innan några arbeten påbörjas. Dessa ska sedan ligga till grund för ett genomförandeavtal mellan parterna. Avtalet ska vara tecknat innan några åtgärder påbörjas.

Vägverket har i olika omgångar granskat systemhandling för Södertälje dubbelspår och granskningssynpunkter har översänts till Banverket (senaste tillfälle, 2009-06-23). Vägverket förutsätter att dessa synpunkter beaktas och att en ny redovisning sker av aktuella delar, samt att inga åtgärder påbörjas innan Vägverket har godkänt handlingarna.

Avtalsdiskussioner pågår mellan Vägverket och Banverket. Ett färdigt avtal som reglerar genomförandefrågor ska finnas innan detaljplan eller järnvägsplan vinner laga kraft. Avtal ska också finnas för att reglera hur framtida drift och underhållsarbeten kan ske. Projekten skall bedrivas så att minsta möjliga störning för vägtrafiken uppstår, och Vägverket ska ges möjlighet att granska konstruktionsritningar etc innan några arbeten påbörjas.

MKB

Med en genomtänkt gestaltning kan mervärden skapas i området. Hur utbyggnaden påverkar vägen eller vägområdet, och natur, kultur och friluftsliv i anslutning till passagen framgår dock inte av MKB:n. Vägverket deltar gärna i en fortsatt dialog kring detta. Det framgår inte heller tydligt på vilket sätt naturområden eller friluftsliv berörs. E4:ans passage av Södertälje kanal med anslutande broar har bedömts som värdefullt ur ett nationellt kulturhistoriskt perspektiv och är utpekad i Vägverkets nationella plan för bevarandevärda broar, VV Publ. 2005:151.

I MKB:n redovisas bullernivåerna i nuläget och efter utbyggnad av järnväg. I detta område bidrar dock också bullret från vägtrafiken till störningar varför den sammanlagda effekten av dessa bullerkällor borde redovisas.

Av MKB:n framgår att det under byggskedet kommer att sättas in ersättningsbussar. Att detta fungerar på ett smidigt sätt är angeläget för att inte biltrafiken och utsläppen ska öka under perioden. Hur frågan ska lösas för eventuella godstransporter på järnväg framgår dock inte. Vägverket bör även ur detta hänseende lämpligen kunna delta i planeringen av ersättningstrafik för både person - och godstransporter för att detta ska kunna fungera på ett så smidigt sätt som möjligt.

Spårområdet ligger inom ett åsområde med sand och grus av stor mäktighet. Enligt MKB:n bedöms grundvattnet inte påverkas då det ligger så djupt. Föroreningar kan dock transporteras mycket snabbt i åsmaterial. Risken för spill av drivmedel och kemiska produkter i byggskedet påtalas i MKB:n. EU:s vattendirektiv och de svenska vattenmyndigheternas förslag på Miljökvalitetsnormer och Åtgärdsprogram kan behöva uppmärksammas.

Med vänlig hälsning

Sofia Söderberg



2009-07-07

Handläggare:

Daniel Markgren

08-687 32 09

daniel.markgren@vattenfall.com 2009/000034

SÖDERTÄLJE KOMMUN

Ankom 2009 -07- 0 8

Samhällsbyggnadskontoret

Dnr. 8 Rnr. 214

Södertälje kommun

Samhällsbyggnadskontoret

Plan- och byggenheten

151 89 Södertälje

1/2 816

P08004

**Yttrande angående detaljplan för dubbelspår Södertälje centrum,
Södertälje kommun**

Er beteckning: P 08004

Vattenfall Eldistribution AB har tagit del av utställningshandlingarna för rubricerad detaljplan och lämnar följande yttrande.

Vattenfall har inget ytterligare att erinra på denna detaljplan.

Med vänliga hälsningar,

Vattenfall Eldistribution AB

Nätjuridik, region Mellan

Daniel Markgren

VATTENFALL ELDISTRIBUTION AB

ADRESS

Box 6013, 171 06 SOLNA

TELEFON

08-687 30 00

ORG NR

556417-0800

BESÖKSADRESS

Allén 5, 177 66 Sundbyberg

FAX

08-687 30 01

PUBLIKT BOLAG (publ)

Stockholm

Villaägarna

Kretsen Södertälje-Nykvarn

2009-07-09

Södertälje kommun
SBK/Plan
PS

SÖDERTÄLJE KOMMUN	
Ankom	2009 -07- 1 0
Samhällsbyggnadskontoret	
BRE	RHE

P08004

Yttrande över utställning för dubbelspår i Södertälje**Dnr P 08004**

Vi har inget att erinra mot förslaget förutom de synpunkter vi tidigare meddelat;

Att kommunikationerna under byggtiden kan lösas på ett tillfredsställande sätt, att den ökade busstrafiken och störningarna det medför måste beaktas samt vidare viktigt att parkeringsmöjligheten vid Södertälje centrum och Östertälje station förstärks.

Slutligen vikten av en fungerande hiss, så att det ska kännas tryggt för resenären at gå mellan plattformarna.

Med vänliga hälsningar

Tommy Sköglund

Tommy Sköglund
 Blomstervägen 9
 151 60 Södertälje



Datum 2009-07-13 Ert datum 2009-06-18 Diarienummer F08-7954/SA30 Er beteckning P 08004

Samhälle och planering
Stockholm
Box 1070
SE-172 22 SUNDBYBERG
Besöksadress:
Landsvägen 50 a

Södertälje kommun
Samhällsbyggnadskontoret - Plan
15189 SÖDERTÄLJE

Telefon 08-762 2020
Telefax
www.banverket.se

Utställning av detaljplan för dubbelspår i Södertälje

Kopia till:

Banverket har mottagit ovan nämnda utställningshandlingar och har inga synpunkter på Ert förslag till detaljplan anpassad till Banverkets dubbelspårsprojekt i Södertälje.

Dariet
Lst Stockholm

I enlighet med undertecknat genomförandeavtal mellan Banverket och Södertälje kommun avhandlas samverkansfrågor som rör järnvägsplanen och detaljplanen i särskilda forum varför det förslag som nu ligger är genomgången och bearbetat i samverkan.

Om någon större korrigering är nödvändig hanteras detta inom ramen för fortsatt samverkan.

För Banverket

Björn Hasselgren
Regional direktör Stockholm

Johanna Levin
Samhällsplanerare

SÖDERTÄLJE KOMMUN
Ankom 2009-07-13
Samhällsbyggnadskontor Dnr. P08004

Handläggare:
Johanna Levin
Tel. 08-762 4441
Mobil 070-762 4441
johanna.levin@
banverket.se

Datum
2009-07-20

Ert datum
2009-06-18

Diarienummer
F08-7954/SA30

Er beteckning
P 08004

Samhälle och planering
Stockholm
Box 1070
SE-172 22 SUNDBYBERG
Besöksadress:
Landsvägen 50 a

Telefon 08-762 2020
Telefax
www.banverket.se

Södertälje kommun
Samhällsbyggnadskontoret - Plan
15189 SÖDERTÄLJE

Utställning av detaljplan för dubbelspår i Södertälje

Banverket har mottagit ovan nämnda utställningshandlingar och har inga synpunkter på Ert förslag till detaljplan anpassad till Banverkets dubbelspårsprojekt i Södertälje.

Kopia till:

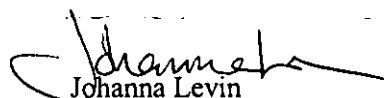
Diariet
Lst Stockholm

I enlighet med undertecknat genomförandeavtal mellan Banverket och Södertälje kommun avhandlas samverkansfrågor som rör järnvägsplanen och detaljplanen i särskilda forum varför det förslag som nu ligger är genomgången och bearbetat i samverkan.

Om någon smärre korrigering är nödvändig hanteras detta inom ramen för fortsatt samverkan.

För Banverket


Peter Huledal
Bitr. Regional direktör Stockholm


Johanna Levin
Samhällsplanerare

Inkom

2009 -07- 29

Samhällsbyggnadskontoret
Ärendnr.

P08004

Handläggare:
Johanna Levin
Tel. 08-762 4441
Mobil 070-762 4441
johanna.levin@
banverket.se



Stockholms Handelskammare

Samhällsbyggnadskontoret – Plan
Södertälje Kommun
151 89 Södertälje

Stockholms Handelskammares Service AB
Box 16050, 103 21 Stockholm
Besöksadress: Västra Trädgårdsgatan 9
Telefon: 08-555 100 00 Telefax: 08-566 316 00
E-post: info@chamber.se www.chamber.se
Org. 556095-7952 Momsreg. SE556095795201

Karolina Krön
Direkt: 08-555 100 15
Mobil: 070-205 18 52
E-post: karolina.kron@chamber.se

Stockholm 14 juli 2009

YTTRANDE GÄLLANDE DETALJPLAN FÖR DUBBELSPÅR SÖDERTÄLJE CENTRUM I SÖDERTÄLJE

Handelskammaren Södertälje/Nykvarn (Stockholms Handelskammares lokalkommitté i Södertälje Kommun och Nykvarn Kommun), som företräder det samlade näringslivet i kommunerna, har beretts tillfälle att yttra sig över rubricerat ärende.

Med hänsyn till de intressen som Handelskammaren har att företräda finns i nuläget inget att anmärka mot förslaget. Tvärtom välkomnar vi en kapacitetsförstärkning som dubbelspår på sträckan medför för att minska känsligheten för störningar i kollektivtrafiken.

Vad vi däremot vill poängtera vikten av väl planerad och fungerande ersättningstrafik under byggtiden. Att förstärka parkeringskapaciteten i form av infartsparkeringar är ytterligare en fråga som bör beaktas.

STOCKHOLMS HANDELSKAMMARE, LOKALKOMMITTÉN SÖDERTÄLJE/NYKVARN

Karolina Krön
Stockholms Handelskammares kansli
Handelskammaren Södertälje/Nykvarn

SÖDERTÄLJE KOMMUN

Ankom 2009-07-14

Samhällsbyggnadskontor
Dnr. P08004



**LÄNSSTYRELSEN
I STOCKHOLMS LÄN**

Planavdelningen
Inger Norsell
08-785 51 77

291

UTSTÄLLNINGSYTTTRANDE

Datum
2009-07-14

Beteckning
4022-09-44310

1 (1)

Södertälje kommun
Stadsbyggnadskontoret / Plan
151 89 SÖDERTÄLJE

**Detaljplan för dubbelspår Södertälje Centrum
Södertälje kommun**

SÖDERTÄLJE KOMMUN	
Ankom	2009-07-14
Samhällsbyggnadskontor Dnr. <u>P08004</u>	

Ett förslag till detaljplan daterat 2009-06-01 har översänts till Länsstyrelsen för granskning under formell utställning.

Länsstyrelsens synpunkter

Detaljplanen strider inte mot de bestämmelser Länsstyrelsen har att bevaka enligt 12 kap. plan- och bygglagen.

Länsstyrelsen vill dock framföra följande: Hela stationsområdet i Södertälje Hamn är kulturhistoriskt intressant. Ett antal bostäder i anslutning till stationsområdet, däribland de s.k. boställhusen, är dock utsatta för buller från järnvägs- trafiken och måste bullerskyddas. En 115 meter lång bullerskärm planeras förbi bostäderna intill stationsområdet. Skärmen får enligt planen anordnas till en höjd av 3,5 meter. Länsstyrelsen anser med tanke på den kulturhistoriskt intressanta miljön, att det är viktigt att – så långt det är möjligt – behålla den visuella kontakten mellan boställhusen och järnvägen. Av den anledningen är utform- ningen av bullerskydden en viktig fråga, och Länsstyrelsen anser att de med fördel kan utformas delvis genomskiktiga. De genomskiktiga ytorna bör då vara tilltagna i sådan storlek att tågtrafiken syns från stationsområdet.

Claes Halling
Planchef

Inger Norsell
Planarkitekt

Kopia: Mk, PL (IN, KK, LS), pärmen, Vägverket



**LÄNSSTYRELSEN
I STOCKHOLMS LÄN**

Planavdelningen
Inger Norsell
08-785 51 77

293

UTSTÄLLNINGSYTTRANDE

Datum
2009-07-14

Beteckning
4022-09-44310

1 (1)

SÖDERTÄLJE KOMMUN

Ankom 2009-07-17

Samhällsbyggnadskontoret

Dnr. Rnr. 821

08004

Södertälje kommun
Stadsbyggnadskontoret / Plan
151 89 SÖDERTÄLJE

**Detaljplan för dubbelspår Södertälje Centrum
Södertälje kommun**

Ett förslag till detaljplan daterat 2009-06-01 har översänts till Länsstyrelsen för granskning under formell utställning.

Länsstyrelsens synpunkter

Detaljplanen strider inte mot de bestämmelser Länsstyrelsen har att bevaka enligt 12 kap. plan- och bygglagen.

Länsstyrelsen vill dock framföra följande: Hela stationsområdet i Södertälje Hamn är kulturhistoriskt intressant. Ett antal bostäder i anslutning till stationsområdet, däribland de s.k.-boställhusen, är dock utsatta för buller från järnvägs- trafik och måste bullerskyddas. En 115 meter lång bullerskärm planeras förbi bostäderna intill stationsområdet. Skärmen får enligt planen anordnas till en höjd av 3,5 meter. Länsstyrelsen anser med tanke på den kulturhistoriskt intressanta miljön, att det är viktigt att – så långt det är möjligt – behålla den visuella kontakten mellan boställhusen och järnvägen. Av den anledningen är utformningen av bullerskydden en viktig fråga, och Länsstyrelsen anser att de med fördel kan utformas delvis genomsiktliga. De genomsiktliga ytorna bör då vara tilltagna i sådan storlek att tågtrafiken syns från stationsområdet.

Claes Halling
Claes Halling
Planchef

Inger Norsell
Inger Norsell
Planarkitekt

Kopia: Mk, PL (IN, KK, LS), pärmen, Vägverket

Sbk Plan (Sbk)

Från: Eva Lehto (TN) [Eva.Lehto@telge.se]

Skickat: den 15 juli 2009 11:19

Till: Thomas Tholén (TN)

Kopia: Sbk Plan (Sbk); Ryblad Eva (Mk)

Ämne: Dubbelspår Södertälje centrum-hamn

SÖDERTÄLJE KOMMUN

Ankom **2009-07-15**

Samhällsbyggnadskontor
Dnr. **P08004**

Hej,

Här kommer svaret från Södertäljes VA-huvudman Telge Nät på planutställningen av P008004 Detaljplan för Dubbelspår Södertälje Centrum – Södertälje Hamn.

Vi har tidigare meddelat var allmänna VA-ledningar är belägna inom området och förväntar oss ett detaljerat informationsutbyte i fortsatta skeden av projektet t ex fråga om fastighetsregleringar, varför vi inte upprepar det nu.

Ifråga om Miljökonsekvensbeskrivningen så saknar vi aspekter ifråga om föroreningar till vatten beskrivna. Kommande miljöprogram utgår från MKB och den behöver kompletteras med dessa aspekter. Hur hanteras materialhantering och dess avrinning, dammbehandling ska ske medelst vattenbegjutning går att läsa i Banverkets fullständiga MKB för projektet, hur hanteras avrinningen därifrån, vad händer vid olyckor med miljöfarliga utsläpp? Om inga åtgärder görs så avvattnas föroreningarna till det allmänna dagvattennätet som avleder det till kanalen. På sidan 16 i Utställningshandling av Miljökonsekvensbeskrivning står att få riskobjekt som grundvattenskydd passerar varför konsekvenser för miljö till följd av exempelvis kemikalieutsläpp bedöms vara av liten relevans. Det opponerar vi oss emot. Skadeförebyggande åtgärder måste planeras även för att skydda en recipient som Kanalen, vilket ska beskrivas i såväl MKB som kommande miljöprogram och miljöplan.

Med vänliga hälsningar
Eva Lehto

Eva Lehto

Utvecklingschef

Telge Nät AB

Holmfastvägen 31

Box 633, 151 27 Södertälje

08-553 223 85 (dir) 08-553 220 04 (fax) 0708-517980 (mobil)

www.telge.se

» Det här meddelandet är miljömärkt – tills du skriver ut det! «

» This message is ecolabelled – until you print it! «



Datum
2009-07-13

Södertälje kommun
Samhällsbyggnadskontoret
Plan och bygg
151 89 Södertälje

Vår referens
Mikael Eriksson

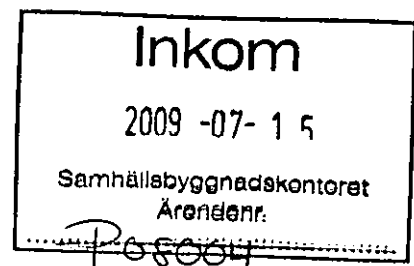
Diarienummer
SL-2008-2132

Detaljplan för dubbelspår Södertälje Centrum, Södertälje kommun (P08004)

Södertälje kommun har översänt rubricerade plan till AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) för yttrande.

SL vill passa på att nämna att det under avstängningen av pendeltågstrafiken mellan Södertälje Centrum och Södertälje hamn kommer att bli en omfattande busstrafik mellan Södertälje Centrum och Östertälje. Det är därför mycket viktigt att bussarna under hela avstängningsperioden ges god framkomlighet i stråket Saltsjögatan-Hertig Carls väg- Viksängsleden (Saltsjöbron).

Mikael Eriksson
Trafikplanerare



Till Samhällsbyggnadskontoret

Södertälje 090717

SÖDERTÄLJE KOMMUN

Ankom 2009-07-17

Samhällsbyggnadskontor
Dnr. P08004

Synpunkter på Genomförandebeskrivning

- 1) När ska avtal upprättas med berörda markägare
- 2) Bullerplank ska sättas upp så tidigt som möjligt. Vi undrar när, samt hur det ska vara utformat. Utseende, höjd material mm Vi vill vara med vid den diskussionen.
- 3) Om det är nödvändigt med bullerskärmar längs banvallen, ska kostnaderna för dessa regleras i genomförandeavtal mellan markägare och övriga. Vi motsätter oss alla eventuella kostnader för det.
- 4) Vem är kontaktperson och ansvarig för kontrollprogram angående buller, vibrationer, luftföroreningar och säkerhet?

Miljökonsekvensbeskrivningen

Kommer pendeltågen gå till Gnesta från Södertälje Syd när Södertälje Hamn är avstängt?
Självklart måste det gå att ordna!

4.4.2 Utbyggnadsalternativet

Kommer HertigCarlsväg stängas under byggtiden? Hur ska trafiken ledas i så fall?

Vi har fått åka flera km runt södra för att komma till tex centrum. Det blir många mil när man räknar ihop det.

Vi fick ingen information under våren när "porten till södra" stängdes av och endast buss och taxi fick köras där.

Kan trafiken ändå få köras på kvällar och helger när arbetet inte pågår?

På Planbeskrivningen står det att

- 1) Bullerskyddsåtgärder omfattar en hög skärm längs spåret förbi enfamiljshus intill Södertälje Hamn. (Det är inte enfamiljshus utan fastigheter med tre hushåll i varje.) En gång vill vi påpeka att detta ska göras i samråd med oss fastighetsägare, hur utformningen ska vara gällande höjd, utseende och material.
- 2) En oro finns om att Tekniska försörjningen kommer påverka oss är när nya ledningar ska dras. Vatten, avlopp Värme och El.
- 3) Vi emotsäger oss helt mot att träden på gården ska sågas ner. Om syrenhäcken mot spåren måste bort när bullerplanket byggs vill vi att det återplanteras efteråt samt att marken med gräs och grus helt återställ om det gjorts åverkan på marken.

I Gestaltningsprogrammet 3.2.1 beskrivs också miljön som "uppvuxen trädgårdsmiljö med blommor och lummiga träd och buskage. Väl vuxna syrenbuskage finns vid en ursprungliga tomtgränsen mot järnvägen."

Vi är naturligtvis rädda om vår miljö och vill bevara den intakt så mycket som möjligt. Det är också ett kulturvärde i området som måste tillvaratas. Om träden sågas ner och buskagen likaså, ett högt träplank sätts upp blir miljön inte längre en trädgård.

Fastighetsägare till Södertälje 1:40

Åsa Vindila
Stationsvägen 10
151 38 Södertälje
asavindila@gmail.com

Jerry Jardland
Stationsvägen 10
151 38 Södertälje
jardland@gmail.com

307

Sbk Plan (Sbk)

Från: Brf Malinsbo [malinsbo@bredband.net]**Skickat:** den 19 juli 2009 16:41**Till:** Sbk Plan (Sbk)**Kopia:** Ekhamra brf.**Ämne:** Synpunkter på förslaget till dettaljplan Dnr P 08004.

Översänder härmed, för HSB brf. Malinsbos och Ekhamras räkning, synpunkter på rubricerad plan.

OM ev. underskrifter erfordras är ordförandena i resp. förening beredda överlämna signerad skrivelse. OSA.

Marion Bäckström Eriksson

Ordf. HSB brf. Malinsbo

Södertälje kommun

Samhällsbyggnadskontoret/Plan

SÖDERTÄLJE KOMMUN	
Ankom	2009 -07- 20
Samhällsbyggnadskontor	
Dnr. P08004	

Detaljplan för dubbelspår Södertälje centrum – Södertälje hamn

Under arbetet med framtagande av detaljplanen har Länsstyrelsen i särskilt beslut, beslutat att den planerade järnvägsutbyggnaden medför betydande miljöpåverkan, varför en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) måste upprättas som underlag för de fortsatta ställningstaganden.

Brf Ekhamra och Malinsbo har tagit del av den upprättade MKB:n för detaljplanen. Det olyckliga med den upprättade MKB är att den inte redovisar miljökonsekvenserna som uppkommer i sin helhet. MKB har medvetet bara omfattat det område som avgränsas av planförslagets gränser. Avsikten med en MKB är att den skall redovisa miljökonsekvenserna i sin helhet och skall inte vara begränsad av det område som avses detaljplanläggas. Det måste betraktas som anmärkningsvärt att på sträckan från Södertälje hamn till Centrum har den sista sträckan på några hundra meter utelämnats. Om MKB:en beskriver bullerstörningar som uppkommer på ett korrekt sätt skulle det framgå att betydligt fler lägenheter blir bullerstörda när dubbelspåret tas idrift. Detta framgår bl.a av miljökontorets tjänsteskrivelse daterat 2008-01-22 över MKB:en. "Utmed resterande spårområde in mot station Centrum finns många lägenheter där bullernivån inne kommer att ligga över planeringsfallet "väsentlig ombyggnad". Dessa bostäder får mer bullerstörningar än de lägenheter som berörs intill järnvägs/planområdet".

Brf Ekhamra och Malinsbo har tillsammans över 500 boende där de som har sina lägenheter mot järnvägspåret dagligen kommer att påverkas av ökat buller från dubbelspåret Södertälje hamn – Centrum. Föreningarna är medvetna om att vi inte i formell mening är sakägare i planärendet men trots detta påverkas mycket av planförslaget.

Bostadsrättsföreningarna Ekhamra och Malinsbo är inte negativ till dubbelspåret som sådant men yrkar att Stadsbyggnadsnämnen ger förvaltningen i uppdrag att återkomma med ett reviderat förslag till detaljplan som inkluderar sträckan Vårdsholmsbron – Centrum. Om så beslutas skulle de boende på Bangatan också omfattas av de bullerreducerande åtgärder som avses att göras på de bostäder som ligger inom planområdet.

Södertälje den 19 juli 2009

Dan Björklund

ord Ekhamra

Marion Bäckström Eriksson

ord Malinsbo

Samhällsbyggnadskontoret – Plan
Södertälje Kommun
151 89 Södertälje

305

SÖDERTÄLJE KOMMUN
Ankom 2009-07-20
Samhällsbyggnadskontor Dnr. P08004

Synpunkter på detaljplan för dubbelspår i Södertälje, Dnr P 08004.

Av planen framgår att Banverket avser att bygga ut banan mellan Södertälje Centrum och Södertälje Hamn till dubbelspår.

Synpunkter på byggområdets begränsningar

Dock har byggområdet begränsats till att gälla från Vårdsholmsbron till Södertälje Hamn och därmed uteslutit de sista ca 300m av nuvarande bansträckning från Vårdsholmsbron in till Södertälje Centrum.

Grundläggande argument för medtagande av sträckan Vårdsholmsbron – Södertälje C i byggområdet.

Denna, uteslutna sträckning, är en av de mest bullerbelastade delarna av banan. På sträckningen förekommer buller, långt över bullergränserna. Här förekommer inte bara buller från tågtrafik utan även bulleralstrande service ex avtvättning av tågvagnar både ut- och invändigt. Främst vintertid och framförallt nattetid efter ca kl 0200, förekommer varmhållning och kompressorladdning av tryckluftbehållare för tågens bromssystem. Åtgärderna utförs med tågens motorer i full drift. Till detta kommer, någon gång årligen, service av järnvägsspåren, med bl.a. slipning av räls, som också förläggs till nattetid efter kl 0200.

Kommer en utökad trafik råda bot på dessa störningar?

Än mer konfunderande är att läsa Samhällsbyggnadskontorets remissyttrande, där detaljplaneras för flyttning av hela spårområdet längre väster ut. På vilket sätt skulle detta dämpa bullerstörningarna som de boende i HSB brf. Malinsbo och Ekhamrar utsätts för? Vilka nya byggnationer för boende planerar samhällsbyggnadskontoret öster om stationsområdet? Området är redan kontaminerat med buller och kommer i framtiden förmodligen bli än mer nersmittat med förorenande buller. Bullerstörningarna har väl redan lagt "en död hand" över sådana utbyggnadsplaner? Kanske man planerar däcka in hela spårområdet?

Allt pekar på behovet av att en grundlig miljökonsekvens utredning, med bl. a. repeterbara bullermätningar, utförs för sträckan Vårdsholmsbron till Södertälje Central. Denna utredning bör presenteras och remitteras berörda innan byggtillstånd för hela sträckningen beviljas.

Bullerstörningar och synpunkter på mätmetoder.

Ljudet/bulletet uppstår, vid trafikering av banan, genom ett samspel mellan tåg och räls. Rälsen in mot Södertälje Central från Vårdsholmsbron ligger i en svag vänstersväng. Just där denna sväng börjar sätter tågförarna inbromsningsmanövrar vilket i sin tur leder till att ett öronbedövande gnissel uppstår.

Alla störande ljud som härleds från spårområdet är intermittenta och vida överstigande gränsvärdena, (svårt att somna om om man plötsligt väcks mitt i natten). Ekvivalenta ljudvärden är inte gångbara i sammanhanget

Frågor på detaljer i utredningen?

I inkomna yttranden refereras till olika remissinstanser och även andra enskilda och intresseorganisationer. Har HSB Södertälje m.fl. yttrande till Banverket 2003 kommit bort?

Hur kan i "Gestalttningsprogrammet" under "2 Områdesbeskrivning", "2.1 Hela området" och "2.1.1 Förutsättningar" fjärde stycket inskrivas "Mötet med S-tälje består för pendeltågsresenärerna av bangårdar, infrastruktur....", när området runt Södertälje Central i dagsläget ser ut som det gör? Vem är idag ansvarig för:

- Igenvuxna spår?
- Skräphögar, främst i NV hörnet av spårområdet?
- Ett resecentrum, som väl kan betecknas som ett av landets största sett till antal resenärer, som saknar möjligheter för resenärerna att utföra sina elementära behov?
- Hur är ansvaret uppdelat mellan Banverk, SL, Järnhusen och alla under entreprenörer som städslast för ordningen vid Södertälje C?

Slutligen

Litar kommunen på att Banverket gör det bästa för Södertälje?

Södertälje 2009-07-19

Björn Looe

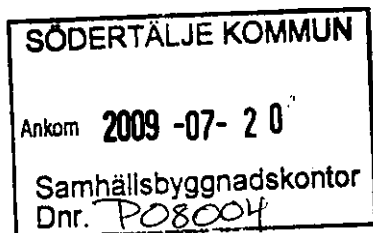
Bangatan 10^{8tr}

151 32 Södertälje

Tel: 08-550 17711

E-mail: looe@breband.net

Boende i HSB brf. Malinsbo



Samhällsbyggnadskontoret
Planenheten
Tommy Åström
Nyköpingsvägen 23
151 89 Södertälje

Yttrande över förslag till detaljplan för Dubbelspår Södertälje Centrum i Södertälje. Samråd/Utställningshandling P08004 Sida 2(2)

AO Elnät: 2008-08-29/ 2009-07-09

Befintligt distributionsnät för el och signal kabelnät finns i närområdet och till vissa delar även inom detaljplansområdet. Bifogar pdf med befintligt ledningsnät. Samt en plankarts skiss där en del platser markerats för eventuellt behov av skydd mot marktryck i samband uppkomst av ny byggarbetsplats. Kostnader för eventuell nyomläggning av distributionsnätet belastar projektet.

Övrigt: Kabelnät för gatubelysning och parkbelysning tillhör TelgeNät AB. Belysningsstolpar och armaturer tillhör Södertälje kommun. Våra marknads ingenjörer på TelgeNät, elnät svarar på frågor som berör avtalsfrågor, el tekniska lösningar ombyggnads och anslutningskostnader. Tfn.08-553 22 000.

Nytt: Utställningshandling 2009-06-01.

Om en viss mark reglering berör befintligt distributionsnät skall Ledningsnäten skyddas

Thomas Tholén
Planeringsingenjör

Telge Nät AB
Holmfastvägen 31
Box 633, 151 27 Södertälje
08-553 221 71 (dir) 08-553 220 04 (fax) 0708-515798 (mobil)
thomas.tholen@telgenat.se

Samhällsbyggnadskontoret
Planenheten
Tommy Åström
Nyköpingsvägen 23
151 89 Södertälje

Yttrande över förslag till detaljplan för Dubbelspår Södertälje Centrum i Södertälje. Samråd/Utställningshandling P08004 Sida1(2)

TelgeNät AB har befintligt distributionsnät för El Fjärrvärme Vatten/ Va
Signal kabelelnät i närområdet och till visa delar även inom detaljplansområdet.
Berörda delar av distributionsnäten kan behöva skyddas t.ex. för marktryck.

AO Vatten:

VA-huvudmannen TelgeNät kommer att skicka sina synpunkter direkt
till Tommy Åström

Där berörs översvämningsrisk och sårbarhetsutredning mm -2008.
Nytt till utställningshandling i Bifogar VA-huvudmannens yttran.

Avs. Eva Lehto tfn. 553 223 85

AO Värme:

Befintliga fjärrvärme och fjärrkylsledningar finns inom och angränsande till
planområdet. Ledningarna är i drift och skall skyddas mot sättningar vid markarbeten.
Eventuella kostnader för skydd eller flyttning bekostas av exploatören.

Avs. Rolf Siwertz tfn. 553 221 62

AO Stadsnät:

Stadsnät har inget att erinra mot detaljplanen. Vi förutsätter dock att samordning sker
före byggstart.

Avs. Göran Ohlsson tfn. 553 224 86

SÖDERTÄLJE KOMMUN

Ankom 2009-07-20

Samhällsbyggnadskontor
Dnr 20800-1



20090720163259.pdf

313

SÖDERTÄLJE KOMMUN

Ankom 2009-07-20

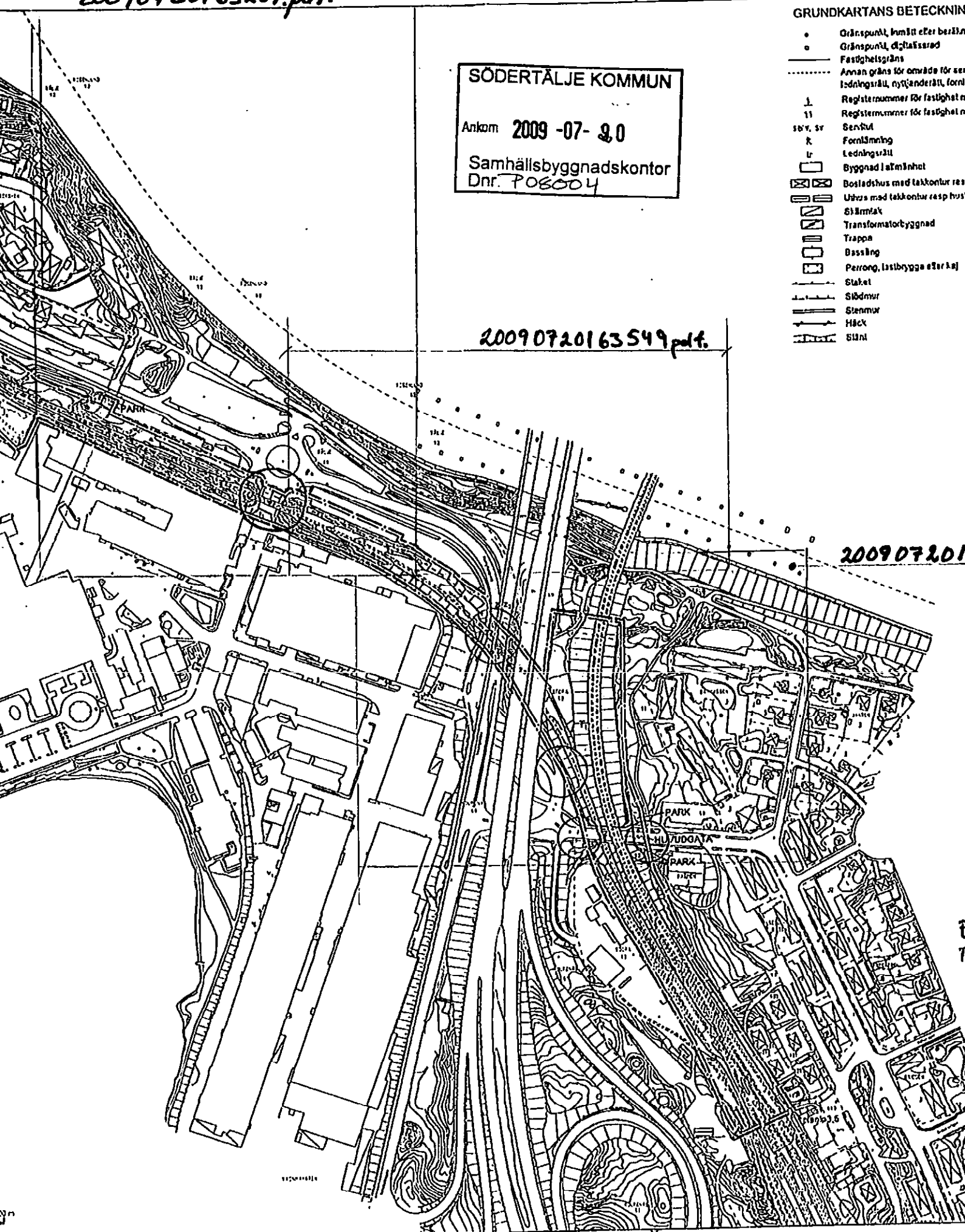
Samhällsbyggnadskontor
Dnr. P06004

GRUNDKARTANS BETECKNING

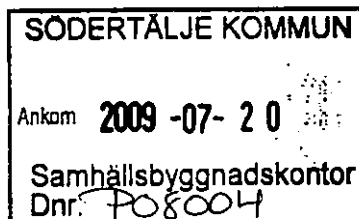
- Gränspunkt, punkt efter beräkning
- o Gränspunkt, digitaliserad
- Fastighetsgräns
- Annan gräns för område för servitut, ledningsrätt, nyttjanderätt, fornlämningsrätt, etc.
- 1 Registernummer för fastighet
- 11 Registernummer för fastighet
- sv, sr Servitut
- k Fornlämning
- lr Ledningsrätt
- Byggnad i allmänhet
- ☒ Bostadshus med takkontur respektive
- ☐ Uhus med takkontur respektive hus
- Stämplat
- Transformatorbyggnad
- Trappa
- Bassäng
- Perrong, lastbrygga efter kaj
- Staket
- Sidomur
- Stenmur
- Häck
- Sikt

20090720163549.pdf

200907201



Samhällsbyggnadskontoret - Plan
Södertälje kommun
151 89 Södertälje



TeliaSonera Skanova Access AB
Network and Processes
Hus 8
123 22, Farsta
Tel: +46 70 684 68 10
www.skanova.com

Detaljplan för Dubbelspår Södertälje C i Södertälje P 08004

Bakgrund

TeliaSonera Skanova Access AB (org nr 556446-3734), nedan Skanova, har tagit del av förslag till detaljplan för Dubbelspår Södertälje C i Södertälje, P 08004, och låter framföra följande:

Gällande berörda teleanläggningar

Skanova vidhåller tidigare synpunkter gällande berörda teleanläggningar, framfört skriftligen i yttrande, dok id T16681-09.

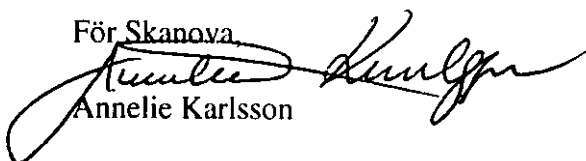
Skanova tillstyrker förslaget till detaljplan som helhet men betonar att föreslagna förändringar kan innebära omfattande konsekvenser för teleanläggningarna, d v s för såväl tele- som datatrafik liksom för kunder och abonnenter.

För att genomföra detaljplanplanen kräver vi därför god framförhållning och planering för att minimera ev störningar för det fall ombyggnation, undanflyttning eller provisoriska lösningar inte kan undvikas, särskilt i det fall byggtiden för arbetena planeras under en längre tid och ev i separata etapper. Detsamma gäller även om tillfälliga skydd- och/eller försiktighetsåtgärder måste vidtas beträffande teleanläggningarna. Vi ser därför att gärna att byggherren/exploatören initierar arbetet i god tid, minst 12 månader för byggstart och att en tidplan för ledningsarbetena kan upprättas och ev i samråd med övriga berörda.

Skanova förutsätter att byggherren/exploatören alternativt Södertälje kommun, bekostar ovan. Ansvaret för kostnaderna skall bekräftas till Skanova före det att ledningsarbete igångsätts.

Skanova vidhåller slutligen att u-område skapas, alternativt ledningsrätt, för teleanläggningarna inom kvartersmark.

För Skanova



Annelie Karlsson

SIDNR
1 (1)
DATUM
2009-07-17
DOKUMENT ID
T 16681-09
TILLHÖR OBJEKT
Dubbelspår Södertälje C
ERT DATUM
2009-06-18
ER REFERENS

HANDLÄGGARE
Annelie Karlsson
annelie.k.karlsson@skanova.se

**YTTRANDE**

Angående detaljplan

Diarenr: 2009-1576-35

Datum: 2009-07-17

Till

Samhällsbyggnadskontoret – plan

Merja Olofsson

Södertälje kommun

151 89 SÖDERTÄLJE

Detaljplan Dubbelspår Södertälje (6368)	
Fastighetsbeteckning/ar:	
Kommunens diarenr:	P 08004
Kommunens handläggare:	Merja Olofsson
Syfte med planen:	Lämpligheten för dubbelspår och bangårdsombyggnad
Skede:	☐ Enkelt förfarande ☐ Programsamråd ☐ Plansamråd ☒ Utställning
	☐ Annat:
Sista dag för yttrande:	2009-07-20

Yttrande angående detaljplan

Södertörns brandförsvärsförbund lämnar följande synpunkter på begäran av miljö- och samhällsbyggnadskontoret.

Yttrandet grundar sig på följande handlingar:

1. Programhandling, daterad 2009-06-01
2. Samrådshandling, daterad 2008-10-24
3. Utställningshandling, daterad 2009-06-18
4. Miljökonsekvensbeskrivning, daterad 2009-06-01
5. Fastighetsförteckning, daterad 2009-06-18
6. Genomförandebeskrivning, daterad 2009-06-01
7. Illustrationsskiss, daterad 2009-06-01
8. Detaljplan, daterad 2009-06-01

SÖDERTÄLJE KOMMUN

Ankom 2009-07-21

Samhällsbyggnadskontor
Dnr. P08004**Synpunkter med anledning av insatsmöjligheter och risk för brandspridning**

Södertörns brandförsvärsförbunds PM 608 samt PM 609 bör beaktas i projekteringsarbetet, i syfte att säkerställa räddningstjänstens framkomlighet och brandvattenförsörjning. Även under byggtiden måste dessa frågor beaktas.

Anders Wennlöf

Anders Edstam

Insatsledare

Brandingenjör

Telefon direkt: 08-721 25 13

E-post: anders.wennlof@sbff.se

Södertörns brandförsvärsförbund

Adress
Box 563
136 25 Haninge

Orgnr
222000-0737

Telefon
08-721 22 00

Telefax
08-721 22 23

Hemsida
www.sbff.se

Sbk Plan (Sbk)

Från: lars.klasen@telia.com
Skickat: den 18 juli 2009 13:30
Till: Sbk Plan (Sbk)
Kopia: holmgren79@gmail.com; kerstin.lonngren@kmh.se; kerstinstenberg@swipnet.se;
kristoffer.renberg@naturskyddsföreningen.se
Ämne: Yttrande Naturskyddsföreningen Dubbelspår (P 08004) 090720



Yttrande_Naturskyddsförbindelser0
ddsföreningen... 71.pdf (...)

Till

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

Härmed översändes Naturskyddsföreningens i Södertälje synpunkter på Förslag till detaljplan för Dubbelspår i Södertälje (P 08004) samt bilagan "Hållbara förbindelser. Rapport från Naturskyddsföreningen i Stockholms län. December 2007".

Utskrift på papper med underskrift översändes separat.

Med hälsningar,

Lars Klasén
Remissansvarig
Naturskyddsföreningen i Södertälje

08-55019570, 073-5638001
lars.klasen@telia.com



Naturskyddsföreningen Södertälje

SÖDERTÄLJE KOMMUN	
Ankom	2009-07-20
Samhällsbyggnadskontor	
Dnr. P08004	

2009-07-18

YTTRANDE

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

SÖDERTÄLJE KOMMUN	
Ankom	2009-07-20
Samhällsbyggnadskontor	
Dnr.	

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 fastlåsnings 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

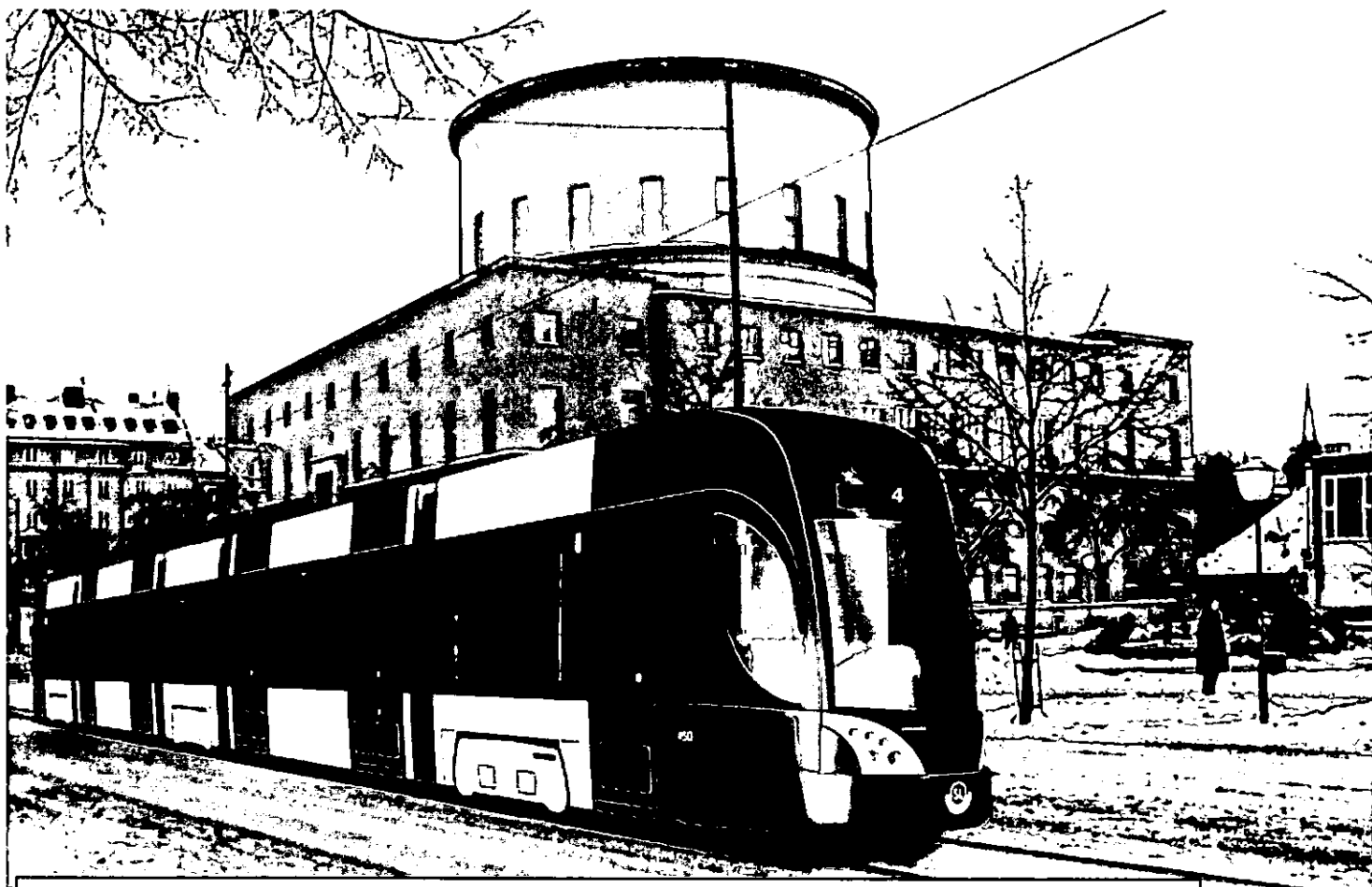
Södertälje den 17 juli 2009

Naturskyddsföreningen i Södertälje

Kristoffer Renberg
v. ordförande

070-0440880, kristoffer.renberg@naturskyddsforeningen.se

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



Naturskyddsföreningen
Stockholms län

RAPPORT

Hållbara förbindelser

Finansiering av kollektivtrafiksatsningar i Stockholmsregionen
med hjälp av intäkter från trängselavgifter



FÖRORD

Den 1 augusti 2007 infördes efter ett riksdagsbeslut trängselavgifter permanent i Stockholm. Detta hade föregåtts av ett försök i nästan sju månader under 2006. I september samma år genomfördes en folkomröstning om avgifterna. Resultatet blev ett klart Ja. En av sakerna som invånarna i Stockholm sade ja till i samband med omröstningen var att intäkterna återförs till Stockholmsregionen för investeringar i kollektivtrafik och vägar. *Hållbara förbindelser* omfattar de kollektivtrafiksatsningar som är möjliga att göra där de beräknade intäkterna från trängselavgifter inom en tioårsperiod är den huvudsakliga finansieringskällan. Skälet till detta är att Naturskyddsföreningen i Stockholms län vill göra ett, ur finansieringssynpunkt, realistiskt förslag. Föreningen anser att kollektivtrafiksatsningarna är det mest angelägna sättet att använda intäkterna från ett framtida system med trängselavgifter. Vi vill visa hur man kan använda den löpande investeringsbasen för kollektivtrafiken och överskottet från trängselskatten för att uppnå ett hållbart transportsystem på det mest effektiva sättet. Samtidigt så visar vi på en realistisk och hållbar lösning för att knyta samman norr med söder genom att kombinera trängselavgifter med investeringar som stärker de Nord-sydliga förbindelserna.

Målet är att visa på hur mycket bättre kollektivtrafiken kan bli på 10 år och att trängselavgifter kan finansiera stora delar av en sådan förbättring. Visst innebär dessa finansieringskällor en stor begränsning i investeringarna men det är också en realistisk bedömning som tydligt visar att vi måste rätta munnen efter matsäcken.

Mårten Wallberg, ordförande Naturskyddsföreningen i Stockholms län
December 2007

INNEHÅLL

	Sid.
Förord	2
Inledning	3
Sammanfattning	5
Beräknade investeringsbehov	6
Projektbeskrivningar:	
1. Tvärbanans förlängning Alvik – Solna st:n	7
2. Roslagsbanan	8
3. Saltsjöbanan och Tvärbanan Slussen – Nacka	10
4. Spårväg, linje 4 och 7	11
5. Direkt spårförbindelse Östertälje – Södertälje C	13
6. Tunnelbana Hagsätra – Älvsjö st:n	14
7–10. Projekt som bör inledas inom 10 år	15

Text: Björn Sylvén och Mårten Wallberg
© Författarna och Naturskyddsföreningen i Stockholms län
Illustrationer: Björn Sylvén
Omslagsbild: Bombardier
Layout: Björn Sylvén, Mårten Wallberg och Mathias Edstedt
ISBN: 91-972449-5-3

INLEDNING

I Europas storstadsregioner har tillgången till ett väl utbyggt nät av allmänna kommunikationer varit en given förutsättning för fortsatt expansion. Först då de kapacitetsstarka spårburna transportsystemen vunnit framgång i slutet av 1800-talet blev det möjligt att länka en allt större del av omlandet till staden.

Så länge kollektivtrafiken jämte gång- och cykeltrafik utgjorde basen för persontransporterna inom storstaden kunde transportbehovet lösas inom ramen för det tillgängliga gaturummets fysiska begränsningar. Men med bilens introduktion i stadstrafiken förändrades villkoren drastiskt. För ett halvsekel sedan tilläts trafiken "spränga" det traditionella stadsrummets fysiska ramar. Central kvartersmark som tidigare varit upplåten för handel och bostäder togs i anspråk för parkeringsytor och stadsrummet glesades ut. De allmänna samfärdsmedlen underordnades biltrafikens villkor. Spårtrafiken gick under jorden och/eller ersattes av bussar med lägre prioritet i konkurrensen om det begränsade utrymmet i gaturummet. Idag gäller helt andra förutsättningar.

"New urbanism" är ett begrepp som löper som en röd tråd genom 2000-talets stadsplanering i såväl Västeuropa som i Nordamerika. I den växande storstaden är utrymme en bristvara. Sett i relation till det uppfylla transportbehovet upptar den individuella vägtrafiken ansevärd yta värdefull mark, vare sig fordonet är i rörelse eller står parkerat. Expanderande väg- och parkeringsytor i städerna drar stora investeringskostnader och innebär ett lägre ekonomiskt markutnyttjande, samtidigt som trafiken inkräktar på andra grundläggande värden för stadens invånare.

Framtiden för trafikplaneringen i våra storstäder ligger inte i första hand i att tillskapa ytterligare expansionsytor för biltrafiken utan i ett effektivare utnyttjande av tillgängligt utrymme. Det är denna insikt som givit anledning till en omprövning av efterkrigstidens stadsplanering i Europa och USA och som redan hunnit avsätta mycket konkreta spår i många storstadsregioner. En nyorientering, framför allt på det trafikpolitiska området, har lett fram till en rad uppmärksammade kursförändringar där ett viktigt mål är att styra över resandeströmmarna från enskilda till allmänna samfärdsmedel. Mönstret är mycket entydigt. Det är en trafikpolitik som väl överensstämmer med de riktlinjer EU-kommissionen angivet inför utformandet av en gemensam transportpolitik inom unionen. Den grundläggande målsättningen är att tillförsäkra alla stadens invånare rörlighet, vilket kräver en visionär trafikplanering.

I vårt glesbefolkade land är bilen många gånger en självklar förutsättning för rörelsefrihet. I storstaden däremot innebär en ökad användning av bil att rörelsefriheten på stadens gator i praktiken inskränks för alla, vare sig vi cyklar, åker buss, spårvagn eller kör i egen bil.

Spårkapaciteten begränsar utbudet

Så länge en utökning av spårkapaciteten söder om Stockholm C är begränsad till två spår kan inte några större utökningar av pendeltågstrafiken genomföras, bl.a. till följd av överbelastning vid den s.k. getingmidjan. En ombyggnad av infarten söderifrån vid Tegelbacken har ansetts som en av många nödvändiga temporära lösningar för att inte pendeltågstrafiken fullständigt skall kollapsa.

Banan mellan Södertälje Hamn och Södertälje C tillhör en av de hårdast belastade enkelspårssträckorna i Sverige. I banverkets budget finns avsatt 315 Mkr år 2007–2009 för en utbyggnad av nuvarande bansträckning mellan stationerna. Emellertid räcker inte detta för att uppnå en mer effektiv tågtrafik. Dessutom är de lokala tågförbindelserna med fjärrtågsstationen vid Södertälje Syd för dagen inte tillfredställande. Av de tre alternativ som Banverket presenterat har nedanstående alternativ (betecknat UA3) förordats av Södertälje kommun.

Beträffande nuvarande lokaltågstrafik till/från stationerna Järna, Mölnbo, Gnesta och Nykvarn bör den på sikt integreras i ett större regionaltågssystem – gemensamt för Mälardalen – som via *Grödingebanan* ger snabbare och bekvämare förbindelser med övriga stockholmsområdet.

Roslagsbanan har under de senaste åren uppvisat en positiv resandeutveckling och ombesörjer numera närmare 40 000 resor per dag. Dagens relativt låga största tillåtna hastighet är definitivt inte given med hänsyn till spårvidden, det visar all tillgänglig internationell jämförelse. Även med relativt måttliga insatser kan hastigheten höjas från dagens 80 km/t till 100 à 110 km/t varvid restiden därmed minskar kraftigt.

Spårvägen en framgång även i Stockholm

Snabbspårvägens lysande framgång och de betydande goodwillvärden som denna tillfört SL-trafiken sammanfaller med utvecklingen i alla europeiska storstadsregioner som satsat på modern spårvägstrafik. Trafikformen bör emellertid absolut inte ses som ett isolerat system inom det halvcentrala bandet. Spårvägens flexibilitet vad gäller kapacitet och användningsområden ger systemet ett brett trafikunderlag. Innerstadens isolerade stombussnät kan till stor del ställas om till en betydligt effektivare spårvägsdrift med större aktionsradie mot ytterstadens delar. Nacka är ett exempel på en sektor som kan anknytas till ett spårvägs-system för en ringa kostnad jämfört med en motsvarande tunnelbanesträckning. Dessutom öppnas en möjlighet att inom rimliga ekonomiska ramar successivt bygga ut det lätta spårsystemet mot Värmdö kommun. Även Lidingöbanans förlängning hänger intimt samman med utvecklandet av en spårvägstrafik som täcker såväl innerstaden som det halvcentrala bandet.

Beträffande tunnelbanan visar utvecklingen i Väst Europa en återhållsamhet med utbyggnad av detta grovkalibriga transportsystem. Orsakerna kan sökas dels i de avsevärda investeringskostnader som dessa tunga system kräver, dels på en förändrad trafikplanering i storstadsregionerna. Däremot är det viktigt att utveckla tunnelbanan utifrån ett regionalt perspektiv. I detta sammanhang är det viktigt att skapa fler anslutningspunkter mellan T-bana och lokaltåg.

Genomtänkta bytespunkter

Problemet med obekväma terminalpunkter måste få en lösning. Att SL inte förstått behovet framstår klart vid ombyggnaden av t.ex. Åkersberga station. Här fanns goda möjligheter att anordna övergång över perongen men man valde istället att förlägga bussterminalen 300 meter från stationen. Vid flertalet obekväma övergångsstationer finns förutsättningar för att förbättra förhållandena såsom till exempel vid Älvsjö, Spånga och Ropsten. De bästa bytespunkterna finner man i Alvik där byte mellan T-bana och spårvagn (linje 12) sker över samma plattform liksom i Vallentuna där bussarna angör kantstenen intill Roslagsbanans plattform.

Snabba spår i knappa tider

Föreliggande förslag till infrastrukturinvesteringar i Stockholmsregionen har till syfte att tillföra huvudstadsområdet spårkapacitet på strategiskt viktiga avsnitt vilket

- möjliggör en utbyggnad/integrering av nya bansträckningar som ökar den spårburna trafikens kapacitet och attraktivitet bl.a. genom införande av snabbtågstrafik (skip-stop) samt nedbringa sårbarheten vid driftsstörningar;
- vidgar den kapacitetsstarka, spårburna kollektivtrafikens influensområde samt genom nya, gena länkar erbjuder fler omstigningspunkter och därmed kortare resvägar;
- förkortar restiderna vilket ökar kollektivtrafikens konkurrenskraft, främst bland pendlare mellan regionens ytterområden och regioncentrum
- ökar transportkapaciteten på det hårt belastade inre nätet genom en omställning av de tyngre busslinjerna till spårvägsdrift. Därigenom läggs även grunden till ett strukturerande fast och tillförlitligt linjesystem som fördelar resandet mellan en rad viktiga innerstadsterminaler och därmed minskar trängseln vid nuvarande överhettade omstigningspunkter.

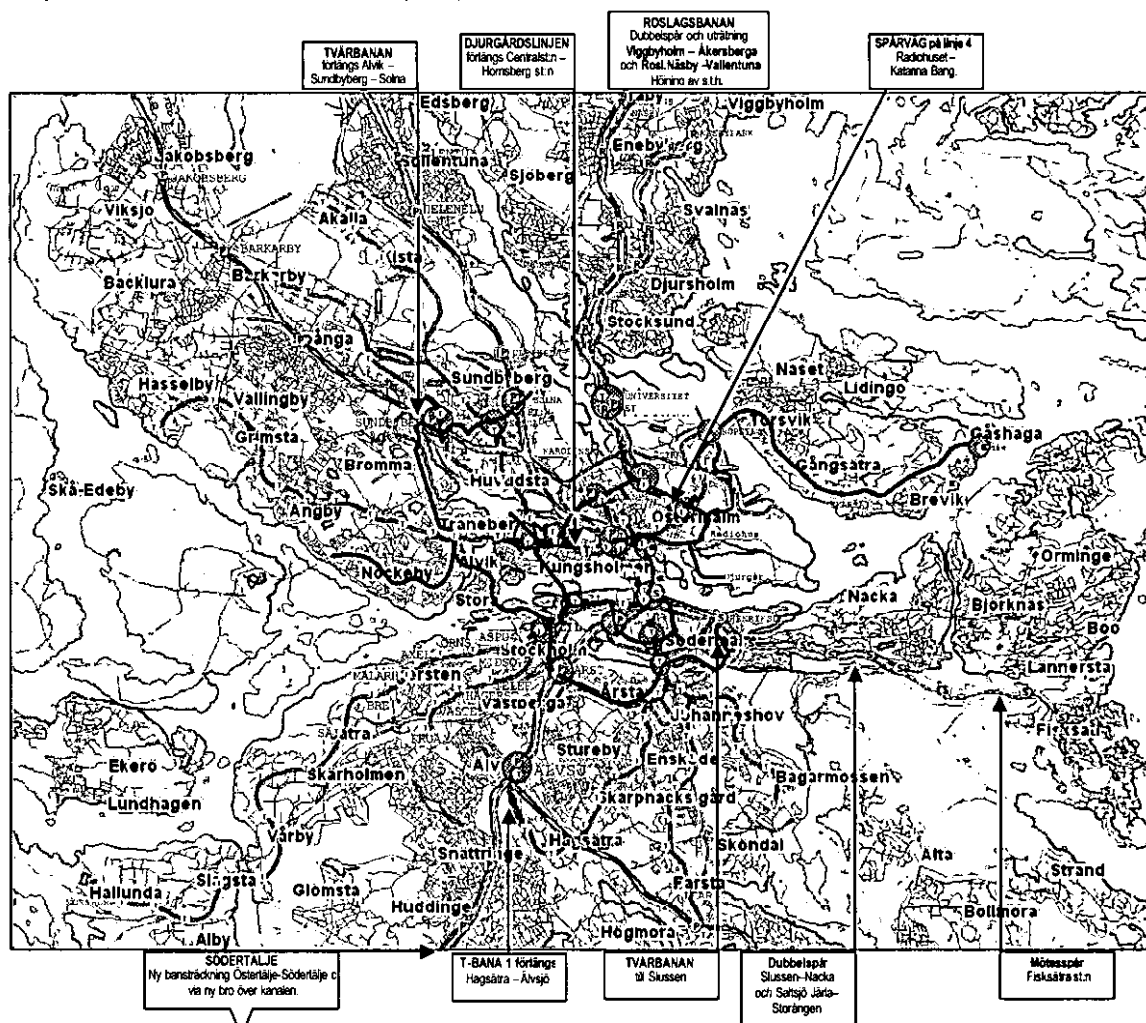
SAMMANFATTNING

Som grund för förslagna investeringar ligger de beräknade intäkterna från trängselavgifter i Stockholm baserat på en rapport av Naturskyddsföreningen från 2003¹. Rapporten räknar med en bruttointäkt på c:a 1 700 Mkr/år. Även om rapporten räknade i överkant så fanns det i den med undantag från trängselavgifterna. I Naturskyddsföreningens nya lagförslag² för trängselavgifter finns endast nödvändiga undantag med, bl.a. saknas nu undantag för miljöbilar. Under perioden 2008–2018 innebär detta en nettointäkt på c:a 1 400 Mkr. Även om man räknar lågt skulle alltså intäkterna kunna betala investeringskostnaderna på 7 600 Mkr samt drift och underhåll för de nya investeringarna. Observera att vissa infrastruktursatsningar, varom beslut redan fattats, inte återfinns bland förslagen till åtgärder då utgångspunkten varit att dessa projekt kommer att genomföras.

Ekonomi 2008-2018

Beräknat investeringsbehov	7 300 Mkr
Drift trängselavgiftssystem	3 000 Mkr
Drift och underhåll investeringar	6 400 Mkr
Intäkter trängselavgifter	17 000 Mkr

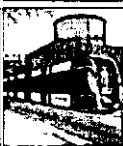
Fig. 1. Översiktskarta: Objekt upptagna i planen.



¹ http://www.stockholm.snf.se/bibliotek/rapport/SNF_trafikopt_avg.pdf

² <http://www.snf.se/pdf/trangselavgiftslag.pdf>

BERÄKNADE INVESTERINGSBEHOV

1		TVÄRBANANS FÖRLÄNGNING • Alvik – Sundbyberg – Solna st:n	1 100 Mkr
2		UTBYGGNAD av ROSLAGSBANAN • Dubbelspår Galoppfältet – Åkersberga • Dubbelspår Roslags Näsby – Vallentuna • Omdragning med ny station vid Arninge	1 700 Mkr
3		SALTSJÖBANAN och TVÄRBANAN <u>Etapp I:</u> • Mötespår i Fisksätra • Dubbelspår Storängen – Saltsjö-Järta, • Två ändspår vid Slussen. <u>ETAPP II:</u> • Dubbelspår Slussen – Henriksdal • Fyrspårig ändst:n vid Slussen.	850 Mkr
4		SPÄRVÄGSDRIFT på LINJE 4 • Radiohuset – Fridhemsplan – N:a Hammarbyhamnen DJURGÅRDSLINJEN FÖRLÄNGES • Centralst:n – Fridhemsplan – Hornsbergs strand	1 450 Mkr
5		DIREKTA SPÅR ÖSTERTÄLJE – SÖDERTÄLJE C med ny passage av Södertälje kanal. – avgår (av Banverket avsatta medel)	1 815 Mkr – 315 Mkr
6		T-BANA HAGSÄTRA – ÄLVSJÖ Ny bytespunkt i söderort mellan Pendeltåg och T-bana vid Älvsjö st:n	700 Mkr
Summa investeringar			7 300 Mkr

Finansieringsplan

År	Objekt	Kostnad
2009–2010	Tvärbanans förlängning	1 100 Mkr
2011	Utbyggnad av Roslagsbanan	1 700 Mkr
2012–2013	Saltsjöbanan / Tvärbana Ost	850 Mkr
2014–2015	Spårvägar (linje 4 och 7)	1 450 Mkr
2016–2017	Dir. spårförbindelse Östertälje – Södertälje C	1 510 Mkr
2018	T-baneförlängning Hagsätra – Älvsjö	700 Mkr
Totalt		7 300 Mkr



TVÄRBANANS FÖRLÄNGNING TILL SOLNA ST:N

Befintlig spårvägsanläggning Sickla udde–Alvik: 11,5 km

Föreslagen utbyggnad: Alvik–Sundbyberg st:n–Solna Centrum–Solna st:n: 6,5 km

Kapacitet³ per timme (2 enheter) vid 5 minuterstrafik: 1872 sittpl./3192 ståpl. = 5064 pl.
(2 enheter) vid 10 minuterstrafik: 936 sittpl./1596 ståpl. = 2532 pl.

Anläggandet av en snabbspårväg i det s.k. halvcentrala bandet strax utanför Stockholms innerstad är en av få större kollektivtrafiksatsningar på senare tid. Den första delen mellan Gullmarsplan och Liljeholmen togs i bruk 1999. Under de närmast följande åren förlängdes spårvägen dels från Liljeholmen till Alvik i väster, dels från Gullmarsplan till Sickla udde i öster. Spårvägstrafiken på Tvärbanan har i alla avseenden blivit en stor framgång och antalet resande fortsätter att stiga. En vidare utbyggnad står därför högt på agendan.

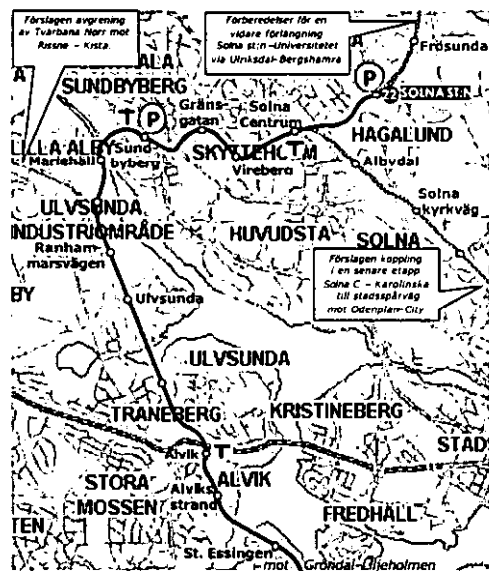


Fig. 2. Översiktskarta: Tvärspårvägens sträckning Alvik–Ulvsunda–Sundbyberg–Solna st:n.

Objektsbeskrivning: Tvärbanan förlängs från Alvik via Ulvsunda–Bällsta Bro–Sundbyberg st:n–Vireberg–Solna centrum till Solna st:n.

Dessutom bör föreberedelser vidtas inför en avgränsning av Tvärbanan norr mot Rissne–Kista, en vidare förlängning mot Bergshamra–Universitetet samt en spårvägsförbindelse mellan Solna centrum och Karolinska varifrån linjen kan vidareföras på föreslagen stadsspårvägslinje mot Odenplan och City.

Syfte och mål: Tvärbanans övergripande funktioner är att knyta samman de radiella bansystemen, erbjuda gena, snabba tvärförbindelser samt att åstadkomma förbättrade lokala kommunikationer i det halvcentrala bandet där nya transportbehov uppstår i takt med att områdena byggs ut.

Beräknat investeringsbehov för ny infrastruktur: 1 100 Mkr.

Effekter: Tidigare analyser baserade på i regionplanen redovisad markanvändning för år 2015 har visat på en kraftigt ökad efterfrågan vad gäller tvärförbindelser. En avsevärd del av det förväntade behovet beräknas kunna tillgodoses genom en förlängning av tvärspårvägen från Alvik mot Solna station. Den föreslagna sträckningen länkar samman fyra av de nordgående radiella bansystemen vid Solna station (lokaltåg), Solna centrum (T-bana), Sundbyberg (lokaltåg och T-bana) samt Alvik (T-bana) och tillför en rad expansiva områden en nödvändig kapacitetsökning jämfört med dagens busstrafik. Dessutom visar erfarenheter från Västeuropa att spårsystemens strukturerande effekter – inte minst i nyexploaterade områden – utgör en viktig lokaliseringfaktor för näringslivet att etablera nya verksamheter.

³ Beräkningen baserad på spårvagn typ A32.



FORTSATT UTBYGGNAD AV ROSLAGSBANAN

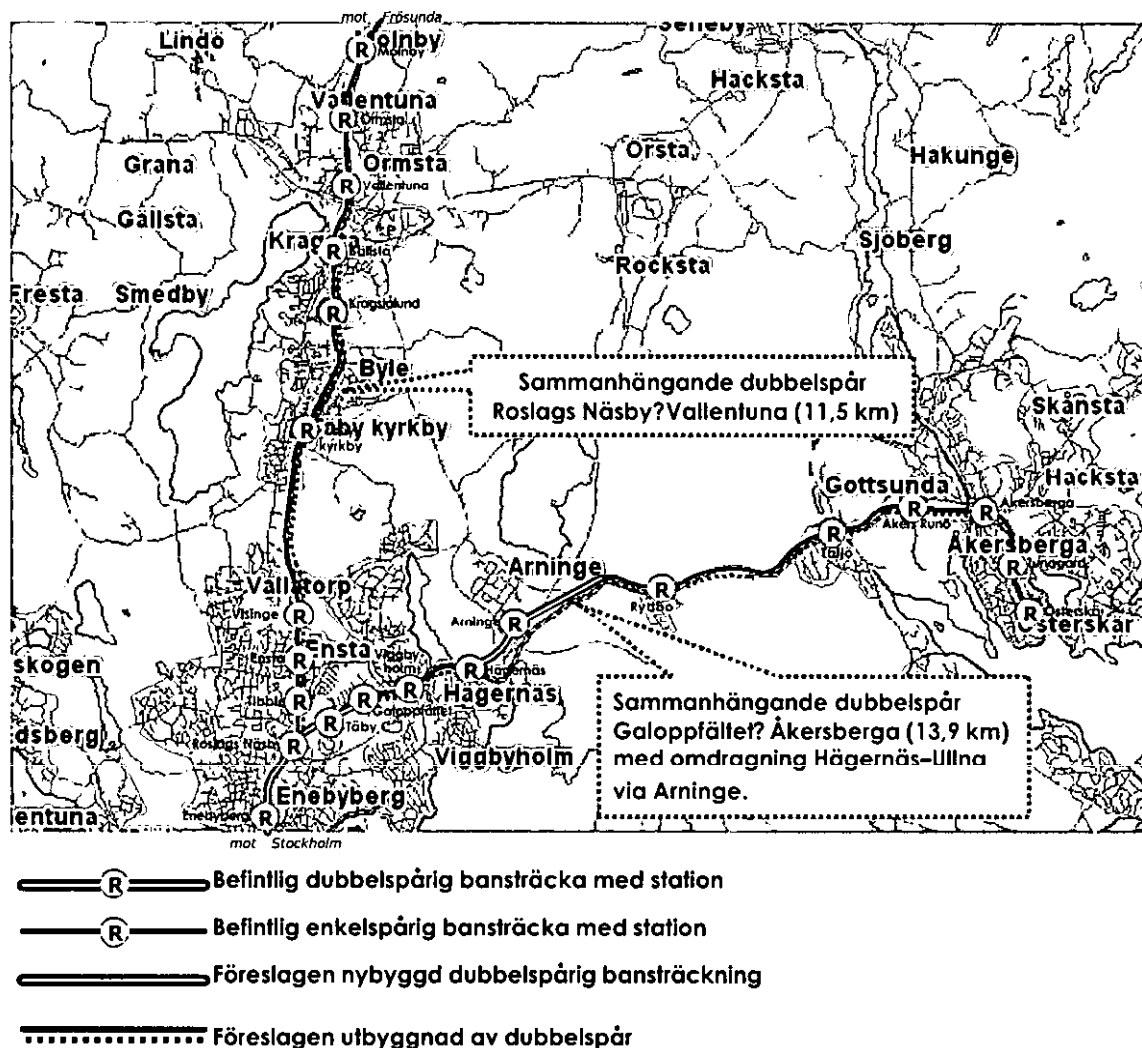
Utbyggnad av dubbelspår på delsträckorna:

- Roslags Näsby-Vallentuna: 11,5 km
- Galoppfältet-Åkersberga: 13,9 km

Kapacitet⁴ per timme (6 vagnar) vid 10 minuterstrafik: 2 736 sittpl.
(6 vagnar) vid 20 minuterstrafik: 1 368 sittpl.

Roslagsbanan har under de senaste åren uppvisat en positiv resandeutveckling och ombesörjer numera närmare 40 000 resor per dag. Ett ökat turutbud, introducerandet av snabbtåg liksom en kompetent och engagerad entreprenör har bidragit till ett ökat resande. Idag tillhör Roslagsbanan en av Sveriges tätast trafikerade järnvägar. Under årtal fick Roslagsbanan stå tillbaka i skuggan av 1960-talets planer på en tunnelbana till Täby men sedan några år pågår en successiv banupprustning, nu senast på sträckan Rydbo-Åkersberga. Däremot släpar utbyggnaden av sammanhängande dubbelspår efter, något som f.n. omöjliggör en ytterligare förtätning av trafiken.

Fig. 3. Översiktskarta: Föreslagna spårkompletteringar på Roslagsbanan.



⁴ Beräkningen baserad på SL X10p, Ubxp och Ubp.

I rusningstid används f.n. tidtabellsenligt samtliga mötesspår för tågmöten vilket innebär att kapaciteten på banans kvarvarande enkelspårsavsnitt utnyttjas maximalt. De investeringar som tidigare genomförts mellan Stockholm Ö och Täby centrum i syfte att öka spårkapaciteten, kan därför inte till fullo utnyttjas för att öka trafikutbudet eftersom enkelspårssträckorna i praktiken blir dimensionerande för alla tågtörelser på banan. För att till fullo kunna utnyttja redan gjorda investeringar söder om Roslags Näsby krävs att en sammanhängande dubbelspårsutbyggnad på sträckorna Viggbyholm? Åkersberga och Roslags Näsby ? Vallentuna snarast påbörjas. Åtgärderna som ryms även inom relativt måttliga investeringsramar ger dels snabbare och tätare trafik genom att möjliggöra systematiska tidtabellsupplägg med bl.a. skip-stoptåg, dels minimerar påverkan av uppkomna förseningar och trafikstörningar.

Objektsbeskrivning: Bandelarna Galoppfältet? Åkersberga respektive Roslags Näsby? Vallentuna byggs ut med sammanhängande dubbelspår. Bangeometrin förbereds för maxhastigheter på upp till 110 km/t. Motorvagnarnas prestanda höjs för att klara högre maxhastighet. En omläggning av sträckningen sker vid Arninge där en ny station byggs för direkta resor till de många arbetsplatserna och köpcentrat.

För att erbjuda en fullgod tillgänglighet krävs även att vagnparken successivt anpassas till plant insteg mellan vagn och plattform.

Syfte och mål: Dubbelspår på Roslagsbanans bägge huvudlinjer till Täby, Österåker och Vallentuna innebär i första hand förbättrad regularitet och fördubblad kapacitet på vissa banavsnitt då dagens maximalt utnyttjade enkelspårssträckor med inväntande av tågmöten bortfaller. Åtgärderna medger dessutom förkortade restider bl.a. genom förbättrad spårkapacitet som ger goda marginaler för att insätta ytterligare snabbtåg med skip-stopkörning på längre distanser. Med förhöjd kapacitet, högre hastighet och en ny station vid Arninge samt en moderniserad vagnpark som erbjuder fullgod handikappfullgänglighet, står Roslagsbanan väl rustad att svara upp mot nordostkommunernas krav på en snabb, effektiv och pålitlig stamtrafikförsörjning till priset av relativt måttliga investeringsbehov.

Beräknat investeringsbehov för infrastrukturåtgärder: 1 700 milj. kr.



– FLER SPÅR PÅ SALTSJÖBANAN – TVÄRBANAN TILL SLUSSEN

Mötesspår vid Fisksätra station.

Utbyggnad av dubbelspår på delsträckorna:

- Storängen–Saltsjö-Järila: 1,5 km
- Nacka–Slussen: 3,6 km

Kapacitet⁵ per timme (6 vagnar) vid 10 minuterstrafik: 2592 sittpl./2448 ståpl. = 5040 pl.

(6 vagnar) vid 30 minuterstrafik: 864 sittpl./ 816 ståpl. = 1680 pl.

Än idag har Saltsjöbanan primärt som trafikuppgift att ombesörja resandet mellan Saltsjöbaden och Stockholm trots att banan även löper genom centrala delar av Nacka kommun som Järila, Finntorp och Sickla. Saltsjöbanans andel av SL-trafiken i dessa områden skulle kunna öka betydligt om banans spårkapacitet tillät 10-minuterstrafik. Tvärbanan förlängs till Slussen och kopplas ihop med Saltsjöbanan.

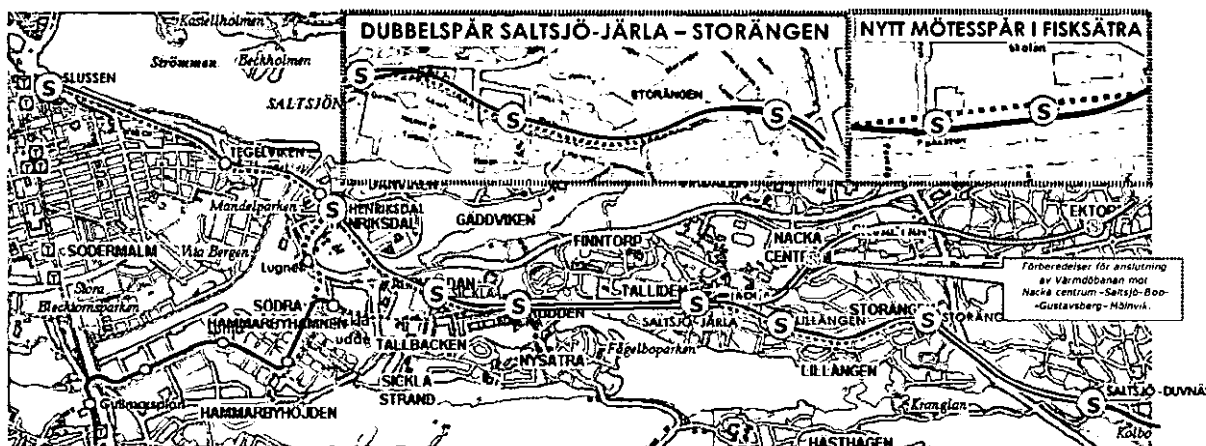


Fig. 4. Översiktskarta: Föreslagna spårkompletteringar på Saltsjöbanan jämte anslutande projekt.

Objektsbeskrivning: I en inledande etapp kompletteras nuvarande bana med mötesspår vid Fisksätra samt ett dubbelspår (på ett redan befintligt banreservat) mellan Saltsjö-Järila och Storängen. Därmed erhålles sammanhängande dubbelspår mellan Nacka och Saltsjö-Duvnäs. Vid Saltsjö-Järila reserveras utrymme för anslutning av en dubbelspårig bana mot Värmdö. Från den tidpunkt då samtrafikering med Tvärbanan inleds på avsnittet Slussen–Henriksdal krävs en flerspårig stationslösning vid Slussen.

Syfte och mål: Med ett nytt mötesspår vid Fisksätra, dubbelspårsutbyggnad Storängen–Saltsjö-Järila samt fler spår vid Slussen ges utrymme för tiominuterstrafik på Saltsjöbanan även inom ett kortare perspektiv. Den fortsatta expansionen av bostäder och arbetsplatser kring Hammarby Sjöstad ökar behovet av snabba, täta och kapacitetsstarka förbindelser även in mot centrala Stockholm. För att åstadkomma genomgående förbindelser mellan närförorter och innerstad förlängs Tvärbanan över Danvikstull mot innerstaden på gemensamma spår med Saltsjöbanan. En förlängning av Tvärbanan via Danvikstull är en viktig del för att kunna utnyttja systemets fulla potential.

Beräknat investeringsbehov för ny infrastruktur

- **Etapp I** Mötesspår i Fisksätra, dubbelspår Storängen–Saltsjö-Järila, två ändspår vid Slussen: 120 Mkr.
- **Etapp II** Dubbelspår Henriksdal–Slussen samt fyrspårig ändstation vid Slussen: 700 Mkr.

Effekter: För Nackas vidkommande innebär en påbörjad utbyggnad av Saltsjöbanans spårkapacitet att kommunens centrala delar redan i etapp I tillförs över 3000 passagerarplatser motsvarande 24 ledbussar per timme och riktning. Av stor betydelse är att banans ändstation vid Slussen utformas så att en koppling till framtida innerstadsspårvägar i stråket Katarinavägen – Skeppsbron möjliggörs. Därigenom kan kollektivtrafikanterna från denna sektor erbjudas direkta resor till och från City.

⁵ Beräkningen baserad på nuv. vagnar typ C10/C11.



STADSSPÅRVÄGEN – EN HÅLLBAR TRAFIKLÖSNING

Befintlig spårvägsanläggning Norrmalmstorg–Djurgården: 3,1 km

Beslutad utbyggnad Norrmalmstorg–Centralst:n resp. Djurgårdsbron–Frihamnen: 2,8 km

Föreslagen vidare utbyggnad (etapp I):

– Radiohuset–Östra st:n–Fridhemsplan–Södra st:n–Katarina Bang.: 12,1 km

– Centralst:n/Cityterminalen–Fridhemsplan–Hornsberg: 3,3 km

– Karolinska–Odenplan 1,5 km

– Hornstull–Liljeholmen: 0,75 km

Kapacitet⁶ per timme vid 5-minuterstrafik: 3 624 pl.

vid 10-minuterstrafik: 1 812 pl.

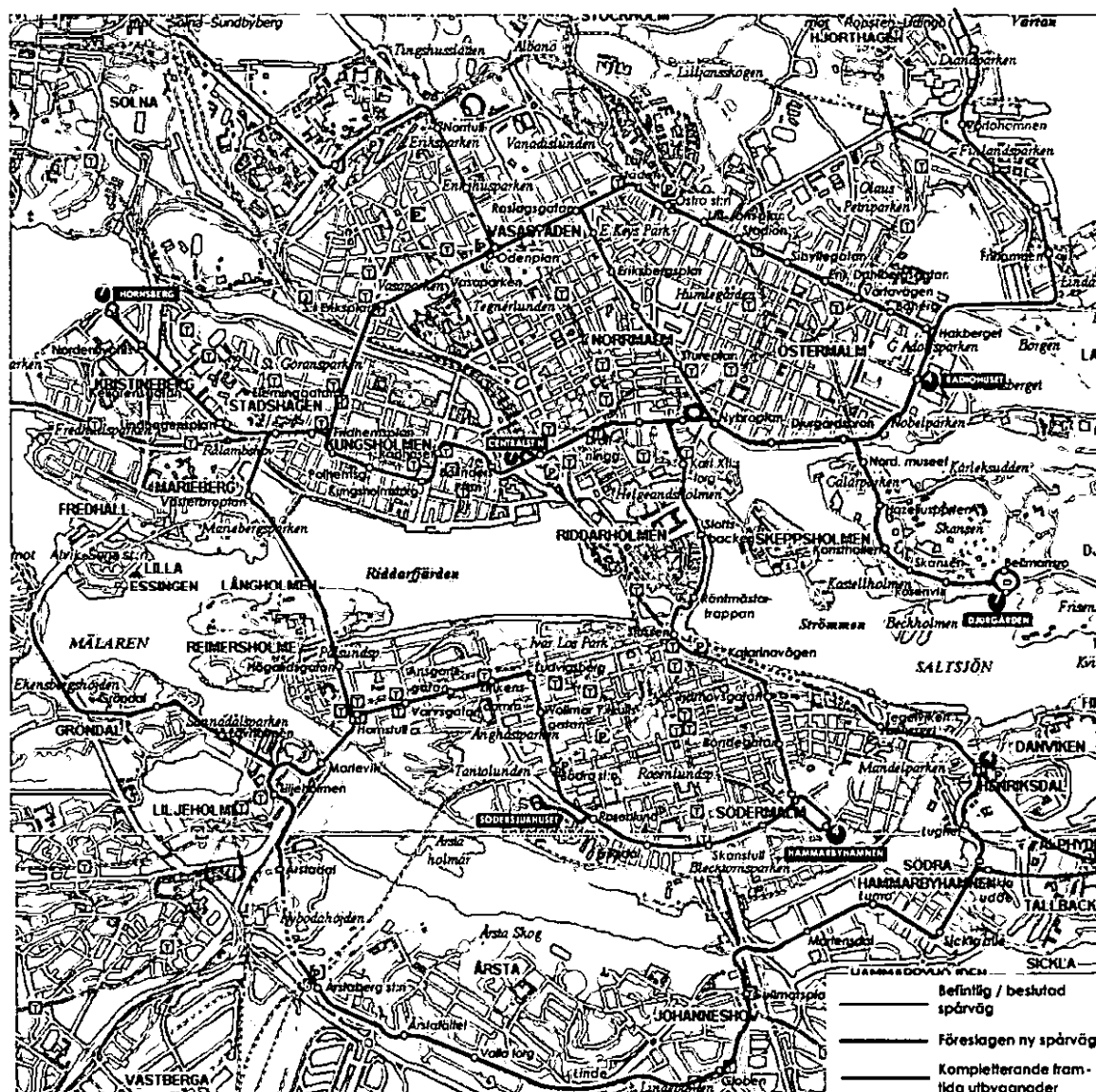


Fig. 5. Översiktskarta: Befintlig resp. föreslagen ny spårväg.

⁶ Beräkningen baserad på Alstom Citadis 402

Objektsbeskrivning:

1. **Linje 4 (Radiohuset–Katarina Bang.):** Ny spårvägsanläggning från Radiohuset via Oxenstiernsgatan–Valhallavägen–Odengatan–Sankt Eriksgatan–Drottningholmsvägen–Västerbron–Långholmsgatan–Hornsgatan–Rosenlundsgatan–Ringvägen–Katarina Bangata till Ljusterögatan (12,1 km). Längs Valhallavägen återtar spårvägen det trafikfria banreservatet i allén. Denna linje bör prioriteras då behovet är stort.
 2. **Linje 7 (Centralstn–Djurgården):** Djurgårdslinjens spår förlängs vidare från Centralstn/Cityterminalen via Klarabergsviadukten–Kungsholmsgatan–Scheelegatan–Hantverkargatan–Drottningholmsvägen–Lindhagensgatan till den nya stadsdelen Hornsberg (3,3 km). Spåravsnittet på Drottningholmsvägen mellan Sankt Eriksgatan och Mariebergsgatan (400 m) blir gemensamt med linje 4. På Lindhagensgatan kan spåren med fördel läggas på eget gräsbesått reservat i gatumitten. Denna linje bör byggas i samband med färdigställandet av de nya bostäderna på nordvästra Kungsholmen.
- Linje 16 (Odenplan–Årstaberg stn):** Kompletterande spårkoppling för genomgående spårvägs trafik mellan tvärbanan och stadsspårvägen från Liljeholmsinfarten via Liljeholmsbron och Hornstull (0,75 km). Från Odenplan får linjen gemensam sträckning med linje 4 via Odengatan–S:t Eriksgatan–Västerbron fram till Hornstull. Därefter passerar linjen över Liljeholmsbron och Liljeholmsinfarten fram till Katrineberg och kopplas till den nuvarande tvärspårvägen (linje 22) i korsningen Liljeholmsvägen/Lövholmsvägen. Därefter sammanfallande sträckning med linje 22 fram till Årstaberg stn.

Syfte och mål: Delar av det nuvarande stombussnätet är tidvis överbelastat och behöver ersättas av ett trafiksystem med högre kapacitet och prioritet som dessutom ger en fullvärdig tillgänglighet för bl.a. rörelsehindrade jämte rullstolsburna trafikanter. Omställningen till modern spårvägstrafik med rymliga låg-golvsvagnar förstärker den totala transportkapaciteten på delar av innerstadens hårdast belastade sträckningar och innebär en betydande standardhöjning både kvantitativt och kvalitativt jämfört med dagens busstrafik. Därigenom läggs även grunden till ett strukturerande fast och tillförlitligt linjesystem som fördelar resandet mellan en rad viktiga innerstadsterminaler och minskar trängseln vid nuvarande överhettade bytespunkter.

Beräknat investeringsbehov för ny infrastruktur: 1 450 Mkr

Effekter: Med bibehållen turtäthet mer än fördubblas antalet tillgängliga platser per enhet vid en konvertering av t.ex. linje 4 från stombuss till spårvagn. Spårvägstrafik med två linjer över Västerbron innebär att antalet platser närmast tredubblas per timme och riktning mellan Hornstull och Fridhemsplan. Moderna ledspårvagnar med plant insteg garanterar även full tillgänglighet för rullstolsburna. Dessutom underlättas av- och påstigning för övriga trafikanter vilket nedbringar hållplatsuppehållen. På större gator såsom Valhallavägen och Ringvägen kan spårvägen med fördel framföras på gräsbesädd spårbädd i eget reservat enligt förebild från andra nyupprättade spårvägssystem i Västeuropa.

DIREKTSPÅR IN TILL SÖDERTÄLJE CENTRUM

vid 20 minuterstrafik: 1 122 sittpl. + 1 500 ståpl.

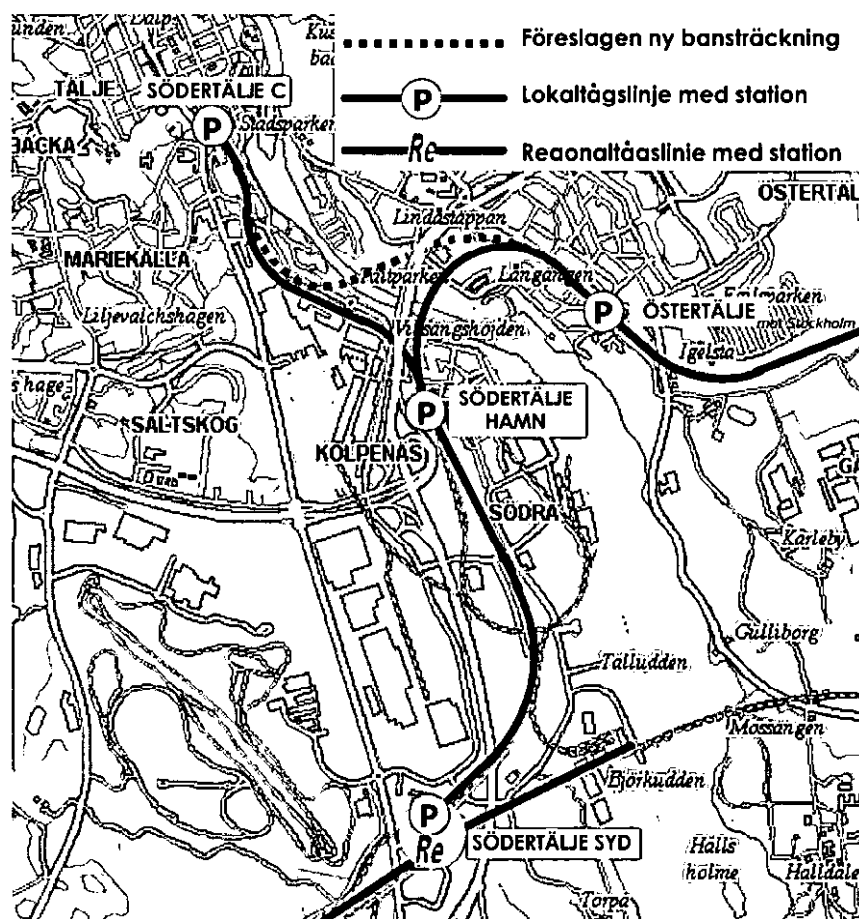


Fig. 6 Översikt över föreslagen ny spårdragning Östertälje? Södertälje C

Objektsbeskrivning: Via en ny bro- eller tunnelförbindelse över Södertälje kanal dras ett nytt dubbelspår från Östertälje fram till Södertälje C.

Syfte och mål: Restiden mellan Stockholm C och Södertälje C förkortas dels genom att de nya spåren erbjuder en genare sträckning, dels på grund av att behovet av att ändra körriktning vid Södertälje Hamn bortfaller. Restiden kan därmed förkortas med 6 till 8 minuter. Från Södertälje C fortsätter alla pendeltåg till Södertälje Syd via Södertälje Hamn. På så sätt erhåller centrala Södertälje liksom alla mellanliggande stationer in mot Stockholm direkt förbindelse med regional- och fjärrtåg via Södertälje Svd.

Beräknat investeringsbehov för ny infrastruktur: 1815 Mkr, varav 315 Mkr finns avsatt i Banverkets budget för 2007-09.

⁷ Beräkningen baserad på SL pendeltåg, typ X60.



ÄLVSJÖ – NY BYTESPUNKT I SÖDER T-BANA ↔ PENDELTÅG

Erforderligt nytt dubbelspår för T-bana Hagsätra–Älvsjö st:n: 1,9 km

Kapacitet⁸⁾: passagere per timme vid 10 minuterstrafik: $2\,268/5\,184 = 7\,452$

vid 5 minuterstrafik: $4\,536/10\,368 = 14\,904$

Redan då T-banan utsträcktes från Rågsved till Hagsätra år 1960 var en vidare förlängning av linjen i ytläge fram till Älvsjö station fastställd i generalplanen för Stockholms stad. Ett markreservat ligger delvis kvar bortom Hagsätra station. Det är dags att nu genomföra denna koppling av tunnelbanans Hagsättragren till pendeltågen vid Älvsjö st:n.

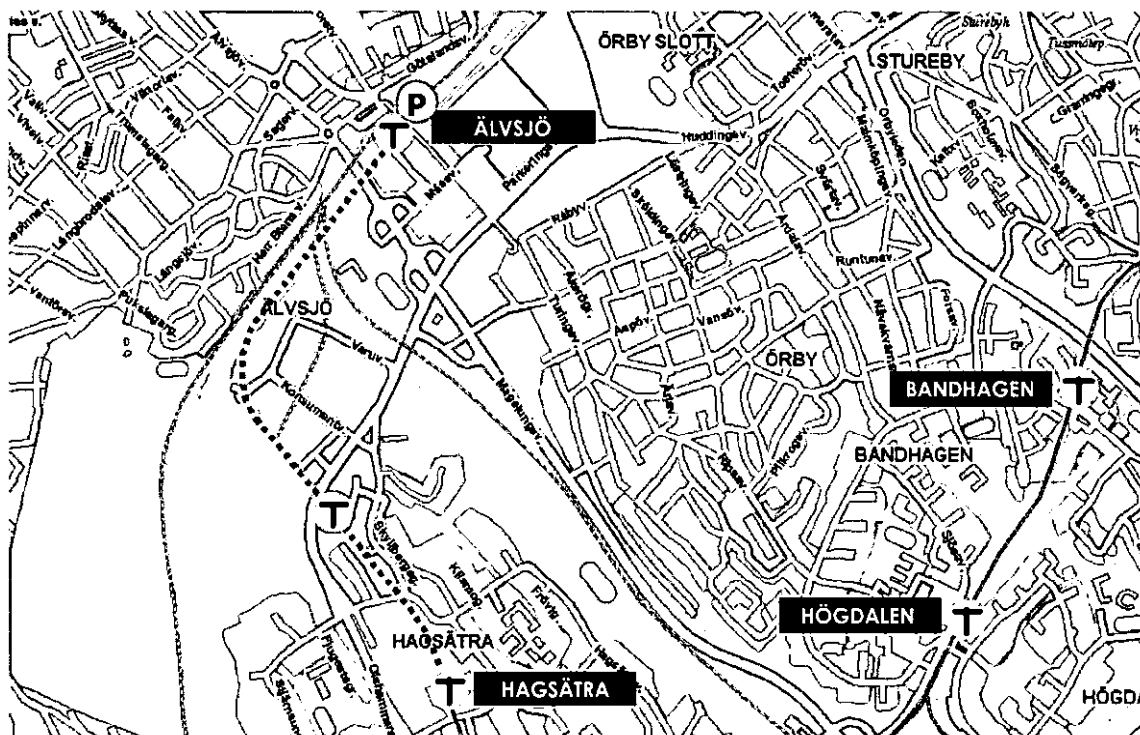


Fig. 7. Översiktskarta: T-banans förlängning Hagsätra–Älvsjö st:n

Objektsbeskrivning: Hagsätralinjen förlängs till Älvsjö station på delvis befintligt banreservat i ytläge.

Syfte och mål: Förlängningen knyter samman tunnelbanan och pendeltågen i söder. Härigenom förkortas restiderna mellan de södra kranskommunerna och Stockholms södra förorter genom tillkomsten av ytterligare en bytespunkt mellan lokaltåg och tunnelbana. Även från Rågsved och Hagsätra in mot Stockholm C kan restiderna kapas genom tillkomsten av en ny bytespunkt mellan tunnelbanan och lokaltågen vid Älvsjö station.

Beräknat investeringsbehov för ny infrastruktur: 700–800 milj. kr.

⁸ Beräkningen baserad på SL tunnelvagn, typ C20.

PROJEKT SOM BÖR INLEDAS INOM 10 ÅR

7		T-BANA TILL BARKARBY STATION ▶ Akallalinjen förlängs till Barkarby st:n. ▶ Ny bytespunkt T-bana ↔ Pendeltåg sparar restid för pendlare i Norrort.
8		U-PENDELN CENTRALEN-NORRA ST:N-UNIVERSITETET ▶ Direktförbindelse mellan de södra regiondelarna och Universitetet ▶ Ny bytespunkt mellan Roslagsbanan ↔ pendeltåg vid Universitetet st:n förkortar restiderna mellan syd- och nordostsektorn.
9		SNABBSPÅR MOT VÄRMDÖ ▶ Ny spårförbindelse till Gustavsberg? Mölnvik via Saltsjöbanans spår Slussen? Saltsjö-Järla. ▶ Fyrspårig station vid Slussen.
10		BOTKYRKABANAN HALVERAR RESTIDEN ▶ Pendeltåg Älvsjö? Kungens Kurva? Norsborg ▶ Halverad restid Norra Botkyrka—Stockholm ▶ Högklassig spårtrafik förbinder Kungens kurva.

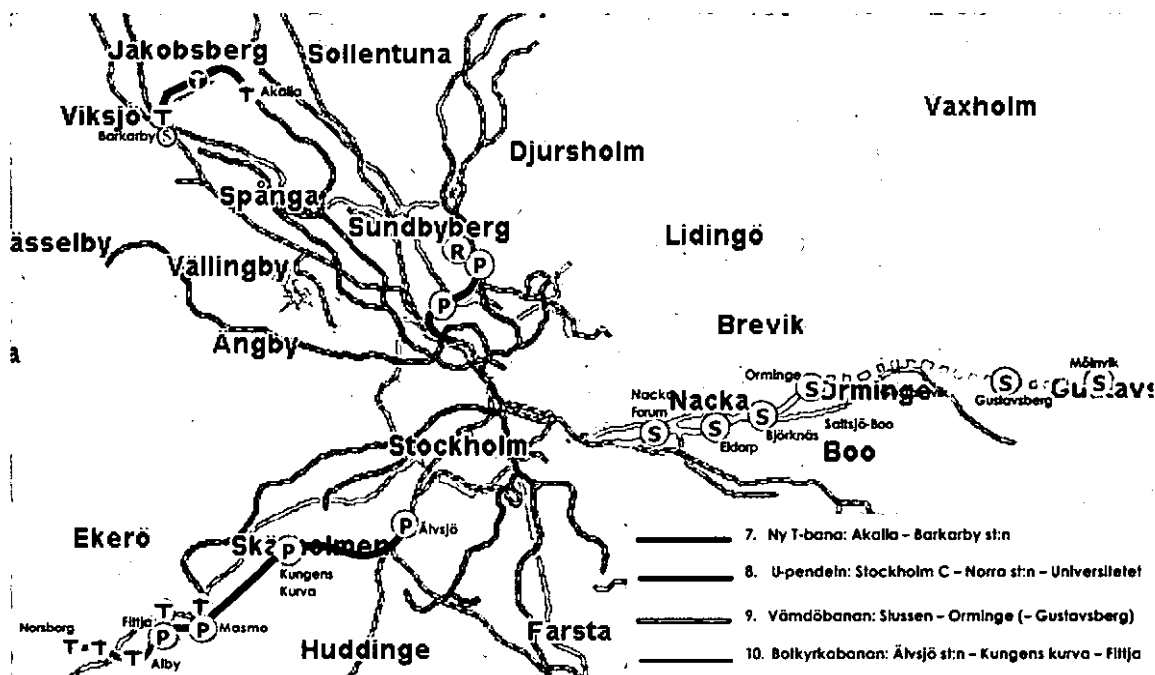


Fig. 8. Översiktskarta: Projekt 7. T-banans förlängning Akalla – Barkarby st:n;
 Projekt 8. U-pendeln Stockholm C – Norra st:n – Universitetet;
 Projekt 9. Värmdöbanan (Slussen –) Saltsjö-Järla – Gustavsberg;
 Projekt 10. Botkyrkabanan (Stockholm –) Älvsjö – Kungens Kurva – Fittja.

Naturskyddsföreningen är en ideell miljöorganisation med kraft att förändra. Vi sprider kunskap, kartlägger miljöhot, skapar lösningar samt påverkar politiker och myndigheter såväl nationellt som internationellt. Dessutom står vi bakom världens tuffaste miljömärkning Bra Miljöval. Klimat, hav, skog, miljögifter och jordbruk är våra viktigaste arbetsområden. Föreningen har ca 170 000 medlemmar och finns i lokalföreningar och länsförbund över hela landet.



Naturskyddsföreningen
Stockholms län

Norrbackagatan 80
113 41 Stockholm
Tel. 08-644 52 70

www.stockholm.naturskyddsforeningen.se
ISBN: 91-972449-5-3



Naturskyddsföreningen Södertälje

2009-07-18

YTTRANDE

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

SÖDERTÄLJE KOMMUN
Ank 2009 -08- 11
Samhällsbyggnadskontoret
Dnr P08004

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.

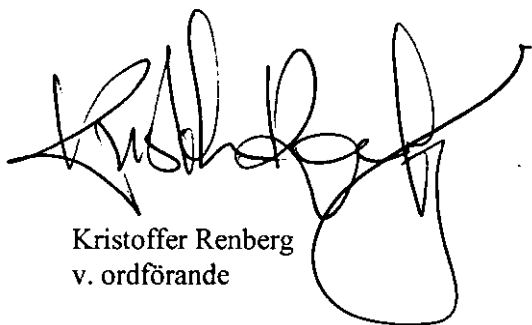
Vi kan inte här närmare diskutera den kollektiva anslutningstrafiken men återkommer gärna i saken. Beträffande att gynna cyklismen vill vi påpeka att det inte bara rör separata cykelbanor och andra åtgärder som rör själva färden utan även behovet av tillräckligt stora men även "säkra" cykelparkeringar. 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

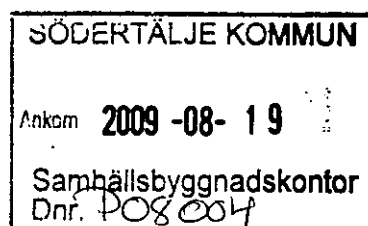
Naturskyddsföreningen i Södertälje



Kristoffer Renberg
v. ordförande

070-0440880, kristoffer.renberg@naturskyddsforeningen.se

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



Samhällsbyggnadskontoret
Plan- och byggenheten

Utställning av detaljplan för Dubbelspår i Södertälje (centrumbanan). Mn dnr 2008-1006

Detta yttrande avges som kontorets synpunkter då tiden för utställningen har gått ut 20 juli 2009.

Ärendet

Samhällsbyggnadskontorets planenhet har överlämnat utställningshandlingar om detaljplan för utbyggnad av centrumbanan till dubbelspår mellan Södertälje Centrum – Södertälje Hamn.

Planen möjliggör utbyggnaden enligt Banverkets järnvägsplan som tidigare behandlats av Miljönämnden och som omfattar ett nytt spår från station Södertälje Hamn fram till Vårdsholmsbron samt ombyggnad av Södertälje Hamns stationsområde. En ny stationsbyggnad kommer att uppföras söder om den gamla i SL:s regi. Spårutbyggnaden omfattar även utbyte av befintliga järnvägsbroar utmed sträckan.

Miljökontorets yttrande

I utställningshandlingarna framhåller samhällsbyggnadskontoret det angelägna i att lösa trafikfrågan för den kommande omdaningen av centrumområdet och då främst med hänsyn till ny bebyggelse i Järnvägshamnen vid Yttre Maren. Här redovisas ett stort behov av en vägförbindelse under Vårdsholmsbron bredvid järnvägsspåren. Frågan är redovisad i samrådsredogörelsen.

I det fall detta är möjligt och spåren kommer att flyttas närmare flerfamiljshusen i kv Flundran uppstår planeringssituationen "väsentlig ombyggnad". Miljönämnden har tidigare framhållit att utbyggnaden av centrumbanan innebär en väsentlig ombyggnad med konsekvensen ökade bullerstörningar för dessa bostadshus. Erbjudanden om bulleravskärmande åtgärder ska därför även ske vid dessa fastigheter. Frågan har dock tidigare avvisats av Banverket men måste få en lösning om omläggning av spår kommer att ske.

Bulleråtgärder innan ombyggnadsarbeten

Flera av remissinstanserna har begärt att bulleravskärningsåtgärder utförs innan ombyggnadsarbetena påbörjas. Frågan har avvisats på grund av osäkerhet om detta är

praktiskt genomförbart. Miljökontoret får dock framhålla att åtgärder på fasader (balkonger) inom kv Laxen och på uteplatser vid villor inom stationsområdet knappast kan förhindra arbetet med själva banomläggningen.

Trafik- och parkeringar

Ombyggnadsskedet som beräknas pågå under 14 månader innebär påfrestningar på såväl trafikanter som omgivningen. En utredning pågår hur ersättningstrafiken skall lösas som i första hand beräknas ske med bussar. Detta kräver ökad plats för bussterminaler vid båda stationerna. Båda stationerna Östertälje och centrum lider redan i dag av brist på utrymmen för utökad busstrafik. Östertälje knakar i kapaciteten för infartsparkering. Miljökontoret menar att utredningen om ersättningstrafik för ombyggnaden av centrumbanan bör vidgas till att omfatta även andra trafikslag. Båda stationerna ligger på måttliga gångavstånd till vattenvägen in mot centrum. Ett alternativ med sjöbusstrafik är värt att studera.

I Södertälje pågår även utredning om att få till stånd ett spårtaxisystem. Ett påskyndande av denna linje kan i till viss del uppväga behovet av bussersättningstrafiken.

Miljökontoret

Lars Johansson

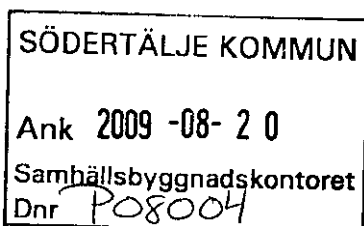
Miljöchef

Anders Eriksson

Handläggare

Beslutet expedieras till:

Samhällsbyggnadskontoret, planenheten



Samhällsbyggnadskontoret
Plan- och byggenheten

Utställning av detaljplan för Dubbelspår i Södertälje (centrumbanan)

Detta yttrande avges som kontorets synpunkter då tiden för utställningen har gått ut 20 juli 2009.

Ärendet

Samhällsbyggnadskontorets planenhet har överlämnat utställningshandlingar om detaljplan för utbyggnad av centrumbanan till dubbelspår mellan Södertälje Centrum – Södertälje Hamn.

Planen möjliggör utbyggnaden enligt Banverkets järnvägsplan som tidigare behandlats av Miljönämnden och som omfattar ett nytt spår från station Södertälje Hamn fram till Vårdsholmsbron samt ombyggnad av Södertälje Hamns stationsområde. En ny stationsbyggnad kommer att uppföras söder om den gamla i SL:s regi. Spårutbyggnaden omfattar även utbyte av befintliga järnvägsbroar utmed sträckan.

Miljökontorets yttrande

I utställningshandlingarna framhåller samhällsbyggnadskontoret det angelägna i att lösa trafikfrågan för den kommande omdaningen av centrumområdet och då främst med hänsyn till ny bebyggelse i Järnvägshamnen vid Yttre Maren. Här redovisas ett stort behov av en vägförbindelse under Vårdsholmsbron bredvid järnvägsspåren. Frågan är redovisad i samrådsredogörelsen.

I det fall detta är möjligt och spåren kommer att flyttas närmare flerfamiljshusen i kv Flundran uppstår planeringssituationen "väsentlig ombyggnad". Miljönämnden har tidigare framhållit att utbyggnaden av centrumbanan innebär en väsentlig ombyggnad med konsekvensen ökade bullerstörningar för dessa bostadshus. Erbjudanden om bulleravskärmande åtgärder ska därför även ske vid dessa fastigheter. Frågan har dock tidigare avvisats av Banverket men måste få en lösning om omläggning av spår kommer att ske.

Bulleråtgärder innan ombyggnadsarbeten

Flera av remissinstanserna har begärt att bulleravskärningsåtgärder utförs innan ombyggnadsarbetena påbörjas. Frågan har avvisats på grund av osäkerhet om detta är

praktiskt genomförbart. Miljökontoret får dock framhålla att åtgärder på fasader (balkonger) inom kv Laxen och på uteplatser vid villor inom stationsområdet knappast kan förhindra arbetet med själva banomläggningen.

Trafik- och parkeringar

Ombyggnadsskedet som beräknas pågå under 14 månader innebär påfrestningar på såväl trafikanter som omgivningen. En utredning pågår hur ersättningstrafiken skall lösas som i första hand beräknas ske med bussar. Detta kräver ökad plats för bussterminaler vid båda stationerna. Båda stationerna Östertälje och centrum lider redan i dag av brist på utrymmen för utökad busstrafik. Östertälje knakar i kapaciteten för infartsparkering. Miljökontoret menar att utredningen om ersättningstrafik för ombyggnaden av centrumbanan bör vidgas till att omfatta även andra trafikslag. Båda stationerna ligger på måttliga gångavstånd till vattenvägen in mot centrum. Ett alternativ med sjöbusstrafik är värt att studera.

I Södertälje pågår även utredning om att få till stånd ett spårtaxisystem. Ett påskyndande av denna linje kan i till viss del uppväga behovet av bussersättningstrafiken.

Miljökontoret



Lars Johansson
Miljöchef



Anders Eriksson
Handläggare

Beslutet expedieras till:

Samhällsbyggnadskontoret, planenheten

Olofsson Merja (Sbk)

Från: Thomas Tholén (TN) [Thomas.Tholen@telge.se]

Skickat: den 21 augusti 2009 13:34

Till: bjorn.wallgren@atinsglobal.com; Olofsson Merja (Sbk)

Kopia: Tony Priemel (TN) (Tony.Priemel@telgenat.se)

Ämne: Dubbelspår Södertälje Centrum 2008-2009. Befintliga ledningsnät som kan beröras vid ombyggnad utlämnat ritnings material skall betraktas internt information. Mvh Thomas Tholén

Hej Björn !

Jag vill förmedla någon kontakt personer som kan ge mer information om vårt kart system och förutsättningar var det kan finnas koordinater.

Till stora delar av ledningsnätet för el saknas koordinater och skall betraktas som osäkert läge.

Tony Priemel AO: Elnät Projekt El Handlägger ritnings och kart informationen tfn 08 553 22157 berörande elnät och om tiden finns även fjärrvärme nätet.

Rolf Siwerts AO: VÄRME Planering & Projekt Fjärrvärme/Fjärrkyla Tfn. 08 553 22162

Per Andersson AO: VATTEN. Vatten/va Nät Karthantering tfn 08 553 223 87.

Michael Wossler AO: Telge Bredband Karthantering mm tel. 08 553224 11

Med vänlig hälsning

Thomas Tholén

Planeringsingenjör

Telge Nät AB

Holmfastvägen 31

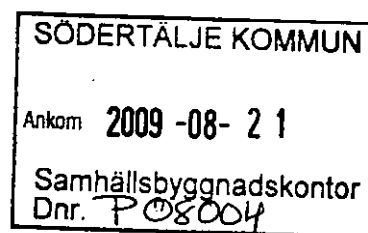
Holmfastvägen 31, 151 27 Södertälje

08-553 221 71 (dir) 08-553 220 04 (fax) 0708-515798 (mobil)

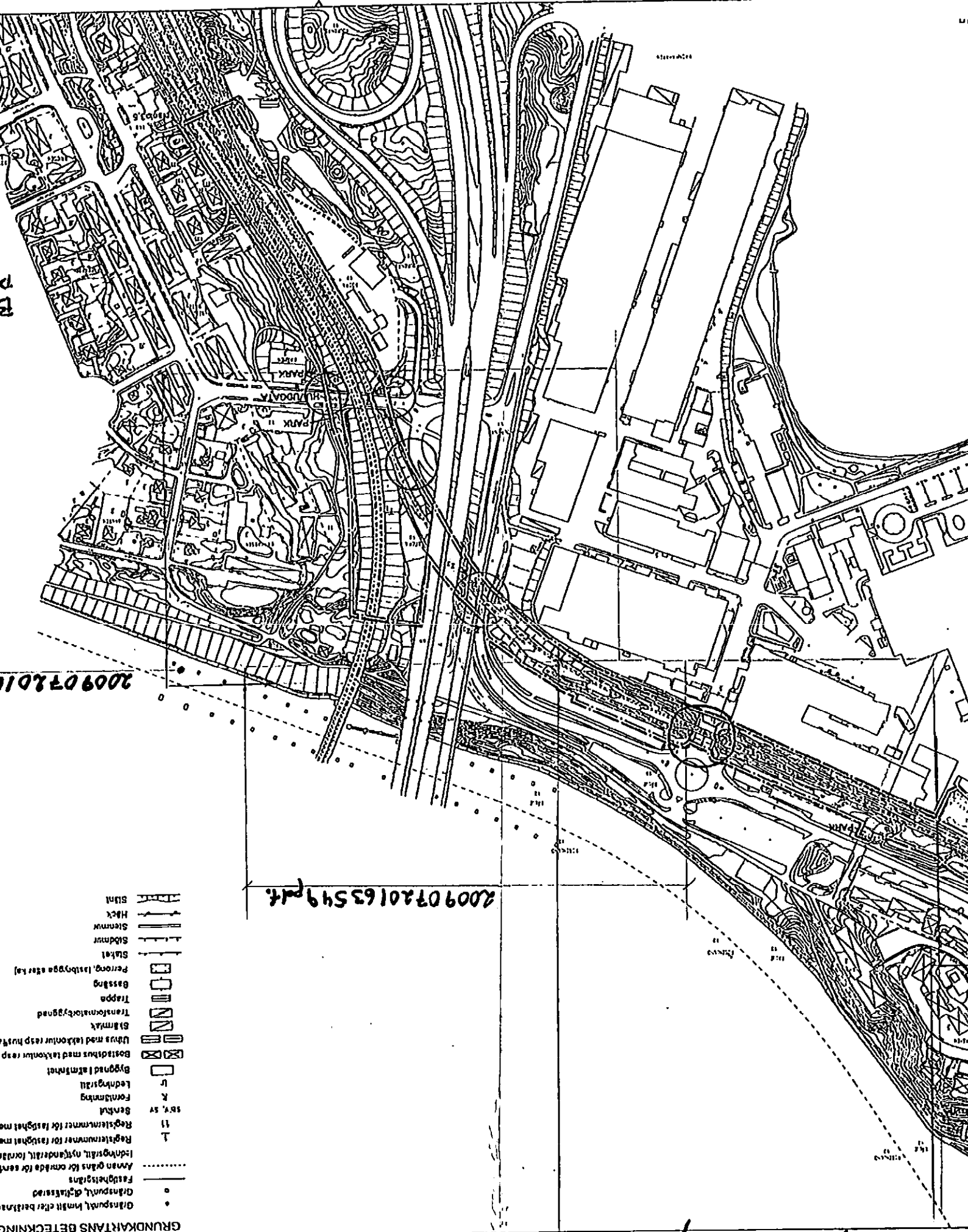
www.telge.se

» Det här meddelandet är miljömärkt – tills du skriver ut det! «

» This message is ecolabelled – until you print it! «



Slut	
Helix	
Stem	
Sidam	
Slakel	
Peterson	
Bassan	
Tappan	
Transak	
Blamm	
Ullus	
Bosid	
Bygon	
Ledhr	
Fernish	
Senh	
Regist	
Regist	
Living	
Amn	
Fidh	
Gramp	
Gramp	

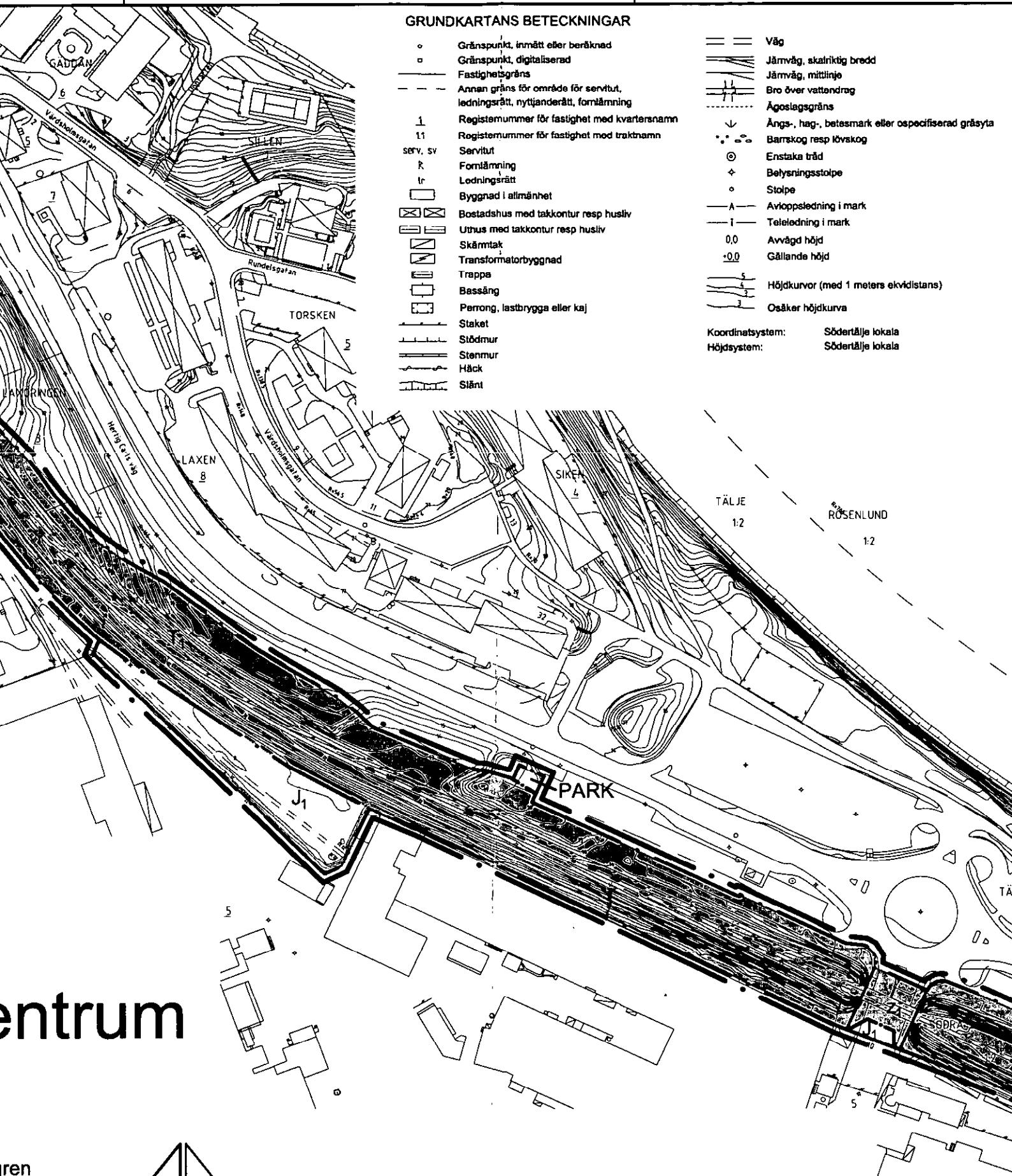


GRUNDKARTANS BETECKNINGAR

- Gränspunkt, inmätt eller beräknad
- Gränspunkt, digitaliserad
- Fastighetsgräns
- - - Annan gräns för område för servitut, ledningsrätt, nyttjanderätt, förlämningsrätt
- 1 Registernummer för fastighet med kvartersnamn
- 11 Registernummer för fastighet med traktamn
- serv, sv Servitut
- R Förlämningsrätt
- tr Ledningsrätt
- Byggnad i allmänhet
- ⊠ Bostadshus med takkontur resp husliv
- ⊡ Uthus med takkontur resp husliv
- ▨ Skärmtak
- ▩ Transformatorbyggnad
- ▭ Trappa
- ▭ Bassäng
- ▭ Perong, lastbrygga eller kaj
- Staket
- Stödmur
- Stenmur
- Häck
- Slänt

- == Väg
- Järnväg, skalariktig bredd
- Järnväg, mittlinje
- Bro över vattendrag
- - - Ägodelsgräns
- ↓ Ängs-, hag-, betesmark eller ospecificerad gräsyta
- ⊙ Barrskog resp lövskog
- ⊙ Enstaka träd
- ⊙ Belysningsstolpe
- Stolpe
- Avloppsledning i mark
- Teleledning i mark
- 0,0 Avvägd höjd
- +0,0 Gällande höjd
- Höjddkurvor (med 1 meters ekvidistans)
- Osäker höjddkurva

Koordinatsystem: Södertälje lokala
Höjdsystem: Södertälje lokala



entrum

ren
t

NS

Skala 1:2000

0 20 40 60 80 100

200 m

P08004A

LEDNINGSKARTA FRÅN TELGENÄT AB

GRUNDFÖRUTSÄTTNINGAR

- Kartan visar El, Fjärrvärme, Fjärrkyla, Deponigas, Signalkablar och Fiber som ägs av Telge Energi Nät AB.
- Ledningarnas läge skall betraktas som osäkert. I vissa fall kan noggrannare läge anges.
- Ritningen gäller i en månad efter utlämningsdatum.
- Ring 08-553 220 00 för utsättning
- Utsättning skall begäras, om inte annat sägs, om vi har ledningar i närheten av grävområdet.

FÄRGER OCH SYMBOLER

Magenta	Fjärrvärme
Röd	El
Cyan	Fjärrkyla + Scantias elledningar i kommunal mark
Grön	Gas
<u>XXXX</u>	Tunnel

Planerad ledning, ledningsslag enligt färger ovan.

X- -X- -

Slopad ledning, ledningsslag enligt färger ovan.

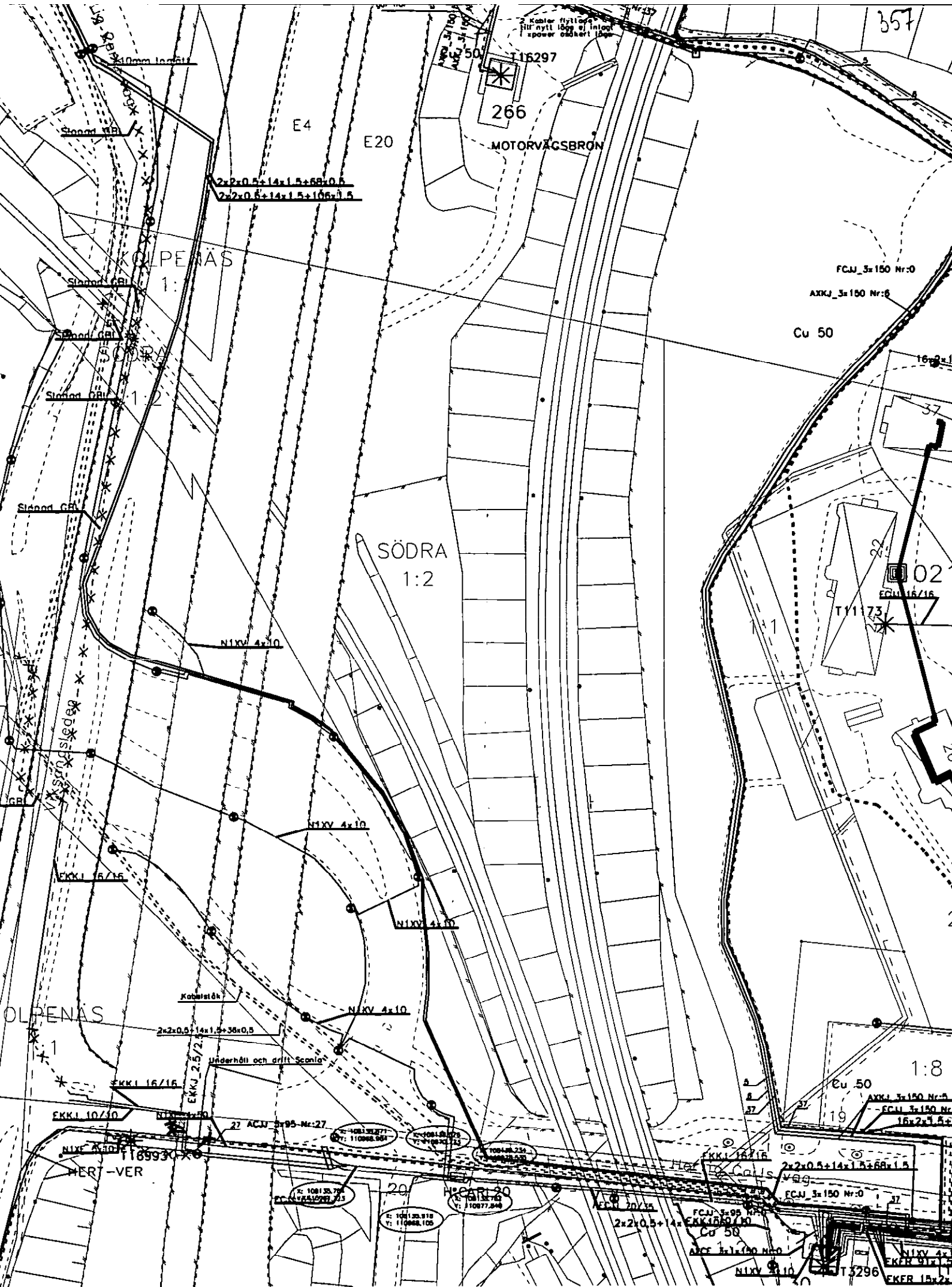
SKADOR

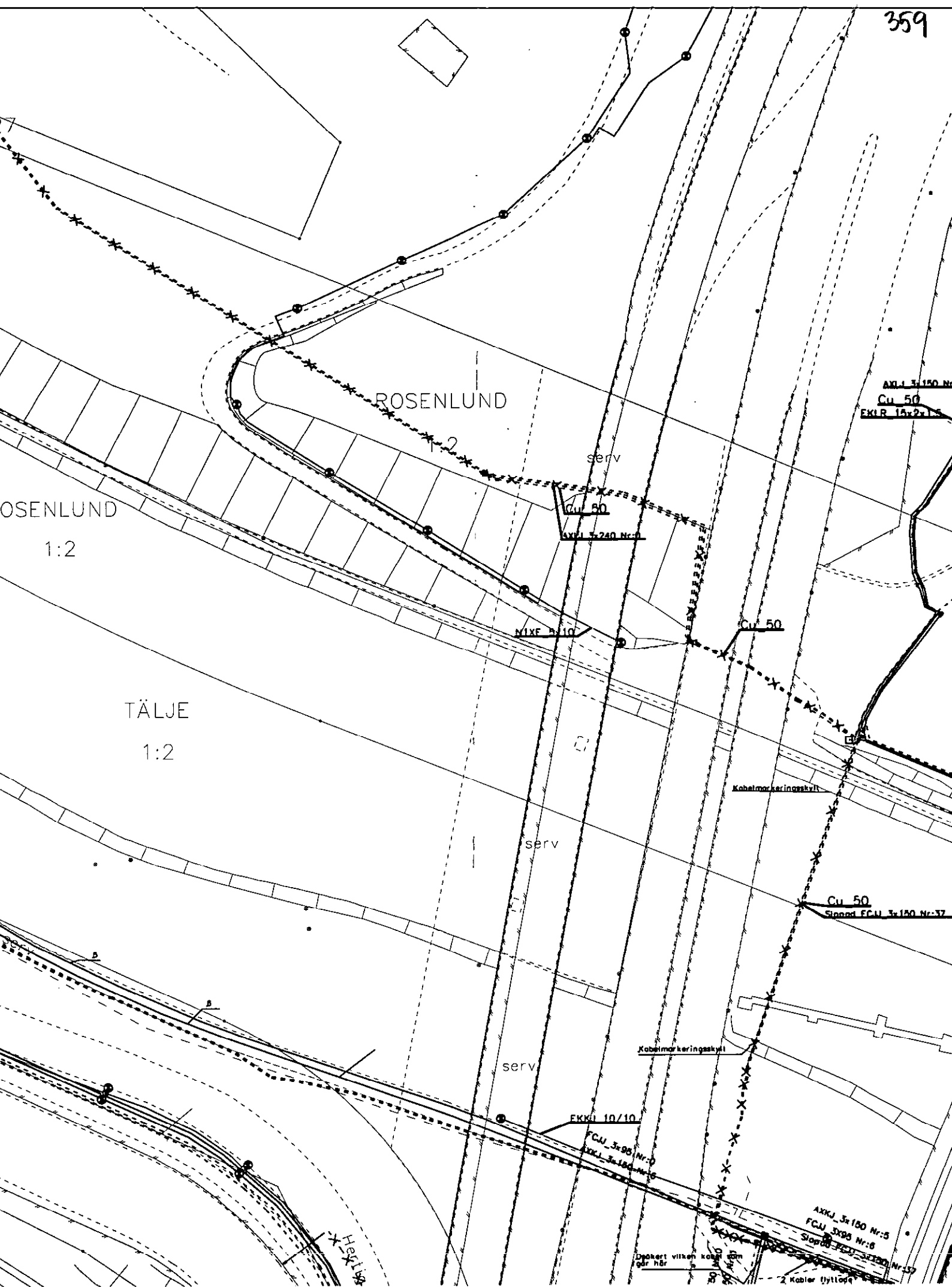
För de skador som uppkommit genom att karta eller anvisningar ej följts, kommer Telge Energi Nät AB att kräva full ersättning.

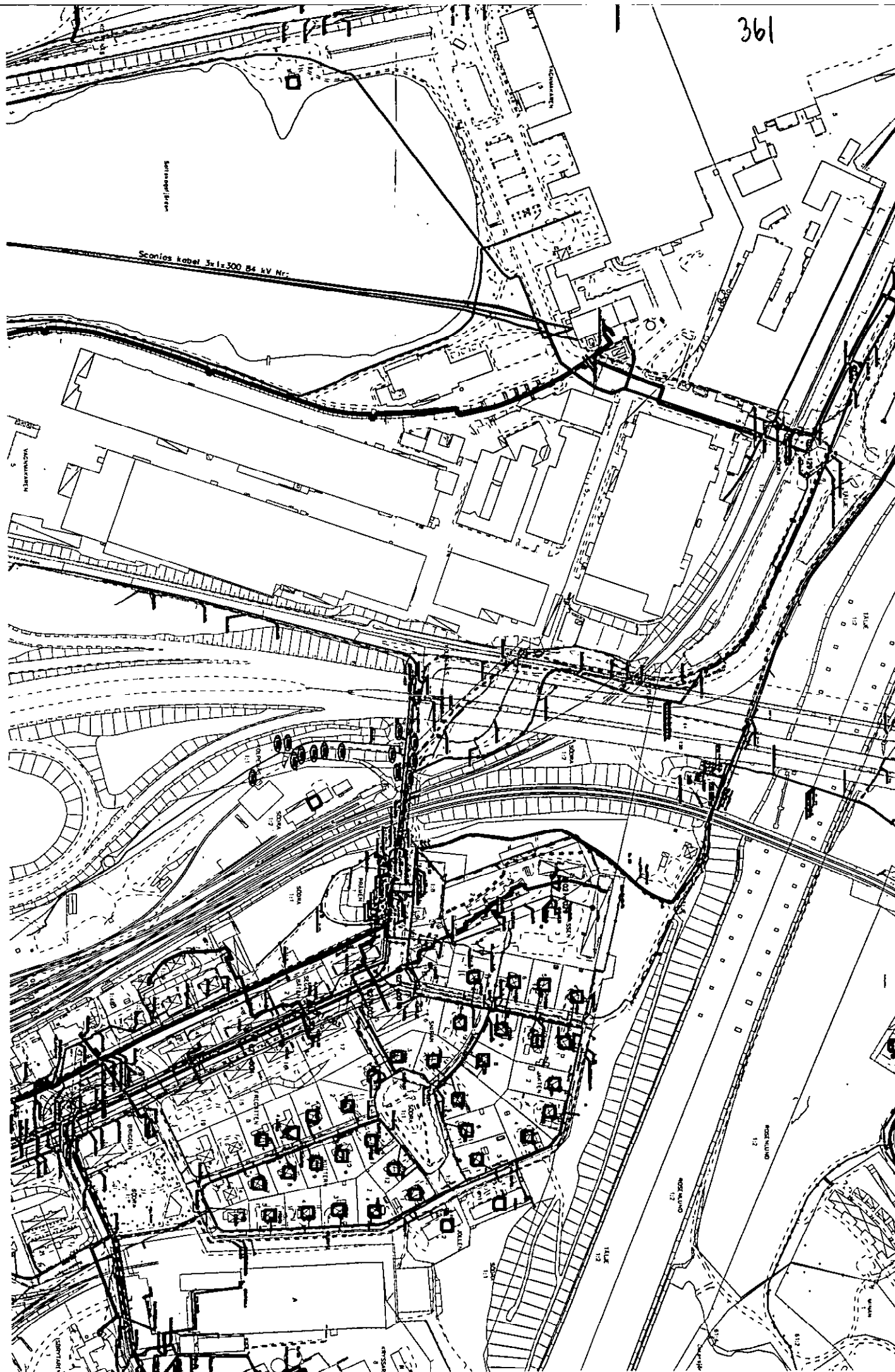
Utlämnad av: Tony Priemel

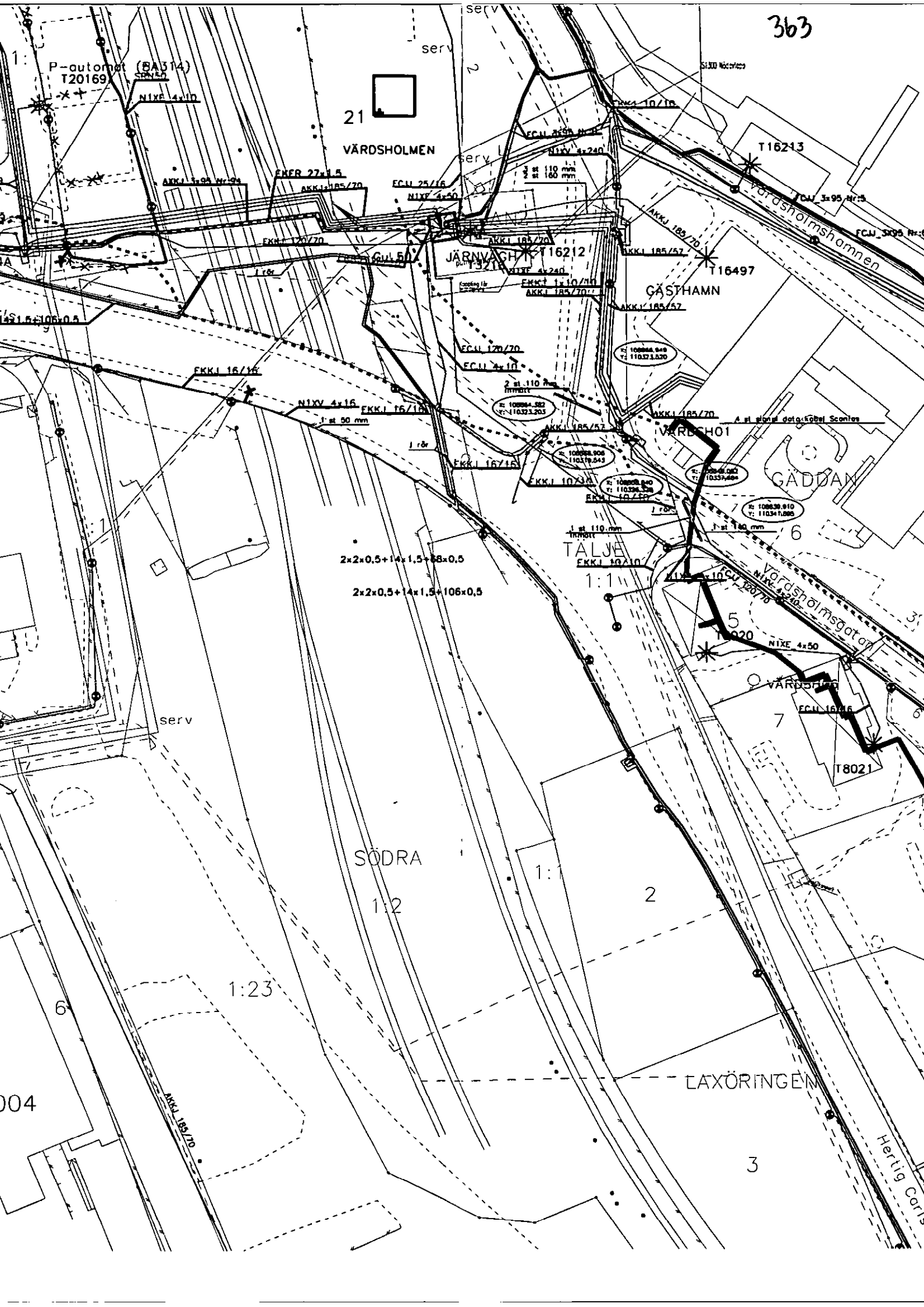
Datum: 2009-08-25

Telefon: 08-553 221 57









1:2

1:2

4

RDSH24

~~NIKV 4x240~~

Illinois position.

~~18027~~

3rd NIXE, 4x240
1 8nd

 $\frac{1}{5} \times 100 = 20\%$

423

595
595
595

NIXE 4X240
NIXE 4X240
NIXE 4X240
NIXE 4X240
NIXE 4X240
NIXE 4X240
NIXV 4X240

SLYP 4

VÄRDSHOLMSGATAN 13

T19331

Jillhör Söbo Sconio

EKK.1 2.5 / 2.5

FCU-3493 Nr:0
FCU-3493

Nr: 6

 ~~$2 \times 2 \times 0,5 + 14 \times 1,5 + 60 \times 0,5$~~

Rör 150 mm
2x2x0.5+

$$2 \times 2 \times 0.5 + 14 \times 1.5 + 106 \times 0.5$$

~~NIKE 240~~

EKKJ 16/16

~~R H. CARL 10~~

~~并45~~

19205

~~NDSV 4x16~~

ARB-4x50/15-

Okand Gili

~~022~~

Sloof Kabe

~~Standard Kabi~~

A. Schmidt date 06.08.2019

1 st 20-25-30 1 kochlöffel

Solo Weber Stonies

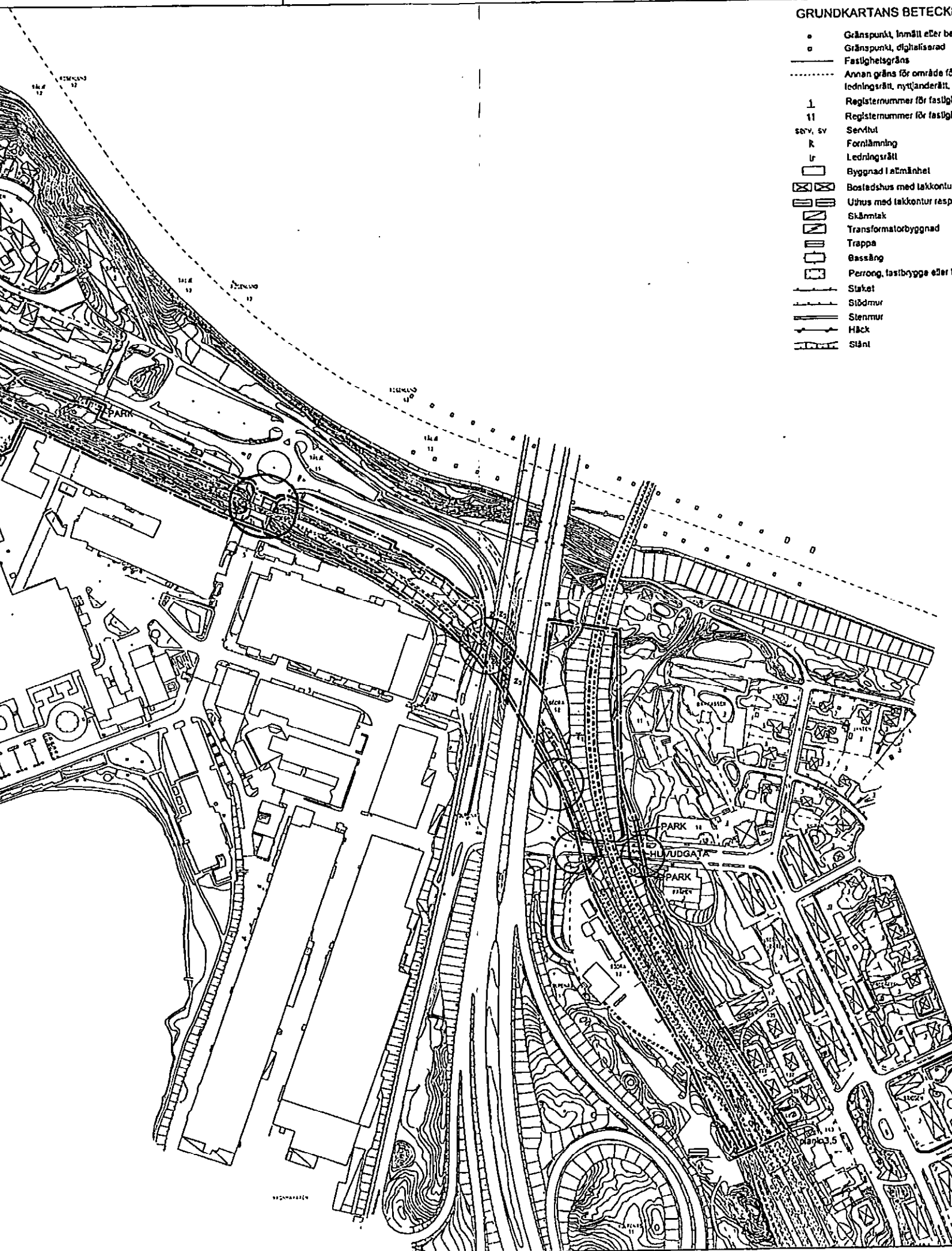
10



11-2-11

GRUNDKARTANS BETECKNINGAR

- Gränspunkt, inmätt eller be
- o Gränspunkt, digitaliserad
- Fastighetsgräns
- Annan gräns för område för ledningsrätt, nyttjanderätt
- 1 Registernummer för fastl
- 11 Registernummer för fastl
- serv, sv Servitut
- R Fornlämning
- lr Ledningsrätt
- Byggnad i allmänhet
- ⊠ Bostadshus med takkontur
- ⊠ Uthus med takkontur resp
- ⊠ Skärmtak
- ⊠ Transformatorbyggnad
- ⊠ Trappa
- ⊠ Bassäng
- ⊠ Perrong, fastbrygga eller
- Staket
- Stödmur
- Stenmur
- Häck
- Slätt



**UTSTÄLLNINGSLÅTANDE**Detaljplan
P 08004Detaljplan för
Södertälje Dubbelspår
inom Södertälje Centrum – Södertälje
Hamn**2009-10-05****BESLUT**

Stadsbyggnadsnämnden beslutade 2009-05-18 att ställa ut förslag till detaljplan för Södertälje Dubbelspår inom Södertälje Centrum-Södertälje Hamn under tiden 2009-06-22 till 2009-07-20. Till grund för beslutet låg en samrådsredogörelse daterad 2008-10-24.

HUR UTSTÄLLNINGEN BEDRIVITS

Förslag till detaljplan sändes ut till remissinstanser enligt sändlista och till berörda sakägare för yttrande senast 2009-07-20. Utställningshandlingarna fanns under denna tid också tillgängligt i stadshuset, samt på Södertälje kommuns webbplats.

INKOMNA YTTRANDE TILL JÄRNVÄGSPLANEN

Samtidigt med detaljplanen har järnvägsplan för Södertälje C - Södertälje Hamn, tillsammans med miljökonsekvensbeskrivning och samrådsredogörelse, varit utställd. Detta har resulterat i yttranden från totalt 10 organisationer/intressenter. Det fortsatta arbetet med detaljplanen respektive järnvägsplanen kommer att ske i samråd mellan Södertälje kommun och Banverket. Generellt gäller att järnväg inte får byggas i strid med detaljplan. Följande organisationer/intressenter har inkommit med yttrande till järnvägsplanen:

*Länsstyrelsen i Stockholm län
Södertälje hamn
Vägverket
Hector Rail
TGOJ Trafik
Intercontainer (Scandinavia) AB*

AB Storstockholms Lokaltrafik

Gnesta kommun

Svenska kraftnät

Sjöfartsverket

INKOMNA YTTRANDEN TILL DETALJPLANEN MED KOMMENTARER

Länsstyrelsen i Stockholm län

Detaljplanen strider inte mot de bestämmelser Länsstyrelsen har att bevaka enligt 12 kap. PBL.

Hela stationsområdet i Södertälje Hamn är kulturhistoriskt intressant. Det är därför viktigt hur det tilltänkta bullerskyddet mot bostadshusen inom stationsområdet utformas. Länsstyrelsen framför att bullerskydden bör utformas i samråd med kommunens antikvariska expertis.

I bullerberäkningarna har den prognostiserade trafikökningen t.o.m. år 2015 använts, vilket Länsstyrelsen anser vara en kort planeringshorisont som behöver motiveras. Länsstyrelsen ser vidare brister i bullerberäkningarna och rekommenderar att Banverket ser över bullerredovisningen.

Samarbete med Samhällsbyggnadskontoret kommer att ske vid bygglovprövning.

Beräkningarna av buller från persontåg har utförts utifrån befintlig, respektive prognostiserad trafikmängd år 2015 enligt "Södertälje Hamn – Södertälje Centrum. Förstudie. Slutrapport, december 2006". Någon tillförlitlig prognos gällande framtida persontågstrafik samt godstrafikmängd saknas i dagsläget.

Prognosåret är hämtat från förstudien. För att föreslagna åtgärder mot buller ska vara tillräckliga i ett längre perspektiv, krävs att de dimensioneras väl redan i byggskedet.

Sakägare

Scania

Scania vill belysa sex punkter från samrådsmöte nr2 med Banverket 2008-08-13:

Kommer dubbelspåret att innebära ökad strålning för de anställda som jobbar i byggnaderna intill järnvägen?

Bilagan riskanalys i byggskedet behöver kompletteras med en riskanalys av närhet till gjuteriet som ligger i tomtgräns.

Gångvägen från Södertälje Hamn måste skyltas om under byggtiden så att anställda i stället leds runt fastigheten prämen 1.

Scania önskar att vartannat tåg vänder i Södertälje Hamn under byggtiden samt att Gnestapendeln går mellan Södertälje Syd och Gnesta och att ersättningsbuss sätts in mellan Södertälje Syd/Södertälje Hamn/Östertälje.

I avtalsförslaget § 13 står det att Banverket under byggtiden särskilt ska beakta Scantias vibrationskänsliga utrustning i angränsande byggnader. Scania önskar att texten ändras till "Banverket skall innan påbörjande av arbeten som kan förorsaka vibrationer, undersöka risk för störning av pågående verksamhet i Scantias anläggningar och tillse att arbetena utförs med hänsyn till detta".

Scania önskar att avtalet kompletteras med att avbrott på ledningar som går i gjuteriporten måste aviseras i mycket god tid eftersom Scantias produktion är helt beroende av att dessa ledningar fungerar.

Som riktvärde för bostadshus, används idag 0,2 mikroT för magnetiska fält som försiktighetsprincip. För lokaler saknas riktvärden. Kunskapen av effekterna på människa är fortfarande bristfälliga.

Gjuteriet gränsar till centrumbanan där inget gods transporteras. Behovet av skyddsåtgärder kopplade till persontågstrafiken bedöms som litet.

I samband med framtagande av bygghandlingar kan behovet av skyddsriäl eller motsvarande utredas närmare.

På ett avstånd av 20 meter från järnvägen, när tåget är mer än 2,5 kilometer bort, är magnetfältet från järnvägen ungefär lika stort som det som normalt finns i bostäder och kontor.

Tillfälligt högre magnetfält utsätts vi för i närheten av elapparater i bostäder och kontor samt i samband med att tåg passerar.

Utbyggnaden till dubbelspår, innebär i sig ingen direkt höjning av magnetiska fält. Dock gör det ökade antalet tågpassager att den magnetiska strålningen ökar eftersom strålningen ökar vid tågpassager.

Åtgärder under byggtiden föreslås planeras i samarbete med berörda sakägare.

Avtalet föreslås bli omarbetat med avseende på vibrationskänslighet. Banverket informeras om behövda aviseringar.

Fastighetsägare till Södra 1:40

När ska avtal upprättas med berörda markägare?

När ska bullerplanket sättas upp?

Vem är kontaktperson och ansvarig för kontrollprogram angående buller, vibrationer, luftföroreningar och säkerhet?

Fastighetsägaren vill vara med i utformningen av bullerplanket. Om bullerskärm längs banvallen är nödvändig och kostnaderna ska regleras i avtal mellan markägare och övriga så motsätter sig fastighetsägaren alla eventuella kostnader.

Kommer pendeltågen att gå till Gnesta från Södertälje Syd när Södertälje Hamn är avstängt?

Kommer Hertig Carls väg stängas under byggtiden och hur ska trafiken ledas i så fall?

Fastighetsägaren påpekar att det finns en oro om att Tekniska försörjningen kommer påverka dem när nya ledningar ska dras. De vill inte att intrång på marken, träd och buskar ska ske, om det gör det önskar fastighetsägaren återplantering och återställande av marken.

Avtal upprättas innan byggstart.

Kontaktperson under byggtiden kommer att meddelas sakägaren.

Utformning av bullerskärm kommer att ske i nära samarbete med sakägare.

Erforderliga avtal skall upprättas med berörda parter innan byggstart.

Kommunala nämnder

Tekniska nämnden

Tekniska nämnden påpekar att de tidigare meddelat var allmänna VA-ledningar är belägna och förväntar sig ett detaljerat informationsutbyte i fortsatta skeden av projektet t.ex. fråga om fastighetsregleringar.

Miljökonsekvensbeskrivningen behöver kompletteras med aspekter i fråga om föroreningar till vatten. Tekniska nämnden opponerar sig emot att konsekvenser för miljö till följd av exempelvis kemikalieutsläpp bedöms vara av liten relevans och menar att skadeförebyggande åtgärder måste planeras.

Banverkets projektör skall informeras.

För framtida situation 2015, har 6 godståg per dygn använts. Centrumbanan trafikeras inte av några godståg varför risken för olycka med farligt gods är mycket liten.

Genom Södertälje hamn förekommer järnvägstransporter med farligt gods bl.a. fyra vagnar gasol per vecka.samt ev. farligt gods i det containertåg som passerar två gånger per dag.

Skyddsräler (-räls) läggs på alla järnvägsbroar samt på sträckan under motorvägsbroarna Ombyggnationen av banan medför därför en generell säkerhetshöjning avseende risk för utsläpp till vatten. Vid trafikstopp på Grödingebanan, kan banan komma till användning för godstrafik, vilket föranleder behov av en fördjupad analys beträffande farligt gods.

I byggskedet kommer miljökrav att preciseras för entreprenörernas arbete avseende drivmedelshantering, hydrauloljor, kemikalier, etc.

Obligatoriska remissinstanser

Södertörns brandförsvär

I syfte att säkerställa räddningstjänstens framkomlighet och brandvattenförsörjning bör Södertörns brandförsvärsförbunds PM 608 samt PM 609 beaktas i projekteringsarbetet. Även under byggtiden måste dessa frågor beaktas.

Banverkets projektör skall informeras.

Villaägarna

Villaägarna crinrar om tidigare meddelade synpunkter; att kommunikationerna under byggtiden kan lösas på ett tillfredsställande sätt, att den ökade busstrafiken och störningarna det medför måste beaktas samt vidare viktigt att parkeringsmöjligheten vid Södertälje centrum och Östertälje station förstärks. De poängterar också vikten av en fungerande hiss för trygga passager mellan plattformarna.

En plan för trafikåtgärder under byggtiden, måste upprättas innan byggstart.

Hissar planeras vid stationen Södertälje Hamn.

Vägverket

Vägverket är huvudsakligen positiv till projektet men påpekar att framtida breddning av E4/E20 inte får försvåras och har noterat att hänsyn till detta är tagen i detaljplanen.

Vägverket anser dock att inom område för Z₂ ska planbestämmelse bro 1 läggas in under användning av allmän plats med definition "bro för genomfartstrafik". Detta för att visualisera riksintresset E4/E20 och dess befintliga funktion.

Det är viktigt att hänsyn tas till befintliga broar, risk för skador får inte finnas. Vägverket vill ges tillfälle att granska grundläggning och utförande av tråget som spår i ytterkurva under motorvägen ska förläggas i samt att vibrationsmätning på bropelare utförs i samband med spontning och pålning intill och under broarna E4/E20 samt Vikängsleden.

Hantering gällande etableringsytorna ska regleras i avtal mellan banverket och Vägverket.

Vägverket förutsätter att SL tar kontakt angående depån med spår sydväst om planområdet vid Södertälje Hamn för att reglera genomförandefrågor. Vägverket ska ges möjlighet att granska och godkänna handlingar, innan några arbeten påbörjas, som ska ligga till grund för genomförandeval. Avtal ska vara tecknat innan några åtgärder påbörjas.

Vägverket förutsätter att tidigare synpunkter på systemhandling för Södertälje dubbelspår beaktas samt att inga åtgärder påbörjas innan vägverket har godkänt handlingarna.

Ett avtal som reglerar genomförandefrågorna måste finnas innan detaljplan eller järnvägsplan vinner laga kraft. Avtal ska också finnas för att reglera hur framtida drift och underhållsarbeten kan ske. Projekten ska bedrivas så att minsta möjliga störning för vägtrafiken uppstår, och Vägverket ska ges möjlighet att granska konstruktionsritningar etc. innan några arbeten påbörjas.

Vägverket deltar gärna i fortsatt dialog kring hur utbyggnaden påverkar vägområdet och natur, kultur och friluftsliv.

Vägverket påpekar att även buller från vägverket bidrar till störningar varför den sammanlagda effekten av dessa bullerkällor borde redovisas.

Enligt MKB kommer ersättningsbussar att finnas för persontrafik men hur ska godstransporter på järnväg lösas?

Enligt MKB bedöms grundvatten inte påverkas. Föroreningar kan dock transporteras mycket snabbt i åsmaterial. EU:s vattendirektiv och de svenska vattenmyndigheternas förslag på Miljökvalitetsnormer och Åtgärdsprogram kan behöva uppmärksammas.

Planbestämmelserna kompletteras enligt vägverkets synpunkt.

Banverket underrättas om behovet av samarbete med Vägverket vid projektering och under byggtiden.

Vägtrafikbullret i området påverkar framförallt de ekvivalenta ljudnivåerna. Avståndet är avgörande för vilket bidrag de ger. Eftersom avståndet mellan E20 och bostäderna är större än det mellan järnväg och bostäder, blir bidraget försumbart. Den upplevda störningen kan dock öka om två eller flera bullerkällor samverkar. Därför finns ett behov av en utökad studie som belyser detta.

Under tiden spåret är avstängt, etappvis, kommer godstrafiken att omlastas till väg eller omdirigeras på annat sätt.

I byggskedet kommer miljökrav att preciseras för entreprenörernas arbete avseende drivmedelshantering, hydrauloljor, kemikalier, etc.

Övriga remissinstanser

Banverket

Banverket har inga erinringar avseende rubricerad detaljplan.

Storstockholms Lokaltrafik AB, SL

SL understryker att det är mycket viktigt att ersättningsbussarna ges god framkomlighet i stråket Saltsjögatan – Hertig Carls väg – Viksängsleden (Saltsjöbron).

En plan för trafikåtgärder under byggtiden, måste upprättas i samarbete med SL, innan byggstart.

Vattenfall

Vattenfall har inga erinringar avseende rubricerad detaljplan.

Skanova

Skanova vidhåller tidigare synpunkter gällande berörda telcanläggningar och betonar att föreslagna förändringar kan innebära omfattande konsekvenser för telcanläggningarna. Därför kräver Skanova god framförhållning och planering

för att minimera ev. störningar. Detsamma gällande eventuella skydd- och/eller försiktighetsåtgärder. Skanova ser gärna att Banverket initierar arbetet minst 12 månader före byggstart och att en tidplan för ledningsarbetena kan upprättas.

Skanova förutsätter att Banverket, alternativt Södertälje kommun, bekostar ovan och att det bekräftas till Skanova före ledningsarbetet påbörjas.

Skanova vidhåller att u-område skapas, alternativt ledningsrätt, för teleanläggningar inom kvartersmark.

Banverket informeras.

Avtal upprättas innan byggstart.

Telge nät

I samband med ny byggarbetsplats kan en del platser behöva skydd mot t.ex. marktryck. Kostnader för eventuell nyomläggning av distributionsnätet belastar projektet.

Kabelnät för gatubelysning och parkbelysning tillhör TelgeNät AB. Belysningsstolpar och armaturer tillhör Södertälje kommun.

Om markreglering berör befintligt distributionsnät ska ledningsnäten skyddas.

Befintliga fjärrvärme- och fjärrkylsledningar är i drift och ska skyddas mot sättningar vid markarbeten. Eventuella kostnader för skydd eller flyttning bekostas av Banverket.

TelgeNät Stadsnät förutsätter att samordning sker före byggstart.

Banverket informeras.

Avtal upprättas innan byggstart.

Stockholms Handelskammare

Stockholms handelskammare är positiva till förslaget men vill poängtera vikten av väl planerad och fungerande ersättningstrafik under byggtiden. Att förstärka parkeringskapaciteten i form av infartsparkeringar är ytterligare en fråga som bör beaktas.

En plan för trafikåtgärder under byggtiden, måste upprättas innan byggstart.

Naturskyddsföreningen

Naturskyddsföreningen i Södertälje är positiv till ambitionen att förbättra pendeltågstrafikens punktlighet och turtäthet. De 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.

Naturskyddsföreningen anser också att bullerdämpande åtgärder även bör vidtas för bostadsfastigheter i Östertälje längs den ordinarie bansträckningen mellan Södertälje Hamn och Östertälje, p.g.a. framförallt den fördubblade godstågstrafiken men även ökningen av pendeltågstrafiken. Vad gäller lokal anslutningstrafik vill vi även se satsningar som gör det attraktivt att använda cykel och att situationen vad gäller parkeringsplatser vid Södertälje hamn bör ses över

Med detta sagt anser naturskyddsföreningen 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.

Naturskyddsföreningen kommenterar också att pendeltågstrafiken istället för att utredas isolerat borde utredas samordnat med lokala trafiklösningar vilket de uppfattar inte har gjorts.

Banverket informeras om vegetationens skyddsbehov under byggtiden.

Åtgärder kommer att vidtas i efterhand, om trafikökningen gör att det behövs.

Kommunen förordade 2006 en direktförbindelse från Östertälje till Södertälje centrum. I det fortsatta arbetet, valdes detta alternativ bort, eftersom det dels var för kostsamt, dels var för komplicerat. Det finns svårigheter med en bro i kurva, och i högsta grad med en öppningsbar bro. Skall den inte vara öppningsbar måste den ha en höjd motsvarande bron vid Södertälje syd. Att sänka spåret till rätt nivå från denna nivå på västra sidan före centrum är i det närmaste omöjligt.

Övriga

HSB bostadsrättsföreningarna. Ekhamra och Malinsbo

Den upprättade MKB:n redovisar inte miljökonsekvenserna i sin helhet utan är begränsad till planförslagets gränser. Bullerproblematiken finns även utanför dessa gränser. Bostadsrättsföreningarna yrkar att Stadsbyggnadskontoret ger förvaltningen i uppdrag att återkomma med ett reviderat förslag till detaljplanen som inkluderar sträckan Världsholmsbron – Centrum i detaljplanen. Detta för att boende på Bangatan också ska omfattas av de bullerreducerande åtgärder som avses göras på de bostäder som ligger inom planområdet.

Konsekvenser av trafikökningen på nämnd sträcka kommer att åtgärdas i senare skede om så behövs. Bullerreducerande åtgärder vidtas för de fastigheter som är berättigade enligt gällande bedömningskriterier.

Björn Looe, boende i HSB bostadsrättsförening Malinsbo

Byggområdet har begränsats till att gälla från Världsholmsbron till Södertälje Hamn och har därmed uteslutit de sista ca 300m av nuvarande bansträckning från Världsholmsbron in till Södertälje Centrum. Denna sträckning är enligt Björn en av de mest bullerbelastade delarna av banan, tågtrafik och service. Kommer en utökad trafik råda bot på dessa störningar?

I Samhällsbyggnadskontorets remissyttrande detaljplaneras för flyttning av hela spårområdet västerut. På vilket sätt skulle detta dämpa bullerstörningarna som de boende i HSB brf. Malinsbo och Ekhamra utsätts för? Vilka nya byggnationer för boende planerar samhällsbyggnadskontoret öster om stationsområdet? Finns planer att däck in hela spårområdet?

Björn pekar på behov av att en grundlig miljökonsekvensutredning, med bl.a. repeterbara bullermätningar, utförs för sträckan Världsholmsbron till Södertälje Central. Denna utredning bör presenteras och remitteras berörda innan byggtillstånd för hela sträckningen beviljas.

I inkomna yttranden refereras till olika remissinstanser och även enskilda och intresseorganisationer. Har HSB Södertälje m.fl. yttranden till Banverket 2003 kommit bort?

Vem är ansvarig för:

Igenvuxna spår? Skräphögar, främst i NV hörnet av spårområdet? Ett resecentrum, som väl kan betecknas som ett av landets största sett till antal resenärer, som saknar möjligheter för resenärerna att utföra sina elementära behov? Hur är ansvaret uppdelat mellan Banverket, SL, Jernhusen, och alla underentreprenörer som städslats för ordningen vid Södertälje C

Litar kommunen på att Banverket gör det bästa för Södertälje?

Konsekvenser av trafikökningen på nämnd sträcka kommer att åtgärdas i senare skede om så behövs. Bullerreducerande åtgärder vidtas för de fastigheter som är berättigade enligt gällande bedömningskriterier.

För närvarande pågår en utredning innefattande stationsområdet vid Södertälje C.

Bullermätning kan bli aktuellt efter utbyggnaden till dubbelspår då trafikeringen ökat, för att utreda behovet av ytterligare åtgärder.

Banverket informeras om yttrandet i sin helhet.

Yttranden efter tiden för utställning

Miljökontoret

Miljönämnden har tidigare framhållit att utbyggnaden av centumbanan innebär en väsentlig ombyggnad med konsekvensen ökade bullerstörningar för flerfamiljshusen i kvarteret Flundran. Erbjudanden om bulleravskärmande åtgärder ska därför även ske vid dessa fastigheter. Frågan har dock tidigare avvisats men måste få en lösning om omläggning av spår kommer att ske.

Miljökontoret framhåller att bullerdämpande åtgärder före ombyggnadsarbetena startar är möjliga. Exempelvis på fasader (balkonger) inom kv Laxen och på uteplatser vid villor inom stationsområdet.

P.g.a. kapacitetsbrist vid stationerna Östertälje och centrum anser Miljökontoret att utredningen om ersättningstrafik bör vidgas till att omfatta även andra trafikslag. Miljökontoret föreslår sjöbusstrafik och påskyndande av utredningen om spårtaaxisystemet.

SYNPUNKTER INKOMNA UNDER PLANSAMRÅD ELLER UTSTÄLLNING SOM INTE TILLGODOSETTS

Följande under planprocessen inkomna synpunkter har ej kunnat tillgodoses:

Hyresgästföreningens förslag på ny pendeltågsstation i Östertälje samt
utbyggnad av ett balktrafiknät.

Naturskyddsföreningens önskemål om ny bansträckning i form av en direktlinje
mellan Östertälje och Södertälje centrum.

REVIDERINGAR EFTER UTSTÄLLNING

Detaljplanen kommer efter utställning att justeras beträffande Z₂ och u-område.

En fördjupad analys beträffande farligt gods ska utföras.

En utökad bullerstudie ska utföras.

SAMHÄLLSBYGGNADSKONTORETS STÄLLNINGSTAGANDE

Samhällsbyggnadskontoret anser att efter att justeringar och kompletterande
utredningar utförts, planen kan tas upp för antagande.

MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

Utställningsutlåtandet är upprättat av planarkitekt Björn Wallgren.

SAMHÄLLSBYGGNADSKONTORET

Plan och Bygg

Urban Dahlberg
planchef

Björn Wallgren
planarkitekt
Atkins Sverige AB



Datum
2009-10-20

Dnr
P 2009-00034 (P08004)

Enhet
Plan
Samhällsbyggnadskontoret

Hyresgästföreningen
Naturskyddsföreningen

Detaljplan för Dubbelspår

Dnr P 2009-00034 (P08004)

Förslag till detaljplan för Dubbelspår var utställt under tiden 22 juni 2009 till 20 juli 2009. Synpunkter som kommit in under utställningen och tidigare samråd finns kommenterade och sammanfattade i bifogat utlåtande.

Detaljplanen har varit uppe i Stadsbyggnadsnämnden den 5 oktober 2009 för tillstyrkande och är avsedd att tas upp för tillstyrkande i Kommunstyrelsen den 20 november och antagande i Kommunfullmäktige den 17 december 2009

SAMHÄLLSBYGGNADSKONTORET

Urban Dahlberg
Planchef



2009-09-21

Tjänsteskrivelse

Dnr

08004

KS 08/153

Kontor

**Samhällsbyggnads-
kontoret**

Handläggare

Björn Wallgren Atkins Sverige AB

08-563 00 636

Bjorn.wallgren@atkinsglobal.com

Stadsbyggnadsnämnden

Kommunstyrelsen

Detaljplan för dubbelspår Södertälje Centrum

Dnr 08004

KS 08/153

Sammanfattning av ärendet

Stadsbyggnadsnämnden beslutade 2009-05-18 att ställa ut förslag till detaljplan för Södertälje Dubbelspår inom Södertälje Centrum - Södertälje Hamn under tiden 2009-06-22 till 2009-07-20. Detaljplanen föreslås antas.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse 2009-09-21

Planbeskrivning

Plankarta med bestämmelser

Genomförandebeskrivning

Miljökonsekvensbeskrivning (MKB)

Behovsbedömning daterad 2008-03-10

Samrådsredogörelse

Utställningsutlåtande

Barnchecklistan

Ärendet

Järnvägen mellan Södertälje Hamn och Södertälje Centrum är hårt belastad och utgör en svag länk i hela spårsystemet. För att öka kapaciteten och därmed förbättra tillgängligheten i tågtrafiken har Banverket tagit fram ett förslag till järnvägsplan för ett dubbelspår längs sträckan, med planskild korsning mellan centrubanan och Stockholmsbanan i Södertälje Hamn. I samband med utbyggnaden planeras också en ombyggnad av stationsmiljön i Södertälje Hamn för en bättre tillgänglighet för resenärerna.

Till detaljplanen har upprättats ett gestaltungsprogram som ger riktlinjer för utformning av framför allt broar, stödmurar och bullerskydd.

I planarbetet har en samordning skett med SL:s anslutningsspår till den nya pendeltågsdepån i Södertälje Hamn.

I bifogad "Behovsbedömning - Underlag för bedömning av betydande miljöpåverkan" har ett antal aspekter identifierats som kan påverkas vid ett genomförande av detaljplanen. Av dessa har detaljplanens påverkan på människors hälsa under byggskedet och begränsningen av Centrumbanans trafikering i byggskedet bedömts ge störst konsekvenser. Då byggskedet antas pågå under ca 2 års tid bedöms dessa faktorer sammantaget medföra en betydande miljöpåverkan. För fastigheter kring Södertälje Centrum ger dessutom den färdiga utbyggnaden ett tillskott av buller till följd av tätare tågtrafik.

Detaljplanen har varit föremål för utställning under tiden 2009-06-22 till 2009-07-20. Under utställningstiden har synpunkter inkommit angående:

- att bullerstudien bör utökas
- risk under byggtiden för Scantias produktion
- behovet av en fördjupad analys beträffande farligt gods
- riskhantering under byggtiden
- ersättningstrafik under byggtiden
- justeringar på plankartan beträffande u-områden och en bestämmelsestext
- valet att inte förorda en direktförbindelse mellan Östertälje och Södertälje centrum

Hyresgästföreningen och Naturskyddsföreningen har under planprocessen inkommit med synpunkter som ej har kunnat tillgodoses.

Efter att allmänna och enskilda intressen viktats mot varandra, har samhällsbyggnadskontoret kommit fram till att planen kan antas efter att ovanstående synpunkter beaktas, med undantag av synpunkten om direktförbindelse med Södertälje centrum.

Ekonomiska konsekvenser och finansiering

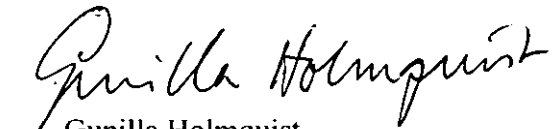
Finansieras genom ett planavtal med Banverket.

Förslag till beslut

Stadsbyggnadsnämnden godkänner detaljplanen och föreslår att den antas av kommunfullmäktige.



Kjell Hasslert
Koncerndirektör



Gunilla Holmquist
Samhällsbyggnadsdirektör

Beslutet expedieras till:

SBK/Plan- och byggenheten - Akten

Thomas Flyckt

Banverket

§ 167 Detaljplan för dubbelspår Södertälje Centrum

Dnr 08004

KS 08/153

Sammanfattning av ärendet

Stadsbyggnadsnämnden beslutade 2009-05-18 att ställa ut förslag till detaljplan för Södertälje Dubbelspår inom Södertälje Centrum - Södertälje Hamn under tiden 2009-06-22 – 2009-07-20. Kontoret föreslår att planen antas.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse 2009-09-21
Planbeskrivning
Plankarta med bestämmelser
Genomförandebeskrivning
Miljökonsekvensbeskrivning (MKB)
Behovsbedömning daterad 2008-03-10
Samrådsredogörelse
Utställningsutlåtande
Barnchecklistan

Stadsbyggnadsnämndens beslut

Stadsbyggnadsnämnden tillstyrker detaljplanen och föreslår att den antas av kommunfullmäktige.

Förslag till kommunfullmäktiges beslut

Kommunfullmäktige antar detaljplan för dubbelspår Södertälje Centrum

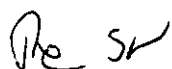
Beslutet expedieras till:

KF

Thomas Flyckt

Banverket

Akten

Justerandes signum	Anslagsdatum	Utdragsbestyrkande
	2009-10-14	

§ 267 **Detaljplan för dubbelspår till Södertälje Centrum**

Dnr KS08/153

Sammanfattning av ärendet

Stadsbyggnadsnämnden beslutade den 18 maj 2009 att ställa ut förslag till detaljplan för Södertälje Dubbelspår inom Södertälje Centrum – Södertälje Hamn under tiden 2009-06-22 till 2009-07-20. Detaljplanen föreslås antas.

Beslutsunderlag

Samhällsbyggnadskontorets tjänsteskrivelse den 21 september 2009

Stadsbyggnadsnämndens beslut den 5 oktober 2009, § 167

Planbeskrivning den 5 oktober 2009

Plankarta

Genomförandebeskrivning den 5 oktober 2009

Gestaltningsprogram den 5 oktober 2009

Samrådsredogörelse den 24 oktober 2008

Utställningsutlåtande den 5 oktober 2009

Miljökonsekvensbeskrivning den 1 juni 2009

Behovsbedömning den 10 mars 2008

Kommunstyrelsens förslag till kommunfullmäktige

Detaljplanen för Södertälje Dubbelspår inom Södertälje Centrum – Södertälje Hamn antas.

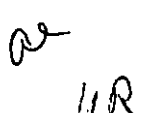
Beslutet expedieras till:

Akten

Justerandes signum

Anslagsdatum

Utdragsbestyrkande

 UR	2009-12-01	
---	------------	---

§ 215 **Detaljplan för dubbelspår till Södertälje Centrum**

Bil A:154, Dnr KS08/153

Sammanfattning av ärendet

Stadsbyggnadsnämnden beslutade den 18 maj 2009 att ställa ut förslag till detaljplan för Södertälje Dubbelspår inom Södertälje Centrum – Södertälje Hamn under tiden 2009-06-22 till 2009-07-20. Detaljplanen föreslås antas.

Beslutsunderlag

Kommunstyrelsens protokoll den 20 november 2009, § 267

Samhällsbyggnadskontorets tjänsteskrivelse den 21 september 2009

Stadsbyggnadsnämndens beslut den 5 oktober 2009, § 167

Planbeskrivning den 5 oktober 2009

Plankarta

Genomförandebeskrivning den 5 oktober 2009

Gestaltningssprogram den 5 oktober 2009

Samrådsredogörelse den 24 oktober 2008

Utställningsutlåtande den 5 oktober 2009

Miljökonsekvensbeskrivning den 1 juni 2009

Behovsbedömning den 10 mars 2008

Kommunfullmäktiges beslut:

Detaljplanen för Södertälje Dubbelspår inom Södertälje Centrum – Södertälje Hamn antas.

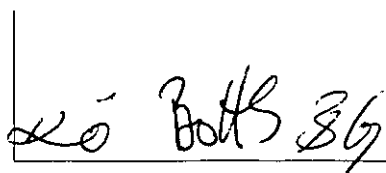
Beslutet expedieras till:

SBN

Sbk

Akten

Justerandes signum



Anslagsdatum

2009-12-22

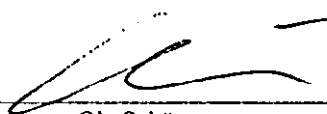
Utdragsbestyrkande





Tid och plats	Torsdagen den 17 december 2009 klockan 17.00-19.35 i sessionssal Demokratin, Stadshuset, Campusgatan 26, Södertälje
Närvarande	Se § 212
Justerare	Karin Östlund (S) Boel Godner (S) Bo Håkan Stockhaus (FP)
Plats och tid för justering	Stadskansliet den 21 december 2009 kl 16.00

Underskrifter

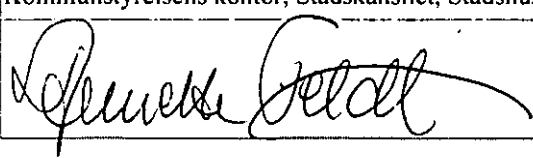
Sekreterare  Ola Schön Paragrafer 212-234

Ordförande  Karin Östlund (S) Paragrafer 212-234

Justerare  Boel Godner (S) Paragrafer 212-234

Justerare  Bo Håkan Stockhaus (FP) Paragraf 212-234

Anslagsbevis Protokollet är justerat. Justeringen har tillkännagivits genom anslag.

Organ	Kommunfullmäktige	Sammanträdesdatum	2009-12-17
Anslaget sätts upp	2009-12-22	Anslaget tas ned	2010-01-13
Förvaringsplats för protokoll	Kommunstyrelsens kontor, Stadskansliet, Stadshuset, Campusgatan 26		
Underskrift			



Skickas till: Hyresgästföreningen och Naturskyddsföreningen

22/12-09

Detaljplan för Södertälje Dubbelspår

Dnr 2009-00034 (08004)

Härmed underrättas ni om kommunfullmäktiges beslut att anta ovan nämnda plan.

Kommunfullmäktige har 2009-12-17, § 215, beslutat att anta detaljplanen för Södertälje Dubbelspår.

Antagandehandlingar finns att ta del av på Södertälje kommuns webbplats:
www.sodertalje.se/dubbelspar

Den som är missnöjd med beslutet kan överklaga i brev ställt till Länsstyrelsen. Beslutet får dock överklagas endast av den som är berörd av förslaget och som senast under utställningstiden skriftligen framfört synpunkter som inte blivit tillgodosedda. Efter kontroll att överklagandet har kommit in i rätt tid lämnas brevet vidare till Länsstyrelsen för prövning.

Att tänka på vid överklagande:

1. Beskriv vilket beslut ni vill överklaga genom att exempelvis ange relevant paragraf ur nämndens mötesprotokoll eller planens beteckning (namn och dnr). Skriv också varför ni anser att beslutet är oriktigt och vilken ändring ni önskar.
2. Bifoga handlingar eller annat som ni anser stödjer er uppfattning/överklagandet.
3. Skriv tydligt ditt namn, personnummer, postadress och telefonnummer.
4. Om du anlitar ombud kan ombudet underteckna skrivelsen. Men sänd i så fall med en fullmakt.
5. Märk skrivelsen och kuvertet "Överklagande".

Överklagandet ska **senaste den 12 januari 2010** ha inkommit till:

Södertälje kommun
Samhällsbyggnadskontoret - Plan
151 89 Södertälje

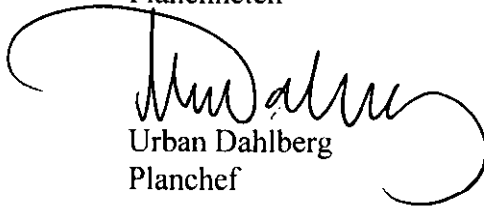
Den som behöver veta mer om hur man ska gå tillväga bör höra av sig till:

Samhällsbyggnadskontoret - Plan

08-523 010 00

E-post: sbk.plan@sodertalje.se

SAMHÄLLSBYGGNADSKONTORET
Planenheten

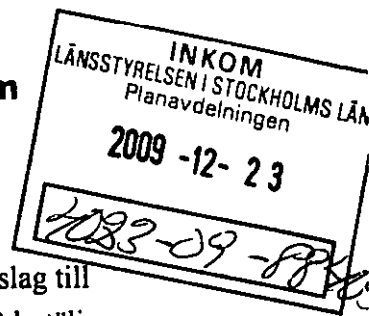


Urban Dahlberg
Planchef

Bilagor: Kommunstyrelsens beslut
Plankarta
Planbeskrivning
Genomförandebeskrivning
Samrådsredogörelse
Utställningsutlåtande
Gestaltningssprogram
Miljökonsekvensbeskrivning
Behovsbedömning
Barnchecklista

§ 215 **Detaljplan för dubbelspår till Södertälje Centrum**

Bil A:154, Dnr KS08/153

**Sammanfattning av ärendet**

Stadsbyggnadsnämnden beslutade den 18 maj 2009 att ställa ut förslag till detaljplan för Södertälje Dubbelspår inom Södertälje Centrum – Södertälje Hamn under tiden 2009-06-22 till 2009-07-20. Detaljplanen föreslås antas.

Beslutsunderlag

Kommunstyrelsens protokoll den 20 november 2009, § 267

Samhällsbyggnadskontorets tjänsteskrivelse den 21 september 2009

Stadsbyggnadsnämndens beslut den 5 oktober 2009, § 167

Planbeskrivning den 5 oktober 2009

Plankarta

Genomförandebeskrivning den 5 oktober 2009

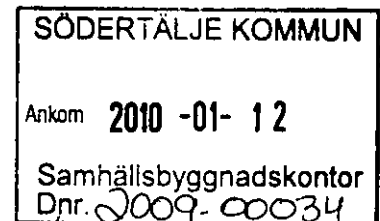
Gestaltningssprogram den 5 oktober 2009

Samrådsredogörelse den 24 oktober 2008

Utställningsutlåtande den 5 oktober 2009

Miljökonsekvensbeskrivning den 1 juni 2009

Behovsbedömning den 10 mars 2008



(P08004)

Kommunfullmäktiges beslut:**LAGA KRAFT**

13 januari 2010

Detaljplanen för Södertälje Dubbelspår inom Södertälje Centrum – Södertälje Hamn antas.

Beslutet expedieras till:

SBN

Sbk

Akten

Länsstyrelsen i Stockholms län, beslut 11/1 2010

Länsstyrelsen beslutar enligt 12 kap 2 § plan- och bygglagen att prövning av antagandebeslutet enligt detta protokoll inte skall ske.

Ingemar Norvell
Ulla Håkansson

Justerandes signum

Anslagsdatum

Utdragsbestyrkande

20 Bolk 36

2009-12-22

Ingemar Norvell

Handläggare:
oscar.lindroth@atkinsglobal.com

Datum:
2008-03-10

Behovsbedömning

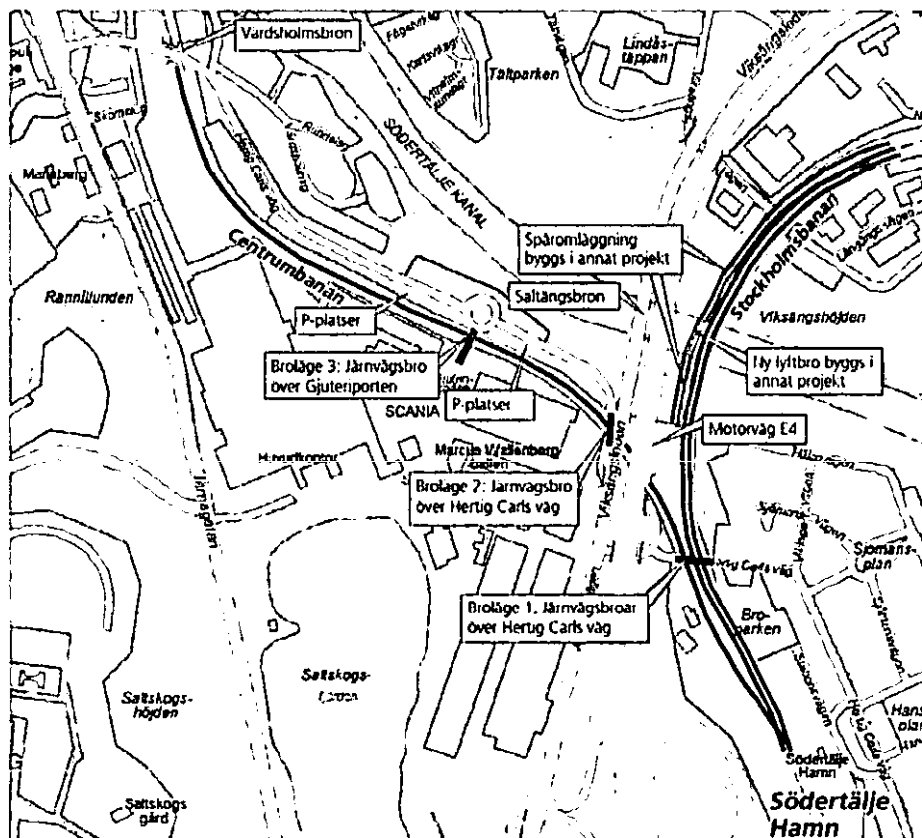
Underlag för bedömning av betydande miljöpåverkan

Detaljplan för Dubbelspår, Södertälje centrum - Södertälje hamn

Beskrivning av planens syfte och huvuddrag

Järnvägen mellan Stockholm - Södertälje centrum och Gnesta/Järna – Södertälje centrum har dubbelspår fram till Södertälje hamn. Från Södertälje hamn till Vårdsholmsbron är det enkelspår, ett av landets mest trafikerade spår. Den intensiva trafiken medför stor störningskänslighet, väntetider vid omstigning i Södertälje hamn samt kapacitetsproblem för den framtida planerade trafikökningen. Järnvägsstationen Södertälje hamn är inte anpassad till rörelsehindrade personer. En utbyggnad till dubbelspår på järnvägssträckan med åtföljande kapacitetsökning och ökad tillgänglighet innebär att fler människor kommer att kunna åka tåg och därmed bidra till att begränsa biltrafikens utsläpp.

Det nya spåret lämnar Södertälje hamn väster om det befintliga spåret, skiftar vid motorvägsbron till östra sidan och ansluts sedan till befintligt dubbelspår vid Vårdsholmsbron. Anpassning av Södertälje hamn till rörelsehindrade görs. Tre befintliga brolägen finns på Centrumbanan. Vid dessa byggs nya broar för dubbelspåret. Stockholmsbanans norrgående spår utförs med en planskild bro över centrumbanan. För utbyggnaden har järnvägsplan med MKB tagits fram.



Översikt över blivande planområde.

Ämnesvis sammanfattning av bedömningen

ASPEKT	Planen berör	Bedömning BMP	
		Ja	Nej
LANDSKAPSBILD/STADSBILD <i>Beträffande landskapsbild bedöms planen ge måttliga positiva konsekvenser då området längs befintlig järnväg rustas upp.</i>	X		X
KULTURMILJÖ <i>Södertälje hamn utgör byggnadsminne. Planen bedöms ge en liten negativ påverkan på byggnadsminnet.</i>	X		X
NATURMILJÖ <i>Planen medför intrång i vegetationsområde med lokalt naturvärde och bedöms därför ge små negativa konsekvenser avseende naturmiljö.</i>	X		X
REKREATION OCH FRILUFTSLIV			
MARK, VATTEN OCH LUFT <i>Miljötekniska markundersökningar har inte påvisat förorenad mark. Vid påträffande av förorenad mark kommer den att hanteras enligt gällande riktlinjer och konsekvenserna för marken bedöms bli lite positiva. Inom planområdet överskrider MKN för PM10 och NOx längs E4/E20.</i>	X		X
TRANSPORT OCH KOMMUNIKATIONER, TEKNISK FÖRSÖRJNING <i>Planområdet korsas av riksintressena E4/E20 och Stockholmsspåret. I anslutning till planområdet finns riksintresset Södertälje kanal. Inget av dessa riksintressen bedöms påverkas av planen. Genomförandet av planen innebär att Centrumbanan ej trafikerar under byggskedet vilket påverkar ett stort antal människor.</i>	X	X	
MARK- OCH VATTENRESURSER, MATERIELLA TILLGÅNGAR			
HÄLSA OCH SÄKERHET: GRAD AV PÅVERKAN - SOM PLANEN GER UPPHOV TILL <i>Under byggskedet bedöms tillskottet av luftföroreningar lokalt bli betydelsefullt, bl.a. p.g.a. ersättningsbussar för tågen och användning av arbetsmaskiner. Risk finns för överskridande av miljökvalitetsnormerna för PM10 och NOx då biltrafiken ökar lokalt. De transporter som ersätter järnvägstrafiken kommer att innebära förhöjd olycksrisk, försämrad tillgänglighet och större trafikallsträng. I driftskedet kommer planen bidra till minskade mängder av luftföroreningar då vägburen trafik i högre utsträckning kan ersättas av spårburen trafik vilket är positivt för luftkvaliteten. Till följd av bullerskyddsåtgärder bedöms planen ge måttliga positiva konsekvenser avseende buller för vissa fastigheter. För fastigheter kring Södertälje centrum ger utbyggnaden ett tillskott av buller till följd av tätare tågtrafik.</i>	X	X	
HÄLSA OCH SÄKERHET: GRAD AV PÅVERKAN - FRÅN OMGIVNINGEN			
MÅLUPPFYLLELSE <i>Planen bidrar till att skapa ett klimatanpassat transportsystem och ger i driftskedet positiva konsekvenser för miljömålen begränsad klimatpåverkan och frisk luft (avseende bl.a. MKN).</i>	X		X

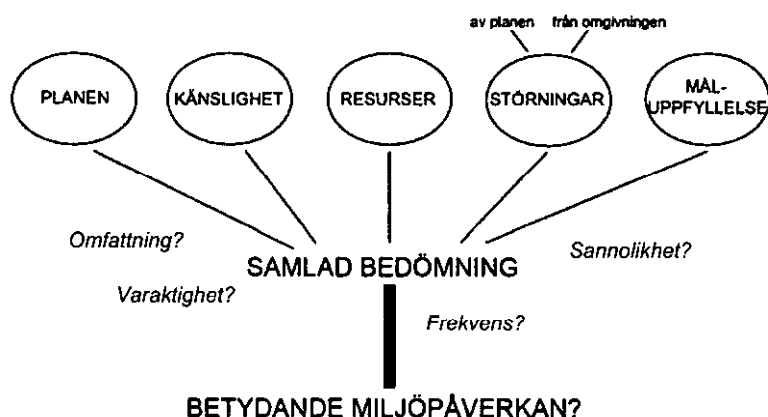
Gällande lagstiftning

Enligt PBL 5:18 ska bestämmelserna i MB 6:11- 6:18 och 6:22 tillämpas om ett genomförande av en detaljplan kan antas medföra en betydande miljöpåverkan (Eu-direktiv 2001/42 EG). Vid betydande miljöpåverkan ska en miljöbedömning av planen göras under vars process en miljökonsekvensbeskrivning tas fram. För alla detaljplaner, enligt direktivet definierat som små områden på lokal nivå, ska kommunen med beaktande av kriterierna i bilaga 2 och 4 utifrån förordningen (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar göra en behovsbedömning och ta ställning till om ett genomförande av planen medför en betydande miljöpåverkan eller inte.

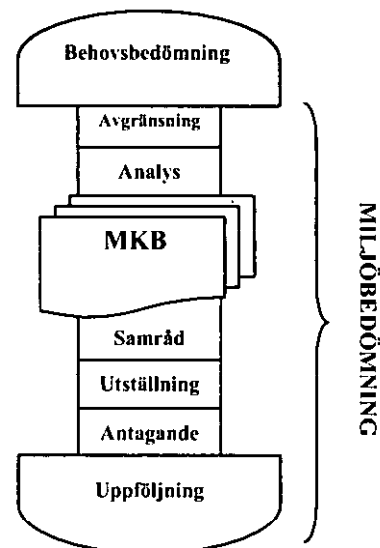
Checklistan i bilaga 1 är uppbyggd efter förordningen (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar, bilaga 2 och 4 dit hänvisningar görs. Checklistan utgör underlag för bedömning om betydande miljöpåverkan samt stöd för det ställningstagande kommunen ska ta i frågan. Om en betydande miljöpåverkan kan konstateras ska en miljöbedömning enligt MB 6:11-6:18 göras. I annat fall beskrivs miljökonsekvenserna i planbeskrivningen under lämplig rubrik.

Bedömningsprocessen är strukturerad enligt följande tankemodell, se figur 1. Utifrån kunskap om planens egenskaper, platsens egenskaper, känslighet utifrån kultur, natur m.m., betydelse utifrån ett resurshushållningsperspektiv, störningar som planen ger upphov till samt störningar som redan finns eller planeras i omgivningen bedöms graden av påverkan. Planens syfte och innehåll ställs i relation till relevanta nationella, regionala och lokala mål. Den samlade påverkans varaktighet, frekvens, omfattning m.m. bedöms. Med detta som grund görs den samlade bedömningen och ställningstagandet kring betydande miljöpåverkan. Om en miljöbedömning krävs ser processen ut som i figur 2 där miljökonsekvensbeskrivningen integreras i planprocessen.

Behovsbedömning - tankemodell



Figur 1.



Figur 2.

Bedömningsgrunder/kriterier

Bedömningen i checklistan görs gradvis. **"Ja"** indikerar på att föreslagen mark- eller vattenanvändning kan komma att leda till en betydande miljöpåverkan som enskild aspekt. **"Nej"** indikerar att det inte kommer att leda till en betydande miljöpåverkan enskilt eller i en sammanvägd bedömning på grund av att planförslaget inte berör frågan eller endast i mindre omfattning. Tom ruta innebär att planen inte berör denna aspekt. **"Kanske"** indikerar att det finns en viss osäkerhet och att frågan sammanvägt med andra aspekter kan leda till betydande miljöpåverkan. Osäkerhet bör betraktas som en risk för att betydande miljöpåverkan kan uppstå. Därefter görs en samlad bedömning med alla bedömningskriterier sammanvägda och ett motiverat ställningstagande till om planförslaget som helhet med invägda hänsynstaganden kan antas medföra en betydande miljöpåverkan eller inte.

Detaljplanen kan beröra en fråga utan att det behöver innebära att ett genomförande leder till en betydande miljöpåverkan. Tillräcklig hänsyn kan ha tagits i planens utformning eller så berörs frågan endast i mindre omfatt-

ATKINS

ning. I de fallen räcker det att redovisa miljökonsekvenser av planen i planbeskrivningen under rubrik miljöredovisning, miljökonsekvenser, motsv.

BILAGA 1. CHECKLISTA FÖR BEHOVSBEDÖMNING

SAMMANFATTNING AV PLANENS SYFTE, NUVARANDE MARKANVÄNDNING OCH GÄLLANDE PLANERS INTENTIONER

NUVARANDE MARKANVÄNDNING OCH BEFOLKNING	Hänvisning till bilaga; Bilaga 2, 2a, 2, 2b samt bilaga 4, 2f
Markanvändning Hela planområdet ligger inom detaljplanelagt område och används idag främst som spårområde för centrum-banan. Det aktuella området för detaljplanen ligger i stadens ytterkant intill Scanias industriområde och sträcker sig till Södertälje hamn där bostadsområdet Södra är en väl avgränsad satellit med "eget liv", liksom de andra bostads-områdena Vårdsholmen, Rosenlund, Hagaberg och Östertälje. Befolkning, tätortsstruktur, verksamhet I Södertälje kommun bor över 80 000 invånare varav ca 50 000 i centralorten. Antalet förvärvsarbetande är ca 42 000. Prognoser visar på en befolkningsökning till ca 86 000 invånare år 2013. Staden i sin helhet präglas framförallt av Scanias utbredda industriområde med sina karaktärsfulla industritak, skorstenar, stora asfaltsytor och byggnader av stora volymer. I bjärt kontrast står stadskärnans och kanalområdets småskaliga och trivsamma karaktär.	

GÄLLANDE PLANER, ÖVERSIKTSPLAN OCH DETALJPLAN	Hänvisning till bilaga; Bilaga 2, 1b samt 4, 1b
Kommunala planer Nedan redovisas ett utdrag av de kommunala planer som berörs av järnvägsplanen, för övriga planer se järnvägsplanen. Totalt berörs 12 detaljplaner av utbyggnaden. Gällande översiktsplan för Södertälje antogs 2004. En detaljplan från 1954 reglerar Hertig Carls väg vid Gjuteriporten, parkeringsytor, allmän mark etc. Planens intentioner är inte genomförda. En detaljplan från 1997 är upprättad för Viksängsleden (Saltsjöbron). I denna plan är område för tillkommande spår reglerat under Saltsjöbron. Gång- och cykelplan för Södertälje från 1995 redovisar framtida huvudstråk för gång- och cykeltrafiken längs Hertig Carls väg. Riksintressen/ natura 2000 Riksintressen i området är Stockholmsspåret, motorvägen och Södertälje kanal. Inga Natura 2000-objekt finns i området. Övrigt Länsstyrelsen i Stockholms län har enligt 6 kap. 5 § andra stycket i miljöbalken beslutat att den planerade järnvägsutbyggnaden medför betydande miljöpåverkan.(2006-06-21, beteckning 3432-06-9427).	

PLATSENS KÄNSLIGHET/EGENSKAPER OCH GRAD AV PÅVERKAN

LANDSKAPSBILD/STADSBILD	Hänvisning till bilaga; Bilaga 2, 2c samt bilaga 4, 2f Bilaga 2, 3 a-e samt 4, 2 a,b, c och e.	Planen berör	Bedömning		
			Ja	Nej	kan ske
Kan ett genomförande av planen komma att medföra en betydande miljöpåverkan på grund av att planen berör direkt eller indirekt:					
<u>Landskapsbild</u>					
Känslig landskapsbild med särskild uppmärksamhet på de som i översiktsplan är angivna som:					
Större odlingslandskap med särskilda landskapsvärden?					
Värdefullt landskapsrum?					
Område med skydd för landskapsbilden (§ 19-område)?					
Övrigt?					
<u>Stadsbild</u>					
Känslig/värdefull stadsbild (se även kulturarv)?		X		X	
Övrigt (landmärke)?					
Kommentar: Utbyggnaden berör stål- och betongbroarna över Hertig Carls väg samt Gjuteriporten. Konsekvenserna för stadsbild/ landskapsbild bedöms bli liten - måttligt positiv.					

KULTURARV	Hänvisning till bilaga; Bilaga 2, 2c samt bilaga 4, 2f och g. Bilaga 2, 3 a-e samt 4, 2 a,b, c och e.	Planen berör	Bedömning		
			Ja	Nej	kan ske
Kan ett genomförande av planen komma att medföra en betydande miljöpåverkan på grund av att planen berör direkt eller indirekt:					
<u>Skyddade kulturvärden internationellt:</u>					
UNESCO:s världsarv?					
<u>Skyddade kulturvärden nationellt:</u>					
Riksintresse för kulturmiljövård MB 3:6?					
Kulturresevat (7 kap MB)?					
Gränsbestämt fornlämningsområde (2 kap KML)?					
Byggnadsminne (3 kap KML)?		X		X	
Skyddsområde runt byggnadsminne (definierat i ÖP)?					
Kvrkliga kulturminnen (4 kap KML)?					
Fast fornlämnning					
<u>Lokala kulturvärden med särskild uppmärksamhet på de som finns angivna i översiktsplan eller fördjupningar:</u>		X		X	
Särskilt värdefull bebyggelsemiljö?					
Särskilt värdefull bebyggelsemiljö enligt inventering?					
Kommunalt kulturmiljöområde ?					
Kulturmiljö, kommunal?					
Miljö som särskilt väl illustrerar områdets kulturhistoriska innehåll?		X		X	
Kulturmiljö kommunal kärna?					
Det moderna kulturarvet?					

ATKINS

Kommentar: Planen medför visst intrång i vegetationsområde med lokalt naturvärde och bedöms därför ge små negativa konsekvenser avseende naturmiljö.

REKREATION OCH FRILUFTSLIV	Hänvisning till bilaga; Bilaga 2, 2 b och c samt bilaga 4, 2f och g. Bilaga 2, 3 a-e samt 4, 2 a,b, c och e.	Planen berör	Bedömning		
			Ja	Nej	kan ske
Kan ett genomförande av planen antas medföra en betydande miljöpåverkan på grund av att planen berör direkt eller indirekt (i betydelsen motverkar syftet med intentionerna, försämrar tillgänglighet, kvantitet, kvalitet):					
<u>Skyddade rekreation- och friluftslivsvärden nationellt:</u>					
Riksstress för friluftsliv och turism (3 kap MB)?					
<u>Skyddade rekreation och friluftslivsvärden lokalt med särskild uppmärksamhet på:</u>					
NFK områden?					
Befintlig länk med rekreativ/ekologisk funktion?					
Önskvärd grön länk med rekreativ/ekologisk funktion?					
Park och närnatur?					
Närrekreationsmarker för tätorter?					
Skolornas närnatur?					
För närrekreation viktig brvnzon av jordbruksmark?					
Övrigt?					
Kommentar:					

MARK, VATTEN OCH LUFT	Hänvisning till bilaga; Bilaga 2, 1d, e, 2, 2 c, samt bilaga 4, 2d, f och g. Bilaga 2, 3 a-e samt 4, 2 a,b, c och e.	Planen berör	Bedömning		
			Ja	Nej	kan ske
Kan ett genomförande av planen antas medföra en betydande miljöpåverkan på grund av att planen berör/orsakar direkt eller indirekt:					
<u>Mark</u>					
Område som på grund av sin geologiska och hydrologiska beskaffenhet är speciellt känslig (instabila markförhållanden, geologiska och fysiska särdrag, försurningskänsligt område, grundvatten, markavrinning m.m.) och där ett genomförande av planen kan orsaka betydande förändringar och därmed skador på naturmiljön och viktiga resurser?					
En miljö där pågående markanvändning och infrastruktur redan utgör en belastning?		X		X	
Område som tidigare använts som tipp, utfyllnadsplats eller dylikt varvid miljö- och hälsofarliga ämnen kan finnas lagrad i marken (kap 10 MB)?		X		X	
En förorening eller en ökning av föroreningar av marken (risker för utsläpp vid händelse av olycka)?					
<u>Vatten</u>					
Värdefulla, känsliga vattenmiljöer?					
Huvudavrinningsområde inom större vattendrag?					
Förändringar i flöde, riktning eller strömförhållanden i något vattendrag, sjö eller havsområde?					
En vattenmiljö där pågående mark- eller vattenanvändning och infrastruktur redan utgör en belastning?					
En förorening eller en ökning av föroreningar av vattenmiljön (risker för utsläpp vid händelse av olycka) så att miljö kvalitetsnormerna överskrids (avseende parametrar i fisk- och musselvatten (SFS 2001:554)), djur- och växtarter skadas eller viktiga resurser påver-					

ATKINS

Kommentar: Södertälje hamn utgör byggnadsminne. Planen bedöms ge en liten negativ påverkan på byggnadsminnet. Dock planeras trapphus och perrongtak vid Södertälje hamn att återanvändas. Beträffande landskapsbild bedöms planen ge måttliga positiva konsekvenser då området längs befintlig järnväg rustas upp.

NATURMILJÖ (vegetation och djurliv)	Hänvisning till bilaga; Bilaga 2, 2 c samt bilaga 4, 2f och g. Bilaga 2, 3 a-e samt 4, 2 a,b, c och e.	Planen berör	Bedömning		
			Ja	Nej	kan ske
Kan ett genomförande av planen antas medföra en betydande miljöpåverkan på grund av att planen berör direkt eller indirekt:					
<u>Skyddade naturvärden internationellt:</u>					
Wetlands?					
Natura 2000 ?					
Eu: s artdirektiv?					
<u>Skyddade naturvärden nationellt:</u>					
Riskintresse för naturvärden MB 3:6?					
Riksintresse på grund av natur- och kulturvärden enligt 4 kap MB?					
Stora opåverkade områden MB 3:2?					
Ekologiskt särskilt känsliga områden MB 3:3?					
Rödlistade arter?					
Andra unika, sällsynta eller hotade djurarter, växtarter eller växtsamhällen?					
Skydd av områden enligt 7 kap MB;					
Allemansrätt?					
Nationalpark?					
Naturreservat?					
Naturminnen?					
Biotopsskyddsområden?					
Djur- och växtskyddsområden?					
Strandskyddsområden?					
Miljöskyddsområde?					
Särskilt skyddsområde?					
Nyckelbiotoper enligt Skogsvårdsstyrelsens inventering?					
Sumpskogar?					
Områden med särskilda bestämmelser om skydd för djur- och växtarter enligt MB 8 kap?					
<u>Skyddade naturvärden regionalt:</u>					
Ängs- och betesmarker enligt Länsstyrelsens inventering?					
Övrigt?					
<u>Lokala kulturvärden med särskild uppmärksamhet de som finns angivna i översiktsplan eller fördjupningar:</u>					
Grönt kärnområde för aktivt bevarande?					
Grönområde och grönstråk i övrigt?		X		X	
Befintligt grönt kärnområde					
Nytt grönt kärnområde?					
Grönt utredningsområde?					
Skyddsvärt naturområde – speciellt värde enligt kommunens naturvårdsinventering?					
Skyddsvärt naturområde – allmänt värde enligt kommunens naturvårdsinventering?					
Speciella objekt definierat enligt kommunens naturvårdsinventering som klass I (högsta naturvärde), klass II (mycket höga naturvärden) eller klass III (höga naturvärden)?					
Allmänna objekt definierat enligt kommunens naturvårdsinventering som klass I (högsta naturvärde), klass II (mycket höga naturvärden) eller klass III (höga naturvärden)?					

ATKINS

Luft				
Områden redan idag hårt belastade i fråga om luftföroreningar? Redan överskridna mil-jökvalitetsnormer avseende luft?	X		X	
Kommentar: Miljötekniska markundersökningar har inte påvisat förorenad mark. Vid påträffande av förorenad mark kommer den hanteras enligt gällande riktlinjer och konsekvenserna för marken bedöms bli lite positiva. Inom planområdet överskrider MKN för PM10 och NO _x längs E4/E20. Under byggskedet bedöms tillskottet av luftföroreningar lokalt bli betydelsefullt, bl.a. p.g.a. ersättningsbussar för tågen och användning av arbetsmaskiner.				

PLATSENS BETYDELSE UTIFRÅN HUSHÅLLNING MED RESURSER OCH GRAD AV PÅVERKAN

TRANSPORT, KOMMUNIKATION, TEKNISK FÖRSÖRJNING	Hänvisning till bilaga; Bilaga 2, 2 b och c samt bilaga 4, 2f och g. Bilaga 2, 3 a-e samt 4, 2 a,b, c och e.	Planen berör	Bedömning		
			Ja	Nej	kanske
Kan ett genomförande av planen antas medföra en betydande miljöpåverkan på grund av att planen berör direkt eller indirekt:					
Vägar av riksintresse MB 3:8?		X		X	
Järnvägar av riksintresse MB 3:8?		X		X	
Ledningsstråk av riksintresse MB 3:8?					
Reservatsområde för väg?					
Reservatsområde för järnväg?					
Reservatsområde för tekniskförsörjning?					
Utnyttjandet av en befintlig infrastrukturanläggning?		X	X		
Kommentar: Planområdet korsas av riksintressena E4/E20. I anslutning till planområdet finns riksintresset Södertälje kanal. Inget av dessa riksintressen bedöms påverkas av planen. Även Stockholmsspåret utgör riksintresse enligt 3:8MB och bedöms delvis påverkas av utbyggnaden, särskilt under byggskedet. Centrumbanan kommer att vara avstängd för trafik under ca 14 månader i byggskedet vilket omfattar ca 2 år. Avstängningen bedöms ge stora konsekvenser lokalt och till viss del regionalt.					

MARK – OCH VATTENRESURSER; MATERIELLA TILLGÅNGAR	Hänvisning till bilaga; Bilaga 2, 2 b och c samt bilaga 4, 2f och g. Bilaga 2, 3 a-e samt 4, 2 a,b, c och e.	Planen berör	Bedömning		
			Ja	Nej	kanske
Kan ett genomförande av planen antas medföra en betydande miljöpåverkan på grund av att planen berör/orsakar direkt eller indirekt:					
<u>Naturresurser</u>					
Ökad användning av icke förnybara naturresurser (ökat uppvärmnings- och energibe- Väsentlig ökad efterfrågan på befintliga energikällor eller behov av nya?					
Mark- och vattenområden med värdefulla ämnen eller material enligt MB 3:7?					
<u>Vattenresurser</u>					
Ökad användning av icke förnybara naturresurser (ökat uppvärmnings- och energibe- Väsentlig ökad efterfrågan på befintliga energikällor eller behov av nya?					
Ökad användning av icke förnybara naturresurser (ökat uppvärmnings- och energibe- Väsentlig ökad efterfrågan på befintliga energikällor eller behov av nya?					
Eu: s vattendirektiv?					
Särskilt värdefullt vattenområde?					

Viktig vattenbärare?				
Grundvattentäkt eller källa?				
Övriga områden definierat som särskilt värdefullt vattenområde?				
Yt- eller grundvattentäkt/definierad vattentillgång?				
Inre eller yttre vattenskyddsområde?				
Område med risk för salt grundvatten?				
Areella näringar, jord- och skogsbruk, djurhållning, fiske				
Jord- och skogsbruk av nationellt intresse MB 3:4 (Brukningsvärd jordbruksmark el. betydelsefull skogsmark)?				
Riksintresse för yrkesfiske och vattenbruk MB 3:5?				
Kommentar:				

HÄLSA OCH SÄKERHET: GRAD AV PÅVERKAN – SOM PLANEN GER UPPHOV TILL

HÄLSA OCH SÄKERHET	Hänvisning till bilaga; Bilaga 2, 1 d, e och f samt bilaga 4, 2 d. Bilaga 2, 3 a-e samt 4, 2 a,b, c och e.	Planen berör	Bedömning		
			Ja	Nej	kan ske
Kan ett genomförande av planen antas medföra en betydande miljöpåverkan på grund av att planen:					
<u>Möjlighet till rörelse och aktivitet</u>					
Försämrar/förbättrar tillgång/tillgänglighet till gröna/rekreationsområden och parker?					
<u>Ljus, lukt och klimat</u>					
Ger upphov till nya ljussken som kan vara störande?					
Ger upphov till förvärrad/förbättrad luktproblematik?					
Påverkar sol- och vindförhållanden eller andra klimatfaktorer?					
<u>Luft, allergi, hälsofarliga ämnen, magnetfält och joniserad strålning</u>					
Ger upphov till att miljö kvalitetsnormerna avseende utomhusluft enligt 5 kap MB överskrids? (SFS 2001:527), (Normerna för utomhusluft innehåller värden för kväveoxid, svaveloxid, kolmonoxid, bly och partiklar (PM 10) samt efter den 31 december 2005 värden för kväveoxid).					
Ger upphov till ökade/minskade utsläppsmängden till luft och leder till försämrad/förbättrad luftkvalitet? Bidrar till ökade/minskade transportarbeten och ökade/minskade utsläpp till luften?		X		X	
Ger upphov till allergena partiklar på grund av lokalisering av verksamhet med djurhållning?					
Ger upphov till ökade/minskade utsläpp av hälsofarliga ämnen?					
Ger upphov till/elimineras magnetiska fält i känslig miljö?		X		X	
Påverkar lågstrålade zoner eller zoner definierade som påverkade?					
<u>Buller och vibrationer</u>					
Ger upphov till buller över rekommenderade gränsvärden?		X			X
Förbättrar bullernivåerna för befintlig bebyggelse?		X		X	
Ger upphov till vibrationer?					
<u>Trafiksäkerhet</u>					

ATKINS

Ger upphov till en försämrad/förbättrad trafiksäkerhet och ökad/minskad olycksrisk (trafikstockning, överbelastade korsningspunkter, omfördelning av trafiken, barriäreffekter, risk för smitvägar, parkeringsbrist m.m.)?	X		X	
Ger upphov till försämrad/förbättrad tillgänglighet, säkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter?	X		X	
Risker				
Möjliggör transporter av farligt gods? Berörs känsliga grupper?				
Ger upphov till risk för ras, skred etc.?				
Robusthet – skapar sårbara system?				
Skapas risk för översvämning?				
Övriga olycksrisker?				
Byggskedet				
Ger upphov till störningar under byggskedet?	X	X		
Risk för sättningar för befintlig bebyggelse på grund av bygg- och markarbeten m.m.?				
Kommentar: Under byggskedet kommer tillskottet av luftföroreningar att vara betydelsefullt lokalt och buller- och vibrationsalstringen för närboende vara betydande. Dessutom kommer de transporter som ersätter järnvägstrafiken att innebära förhöjd olycksrisk, försämrad tillgänglighet och större trafikalstring. I driftskedet kommer planen bidra till minskade mängder av luftföroreningar då vägburen trafik i högre utsträckning kan ersättas av spårburen trafik vilket är positivt för luftkvaliteten. Till följd av bullerskyddsåtgärder bedöms planen ge måttliga positiva konsekvenser avseende buller för vissa fastigheter. För fastigheter kring Södertälje centrum ger utbyggnaden ett tillskott av buller till följd av tätare tågtrafik.				

HÄLSA OCH SÄKERHET: GRAD AV PÅVERKAN – FRÅN OMGIVNINGEN

HÄLSA OCH SÄKERHET	Hänvisning till bilaga; Bilaga 2, 1 d, e och f samt bilaga 4, 2 d. Bilaga 2, 3 a-e samt 4, 2 a,b, c och e.	Planen berör	Bedömning		
			Ja	Nej	kan ske
Kan ett genomförande av planen antas medföra en betydande miljöpåverkan på grund av att planen:					
<u>Ljus, lukt och klimat</u>					
Ligger inom område med störande ljussken?					
Ligger inom område med luktproblematik?					
Omgivande bebyggelse, terräng eller vegetation påverkar sol- och ljusförhållandena?					
<u>Luft, allergi, hälsofarliga ämnen, magnetfält och joniserad strålning</u>					
Områden redan idag hårt belastade i fråga om luftföroreningar? Redan överskridna miljö kvalitetsnormer avseende luft?					
Ligger inom skyddsavstånd för djurhållning?					
Ligger i anslutning till anläggning alstrande magnetiska fält?					
Ligger inom område med joniserande strålning, radon?					
<u>Buller och vibrationer</u>					
Ligger i anslutning till en miljö som alstrar buller överskridande de av Boverket rekommenderade riktlinjerna?					
Ligger i anslutning till en miljö som ger upphov till vibrationer?					
<u>Risker</u>					
Ligger i anslutning till farligt godsled?		X		X	
Ligger inom skyddsavstånd för miljöfarlig/störande verksamhet?					
Ligger inom område definierat som mark med stor sannolikhet för översvämning under 100 – års flödet?					
Ligger inom område definierat som mark med viss sannolikhet för översvämning mellan 100 – 1000 års flödet?					
Kommentar: E4/E20 utgör primärled farligt gods. Till Södertälje hamn går vissa järnvägstransporter av farligt gods. Detta bedöms inte ha någon negativ påverkan på planens syfte.					

MÅLUPPFYLLELSE

NATIONELLA, REGIONALA OCH LOKALA MÅL	Hänvisning till bilaga; Bilaga 2, 1 d, e och f samt bilaga 4, 2 d.	Planen berör	Bedömning		
			Ja	Nej	kan ske
Sveriges Riksdag har fastställt ett antal nationella mål inom olika sektorområden. De nationella mål som bedömts relevanta i miljöbedömningssammanhang är de nationella miljömålen, delar av folkhälsomålen, delar av de transportpolitiska målen och delar i Barnkonventionen.					
<u>Nationella miljömål</u> Sveriges riksdag har fastställt 16 miljömål som skall ligga till grund för all planering. Ett genomförande av planen bedöms beröra:					
1) Begränsad klimatpåverkan,		X		X	
2) Frisk luft,		X		X	
3) Bara naturlig försurning,					

ATKINS

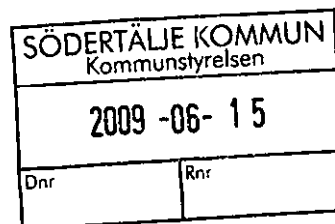
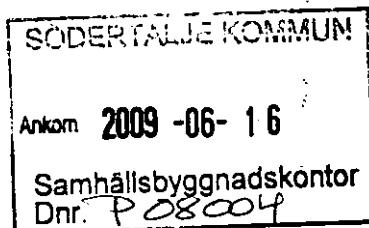
4) Giftfri miljö,				
5) Skyddande ozonskikt,				
6) Säker strålmiljö,				
7) Ingen övergödning,				
8) Levande sjöar och vattendrag,				
9) Grundvatten av god kvalitet,				
10) Hav i balans,				
11) Myllrandevåtmarker,				
12) Levande skogar,				
13) Ett rikt odlingslandskap,				
14) Storslagen fjällmiljö,				
15) God bebyggd miljö,	X		X	
16) Ett rikt växt och djurliv.				
Regionala miljömål				
De regionala miljömålen grundar sig på de nationella delmålen som fått regional anpassning. Kommentera om något av dessa miljömål berörs specifikt.				
Lokala miljömål enligt miljöprogram motsv.				
De lokala miljömålen grundar sig på de nationella delmålen som fått en lokal anpassning. Kommentera om något av dessa miljömål berörs specifikt.				
Folkhälsomål				
Regeringen har fastställt 11 folkhälsomål varav följande kan ses som relevanta:				
1. Delaktighet och inflytande i samhället				
2. Sunda och säkra miljöer och produkter				
3. Ökad fysisk aktivitet				
Transportpolitiska mål				
Riksdagen har fastställt sex delmål. Följande delmål kan ses som relevanta:				
Barnkonventionen				
FN har fastställt en konvention om barns rättigheter som bland annat omfattar rätten till trygghet, lek, delaktighet m.m. Detta berör den fysiska planeringen i form av hälsosam miljö, säkerhet, m.m.				
1. Energiplan				
2. Miljöprogram				
3. Kommunens lokala Agenda 21-program				
4. Folkhälsoprogram				
Kommentar: Planen bidrar till att skapa ett klimatanpassat transportsystem och ger i driftskedet positiva konsekvenser avseende miljömålen begränsad klimatpåverkan och frisk luft (avseende bl.a. MKN).				

Datum
2009-06-11

Ert datum

Diarlenummer
F07-15774/SA20

Er beteckning



Underrättelse

**Utställning av järnvägsplan med
miljökonsekvensbeskrivning för Södertälje C –
Södertälje hamn**

Banverket har utrett och beslutat hur järnvägen mellan Södertälje centrum och Södertälje hamn ska byggas om för tätare pendeltågstrafik och färre förseningar. Beslutet innebär att banan byggs ut till dubbelspår och att korsningen mellan spåret till Stockholm och spåret till Södertälje C blir planskild. Station Södertälje hamn får nya plattformar med hissar och rulltrappor.

Järnvägsplanen och Miljökonsekvensbeskrivningen ställs ut från och med den 22 juni till den 20 juli 2009 på Södertälje stadshus, entréplan, Campusgatan 26 (under ordinarie öppettider). Handlingarna finns även tillgängliga i Banverkets entré, Landsvägen 50 i Sundbyberg och på Banverkets hemsida www.banverket.se.

Personal från Banverket kommer att finnas på plats på utställningen i Södertälje stadshus den 25/6 kl. 16:00-19:00 och den 29/6 kl. 12:00-15:00.

Tillsammans med järnvägsplanen kommer detaljplan för "Dubbelspår Södertälje Centrum" att ställas ut av Södertälje kommun.

Synpunkter på järnvägsplanen lämnas skriftligen med rubriken "Utställning järnvägsplan Södertälje dubbelspår, Dnr F07-15774/SA20" och ska ha inkommit senast den 20/7 2009 till Banverket, Investeringsdivisionen, 172 22 Sundbyberg eller till registrator.stockholm@banverket.se

För mer information, kontakta:

Projektledare Tomas Flyckt, tomas.flyckt@banverket.se, tel. 0150-723 21 eller
Projekteringsledare Sven Engdahl, sven.engdahl@banverket.se, tel. 0150-723 28



LÄNSSTYRELSEN I STOCKHOLMS LÄN

Planavdelningen
Inger Norsell
08-785 51 77

F.k. 413

YTTRANDE

Datum
2009-10-30

Beteckning
3432-2009-67198

Banverket/Investeringsdivisionen
Projektdistrikt Mitt
Box 1070
172 22 SUNDBYBERG

SÖDERTÄLJE KOMMUN
Ankom 2009-11-10
Samhällsbyggnadskontoret
Dnr P 2009-00034

(P 08004)

Järnvägsplan för Södertälje C – Södertälje Hamn Nytt dubbelspår och bangårdsombyggnad

Ställningstagande

Länsstyrelsen tillstyrker att förslaget till järnvägsplan för dubbelspårsutbyggnad mellan Södertälje Hamn och Södertälje Centrum fastställs under förutsättning att översynen av bullerredovisningen ger vid handen att föreslagna åtgärder reducerar järnvägsbullret så att godtagbara bullernivåer uppnås. Det innebär att inriktningen behöver vara att utifrån vad som kan anses vara "tekniskt möjligt, ekonomiskt rimligt och miljömässigt motiverat", innehålla rekommenderade bullerriktvärden för väsentlig ombyggnad av bana.

Bakgrund

Centrumbanan mellan Södertälje Hamn och Södertälje Centrum är ett av landets mest trafikerade enkelspår med drygt 190 tåg per dygn. Inför planerad framtida trafikökning uppstår kapacitetsproblem och stor störningskänslighet råder redan idag. Därför avser Banverket att bygga ut Centrumbanan till dubbelspår och samtidigt bygga om stationsområdet i Södertälje Hamn, för att bl.a. öka tillgängligheten för rörelsehindrade. Utbyggnaden omfattar således dubbelspår på sträckan Södertälje Hamn – Vårdsholmsbron, strax sydost om Södertälje C. Vidare ingår att bygga om tre befintliga järnvägsbroar samt stationsområdet Södertälje Hamn.

Banverket har 2009-09-22 översänt järnvägsplanen för Södertälje dubbelspår till Länsstyrelsen för yttrande inför järnvägsplanens fastställelse. Det översända materialet består av själva järnvägsplanen med bilagor, miljökonsekvensbeskrivning och gestaltungsprogram, samtliga märkta Utställningshandling 2009-06-01, samt en PM efter utställningen, daterad 2009-09-22, innehållande bl.a. synpunkter inkomna under utställningen med Banverkets kommentarer.

Järnvägsplanen för dubbelspåret mellan Södertälje Hamn och Centrum var, tillsammans med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning och samrådsredogörelse, utställd under tiden 2009-06-22 – 2009-07-20. Länsstyrelsen hade inför utställningen, 2009-06-16, godkänt järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning men framförde i detta sammanhang också synpunkter, framförallt beträffande bullerfrågan. Av beslutet framgår att Länsstyrelsen ser brister i bullerredovisningen och att dessa medför att det är svårt att bedöma rimligheten i föreslagna skyddsåtgärder, varför Länsstyrelsen också rekommenderade Banverket att se



YTTRANDE

Datum
2009-10-30

Beteckning
3432-2009-67198

över bullerredovisningen. Vidare har Länsstyrelsen i beslutet poängterat vikten av att det tilltänkta bullerskyddet mot stationsområdet Södertälje Hamn utformas med hänsyn till de kulturhistoriska värdena och i samarbete med kommunens antikvariska expertis.

Generellt gäller att järnväg inte får byggas i strid med detaljplan. För att kunna genomföra planerade åtgärder pågår därför ett detaljplanearbete i kommunen, parallellt med arbetet med järnvägsplanen. Kommunen har för avsikt att ta upp detaljplanen för antagande i kommunfullmäktige den 17 december 2009.

Länsstyrelsens synpunkter

Länsstyrelsen har som ovan framförts haft synpunkter på den alltför bristfälliga bullerredovisningen i miljökonsekvensbeskrivningen. Någon översyn som resulterat i revideringar/kompletteringar i MKB:n har ännu inte skett men behöver ske innan järnvägsplanen förs till fastställelse.

Med hänsyn till bullrets hälsopåverkan finns det starka skäl att ha en restriktiv syn på avsteg från riktvärdena. Det är således viktigt att Banverket söker en lösning där avsteg från riktvärdena minimeras. Att fastighetsägare idag har önskemål om att bullerskärmar ska ha en lägre höjd (2,5 m) än vad som sannolikt erfordras för att klara riktvärdena, kan inte godtas.

Länsstyrelsen vill i sammanhanget framhålla att Miljööverdomstolen i ett flertal domar prövat frågor om åtgärder mot buller från såväl väg- som spårtrafik. Vid prövningen enligt miljöbalken har god miljö i praxis ansetts motsvara de riktvärden för buller som framgår av infrastrukturpropositionen. När det gäller befintliga miljöer anges att i en första etapp bör de åtgärdsprogram genomföras som syftar till att i första hand klara riktvärdena för buller inomhus för fastigheter med en ekvivalent nivå utomhus om 65 dB(A) eller mer. När det gäller mål som berör nybyggnad eller ombyggnad som är att betrakta som väsentlig, har Miljööverdomstolen bedömt att det inte är orimligt att åtgärder vidtas så att bullernivån klarar riktvärdet 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå (och 70 dB(A) maximal ljudnivå), trots en avsevärd kostnad för bullerminskande åtgärder.

I här aktuellt fall är det obestridligt så att utbyggnaden är att betrakta som väsentlig ombyggnad. Länsstyrelsen utgår från att Banverket därför särskilt noga studerar vilken effekt föreslagna skyddsåtgärder ger och om ytterligare/andra åtgärder behövs för att åstadkomma en godtagbar ljudnivå. Inriktningen måste således vara, att utifrån vad som kan anses vara "tekniskt möjligt, ekonomiskt rimligt och miljömässigt motiverat", med hänsyn till omständigheterna i det aktuella fallet, innehålla rekommenderade bullerriktvärden för väsentlig ombyggnad av bana.



Länsstyrelsen har i underhandskontakt 2009-10-28 med Banverkets handläggare av miljökonsekvensbeskrivningen till järnvägsplanen framfört mer i detalj vari bristerna i bullerredovisningen består.

Frågan om dubbelspårutbyggnad har inte behandlats i kommunens översiktsplan, antagen i april 2004. Enligt Länsstyrelsens bedömning strider den dock inte mot översiktsplanens intentioner, och i den pågående detaljplanläggningen för att möjliggöra dubbelspårutbyggnaden, pekar kommunen på hur angelägen utbyggnaden är, med tanke på bl.a. nuvarande störningskänslighet och framtida planerad trafikökning.

Motiv för ställningstagande

Länsstyrelsen har utöver ovan nämnda bullerredovisning inget att erinra mot hur de allmänna intressena tillgodoses. Länsstyrelsen förutsätter att bullerfrågorna går att lösa. Länsstyrelsen finner att dubbelspårutbyggnaden inte strider mot den gällande regionala utvecklingsplanen 2001 för Stockholm (RUFs), ej heller mot kommunens översiktsplan eller Länsstyrelsens granskningsyttrande över denna. Den planerade dubbelspårutbyggnaden är enligt Länsstyrelsens uppfattning förenlig med hushållningsbestämmelserna i miljöbalken.

Claes Halling
Planchef

Inger Norsell
Planarkitekt

Kopia till:
Södertälje kommun
PL/akten, pärmen, IN, LS
Mk
U/kom



LÄNSSTYRELSEN I STOCKHOLMS LÄN

Avdelningen för planfrågor
Inger Norsell
08-785 51 77

SÖDERTÄLJE KOMMUN

Ank 2010 -03- 12

Samhällsbyggnadskontoret
Dnr 2009-00034

KOMPLETTERANDE YTTRANDE

Datum
2010-03-11

Beteckning
3432-2010-3252

Banverket/Investeringsdivisionen
Projektdistrikt Mitt
Box 1070
172 22 SUNDBYBERG

Järnvägsplan för Södertälje C – Södertälje Hamn Nytt dubbelspår och bangårdsombyggnad

Ställningstagande

Länsstyrelsen tillstyrker att förslaget till järnvägsplan för dubbelspårsutbyggnad mellan Södertälje Hamn och Södertälje Centrum (Värdsholmsbron) fastställs. Länsstyrelsen gör bedömningen att genomförd översyn och revidering av bullerredovisningen i järnvägsplanens MKB ger vid handen att föreslagna åtgärder reducerar järnvägsbullret så att godtagbara bullernivåer uppnås.

Länsstyrelsen hänvisar i övrigt till sitt yttrande 2009-10-30, vilket bifogas (bilaga 1).

Bakgrund

Banverket har 2009-09-22 översänt järnvägsplanen för Södertälje dubbelspår till Länsstyrelsen för yttrande inför järnvägsplanens fastställelse. Länsstyrelsen har i sitt yttrande 2009-10-30 tillstyrkt fastställelse av järnvägsplanen under förutsättning att översyn av bullerredovisningen visar att föreslagna åtgärder reducerar störningarna till godtagbara nivåer. Även i samband med godkännandet 2009-06-16 av MKB:n, inför utställningen av järnvägsplanen, framförde Länsstyrelsen synpunkter om brister i bullerredovisningen, och att dessa medförde att det var svårt att bedöma rimligheten i föreslagna skyddsåtgärder.

Länsstyrelsens synpunkter

Banverket har 2010-02-23 översänt reviderade exemplar av bullerutredningen och järnvägsplanens MKB (utställningshandling 2009-06-01, reviderad 2010-02-04). Länsstyrelsen har tagit del av dessa och anser att bullerredovisningen i MKB:n nu är tillfyllest. Av handlingarna framgår att med föreslagna bullerskyddsåtgärder uppfylls kvalitetsmål 1 för samtliga bostäder utom två. Vid stationen Södertälje Hamn överskrider riktvärdet för den maximala ljudnivån vid uteplats med 3-4 dB vid två hus, trots föreslagen 3,5 meter hög bullerskärm. Den maximala ljudnivån alstras av godstågstrafiken som huvudsakligen bedrivs nattetid. Enligt Banverket bedöms ytterligare åtgärder vid dessa hus inte vara tekniskt möjliga.



KOMPLETTERANDE
YTTRANDE

Datum
2010-03-11

Beteckning
3432-2010-3252

Länsstyrelsen gör bedömningen att skyddsåtgärder föreslagits i MKB:n utifrån vad som kan anses vara rimligt, för att så långt möjligt innehålla rekommenderade bullerriktvärden.

Claes Halling
Planchef

Inger Norsell
Planarkitekt

Bilaga: Länsstyrelsens yttrande 2009-10-30

Kopia: Södertälje kommun, PL(IN, akten, pärmen)



Banverket/Investeringsdivisionen
Projektdistrikt Mitt
Box 1070
172 22 SUNDBYBERG

Järnvägsplan för Södertälje C – Södertälje Hamn Nytt dubbelspår och bangårdsombyggnad

Ställningstagande

Länsstyrelsen tillstyrker att förslaget till järnvägsplan för dubbelspårsutbyggnad mellan Södertälje Hamn och Södertälje Centrum fastställs under förutsättning att översynen av bullerredovisningen ger vid handen att föreslagna åtgärder reducerar järnvägsbullret så att godtagbara bullernivåer uppnås. Det innebär att inriktningen behöver vara att utifrån vad som kan anses vara "tekniskt möjligt, ekonomiskt rimligt och miljömässigt motiverat", innehålla rekommenderade bullerriktvärden för väsentlig ombyggnad av bana.

Bakgrund

Centrumbanan mellan Södertälje Hamn och Södertälje Centrum är ett av landets mest trafikerade enkelspår med drygt 190 tåg per dygn. Inför planerad framtida trafikökning uppstår kapacitetsproblem och stor störningskänslighet råder redan idag. Därför avser Banverket att bygga ut Centrumbanan till dubbelspår och samtidigt bygga om stationsområdet i Södertälje Hamn, för att bl.a. öka tillgängligheten för rörelsehindrade. Utbyggnaden omfattar således dubbelspår på sträckan Södertälje Hamn – Vårdsholmsbron, strax sydost om Södertälje C. Vidare ingår att bygga om tre befintliga järnvägsbroar samt stationsområdet Södertälje Hamn.

Banverket har 2009-09-22 översänt järnvägsplanen för Södertälje dubbelspår till Länsstyrelsen för yttrande inför järnvägsplanens fastställelse. Det översända materialet består av själva järnvägsplanen med bilagor, miljökonsekvensbeskrivning och gestaltungsprogram, samtliga märkta Utställningshandling 2009-06-01, samt en PM efter utställningen, daterad 2009-09-22, innehållande bl.a. synpunkter inkomna under utställningen med Banverkets kommentarer.

Järnvägsplanen för dubbelspåret mellan Södertälje Hamn och Centrum var, tillsammans med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning och samrådsredogörelse, utställd under tiden 2009-06-22 – 2009-07-20. Länsstyrelsen hade inför utställningen, 2009-06-16, godkänt järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning men framförde i detta sammanhang också synpunkter, framförallt beträffande bullerfrågan. Av beslutet framgår att Länsstyrelsen ser brister i bullerredovisningen och att dessa medför att det är svårt att bedöma rimligheten i föreslagna skyddsåtgärder, varför Länsstyrelsen också rekommenderade Banverket att se



över bullerredovisningen. Vidare har Länsstyrelsen i beslutet poängterat vikten av att det tilltänkta bullerskyddet mot stationsområdet Södertälje Hamn utformas med hänsyn till de kulturhistoriska värdena och i samarbete med kommunens antikvariska expertis.

Generellt gäller att järnväg inte får byggas i strid med detaljplan. För att kunna genomföra planerade åtgärder pågår därför ett detaljplanearbete i kommunen, parallellt med arbetet med järnvägsplanen. Kommunen har för avsikt att ta upp detaljplanen för antagande i kommunfullmäktige den 17 december 2009.

Länsstyrelsens synpunkter

Länsstyrelsen har som ovan framförts haft synpunkter på den alltför bristfälliga bullerredovisningen i miljökonsekvensbeskrivningen. Någon översyn som resulterat i revideringar/kompletteringar i MKB:n har ännu inte skett men behöver ske innan järnvägsplanen förs till fastställelse.

Med hänsyn till bullrets hälsopåverkan finns det starka skäl att ha en restriktiv syn på avsteg från riktvärdena. Det är således viktigt att Banverket söker en lösning där avsteg från riktvärdena minimeras. Att fastighetsägare idag har önskemål om att bullerskärmar ska ha en lägre höjd (2,5 m) än vad som sannolikt erfordras för att klara riktvärdena, kan inte godtas.

Länsstyrelsen vill i sammanhanget framhålla att Miljööverdomstolen i ett flertal domar prövat frågor om åtgärder mot buller från såväl väg- som spårtrafik. Vid prövningen enligt miljöbalken har god miljö i praxis ansetts motsvara de riktvärden för buller som framgår av infrastrukturpropositionen. När det gäller befintliga miljöer anges att i en första etapp bör de åtgärdsprogram genomföras som syftar till att i första hand klara riktvärdena för buller inomhus för fastigheter med en ekvivalent nivå utomhus om 65 dB(A) eller mer. När det gäller mål som berör nybyggnad eller ombyggnad som är att betrakta som väsentlig, har Miljööverdomstolen bedömt att det inte är orimligt att åtgärder vidtas så att bullernivån klarar riktvärdet 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå (och 70 dB(A) maximal ljudnivå), trots en avsevärd kostnad för bullerminskande åtgärder.

I här aktuellt fall är det obestridligt så att utbyggnaden är att betrakta som väsentlig ombyggnad. Länsstyrelsen utgår från att Banverket därför särskilt noga studerar vilken effekt föreslagna skyddsåtgärder ger och om ytterligare/andra åtgärder behövs för att åstadkomma en godtagbar ljudnivå. Inriktningen måste således vara, att utifrån vad som kan anses vara "tekniskt möjligt, ekonomiskt rimligt och miljömässigt motiverat", med hänsyn till omständigheterna i det aktuella fallet, innehålla rekommenderade bullerriktvärden för väsentlig ombyggnad av bana.



Länsstyrelsen har i underhandskontakt 2009-10-28 med Banverkets handläggare av miljökonsekvensbeskrivningen till järnvägsplanen framfört mer i detalj vari bristerna i bullerredovisningen består.

Frågan om dubbelspårutbyggnad har inte behandlats i kommunens översiktsplan, antagen i april 2004. Enligt Länsstyrelsens bedömning strider den dock inte mot översiktsplanens intentioner, och i den pågående detaljplanläggningen för att möjliggöra dubbelspårutbyggnaden, pekar kommunen på hur angelägen utbyggnaden är, med tanke på bl.a. nuvarande störningskänslighet och framtida planerad trafikökning.

Motiv för ställningstagande

Länsstyrelsen har utöver ovan nämnda bullerredovisning inget att erinra mot hur de allmänna intressena tillgodoses. Länsstyrelsen förutsätter att bullerfrågorna går att lösa. Länsstyrelsen finner att dubbelspårutbyggnaden inte strider mot den gällande regionala utvecklingsplanen 2001 för Stockholm (RUFs), ej heller mot kommunens översiktsplan eller Länsstyrelsens granskningsyttrande över denna. Den planerade dubbelspårutbyggnaden är enligt Länsstyrelsens uppfattning förenlig med hushållningsbestämmelserna i miljöbalken.


Claes Halling
Planchef


Inger Norsell
Planarkitekt

Kopia till:
Södertälje kommun
PL/akten, pärmen, IN, LS
Mk
U/kom



Ksk/Information
info@sodertalje.se

Annons införes i Länstidningen Kommunrutan Torsdagen den 28 januari 2010

DETALJPLANER SOM VUNNIT LAGA KRAFT

Detaljplan för kv Rapsen i Södertälje antagen av Stadsbyggnadsnämnden den 9 december 2009 har vunnit laga kraft den 8 januari 2010.

Detaljplan för Dubbelspår i Södertälje antagen av Kommunfullmäktige den 17 december 2009 har vunnit laga kraft den 13 januari 2010.

Stadsbyggnadsnämnden vill i detta sammanhang informera om att den som lider skada p g a detaljplanen kan bli berättigad till ersättning av kommunen. Bestämmelserna om detta finns i 14 kap PBL (plan- och bygglagen).

Den som vill ha ersättning för skador p g a detaljplanen måste väcka talan om det vid fastighetsdomstolen inom två år. Tiden räknas från det datum planen vunnit laga kraft (se ovan). Om skadan rimligen inte kunde förutses inom den tiden får talan väckas senare.

STADSBYGGNADSNÄMNDEN

ALLMÄNT

Orubricerat

INFORMATION FRÅN

Södertälje
kommun

Öppet sammanträde

Hölö-Mörkö kommunaldelsnämnd

Tid: måndagen den 1 februari kl 17.00

Plats: i matsalen, Hölöskolan, Hölö

Sammanträdet har öppet för allmänhetens frågestund från ca kl 18.00. Handlingar finns på Hölö bibliotek, Hölöskolans expedition samt i Medborgarcenter i Stadshuset, Campusgatan 26, Södertälje. Handlingar kan även fås av nämnssekreteraren, tel 08-523 017 52.

Detaljplaner som vunnit
laga kraft

Detaljplan för kv Rapsen i Södertälje antagen av Stadsbyggnadsnämnden den 9 december 2009 har vunnit laga kraft den 8 januari 2010.

Detaljplan för Dubbelspår i Södertälje antagen av Kommunfullmäktige den 17 december 2009 har vunnit laga kraft den 13 januari 2010.

Stadsbyggnadsnämnden vill i detta sammanhang informera om att den som lider skada p g a detaljplanen kan bli berättigad till ersättning av kommunen. Bestämmelserna om detta finns i 14 kap PBL (plan- och bygglagen).

Den som vill ha ersättning för skador p g a detaljplanen måste väcka talan om det vid fastighetsdomstolen inom två år. Tiden räknas från det datum planen vunnit laga kraft (se ovan). Om skadan rimligen inte kunde förutses inom den tiden får talan väckas senare.

Stadsbyggnadsnämnden

Välkomna att lämna
förslag till Årets byggnad
och Årets Renovering

2008 års utmärkelse för "Årets byggnad" gick till enbostadshuset Garden House i Viksberg och till "Årets renovering" utsågs flerbostadshuset i Kvarteret Dövhjorten.

Nu har det återigen blivit aktuellt att lämna in förslag till utmärkelserna "ÅRETS BYGGNAD" och "ÅRETS RENOVERING". Syftet med utmärkelserna är att uppmärksamma god bebyggelse och uppmuntra till varsam renovering. Endast byggnader och renoveringar färdigställda eller inflyttade under år 2009 kan föreslås. Alla som vill är välkomna att lämna in sina förslag senast 2010-02-24.

Förslagen med adresser angivna och gärna med fotografier lämnas till: Södertälje kommun, Samhällsbyggnadskontoret, Enheten Bygglov, 151 89 Södertälje, eller till Södertälje Byggmästarförening, Box 327, 151 24 Södertälje. Det går även bra att skicka förslagen via E-post till: Sargon.Ablahad@sodertalje.se, Se även www.sodertalje.se

Förlorat

Digital videokamera
Vinröd JVC förlorad i Södertälje 23/1 (Pershagen, Willys Södra, Stålhamravägen). Generös hittelön. 070-581 08 28

FÖRENINGAR

Orubricerat

LINEDANCE - *Kanson där du bor*

Nu startar vi NYBÖRJARKURS söndagen den 7 feb. Vi dansar alla karaktärer bl.a. East Coast Swing, Fun och Inlandsd till radiopop lika gamla som country och Mer. [Mail: dansa@taljelincedancers.nu](mailto:dansa@taljelincedancers.nu) • Tfn 070-372 47 71

Vi
prese
fastig
Ste

PLANREGISTER

P09-00034

Ärende:

Kommundel:

Dnr

Plnr:

Dubbelspår Södertälje Centrum

P08004

Uppdrag: 080407

Handläggare: Stefan H. Björn Wallgren

Grundkarta begärd:

Grundkarta erhållit:

Markägareförteckning begärd:

Erhållit:

Rev.:

Samrådsförslag: BN

Samrådstid:

Utställning: BN

Utställningstid:

Antagen av BN:

Till KF för antagande:

Antagen av KF datum:

Underrättelse till berörda:

Laga kraftintyg från Lst:

Plannr från sting:

Arkivhandl till Lst:

Originalhandl till sting:

Laga Kraft annons:

Datum

08-07-07	PM-samordning av anslutningsfrågor till SL och Banverket
08-07-09	Yttrande från Svenska Kraftnät
-07-11	" " Vattenfall
07-29	" " Skanova
08-21	" " MN
08-27	" " Hyresgästföreningen
08-28	" " Villagarna
09-01	" " Banverket
09-02	" " Regionplane- och trafiknämnden
"	" " SL
09-05	" " Lst
09-09	" " UN
-n-	" " Vägverket
10-24	" " Lst

Datum		
08-11-17		Från LST, godkännande av MKB
080904		Protokoll/minnesanteckningar fr. m. Sh, Banverket, Atkins, Söderbäckskommun
090616		Underrättelse fr. Banverket
090623		Beslut fr. Läusskyrelsen ang. järnvägsplan
090703		Yttrande fr. Skania
090713	-h	Banverket
090714	-h	Storckholms Handelskammare
-h	-h	Läusskyrelsen (Original 090717)
090715	-h	Telge Nät
090717	-h	Vindeln och Järmland
090720	-h	Naturskyddsföreningen (Original 090811)
-h	-h	HSB bef. Malinshö och Ekhamra
-h	-h	Björn Löve
-h	-h	Telge Nät
090729	-h	Banverket
090707	-h	Vägverket
090708	-h	Vattenfall
090710	-h	Villaägarna
090715	-h	AB Storckholms Lokaltrafik
090720	-h	Skanska
090721	-h	Södertörns brandförsvärsförbund
090819	-h	Miljökontoret
091110	-h	Läusskyrelsen
100112		Beslut fr. LST ang. prövning av anbudsbud