

Motion till riksdagen

1987/88: T71

av Tore Claeson m. fl. (vpk)

om trafikpolitiken inför 1990-talet

(prop. 1987/88:50)

SJ:s nya spårsträckning för fjärrtågsförbindelse Flemingsberg—Södertälje

Järnvägsförbindelserna i Stockholmsregionen har under 1980-talet varit föremål för många diskussioner, förslag och utredningar inte minst då det gäller fjärrtågstrafiken söder- och västerut via Södertälje mot Malmö, Göteborg och Strängnäs/Eskilstuna. Förslag och utredningar har under senare tid framför allt handlat om hur fjärrspårutbyggnaden skall ske mellan Flemingsberg i Huddinge kommun (genom Botkyrka och Salems kommuner) och Södertälje (Järna).

Inte mindre än fyra olika alternativ finns för hur nya spårsträckningen kan utföras. Flera av dessa innebär helt ny sträckning långt från befintlig järnväg. De skulle få ganska förödande konsekvenser för miljön — framför allt i Botkyrka kommun — och beröra mark som samhället anvisat för friluftslivets, idrottens, naturvårdens och kulturminnesvårdens intressen.

Ett alternativ som blivit ganska litet diskuterat är det som SJ fört fram för några år sedan — nämligen att de nya järnvägsspåren mellan Älsvjö/Flemingsberg och Södertälje/Järna skall dras längs med nuvarande spår. SJ har som bekant tidigare föreslagit att om ytterligare två spår skall byggas bör de utformas så att ett nytt spår läggs på vardera sidan av befintliga dubbelspår.

På det sättet erhålls en viss flexibilitet i spåranvändningen för olika tågslag. Fjärrtåg och lokaltåg i samma riktning kan då vid behov periodvis föras på ett och samma spår exempelvis vid underhållsarbete och utbyggnad.

Något officiellt utredningsmaterial från SJ som redovisar olika effekter av ett sådant alternativ till sträckning för den s. k. Grödingebanan föreligger inte så långt vi kunnat finna. Botkyrka kommuns miljö- och hälsoskyddskontor och stadsbyggnadskontorets planeringsavdelning har emellertid sökt utreda miljökonsekvenserna och gjort översiktliga bedömningar vid en utbyggnad av nuvarande järnväg till fyra spår genom Botkyrka kommun.

Man har därvid gjort en sammanfattande bedömning att en spårförlängning vid befintlig järnväg är acceptabel. Samtidigt framhålls att det förutsätter en rad olika åtgärder bl. a. i form av bullerskärmar, fönsterbyten och begränsad inlösen av fastigheter. Vidare behövs precis som i fråga om andra sträckningsalternativ nya och breddade vägviadukter, gångtunnlar och plankorsningar etc.

Vi har funnit att mycket talar för att det av oss nu aktualiserade alternativet kan vara att föredra, framför allt ur miljösynpunkt. Vi är samtidigt medvetna om att ytterligare konsekvenser även för andra berörda kommuner och inte minst ekonomiska konsekvenser behöver belysas.

Vi föreslår därför att SJ omgående får i uppdrag att i samråd med berörda kommuner och SL skyndsamt utreda och redovisa kostnadsberäkningar och konsekvenser för ett alternativt förslag med följande, delvis nya spåralternativ:

Längs med nuvarande stambana fram till norr om Östertälje station — vid L. Skärvsta — där nya spåret viker av och ansluts till fjärrtågsstation Södertälje Syd, enligt bl. a. Södertälje kommuns förslag.

En fråga som hänger samman med spårutbyggnaden är byggandet av en fjärrtågstation i Flemingsberg. Den bör emellertid kunna påbörjas oavsett vad fortsatta utredningar om spårsträckningen kan komma fram till. Likaså bör de långt framskridna planerna om fjärrtågstationen Södertälje Syd kunna fortsätta och arbeten på denna påbörjas utan att avvakta resultatet av den utredning vi föreslår och slutligt ställningstagande.

Hemställan

Med hänvisning till det anförda föreslås

att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om spårutbyggnad för fjärrtågstrafiken mellan Flemingsberg och Södertälje.

Stockholm den 31 januari 1988

Tore Claeson (vpk)

Inga Lantz (vpk)

Tommy Franzén (vpk)

Mot. 1987/88

T71

