

Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

Angående överklagade arbetsplaner för Norrortsleden Edsberg-Rosenkälla

Naturskyddsföreningen i Stockholms län begär att regeringen uppdrar åt Vägverket att utreda den s k Inre Tvärleden som ett alternativ till bl a Norrortsleden Edsberg-Rosenkälla samt att avvakta med beslut om överklaganden av Vägverkets fastställelse av arbetsplaner för Norrortsleden tills de ekonomiska, juridiska och miljömässiga förutsättningarna för att bygga Inre tvärleden klarlagts.

Naturskyddsföreningen i Stockholms län har i två skrivelse (1998-07-03 resp 2000-09-20) uppmanat regeringen att bifalla inlämnade överklaganden av Vägverkets fastställelse av arbetsplaner för Norrortsleden. Lagstiftningen tillåter, enligt vår uppfattning, inte de beslutade projekten. För att regeringen ska kunna bifalla projekten krävs antingen att de grundligt omarbetas eller att lagstiftningen görs om. Vårt grundläggande yrkande, dvs att överklagandena av de fastställda arbetsplanerna bifalls, kvarstår.

Sedan de aktuella arbetsplanerna fastställdes och även sedan föreningen yttrat sig över dessa beslut, har emellertid väsentliga nya fakta och förslag redovisats som starkt berör regeringens hantering av de aktuella överklagandena. De nya uppgifterna stärker kraven om att bifalla överklagandena. De ställer emellertid även krav om en mera grundläggande revidering av pågående planering av det aktuella trafiksystemet:

1. I en s k arbetspromemoria som utarbetats av en konsultgrupp på uppdrag av landstingets regionplane- och trafikkontor¹, aktualiseras en ny förläggning av den tidigare planerade s k Yttre tvärleden. Den nya "Inre tvärleden" är tänkt att dras från Västberga i tunnel till Ulvsunda, vidare i Kymplingelänken till Kista in i en ny tunnel till Mörby. Det föreslagna läget har tre väsentliga fördelar framför Yttre tvärleden:

- a/ lösningen är billigare,
- b/ den struktur Inre tvärleden gynnar är mera attraktiv från övergripande miljösynpunkter och sociala synpunkter, eftersom den lättare kan försörjas med kollektivtrafik, effektiva system för energi- och varudistribution samt stärker tillgängligheten för icke-bilburna grupper (äldre, barn, funktionshindrade, låginkomsttagare etc)
- c/ intrången i värdefulla natur- och kulturmiljöer och därmed konflikterna med andra riksintressen blir radikalt mindre.

Sammanfattningsvis bidrar Inre tvärleden på ett bättre sätt än Yttre tvärleden till att förverkliga de av riksdagen fastställda transportpolitiska målen och är bättre i linje med såväl den tidigare naturresurslagen som den nya miljöbalken och väglagen.

2. I arbetet med att skapa en ny fjärrtågsstation i norra Storstockholm ("Stockholm Nord") har fokus mycket entydigt flyttats från det tidigare läget vid Häggvik till ett nytt läge vid Helenelund/Kista. Ett av de viktigaste motiven för att dra Yttre tvärleden förbi Häggvik har varit just att skapa en fungerande övergång och kontakt mellan förbifarten och järnvägen. Om den planerade fjärrtågsstationen flyttas till

¹ "Kan Stockholms trafiksystem bli miljömässigt hållbart?" arbetspromemoria 9/2000, regionplane- och trafikkontoret

Helene Lund/Kista ändras denna förutsättning. En Yttre tvärled som passerar Häggvik kommer inte att ha någon naturlig kontakt med någon fjärrtågsstation. Om förbifartens läge flyttas från Yttre tvärleden till Inre tvärleden skapas dock en naturlig anknäring.

3. I en färsk rapport² från Svenska Vägforeningen förordas att planerna på den s k Förbifart Stockholm i sitt nuvarande föreslagna läge från Skärholmen via Lovön och Vällingby över Järvafältet till Häggvik överges till förmån för den s k Ålstensleden, dvs den tunnellsning Västberga – Ulvsunda som ingår i den s k inre tvärleden. I rapporten påpekas att Vägverket, enligt den nya miljöbalken, är skyldigt att på ett seriöst och fullödigt sätt utreda detta alternativ.

Sammantaget leder dessa nya uppgifter till att Vägverket på eget initiativ eller på uppdrag från regeringen bör inleda studier om att genomföra en "Inre tvärled". En sådan utredning är sannolikt hur som helst nödvändig innan Vägverket har möjlighet att gå vidare i arbetet med Förbifart Stockholm. På motsvarande sätt ställer den nya utvecklingen krav på att Inre tvärleden ordentligt utreds innan ytterligare ställning tas till Norrortsleden.

Magnus Nilsson
ordförande

För kännedom till:

Vägverket, region Stockholm
Vägverket, huvudkontoret Borlänge
Naturvårdsverket
Riksantikvarieämbetet
Boverket
Länsstyrelsen i Stockholms län
Stockholms Naturskyddsförening
Naturskyddsföreningen Sollentuna
Väsby Naturskyddsförening
Naturskyddsföreningen Täby
Stockholmsberedningen, Bosse Sundling
Regionplane- och trafikkontoret

Bilagor

"Kan Stockholms trafiksystem bli miljömässigt hållbart?" arbetspromemoria 9/2000, regionplane- och trafikkontoret

"Hur förhindra en trafikinfarkt i Stockholm?" - en förstudie, Per Kågeson, Svenska Vägforeningen mars 2001

² "Hur förhindra en trafikinfarkt i Stockholm?" - en förstudie, Per Kågeson, Svenska Vägforeningen mars 2001