



Naturskyddsföreningen i Stockholms län

2002-08-07

Länsstyrelsen i Stockholms län
Vägverket, region Stockholm
Banverket, östra regionen

Synpunkter inför arbetet med de nationella infrastrukturplanerna samt länsplanen för Stockholms län

Med anledning av det pågående arbetet med att precisera innehållet i de statliga infrastrukturplanerna 2004-2015, vill Naturskyddsföreningen i Stockholms län redovisa vilka satsningar vi ser som mest angelägna. Vårt förslag är inte heltäckande men indikerar förhoppningsvis den inriktning vi vill se.

1. BORT MED KÖERNA!

Trängseln i väg- och spårssystemen är ett stort ekonomiskt, miljömässigt och regionalpolitiskt problem. Möjligheterna att snabbt lösa problemen är dock främst på vägsidan goda. På spårsidan har bristerna i systemet en annan karaktär.

Spåren – investeringar kan lösa problemen

För att lösa trängseln krävs fler spår, nya spårdragningar, ändrade perronger, ny utrustning (= vagnar, signalsystem m m). Läget är akut och redan på kort sikt (>5 år) måste stora insatser göras om inte kollektivtrafiken ska förlora marknadsandelar, vilket vore mycket allvarligt från miljösynpunkt. För att kunna utveckla regional- och fjärrtågstrafiken krävs ny spårkapacitet redan på kort sikt. Ökat utrymme för snabba fjärrtåg är även viktigt eftersom det kan bidra till att minska behovet av inrikesflyg. Detta är väsentligt från allmänna miljösynpunkter, men särskilt angeläget ur lokalt och regionalt perspektiv eftersom det skulle underlätta en nedläggning av Bromma och minska kapacitetsbehoven på Arlanda.

Vägarna – investeringar kan minska miljöeffekterna, men inte trängseln

Även om såväl vägnätet som spårssystemen under lång tid byggs ut, kommer detta endast marginellt att påverka trängseln på gator och vägar. Att främst satsa på omfattande investeringar är att ge upp inför köproblemen och innebär stora, onödiga kostnader i form av bl a produktionsförluster och miljöskador.

Transportapparatens mycket stora intrång i värdefulla natur- och kulturmiljöer i Storstockholm måste samtidigt åtgärdas. Detta kräver investeringar. Främst handlar det om att lägga vägar (i vissa fall även spår) i tunnlar och på broar, eller att överdäcka i syfte att läka de sår transportapparatens successiva tillväxt rivit upp.

Utan trängselavgifter kan köerna inte på allvar minskas

Vill vi på allvar minska bilköerna krävs att vi inför någon form av avgifter på de mest belastade vägnnitten under rusningstid. Åtgärden måste säkert kompletteras med t ex vissa investeringar och andra åtgärder som påverkar efterfrågan. Utan trängselavgifter kommer dock köerna att bestå, hur många miljarder vi än satsar i ny infrastruktur. Denna bild av verkligheten redovisas samstämmigt av t ex landstingets regionplane- och trafikkontor, Stockholmsberedningen, Statens Institut för Kommunikationsanalys, stadsbyggnadskontoret i Stockholm och en rad oberoende forskare och konsulter.



Naturskyddsföreningen i Stockholms län

Mot bakgrund av samstämmigheten och de oerhörda vinster både i form av pengar, tillgänglighet och miljökvaliteter för regionen och landet, bör frågan om hur man kan göra det möjligt för t ex primär- eller landstingskommuner att införa trängselavgifter vara den högst prioriterade åtgärden i den pågående långtidsplaneringen i regionen. Vägverket har redan av länsstyrelsen fått ett åläggande i denna fråga i samband med arbetet med nord-sydliga förbindelser. Även Stockholmsberedningen har i uppdrag att arbeta med frågan. Dessa uppdrag kan lämpligen utgöra basen för mera djuplodande, samordnade studier där även andra aktörer som t ex SL medverkar med sikte på ett konkret förslag till regering och riksdag.

2. INVESTERA FÖR BÄTTRE MILJÖ!

a. Ny pendeltågstunnel (grunt läge) + kortsiktiga kapacitetsökningar, nya vagnar m m

En ny pendeltågstunnel i grunt läge är mycket angelägen. Den ger mycket ny kapacitet och nya av- och omstigningspunkter i innerstaden. Vår slutsats av bl a det material Banverket redovisat i samband med arbetet med den s k Citybanan tyder på att kollektivtrafiken troligen bäst gynnas om spårsystemet utformas så att fjärrtåg, regionaltåg och pendeltåg till eller genom Stockholm leds i ett centralt band med delvis gemensamma stopp som medger smidiga, direkta byten mellan alla tågslag. En effektiv fördelning av tågtrafikanterna bör främst ske genom att erbjuda många attraktiva bytespunkter mellan å ena sidan den reguljära järnvägen, å andra sidan tunnelbanan, de olika spårvägssystemen samt Roslagsbanan, och inte genom nya, genomgående järnvägslägen.

Bygget av en pendeltågstunnel rymmer, såvitt vi kan förstå, mycket stora tekniska utmaningar och osäkerheter. Det är därför, enligt vår uppfattning, osannolikt att en ny tunnel kan tas i bruk redan 2011. Det är angeläget att byggtiden minimeras utan att tumma på miljö, säkerhet och kvalitet, t ex genom skiftarbete/helgarbete och genom att parallellt arbeta vid flera påslag.

Mot bakgrund av såväl akuta kapacitetsbrister som osäkerheten beträffande öppningstiden för tunneln är åtgärder som snabbt gör det möjligt att hantera större passagerarantal utan nämnvärt fler tåglägen över "Getingmidjan" mycket betydelsefullt både i det korta och det långa perspektivet. Till de åtgärder som redan på kort sikt kan höja kapaciteten utan fler tåglägen i Getingmidjan, och som därför bör ges högsta prioritet, hör:

- Fler vagnar som är rymliga, bekväma och luftkonditionerade inom alla spårssystem, bl a med sikte på 5-minuterstrafik på Tvärbanan förbi Årstaberget då den nya järnvägsbron öppnas. Möjligheten att, åtminstone försöksvis, utnyttja dubbeldäckade vagnar bör övervägas.
- Längre pendeltåg, vilket även förutsätter längre perronger.
- Fler bytespunkter mellan pendel-/regiontåg och andra spårssystem så att resenärer uppmuntras att stiga av pendeltågen utanför innerstaden. Angelägna åtgärder är höjda hastigheter på Tvärbanan och tunnelbana så att alternativa resvägar, som inte förutsätter avstigning vid någon av innerstadens stationer eller färd genom "Getingmidjan", blir tidsmässigt attraktiva. Stationen vid Årstaberget bör anpassas för regionaltåg.

Därutöver krävs redan på kort sikt ytterligare spårkapacitet över Saltsjö-/Mälarsnittet.

- Den förändring av växlar söder om Centralstationen som Banverket presenterat är angelägen men kommer troligen att behövas även i framtiden. Utgångspunkten bör därför vara att utforma ombyggnaden på sådant sätt att en permanentning blir acceptabel. Anläggningens intrångseffekter i stadsbilden kan kräva kompenserande åtgärder i området, t ex inskränkningar av vägtrafiksystemets omfattning, för att bedömas som acceptabla.
- Utbyggnaden av Tvärbanan från Alvik till Sundbyberg och Solna bör högprioriteras. Med nya omstigningsmöjligheter till pendeltågssystemet kan Tvärbanans befintliga kapacitet över Saltsjö-/Mälarsnittet mellan Alvik och Liljeholmen utnyttjas betydligt bättre än idag, bl a genom tätare trafik.



Naturskyddsföreningen i Stockholms län

För järnvägssystemets framtida utveckling kan två huvudalternativ identifieras.

- En går ut på att ytterligare stärka den nuvarande centrala linjen genom en utbyggnad av ett tredje spår öster om de två nuvarande mellan Södra station och Centralstationen. En förnyelse av spåren mellan Slussen och Tegelbacken (inte minst bulleråtgärder) är dessutom angelägen som en del i en övergripande miljösanering av området där även bl a ett borttagande av Centralbron ingår. Kapacitetstillskottet av ett ytterligare spår Södra station-Centralstationen är dock begränsat.
- En annan huvudlinje är att skapa ett nytt genomgående stråk antingen i form av den sk Kungsholmenbanan med tänkbara nya stopp vid Liljeholmen och Fridhemsplan eller ett ännu västligare tillsammans med Inre tvärleden/Ålstensleden. Mot dessa lösningar talar dock att järnvägstrafiken sprids ut på flera länkar vilket bl a leder till sämre överblickbarhet för trafikanterna.

Ytterligare analyser krävs för att avgöra hur fjärr-, regional- och pendeltågssystemet bör utformas på sikt. Vår bedömning är dock att behovet av spårkapacitet för den här typen av trafik underskattas i nuvarande planeringsunderlag, t ex den nyligen beslutade regionplanen. Skäl som talar för detta är:

- Prognoserna utgår från att man *inte* kommer att införa trängselavgifter. Antagandet är osannolikt. Trängselavgifter ökar efterfrågan på tågresor.
- Den sk koldioxidbubblan över Arlanda kommer att tvinga fram åtgärder som driver över vägtrafikanter till spårtrafik. Detta ökar efterfrågan på tågresor.
- För att klara internationella åtaganden inom klimatpolitiken är högre konsumentpriser på bensin och diesel sannolikt oundvikliga, vilket driver upp efterfrågan på tågtransporter. Till detta bidrar planerna på en körsträcke baserad beskattning på i första hand tung trafik.
- Flera av de stora vägsatsningar som bl a ingår i regionplanen RUFSS och i Stockholmsberedningens projektlista har små förutsättningar att förverkligas. Till dessa hör Förbifart Stockholm.
- Efterfrågan på inrikesflyg kommer att dämpas på grund av bl a bristande flygplatskapacitet samt miljö- och skatteregleringar. Detta ökar efterfrågan på snabba tågförbindelser mellan landets regioner och Stockholm.
- Med höjda hastigheter på spåren växer det rimliga pendlingsavståndet till Stockholm. Detta ökar efterfrågan på tågresor till och från Stockholm i rusningstid.

b. Utbyggnad av T-bana, Tvärbanan, Saltsjöbanan, Roslagsbanan, Nynäsbanan, Botkyrkabanan m m

Tvärbanan bör byggas ut med anslutningar till Slussen/Saltsjöbanan samt mot Solna (eventuellt med förlängning till Ulriksdals station och Bergshamra) resp Helenelund alt Sollentuna (där en ny fjärrtågsstation Stockholm Nord bör anläggas). Sträckan Alvik-Sundbyberg-Solna bör ges högsta prioritet. Vid Slussen bör banan utformas så att den förbereds för en fortsättning över t ex Skeppsbron till Kungsträdgården. Saltsjöbanan bör dras om så att den passerar Nacka Forum, samt förses med dubbelspår på längre avsnitt. Nynäsbanan bör förses med dubbelspår längs hela sträckningen. Även Roslagsbanan bör få kompletterande dubbelspår. Lidingöbanan bör förlängas till Universitetet (om miljöbalkens regler för nationalstadsparken kan uppfyllas). Tunnelbanan bör byggas ut med nya sträckningar Akalla-Barkarby och Hagsätra-Älvsjö.

Den pendeltågsgren Solna-Arninge som förordas i RUFSS och av Stockholmsberedningen bör inte komma till stånd då den riskerar att i onödan ytterligare förvärra kapacitetsbristerna. I den föreslagna banans dragning finns i realiteten redan idag en attraktiv och utvecklingsbar spårförbindelse i form av Roslagsbanan. Inriktningen bör vara att successivt förstärka Roslagsbanan med bl a dubbelspår till Vallentuna och Åkersberga och höja hastigheterna. På sikt bör man överväga att flytta banans slutstation från Östra station till Centralstationen och därmed skapa en direktanslutning till bl a pendeltågen.



Naturskyddsföreningen i Stockholms län

Däremot bör projekteringen av en pendeltågslinje Älvsjö-Fittja (eventuellt ända till Norsborg) med eventuell konvertering av T-banan Masmö-Norsborg till pendeltågsstandard påbörjas. Nuvarande restider från Norra Botkyrka till Stockholm är orimliga och bidrar sannolikt till områdenas sociala problem. Lösningen ställer ökade krav på kapacitet i Getingmidjan, men är angelägen därför att den stärker kollektivtrafikens konkurrenskraft och ökar tillgängligheten dels för boende i främst Norra Botkyrka, dels till området kring Kungens Kurva.

Det är angeläget att ett nytt bostadsområde på Tullinge flygplats förses med spårbunden anknäytning till pendeltågen.

I syfte att stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft och öka tillgängligheten dels för boende i främst Norra Botkyrka, dels till området kring Kungens Kurva, bör projekteringen av en pendeltågslinje Älvsjö-Fittja (eventuellt ända till Norsborg) med eventuell konvertering av T-banan Masmö-Norsborg till pendeltågsstandard påbörjas.

c. Ny spårförbindelse under Mälaren

En ny spårförbindelse under Mälaren bör etableras från Älvsjö till Alvik, alternativt Sundbyberg. Nya spår kan till stor del samlokaliseras med en eventuell Inre Tvärled/Ålstensled. Valet av teknisk lösning påverkas av hur anslutningen kan ske till spårsystemen vid Bergshamra och Universitetet. En viktig begränsning är att det, enligt vår bedömning, sannolikt är omöjligt med hänsyn till lagstiftningen om nationalstadsparken att genomföra en tunneldragning av spårväg Solna-Universitetet (ett tunnelbygge kräver sannolikt otillåtna ingrepp i Hagaparken). Två principlösningar bör studeras:

- Tvärbanesystemet utvidgas med en i huvudsak tunnelförlagd bana Älvsjö-Alvik. Hur kopplingen från Solna mot Universitetet och den vidare anslutningen till Lidingöbanan bör utformas måste särskilt studeras med anledning av de förutsättningar reglerna för nationalstadsparken ger. En möjlighet kan vara att banan dras från Solna och Ulriksdal i tunnel (alternativt i ytläge om Bergshamraleden bantas) till Bergshamra och vidare (samlokaliserad med en flyttad Roslagsbana) via Universitetet och därefter i nuvarande Björnäsavägen till Ropsten med koppling till Lidingöbanan.
- Tunnelbanan byggs ut Älvsjö-Sundbyberg samt Sundbyberg-Ulriksdal-Bergshamra med sikte på en ringlinje Bergshamra-T-centralen-Hagsätra-Älvsjö-Sundbyberg-Bergshamra. Även i denna lösning förlängs Lidingöbanan från Ropsten till Universitetet.

d. E18 Hjulsta-Rinkeby i tunnel + ökad kapacitet på Kymplingelänken

Nuvarande planering bygger på att E18 vid Järvafältet ska utvidgas i ytläge. Följden blir att nuvarande problembild med högt buller, barriäreffekter m m består eller förvärras. För att mildra motståndet mot lösningen har Stockholms stad lovat bygga två överdäckningar, f n kostnadsberäknade till 600 milj kr. Lösningen ger begränsade vinster från bullersynpunkt. Sannolikt leder lösningen dessutom till lokala överskridanden av luftkvalitetsnormer vid överdäckningarnas mynningar, varför den verkliga kostnaden troligen är betydligt högre än nuvarande uppskattningar.

E18 i tunnel Hjulsta-Rinkeby ger stora, lokala miljöförbättringar främst genom minskat buller. Marken som frigörs möjliggör byggnation av minst 120-130 000 m² bostäder i attraktivt läge med knäytning till det expansiva Kista m m. Extrakostnaden bör kunna delas mellan staten och Stockholms stad, som kommer att kunna tillgodoräkna sig stora intäkter från de nya exploateringsmöjligheter tunneln skapar.

e. Upprustning av väg 259 Sundby-Flemingsberg

Vägen går idag genom bostadsområden och orsakar säkerhets- och bullerproblem. Den lösning (Haningeleden 1) som Vägverket förordar, styckar sönder ett riksintresse för friluftslivet med höga rekreations- och naturvärden. Vägverkets förslag är inte bara olämpligt utan dessutom sannolikt



Naturskyddsföreningen i Stockholms län

olagligt. Drivs Haningeleden 1 vidare men stoppas i högre instans (vilket är troligt), kan de boende tvingas leva med nuvarande problem mycket länge.

En alternativ, billigare lösning som bygger på att nuvarande väg rustas upp har utarbetats i samband med en sk miljödialog mellan Vägverket, Huddinge kommun och miljöorganisationer. Dessa förbättringar bör snarast komma till stånd, steg för steg.

f. Norra Länken med tunnelmykning norrut vid Bergiusvägen, avstängning av Baron Rålambsväg/Björnnäsvägen, stopp för genomfartstrafik på Roslagsvägen samt omdragning av Roslagsbanan

Trafiken genom Ekoparken är i vissa avsnitt omfattande med stora störningar. Med en ny tunnelösning skulle det bli möjligt att stänga Baron Rålambsväg/Björnnäsvägen med stora miljövinster. Om anslutningstunneln norrut förlängs bortom Naturhistoriska Riksmuséet till Bergiusvägen kan Roslagsvägen stängas av för genomfartstrafik och Roslagsbanan dras om i en del av nuvarande vägbana. Därigenom skulle miljön i hela området radikalt förbättras samtidigt som Roslagsbanan hamnar i ett mera attraktivt läge med bl a bättre anknypningar till Universitetet och Naturhistoriska Riksmuséet.

g. E4-an och stambanan på broar över Igelbäcken vid Sörentorp

Kontakten i den sk Järvakilen mellan Ulriksdal och Kymlinge/Järvafältet bryts mycket brutalt vid Sörentorp av två stora trafikanläggningar – E4-an och stambanan/Arlandabanan. Anläggningarna omöjliggör i praktiken rörelser utefter Igelbäckens dalgång. I en förstudie konstaterar Vägverket att man på sikt bör lyfta upp både vägen och stambanan på broar som tillåter både människor och djur att passera. Landskapsarkitekten Sture Koinberg har på Naturskyddsföreningens uppdrag skisserat hur en omdaning kan se ut. Denna lösning är mycket angelägen och bör prioriteras av både Vägverket och Banverket.

h. Ett antal överdäckningar bl a Nynäsvägen och Älvsjövägen

Flera bostadsområden styckas idag upp av vägar som successivt svällt och nu dominerar miljön i många närliggande bostadsområden. Två exempel där det krävs överdäckningar är Nynäsvägen och Älvsjövägen.

i. Restaurering av miljön kring Gamla Stan (Centralbron, Tegelbacken, Klarastrandsleden m m) genom någon form av tunnelösning

Med en kort tunnel kan man ersätta Centralbron, vilket i sin tur ger möjlighet att sanera miljön vid Riddarholmen och Tegelbacken. En seriös upprustning av området kräver dock en mycket mera kraftfull satsning. En ny, längre vägtunnel skulle göra det möjligt att riva Centralbron och radikalt minska trafiken och rusta upp miljön kring Gamla stan, men även längs Klara sjö och Barnhusviken (genom att flytta Klarabergsleden in på spårområdet). En större, längre tunnel kan dessutom ta hand om trafik till och från Nacka/Värmdö (och därmed göra Österleden ointressant).

j. Bygg om väg 73 med förnuft

Väg 73 är olyckdrabbad och innebär betydande störningar för de boende. Det är angeläget att vägen byggs om så att riskerna minskas. Vägverket har för sin planering tyvärr fastslagit att den nya vägen ska ha en standard som medger en skyltad hastighet på 110 km/h längs hela sträckningen. Därmed har verket blockerat möjligheten att genomföra förbättringar med nuvarande vägdragning som utgångspunkt.

Om den hastighetsövervakning med kameror som Vägverket inlett på försök våren 2002 permanentas kan olyckstalen på vägen troligen snabbt minskas betydligt. Motsvarande åtgärd på Huddingevägen ledde till att antalet olyckor minskade med över 50 procent (!). Den mest angelägna investeringen i området är istället att förse Nynäsbanan med dubbelspår längs hela sträckan. Medel till en sådan satsning liksom till ökad hastighetsövervakning bör tas från de pengar regeringen öronmärkt för väg



Naturskyddsföreningen i Stockholms län

73. Insatserna på väg 73 bär baseras på att differentiera den sk referenshastigheten så att man kan behålla nuvarande sträckning även förbi Landfjärden, fast där skylta ned farten till högst 70 km/h. Med denna lösning undviks ytterligare intrång samtidigt som man motverkar en fortsatt kraftig ökning av biltrafiken och därmed av koldioxidutsläppen.

k. Snabbjärnvägar

En fortsatt utbyggnad av snabbjärnvägar (bl a Nyköpingslänken) är av flera skäl angeläget för Stockholmsregionen. Inrikesflyget svarar för mycket av den sk peak-problematiken vid Arlanda och Bromma. Snabbare inrikesförbindelser med tåg kan därmed minska behovet av flygplatskapacitet i regionen och dessutom hålla nere miljöstörningar i form av buller och koldioxidutsläpp. Snabba regiontåg kan dessutom bidra till att vidga arbetsmarknaderna utan att biltrafiken ökar. Exemplet Svealandsbanan visar att effektiva järnvägsförbindelser har förutsättningar att framgångsrikt minska vägtrafiken trots ökat trafikunderlag.

l. Satsa på cykling!

Se tidigare redovisad skrivelse från Naturskyddsföreningen i Stockholms län och Cykelfrämjandet.

C. STOPPA DESSA MILJÖMÄSSIGT OACCEPTABLA PROJEKT!

Norrortsleden

Styckar sönder Törnskogen och det gamla kulturlandskapet i Täby på ett mycket brutalt och fullkomligt oacceptabelt sätt. Vägdragningen öppnar för omfattande, sekundär exploatering av mycket värdefulla natur- och kulturlandskap. För avsnitten Edsberg-Väsjön resp Väsjön-Täby kyrkby har regeringen nyligen avslagit överklaganden. Tillåtligheten för avsnittet Täby kyrkby-Rosenkälla har ännu inte avgjorts i regeringen. Trots att projektet går på tvärs med riksdagens riktlinjer för hur infrastrukturmedlen bör fördelas har regeringen tyvärr beordrat länsstyrelsen att lägga in projektet i länsplanen. Vi uppmanar Vägverket och länsstyrelsen att placera satsningar på det aktuella projektet sent under planeringsperioden samtidigt som man initierar ett nytt planeringsarbete så att man får en lösning som löser angelägna trafikbehov i området utan det nuvarande projektets fatala ingrepp i landskapet.

Förbifart Stockholm

Jätteprojekt som skär sönder tre planerade och ett befintligt naturreservat (Sätraskogen, Grimsta och Igelbäcken respektive Hansta) och går rakt igenom Lovön med Drottningholm. Enorma kostnader (11,2 miljarder kr), beräknas ge gigantiska samhällsekonomiska förluster (beräknad årlig nytta 290 milj kr, beräknad årlig kostnad 610 milj kr, nettonuvärdekvot -0,5).

Till de direkt skadorna på landskapet ska läggas att detta projekt starkt bidrar till att strukturera om regionen på ett från energi- och resurssynpunkt mycket olyckligt sätt. Konsekvensen blir ökat bilberoende, ett glesare bebyggelsemönster, urholkat underlag för kollektivtrafik och lokal service etc – mindre Stockholm, mera Los Angeles.

Haningeleden 1

Del av Södertörnsleden. Går tvärs igenom Flemingsbergsskogen, sedan länge utpekad riksintresse för friluftslivet. Ett realistiskt, billigare alternativ finns (ombyggnad av nuvarande väg 259) finns, varför projektet sannolikt är olagligt. Höga kostnader (350 milj kr), samhällsekonomiskt olönsam (nettonuvärdekvot -0,1)

E18 i ytläge Hjulsta-Rinkeby

Nuvarande E18 är mycket olycksdrabbad, skär av Tensta/Rinkeby från Järvafältet och lägger en bullermatta över stora områden som skulle kunna nyttjas för rekreation. Den lösning Vägverket arbetar med innebär att denna situation i allt väsentligt består.



Naturskyddsföreningen i Stockholms län

D. UTRED DESSA VÄGPROJEKT VIDARE

Inre tvärleden (Ålstensleden Västberga-Kista + tunnel Kista-Danderyds kyrka trafikplats) innebär att förbifartstrafiken leds i ett läge relativt nära Stockholms innerstad. Projektet har fyra viktiga fördelar jämfört med Förbifart Stockholm:

- o Intrångseffekterna blir radikalt mycket mindre.
- o Avlastningen på innerstadstrafiken blir större på grund av läget närmare innerstaden.
- o Genom sitt läge understödjer leden utvecklingen av en mera "tät" och därmed från en rad synpunkter (markanvändning, energi, kollektivtrafik, tillgång till service) mera effektiv regional struktur än Förbifart Stockholm.
- o Kan samlokaliseras med och därmed underlätta en ny spårförbindelse under Mälaren Hagsätra/Älvsjö-Sundbyberg(-Ulriksdal-Bergshamra).

Inre tvärleden förordas bl a i regionplane- och trafikkontorets rapport "Kan Stockholms transportsystem bli långsiktigt uthålligt?" RTK arbetspromemoria 9/2000 samt i "Hur förhindra en trafikinfarkt i Stockholm?" från Svenska Vägföreningen (förf. Per Kågeson). Projektet utreds inom ramen för Vägverkets förstudie om nord-sydliga förbindelser.

Centrumtunneln är en idé som lanserats av i den nyss nämnda utredningen från Svenska Vägföreningen. Den innebär att en lång tunnel byggs från Skanstull till Norrtull med en kapacitetsstark anslutning från Danvikstull. Med en sådan lösning skulle man dels kunna sanera miljön kring Gamla stan och Riddarholmen, vid Tegelbacken och längs Klara sjö och Barnhusviken (=riva Centralbron och krympa/flytta Klarastrandsleden), men också radikalt kunna reducera trafiken på (eventuellt helt stänga) Munkbron, Skeppsbron och Strömbro för privatbilism. Lösningen skulle definitivt undanröja behovet av Österleden. Trots de mycket stora tekniska och ekonomiska åtaganden som kan förutses, framstår en vidare utredning av förslaget om en s k Centrumtunnel som en långsiktigt mycket intressant åtgärd när det gäller att restaurera huvudstadens centrala delar.

Magnus Nilsson

Naturskyddsföreningen i Stockholms län