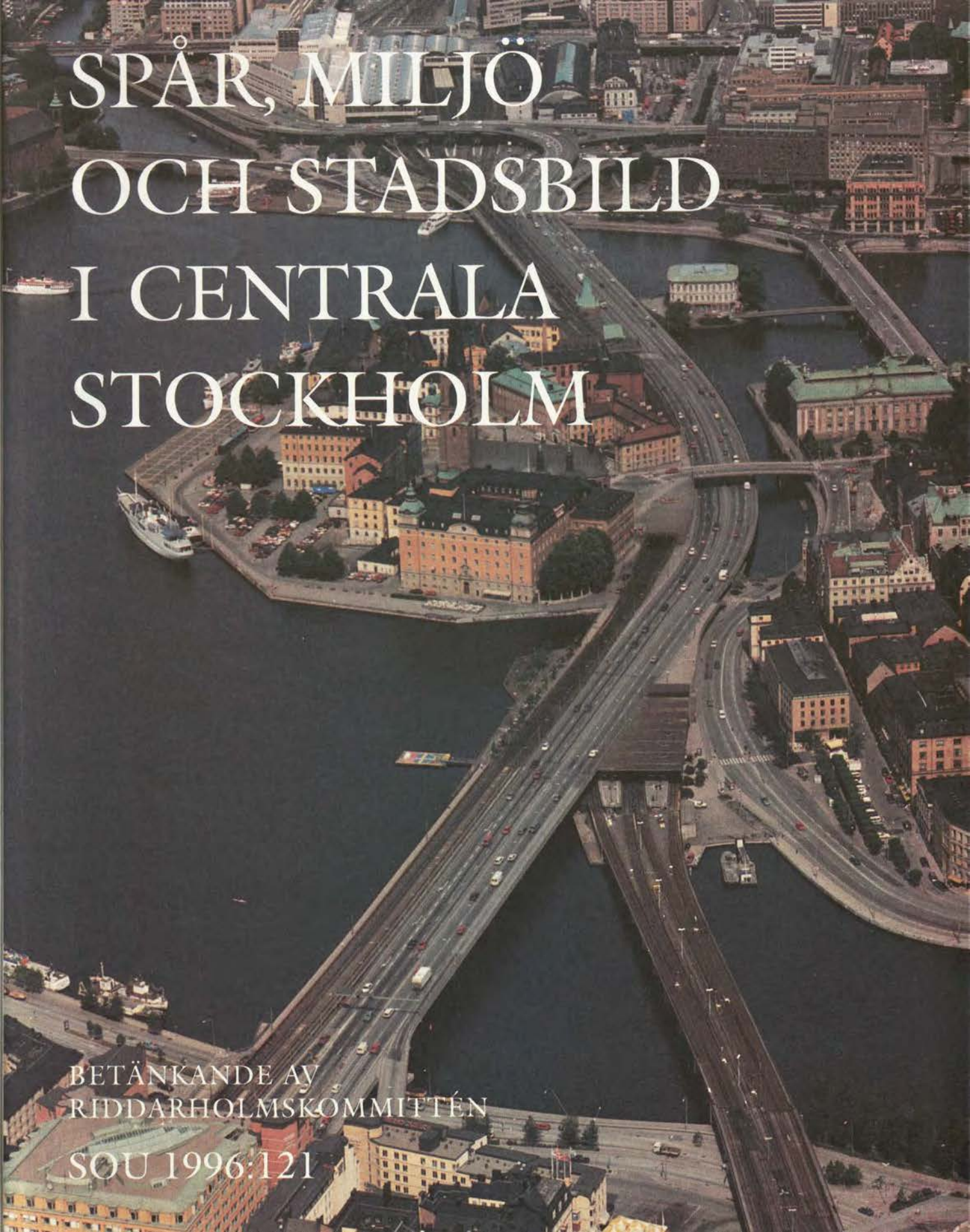
SPÅR, MILJÖ OCH STADSBILD I CENTRALA STOCKHOLM



BETÄNKANDE AV
RIDDARHOLMSKOMMITTÉN

SOU 1996:121

A: Ref KB
Occ SOU
74

Statens offentliga utredningar
1996:121
Kommunikationsdepartementet

SPÅR, MILJÖ OCH STADSBILD I CENTRALA STOCKHOLM

BETÄNKANDE AV RIDDARHOLMSKOMMITTÉN
Stockholm 1996

SOU och Ds kan köpas från Fritzes kundtjänst. För remissutsändningar av SOU och Ds svarar Fritzes, Offentliga Publikationer, på uppdrag av Regeringskansliets förvaltningskontor.

Beställningsadress:
Fritzes kundtjänst
106 47 Stockholm
Fax: 08-20 50 21
Telefon: 08-690 91 90

Svara på remiss. Hur och Varför. Statsrådsberedningen 1993.
– En liten broschyr som underlättar arbetet för den som skall svara på remiss.

Broschyren kan beställas hos:
Regeringskansliets förvaltningskontor
Arkiv- och informationsenheten
103 33 Stockholm
Fax: 08-790 09 86
Telefon: 08-405 24 81

Foto, fotomontage och illustrationer

Altum AB/G. Sandberg
Banverket/Ahlqvist & Co Arkitekter AB: 38, 39,
Banverket/Lars Göran Thambert Arkitekt AB: 25
Chad Ehlers/Tiofoto: 30
Hasse Eriksson (Teckning)/Eie Herlitz (Idé): 48
Peter Gullers/Gullersbild: 32
Inregia: 62
Lennart Isaksson/Pressens bild: Omslag, 8
Etienne Jung/VBB: 53
Robert Hellesen/VBB: 54
Tomas Oneborg/Pica pressfoto: 27
Max Plunger: 51
Regionplanekontoret: 22
Per-Olle Stackman/Tiofoto: 31
Stockholms stadsmuseum: 16, 17, 18, 44

Formgivning

NsT Form/Rolf Hernegran

Tryck

Norstedts Tryckeri, Stockholm 1996

ISBN 91-38-20349-9
ISSN 0375-250X

Till statsrådet och chefen för Kommunikationsdepartementet

Genom beslut den 19 maj 1995 bemyndigade regeringen chefen för Kommunikationsdepartementet att tillkalla en kommitté med uppdrag att utvärdera alternativa lösningar för utökad spårkapacitet mellan Stockholms Södra och Stockholms Central och norrut samt att utreda förutsättningarna för en långsiktig och miljöanpassad lösning av väg-, järnvägs- och kollektivtrafiken i centrala Stockholm. I kommitténs uppgifter ingick även att föreslå åtgärdsprogram och en finansieringslösning.

Med stöd av regeringens bemyndigande förordnade departementschefen den 13 juni 1995 som ledamöter f. d. statsrådet Gertrud Sigurdsen (ordförande), pol. mag. Britt-Marie Bystedt och direktören Bo Wijkmark samt som sekreterare departementssekreteraren Tomas Ahlberg.

Från uppdraget som ledamot respektive sekreterare entledigades den 31 december 1995 Bo Wijkmark och Tomas Ahlberg.

Till huvudsekreterare förordnades från den 1 januari 1996 Bo Wijkmark och till sekreterare från den 15 februari 1996 departementssekreteraren Brita Lanfelt samt från den 1 januari 1996 Berith Kindgren.

Brita Lanfelt slutade den 18 mars 1996 som sekreterare.

Till sekreterare förordnades från den 1 mars 1996 arkitekten, professor Ragnar Uppman.

Vi har antagit namnet Riddarholmskommittén.

Vi får härmed överlämna betänkandet *Spår, miljö och stadsbild i centrala Stockholm (SOU 1996:121)*.

Uppdraget är härmed slutfört.

Stockholm den 1 augusti 1996

Gertrud Sigurdsen

Britt-Marie Bystedt

/Bo Wijkmark

Ragnar Uppman

INNEHÅLL

SAMMANFATTNING 7

SUMMARY 10

INLEDNING 12
Kommitténs och Banverkets uppdrag 12
Arbetets uppläggning 12
Betänkandets disposition 13

UPPDRAGETS BAKGRUND 14
Stockholm – en liten storstad 14
Getingmidjan 15

DEN HISTORISKA BAKGRUNDEN 16
Stockholm före järnvägen – sjöfartsstaden 16
Järnvägen kommer – staden växer 17
Stor-Stockholm växer ut – mellankrigstidens infrastrukturutbyggnad 19
Stor-Stockholm blir en region – efterkrigstidens infrastrukturutbyggnad för expansion och cityförnyelse 21

NUET OCH PLANERNA FÖR DEN NÄRMASTE FRAMTIDEN 23
Dennispaketet, Mälarregionen och tredje spåret 23
Protesterna och motförslagen 27
Trafik och tillväxt, trafik och miljö – en ny trafikpolitik 28

KONTINUITET OCH HÅLLBAR UTVECKLING 29
Stolta stad, dina slott och torn, böljan slår, vågorna glänsa och glittra 30
Stockholm i världen – Mälarstad, skärgårdsstad, Östersjöstad, europeisk stad 32

Från enkärnig till flerkärnig region 33
Kollektivtrafiken möter individuella behov 33
En konsumentinriktad helhetssyn 34
En långsiktigt uthållig region 35

FÖRSLAG OCH KOMMENTARER 36

JÄRNVÄGEN 36

Banverkets uppdrag 36
Fjärrtågstunnel 37
Pendeltågstunnlar 37
Tredje spåret på ytan 38
Kommentarer och förslag 40

BILTRAFIKEN PÅ CENTRALBRON 44

Centraltunnel 45
Västlig Österled 46
Kommentarer och förslag 48

TUNNELBANAN 52

Tunnelbanan och Slussen 52

GENOMFÖRANDEPROGRAM 55

Nya kvaliteter och nödvändiga uppoffringar 55
Utbyggnadsstrategin och finansieringen — en gemensam angelägenhet 56
Tidtabell 58

TRAFIKEFFEKTER OCH MILJÖKONSEKVENSER 59

Generella utredningsdirektiv 59
Trafikeffekter 60
Miljö, kulturhistoria, stadsbild 63

FÖRSLAGEN I SAMMANFATTNING 64

BILAGOR 65

Kommunikationer i centrala Stockholm. Kommittédirektiv 1995:80.
Beslut vid regeringssammanträde den 19 maj 1995 65
Nya spår genom Stockholm. Banverket 1996 67
Förteckning över kommitténs underlagsrapporter 67

SAMMANFATTNING

REGERINGEN beslöt den 19 maj 1995 uppdra åt oss att utvärdera alternativ för en ökad järnvägskapacitet mellan Södra station och Stockholms Central och vidare norrut. Vi skall också utreda förutsättningarna för en långsiktig och miljöanpassad lösning av väg-, järnvägs- och kollektivtrafiken i centrala Stockholm samt föreslå ett åtgärdsprogram och en finansieringslösning. Regeringen uppdrog samtidigt åt Banverket att skyndsamt projektera och förbereda två tillkommande spår på en ny bro över Årstaviken fram till Södra station och att som underlag för vårt arbete utreda, projektera och kostnadsberäkna en *fjärrtågstunnel* mellan Södra station och Centralen, en dubbelspårig *pendeltågstunnel* Södermalm–T-Centralen–Tomteboda i flera alternativ med olika stationslägen och ett *ytligt liggande tredje spår* längs järnvägen mellan Södra station och Centralen som skonar miljön och de kulturhistoriska värdena på Riddarholmen och om möjligt undviker intrång på Riddarfjärdens vattenspegel. Banverket har enligt sina direktiv successivt avrapporterat sitt arbete till oss.

Vårt uppdrag gäller det område i gattet mellan Riddarholmen och Gamla stan som har kallats Getingmidjan, där järnvägen, tunnelbanan och Centralbron har byggts samman till en mycket hårt belastad trafikapparat. Enligt tidigare beslut skall järnvägen få ökad kapacitet för att komplettera och nyttiggöra mångmiljardinvesteringarna i järnvägsnätet runt Mälaren. Banverket hade projekterat ett tredje spår intill och omedelbart väster om de befintliga, men planerna väckte en stark opposition. Man vände sig inte starkast emot järnvägen utan mot den redan stora trafikapparatens anspråk på ännu större utrymme och ökat intrång i Riddarholmsmiljön.

I stället för ett tredje spår väster om de nuvarande två järnvägsspåren föreslog opponenterna antingen att en tunnel byggdes för pendeltågen

Nu.....

eller att både befintliga och nya spår skulle läggas i tunnel, eller till och med att hela trafikapparaten – järnväg, motorvägsbro och tunnelbanebro – skulle grävas ner, så att Riddarholmskanalen åter kunde öppnas och den fria kontakten mellan Kornhamnstorg och Riddarfjärden återställas så som den var före sammanbindningsbanans tillkomst.

Stockholms stad antog 1994 en detaljplan för tredje spåret enligt det förslag som Banverket hade utarbetat. Länsstyrelsen och landstinget stödde förslaget, men samtliga partier i staden uppvaktade regeringen om en tunnellösning, och regeringen beslöt 1995 underkänna detaljplanen och uppdrog åt oss att med Banverkets hjälp utreda olika alternativ för förstärkt järnvägskapacitet mellan Södermalm och Tegelbacken.

Vi har enligt direktiven samrått med Stockholms stad och landstinget samt med länsstyrelsen och berörda statliga verk. Vi har också sett det som naturligt att lyssna till miljöopinionen, och vi har haft hearings med dess organisationer. Vi har tagit del av ett stort antal alternativa planer och förslag från enskilda.

Vi har begränsat våra förslag till sådant som har mycket nära och tydligt samband med järnvägs-, miljö- och stadsbildsfrågorna i området Södermalm–Riddarholmen–Gamla stan–Tegelbacken. Sammanfattningsvis innebär detta följande.

Vi diskuterar **järnvägslösningar** som är aktuella i dag och lägger förslag om ett tredje spår i ytläge i huvudsak öster om de nuvarande två spåren; samtidigt skisserar vi ett långsiktigt perspektiv, där nya järnvägsdragningar ses i samband med regionens framtida utveckling och förvandling från enkärnig till flerkärnig. I den föreslagna utformningen blir tredje spåret mycket skonsamt mot Riddarholmens miljö och kulturhistoriska värden och mot vattenspegeln. Den valda lösningen med något nedsänkta spår längs med Riddarholmen gör det möjligt att vidga Birger Jarls torg och återställa förlorade stadsbildskvaliteter. Vi föreslår också en ny järnvägsbro som halverar bullret och blir mindre visuellt påträngande än dagens bro.

Vi lägger inga konkreta förslag beträffande **tunnelbanan**, men vi redovisar ett intressant projekt med en ny samlad terminal för tunnelbana, pendeltåg, bussar och snabbspårväg, som enligt vår mening bör utredas vidare för att eventuellt kunna förverkligas i samband med Slussens ombyggnad.

För **biltrafiken** diskuterar vi alternativa lösningar, där Centralbron ersätts med tunnel antingen väster eller öster om Gamla stan. Det finns

..... och sedan

två principiellt olika lösningar, antingen att den nya biltunneln ersätter både Österleden och Centralbron, eller att den bara ersätter Centralbron. Stockholms stad har låtit utreda två tunnelalternativ: en *Centraltunnel* väster om Gamla stan som ersättning för Centralbron och en *västlig Österled* öster om Gamla stan som ersättning för både Centralbron och Österleden i dess sträckning enligt Storstockholmsöverenskommelsen (Dennispaketet). Utredningarna är översiktliga och ger inte tillräckligt underlag för ett definitivt ställningstagande. Vi föreslår att utredningsarbetet förs vidare fram till ett beslut.

Finansieringsmöjligheterna har stor betydelse; Centralbron är en del av nord-sydaxeln genom Stockholm och tillhör det övergripande vägnät som normalt hör till det statliga väghållandet. Stockholms stad är dock väghållare för nord-sydaxeln; vi föreslår att det tas upp överläggningar om att föra över den till vägverket, och att den nya biltunneln finansieras med bilavgifter eller vägmedel.

Centralbron är i dag Sveriges näst Essingeleden hårdast belastade trafikled. I Dennisöverenskommelsen förblir Centralbron och Essingeleden mest belastade i hela landet. Det medför betydande miljöstörningar i Stockholms centrum, och vi anser att Centralbron inte kan ligga kvar, om man skall uppnå de miljövinster som var ett av målen i överenskommelsen och som ligger bakom direktiven för vårt arbete.

Centralbrons buller dränker totalt de miljövinster som uppkommer genom den lösning för tredje spåret som vi föreslår. Centralbron är inte bara miljöstörande, den minskar kraftigt den fria vattenytan inom ett känsligt område och förfular stadsbilden i Stockholms historiska centrum. Vi visar hur utseendet förändras om Centralbron och ramperna vid Tegelbacken och Vasagatan samt vid Söder Mälarstrand tas bort enligt vårt förslag.

Enligt våra direktiv skall vi också redovisa effekterna av att omleda all trafik från Centralbron till det övriga vägnätet, dvs en omledning till Gamla stans gatunät, i första hand Munkbron och Skeppsbron, samt till Västerbron och Essingeleden. Vi anser att miljön i Gamla stan inte tål att dess gator belastas hårdare, knappast heller Västerbron. Däremot anser vi det fullt godtagbart att bredda Essingeleden, i varje fall söder om Essingeöarna.

SUMMARY

THE GOVERNMENT decided on May 19th 1995 to give us the task of together with the help of the Swedish National Rail Administration reporting on and evaluating alternatives for increasing railway capacity in central Stockholm. We should also propose measures for reorganising transport which would lead to long-term environmentally acceptable road, railway, and underground transport in the city.

In the narrow passage between the Old Town (Gamla stan) and to the east of Riddarholmen, to-day there are two railway tracks, a six lane motorway – the Central Bridge (Centralbron) – four to five underground tracks, on both bridge and tunnel, and on the west side of the Old Town there is a road running alongside the quay (Munkbron) with another four traffic lanes. This represents the most congested transport routes in Sweden.

This is usually referred to as Stockholm's bottleneck – a "wasp waist" – and is vital for the functioning of the capital city, but it leads to major environmental disturbances in an area containing Stockholm's oldest and most valuable historical buildings.

The railway was started 125 years ago. In the beginning there were two railway tracks and there still are, but now the railway has to be expanded in order to compete with motor transport. A few years ago, a proposal was drawn up for a third track on the west side of the railway, which would encroach on Riddarholmen's historical buildings and the surrounding water. This resulted in very strong environmental and culture opposition, the Government rejected the proposal, and handed the task to us.

We have investigated tunnel alternatives for long-distance and regional railway transport. A tunnel for long-distance trains would be very expensive and difficult to implement, and we firmly reject such a solution. Tunnels for regional railway transport have many advantages, mainly because there can be a number of stations close to underground stations in Stockholm. Stockholm is a typical monocentric city. To-day commuter trains have three stations in the inner city, but it is only at the Central station that they are close to the underground. A commuter train tunnel is thus very attractive, but at the same time so expensive that we also reject such a solution. In the future a tunnel could be an option, when Stockholm has expanded and become a polycentric region. To-day the region and the city are too small for such a solution.

Instead we propose a third track on the surface, but in contrast to earlier alternatives, we propose that the track be located east of the two existing tracks and that all three tracks be lowered one meter at Riddarholmen. This would allow the square around Riddarholm Church to be extended and conceal the railway in its most sensitive section. We propose also that a new bridge be built for all three tracks in order to halve the noise. In total this would cost less than half the cheapest tunnel solution.

In order to build the new track east of the two existing tracks, we propose that the city motor way (Centralbron) be pulled down and replaced by a tunnel. A possibility is that the new tunnel for motor transport will also function as the east link in the circular motor way that is now being planned to circle the inner city of Stockholm. This investment should be financed by the State or in the same way as the circular motorway through toll fees. We present two alternative locations for the new motor tunnel and propose that they be investigated to decide which alternative is the best and cheapest.

We do not put forward any proposals concerning the implementation of the underground, however, we present a project where the underground bridge is replaced by a tunnel and a station located close to a possible new commuter train station, a bus terminal and a tram station. We propose that the project be further investigated, and that the third track on the railway be built in such a way that in the future it would be possible to build the new station.

INLEDNING

KOMMITTÉNS OCH BANVERKETS UPPDRAG

REGERINGEN beslöt den 19 maj 1995 (se bilaga) att upphäva Stockholms stads beslut om detaljplan för tredje spåret väster om de nuvarande vid Riddarholmen och att avslå Banverkets ansökan om ingrepp i statliga byggnadsminnen. Regeringen uppdrog åt oss att med hjälp av bland annat Banverket utvärdera alternativ till den upphävda planen. Vi har antagit namnet Riddarholmskommittén.

Vi skall enligt direktiven utreda

- *tunnellösningar* som kompletterar befintliga spår,
- *tre spår i ytläge* vid Riddarholmen på järnvägens och Centralbrons område,
- *tre spår i ytläge* vid Riddarholmen och en tunnel för biltrafiken.

I ytspårsalternativen skall vi ta hänsyn till de kulturhistoriska värdena på Riddarholmen och till önskemålen att inte ytterligare ta Riddarfjärdens vattenspegel i anspråk.

Vi skall efter samråd med länsstyrelsen, landstinget, staden, Banverket, Vägverket, Riksantikvarieämbetet och Statens naturvårdsverk föreslå lämpliga åtgärder för att sanera och minska trafiken i området mellan Södermalm och Tegelbacken. Åtgärderna skall syfta till en långsiktig och miljöanpassad lösning av väg-, järnvägs- och kollektivtrafiken i centrala Stockholm. Vi skall efter samråd med berörda utarbeta ett åtgärdsprogram och en tidsplan och lämna förslag om en finansieringslösning.

Regeringen uppdrog samtidigt åt Banverket att skyndsamt projektera och förbereda två tillkommande spår på en ny bro över Årstaviken fram till Södra station och att som underlag för vårt arbete utreda, projektera och kostnadsberäkna

- en *fjärrtågstunnel* mellan Södra station och Centralen,
- en dubbelspårig *pendeltågstunnel* Södermalm–T-Centralen–Tomteboda i flera alternativ med olika stationslägen och
- ett *ytligt liggande tredje spår* längs järnvägen mellan Södra station och Centralen som skonar miljön och de kulturhistoriska värdena på Riddarholmen och om möjligt undviker intrång på Riddarfjärdens vattenspegel.

Banverket har enligt sina direktiv successivt avrapporterat sitt arbete till oss.

ARBETETS UPPLÄGGNING

ENLIGT VÅRA direktiv skall vi samråda med Stockholms stad och landstinget samt med länsstyrelsen och berörda statliga verk, och vi skall samordna våra förslag med genomförandet av Storstockholmsöverenskommelsen.

Vi har haft hearings med företrädare för staden, landstinget och länsstyrelsen och under hand samrått med av dem utsedda kontaktpersoner. Med Banverket har vi haft löpande samarbete, och vi har haft hearings och underhandskontakter med övriga berörda statliga verk samt med Kommunikationskommittén och med Statens Järnvägar och Storstockholms Lokaltrafik.

Uppdraget att samordna våra förslag med genomförandet av Storstockholmsöverenskommelsen har vi tolkat som ett krav på oss att hålla kontakt med överenskommelsens parter. Det har vi gjort, och vi har hållit dem informerade om arbetet.

Vi har också efter en framställning till Stockholms kommunstyrelse fått värdefull utredningshjälp kring biltunnelalternativ.

Vi har sett det som naturligt att lyssna till miljöopinionen, och vi har haft hearings och underhandskontakter med dess organisationer, exempelvis Naturskyddsföreningen, Stiftelsen Stolta stad, Alternativ stad, Riddarholmen Rediviva, och med ett antal kultur- och miljöengagerade privatpersoner som sökt kontakt med oss. Vi har tagit del av alternativa planer, till exempel Emilplanen och Frodoplanen, och vi har mottagit utredningsmaterial och förslag från många olika håll.

Vårt främsta underlagsmaterial är Banverkets utredning *"Nya spår genom Stockholm"*, och vi har dessutom lagt ut egna uppdrag i delfrågor på konsulter. En förteckning över deras rapporter lämnas i bilaga.

BETÄNKANDETS DISPOSITION

VÅRT UPPDRAG handlar om kommunikationerna genom centrala Stockholm, om kulturhistoriska värden och om en långsiktigt hållbar utveckling. Vi söker i betänkandets disposition väva samman det förflutna, nuet och framtiden, och vi betonar både kontinuitet och framtidsmiljö. Efter en redovisning av dessa synsätt går vi igenom trafikslagen vart för sig och lämnar kommentarer och lägger förslag i fråga om järnvägen, Centralbron och tunnelbanan. Vi avslutar betänkandet med ett förslag till genomförandeprogram och en redogörelse för effekter och finansiering.

UPPDRAGETS BAKGRUND

STOCKHOLM — EN LITEN STORSTAD

STOCKHOLM har vuxit och växer snabbt men är ändå fortfarande är en liten storstad, i folkmängd men inte i yta en av de mindre huvudstäderna i EU. Staden och regionen har en enda och mycket tydlig kärna, nära dess medeltida födelseplats vid Mälarens utlopp och mötet mellan sött och bräckt vatten. Därifrån har stadsbygden vuxit ut i stråk över öar, längs stränder och sluttningar, och den kuperade terrängen och de många vattnen har skapat omväxling och skönhet.

Trots den vidsträckta utbredningen och trots regionens och förortskommunernas ambitioner att skapa flera starka kärnor finns det inga andra områden i Stor-Stockholm som tillnärmelsevis kan mäta sig med den koncentration av handel och förvaltning, kultur- och nöjesliv som finns i cityområdet på nedre Norrmalm och i dess närmaste omgivningar. Runt 30 000 yrkesverksamma och 60 000 besökande färdas varje dag dit in och därifrån. För innerstaden som helhet är siffrorna sju–åtta gånger större.

Stockholms city är också den stora trafikknuten, bytespunkten mellan trafikslagen. För de flesta är det enklare och bekvämare att ta sig in till Stockholms Central eller Cityterminalen för att starta sina långresor än att ta tåget, långfärdsbussen eller flygbussen från andra stationer i Stockholmsområdet.

Även för många bilister är den lättaste vägen mellan regionens delar att köra genom innerstaden – till och med Europavägarna 4 och 20 går över Kungsholmen. De stora trafikmängderna och miljöstörningarna från bilismen har sedan länge föranlett radikala tankar på kringfarter och förbifartsleder i stadens och regionens planering, men de har bara i liten utsträckning blivit verklighet.

Under senare årtionden har vi fått ny kunskap om hur oumbärligt ett starkt kommunikationsnät är för samhällsekonomins och välfärdens utveckling. Lärdomarna har anammats på alla nivåer, och vi lever i infrastrukturens tidevarv. De senaste sju åren har staten upprustat väg- och järnvägsnäten i Mälardalen för 15 miljarder. Storstockholmsöverenskommelsen, det så kallade Dennispaketet, innehåller ytterligare 30 miljarder som skall satsas de närmaste tio–femton åren. Dennispaketet med sina bilavgifter, sin motorvägsring runt innerstaden och sin yttre tvärled i väster är det mest storskaliga exemplet i Stockholmsregionens planeringshistoria på viljan att förena ökad tillgänglighet och förbättrad funktion för staden och näringslivet med god miljö. Innerstaden skall avlastas från genomfartstrafik, bli renare, friskare och tystare; det skall bli lättare att gå och cykla och

åka buss. För de allt mer miljövänliga bussarna reserveras ett stomnät och görs andra förbättringar, så att de kan köra snabbare än dagens 16–17 kilometer i timmen och ta upp konkurrensen med bilen. Tunnelbanan får nya vagnar och bättre stationer och blir bekvämare att nå.

GETINGMIDJAN

STRÅKET MELLAN Riddarholmen och Gamla stan har kallats Stockholms getingmidja. Det är en välfunnen bild. Det moderna kommunikationssamhällets vitala nervtrådar viras här samman till ett knippe som kan tyckas oupplösligt och oföränderligt. Järnvägens två spår, tunnelbanans fyra–fem spår, stadsmotorvägens sex körfält bildar en gemensam struktur av stål och betong, imponerande väl fungerande och livsnödvändig för staden och regionen.

Det är Sveriges i särklass hårdast trafikerade stråk. Varje dag passerar 80–90 000 pendeltågstrafikanter, 15–20 000 långväga tågresenärer, 140–150 000 i bil och mer än 300 000 tunnelbanetrafikanter samt tusentals ton gods i tåg och lastbilar detta smala gatt mellan de holmar där Stockholm en gång kom till och utvecklades till rikets huvudstad, där stora och betydelsefulla delar av vår historia har utspelats, där ämbetsverk och domstolar i dag har sin verksamhet i stormaktstidens adelspalats.

DEN HISTORISKA BAKGRUNDEN

STOCKHOLM FÖRE JÄRNVÄGEN — SJÖFARTSSTADEN

STOCKHOLM BRUKAR räkna sitt grundande från 1252, men redan dessförinnan hade fiskare bosatt sig på Stadsholmen i trakten av nuvarande nedre Storkyrkobrinken. Holmens läge i Mälarens utlopp var strategiskt, sedan landhöjningen hade grundat igen de andra farlederna, och den fick en roll i försvaret av de bördiga Mälarbygderna och dess städer. I hägnet av Birger Jarls befästning växte ett samhälle upp på åsens sidor och ner mot stränderna, och hans son Magnus Ladulås lät anlägga ett kloster på Kidskär, som sedermera kom att kallas Grå-munkeholmen och från drottning Kristinas tid Riddarholmen.

Riddarholmskanalen vid sekelskiftet

Stockholm växte snabbt och var redan mot slutet av medeltiden Sveriges folkrikaste stad, mycket tack vare det utomordentliga läget mellan Östersjön och Mälaren. Sjöfarten var det viktigaste transportslaget; landsvägarna var dåliga, svårframkomliga och riskabla. Med Gustav Vasa och hans söner befäste Stockholm alltmer sin ställning och omkring 1600 var rikets huvudstad fast etablerad här.

Sveriges allt viktigare utrikeshandel, koppar- och järnexporten och importen från länderna bortom haven blev alltmer koncentrerad till Stockholm, inte minst genom hårdhänta handelsregleringar som gynnade staden. Järnvågen vid nuvarande Järntorget och upplagen i Järngraven gjorde näset vid Söderström till en viktig knutpunkt, dit järnet kom på skutor till kajerna vid Kornhamnstorg och Mälartorget, vägdes och kontrollerades och lastades om till koggar vid Skeppsbron och Koggebron.

Under stormaktstiden byggdes stora delar av den centrala staden om, ett modernt rutnätsmönster lades ut över områdena utanför Väster- och Österlånggatorna, och förnäma adelspalats uppfördes främst i Gamla stan, på Riddarholmen och nedre

Riddarholmen från Brunkeberg, 1600-talet

Norrmalm. Mot slutet av stormaktstiden och därefter kom Kronan i besittning av många adelspalats för den expanderande administrationen. Särskilt tydligt var detta på Riddarholmen som kom att präglas av statliga ämbetsverk. Skeppsbron byggdes ut och blev de burgna köpmännens och redarnas högkvarter.

Under 1700-talet och första hälften av 1800-talet reducerades Sveriges ställning i Europas politik och i den internationella handeln starkt. Stockholm stagnerade och blev en av Europas minst hälsosamma huvudstäder, tills liberalismen i förening med "vaccinet och potäterna" (Tegnér) ledde till reformer på både handelns, hygienens och folkbildningens områden, som kom Stockholm att ånyo växa i folkmängd och betydelse. Med industrialismen började en ny snabb tillväxtperiod.

Sjöfarten och Skeppsbron och Mälarkajerna behöll sin dominans i transportsystemet ända till sena 1800-talet, och varje sekel såg en ny, förbättrad och fördjupad sluss tas i bruk vid Söderström. Först med järnvägen och sammanbindningsbanan på 1860- och 1870-talen fick sjöfarten en kraftfull konkurrent.

JÄRNVÄGEN KOMMER — STADEN VÄXER

STOCKHOLM FICK SIN första järnväg 1860, då banan Södertälje–Stockholms södra öppnades och en bangård anlades vid den utfyllda Fatburssjön på Söder. Två år senare var hela stambanan till Göteborg färdigbyggd, och 1866 öppnades norra stambanans första del från Stockholm till Uppsala. Det

Riddarholmsbron, tidigt 1900-tal

Riddarholmskanalen mellankrigstiden

Riddarholmskanalen vid sekelskiftet

var en revolution; den tidigare vintertid rätt isolerade huvudstaden fick trygga, bekväma och kapacitetsstarka åretruntkontakter med omvärlden för varutransporter och personresor. Sjöfarten behöll länge än huvudrollen för förbindelserna, men järnvägen tog efterhand ledningen, i synnerhet sedan stambanenätet byggts ut och knutits ihop.

Nils Ericsons tankar på en sammanbindningsbana genom staden och en ny centralstation vid Klara sjö blev den stora debattfrågan redan vid det första sammanträdet med Stockholms stadsfullmäktige, som ägde rum i april 1863, och förslaget vann senare under året majoritet både i staden och i riksdagen. Den tvåspåriga sammanbindningsbanan, i ungefär det läge som tunnelbanebron över Söderström har i dag, öppnades i juli 1871 med ett spår för fjärrtrafik och ett för mera lokal trafik. En rad andra förslag hade väckts under årens lopp, som regel med syftet att dra fram järnvägarna till hamnarna vid Stadsgården eller vid Ladugårdslandsviken, men nu sågs banan och Centralstationen som en symbol för stadens nya och stärkta betydelse i rikets kommunikationer, och det beslöts att gatorna i Klara och i andra delar av staden skulle rätas ut och breddas.

Stockholms industrialisering, som hade underlättats av ångmaskinen och med tiden även elektriciteten, fick på sikt också betydelse för bättre förbindelser inom och utom staden, men det dröjde innan spårvagnen blev var mans färdmedel. Långt in på det nya seklet var det vanligast att gå till arbetet, även långa sträckor, och stadsbussen fick ingen betydelse förrän på tjugo- och trettiotalen.

Sverige var sent urbaniserat, men Stockholms folkmängd växte årtiondena runt sekelskiftet som aldrig tillförne; bostadsnöden var svår, hygienen bristfällig och segregationen mellan stadsdelarna tydlig. Gamla stan var centrum för administration, handel och nöjen; efterhand försköts tyngdpunkten mot nedre Norrmalm och Klara med den nya järnvägsstationen, medan Södermalm och Kungsholmen förblev industrins och arbetarbefolkningens tyngsta stadsdelar.

Det revs och byggdes nästan överallt – lyckligtvis inte i Gamla stan, på Skeppsholmen och Riddarholmen, fast där fanns radikala planer på modernisering. Lindhagensplanens esplanader och de nya hyreskasernerna förvandlade malmarnas tidigare ruckelområden, och invånarantalet ökade till 300 000 vid sekelskiftet. 1897 års utställning skulle markera en ny tid av framsteg och välstånd, men det var fortfarande en stad präglad av klasskillnader, överbefolkning och brister.

In på 1900-talet var stenstaden i stort sett utbyggd, bara de yttre delarna på Kungsholmen och Söder återstod, och nu började en målmedveten politik att vidga gränserna och köpa in mark för trädgårdsstäder i Enskede, Skarpnäck och Bromma. Det blev allt viktigare att bygga ut kommunikationerna inom den växande staden och ut till grannkommunerna; förortsspårvägar och förortsbanor började anläggas, och de första idéerna väcktes att leda in

spårvägarna i tunnel under Söders berg och på annat håll i innerstaden.

Sammanbindningsbanan och Centralstationen vid Klara sjö har fungerat effektivt sedan 1871, men järnvägssträckningen genom staden blev aldrig helt avförd från dagordningen. Den växande järnvägstrafiken ledde både till ökade krav på stationskapacitet och till alltfler konflikter med sjöfartens behov av fri passage mellan Mälaren och Saltsjön. 1914 hade stadsfullmäktige beslutat att bygga en ny farled Årstaviken–Hammarbysjön–Danvikstull, vilket fick till följd att järnvägens infart på bank vid Liljeholmen måste ersättas av en ny högbro över Årsta holmar. Allt detta var inte slutfört förrän på sena 20-talet, men förkrigstidens förutseende storstadsplanerare ville inte nöja sig med att lösa fjärrtrafikens och sjöfartens problem; redan 1910 lades det första förslaget fram om ett trafikstråk över Riddarholmskanalen med gatubro, järnvägsbro och lokalbanebro. Detta följdes av andra, både nya idéer om centrala broar för gatutrafik och lokalbanor och mindre ingripande förslag till ny järnvägsinfart och nya stationslägen: över Essingeöarna, över Långholmen–Smedsudden till en säckstation (slutstation) på Kungsholmen eller vid Norra Bantorget, via Riddarholmens utsida till den nuvarande centralstationen etc. Bangårdskommissioner, kommunikationskommittéer och utredningar avlöste varandra, och det tog åtskilliga decennier av stadstillväxt och ökande trafikproblem innan man hade enats om en lösning.

STORSTOCKHOLM VÄXER UT — MELLANKRIGSTIDENS INFRASTRUKTURUTBYGGNAD

Högern och liberalismen hade i stort sett styrt Stockholm under det första halvseklet av kommunal självstyrelse, men från den allmänna rösträttens första val till 1950 kom Stockholm att domineras av socialdemokratin. Under mellankrigstiden ökade bostadsbyggandet, centralvärme, varmvatten och wc infördes i stor skala, kommunaltekniken byggdes ut, skolan förnyades. På stadsbyggnadsområdet hände mycket. Bilen började komma; 1920 fanns 5 000 registrerade bilar i Stockholm, tio år senare tre gånger så många. De elektrifierade spårvagnarna blev ett kraftfullt medel att knyta samman stadsdelarna, innerstad och ytterstad. 1920 hade antalet resor per invånare nått samma tal som i dag (fast lägre än 1950-talets).

Sjöfartens krav på passage från Mälaren till Saltsjön genom slussnäsets broar och järnvägens sammanbindningsbana blev alltmer besvärande. Den nya Hammarbykanalen gav möjligheter att starkt begränsa broöppningarna på sammanbindningsbanan, och staden beslöt 1931 att bygga om Slussen till den för sin tid mycket framsynta klöverbladslösning som ligger kvar än i dag. Med den nya Slussen lades den blivande tunnelbanans höjdläge fast och därmed trafiklösningen med en tunnelbanebro över Söderström.

Albert Lilienbergs förslag till generalplan "för Stockholms tätare bebyggda delar" 1928 var ett handlingsprogram för stadens framtid med nedre Norrmalms omdaning till ett modernt storstadscity, nya broar (Västerbron och Tranebergsbron), tunnelbana under Söder som ett första led i att knyta samman förortsspårvägarna i söder med stadens centrum och Bromma- och Lidingö-

spårvägarna, eventuellt även Djursholmsbanan.

Järnvägens sammanbindningsbana hade nu hunnit få stora uppgifter även för förortstrafiken; varje dygn gick där 24 ordinarie fjärrpersontåg, 61 lokaltåg och 22 godståg. Planen konstaterade, att den restidskänsliga lokaltrafiken inte gärna kunde tåla en omläggning via Långholmen och Smedsudden. Även godstrafiken mellan rangerbangårdarna och hamnarna var omfattande. Sammantaget motiverade detta att stambanan "ännu en tid" skulle få ligga kvar genom centrum.

Generalplanen ansåg det emellertid klokt att separera SJ:s trafik från lokaltrafiken och lägga den senare på egna spår: tunnel under Söder, bro över Söderström (av kostnadsskäl) och tunnel under Norrström och vidare mot Klarabergsgatan och Sveavägen. Man kunde då för all framtid undvika ett tredje spår; Tegelbackens trafiksvårigheter skulle lättare kunna lösas och stadsbilden skulle förskönas, i synnerhet sedan järnvägen i framtiden eventuellt hade lagts om via Långholmen–Smedsudden och det inte längre fanns någon spårtrafikbro över Norrström. Centralstationen borde ligga kvar och fungera som genomgångsstation men utrymme reserveras för att eventuellt bygga om den till säckstation. Skulle näringslivets tillväxt så kräva, borde man hellre bygga över bangården med nya affärskvarter än att flytta den till det sämre belägna Norra Bantorget.

För gatutrafiken mellan Södermalm och Norrmalm var det enligt generalplanen nödvändigt att snabbt bygga en ny bro över Söderström och ansluta den till Riddarhustorget och en breddad Myntgata, för att därifrån fortsätta till Vasabron och Norrbro–Gustav Adolfs Torg och den nerdragna Sveavägen. Att fortsätta Söderströmsbron norrut till Tegelbacken och Klara Strand kunde för lång tid avvisas med hänsyn till Tegelbackens redan utan en ny bro svåra trafikförhållanden.

Trettiotalets djupa depression ledde i Stockholm inte till att trafikbyggena eller den översiktliga planeringen avstannade; det var tvärtom ett infrastrukturens och framtidsoptimismens årtionde. En internationell Norrmalmstävling hade givit uppslag för det nya city som i funktionalismens anda skulle byggas på resterna av tidigare århundradens trånga gatunät och nergångna adelspalats blandade med enklare byggnader. Tunnelbaneplaneringen genomgick många turer men fick allt starkare fäste, likaså tankarna på en nordsydaxel för gatutrafiken från den blivande Södergatan längs Riddarholmens insida och där delad i en led mot Tegelbacken och en genom norra Gamla stan. Bilbron skulle där korsa järnvägen i två plan, och den positiva inställningen till bilismen tog överhanden över alla betänksamheter kring stadsbilden vid Riddarholmskanalen. Först efter andra världskriget löstes problemet; järnvägen fick en ny bro på västra sidan om Söderströmsbron, och avfarten till Gamla stan slopades när Centralbron befordrades till motorled och breddades till sex körfält från sin tidigare mera beskedliga roll som enkel- eller dubbelriktad gatubro, eventuellt med förortsspårväg längs bilbanan.

Ur 1928 års generalplan

STORSTOCKHOLM BLIR EN REGION — EFTERKRIGSTIDENS INFRASTRUKTUR-UTBYGGNAD FÖR EXPANSION OCH CITYFÖRNYELSE

EFTER KRIGET blomstrade den svenska ekonomin, som sluppit krigshärjningar, och kunde expandera från en redan hög nivå. Sverige blev för första gången sedan 1700-talet ett invandrarland; industrin ropade efter arbetskraft som strömmade till från de nordiska grannländerna, främst Finland, men också hämtades från länder i Sydeuropa.

Stockholm, som alltid legat främst i den svenska näringslivsomvandlingen, började byta karaktär från landets största industriort till ett centrum för företagsledning, administration, finansiella tjänster, kunskapsorienterade näringar. Välfärdsökningen och strukturomvandlingen ledde till en snabb omflyttning inom landet, från inlandet till kusten, från norr till söder, från glesbygd till städer, från Mälardalen till Stockholm, som ytterligare stärkte sin ställning som nav i kommunikationssystemet.

Den tidigare låga boendestandarden byttes mot krav på moderna och rymliga lägenheter, och bostadsbristen blev ett gissel. Miljonprogrammet föddes. Bilen gjorde sitt segertåg och ställde krav på stora vägbyggen och större utrymme inne i staden. Kollektivtrafikens dominans i Stockholms trafiksystem hotades, och översiktsplaneringen både i staden och regionen satsade visserligen på nya vägar, men framför allt på tunnelbanor och pendeltåg till nya stadsdelar och förorter som växte upp längs spåren i ett radiellt mönster ut från innerstaden. Stadskärnan omvandlades radikalt och stora delar av den historiska bebyggelsen revs för att ge plats för moderna cityverksamheter och förbättrade kommunikationer.

Starka krafter inom järnvägsstyrelsen ansåg att sammanbindningsbanan hade för låg kapacitet för den växande förortstrafiken och ville bygga ytterligare två spår mellan Södertälje och Centralen. Staden, som ansåg att SJ:s lokaltågstrafik borde fogas samman med stadens egen förortstrafik, protesterade kraftfullt mot så stora ingrepp i Riddarholmen och skisserade som motdrag ett alternativ med en tunnelbanegren från Huddinge-Flemingsberg till den blivande sydvästra tunnelbanan från Sätra-Vårby och Fruängen. Men järnvägsstyrelsen utnyttjade sin ställning som markägare och nödvändig samarbetspartner i cityregleringen och tilltvingade sig i 1947 och 1949 års stadsplaneavtal en byggnadsrätt för ett tredje och fjärde spår på femton år.

1945 hade man funnit att det behövdes fyra spår på den genomgående tunnelbanan för att trafikförsörja de växande förorterna. 1957 invigdes den, 1959 Söderströmsbron och 1967 resten av Centralbron. Dagens trafikapparat vid Riddarholmen var fullbordad. Ett sista försök att undvika tunnelbanebron över Söderström och lägga banan under vattnet med en gemensam station Slussen-Gamla stan avvisades med bostadsbristen och merkostnaden som motiveringar; tunnelbanan skulle under ett par år behöva ersättas av bussar, som inte skulle kunna försörja de nya förorterna lika effektivt.

De första årtiondena efter kriget hade tunnelbanan byggts genom staden och cityområdet totalförändrats, samtidigt som staden vuxit ut över sina gränser och tagit initiativ till en ny regionplanering, regional samordning av kollektivtrafiken och samgående med länet i storlandstinget. Storstadsexpansion hade setts som nära nog lagbunden, men

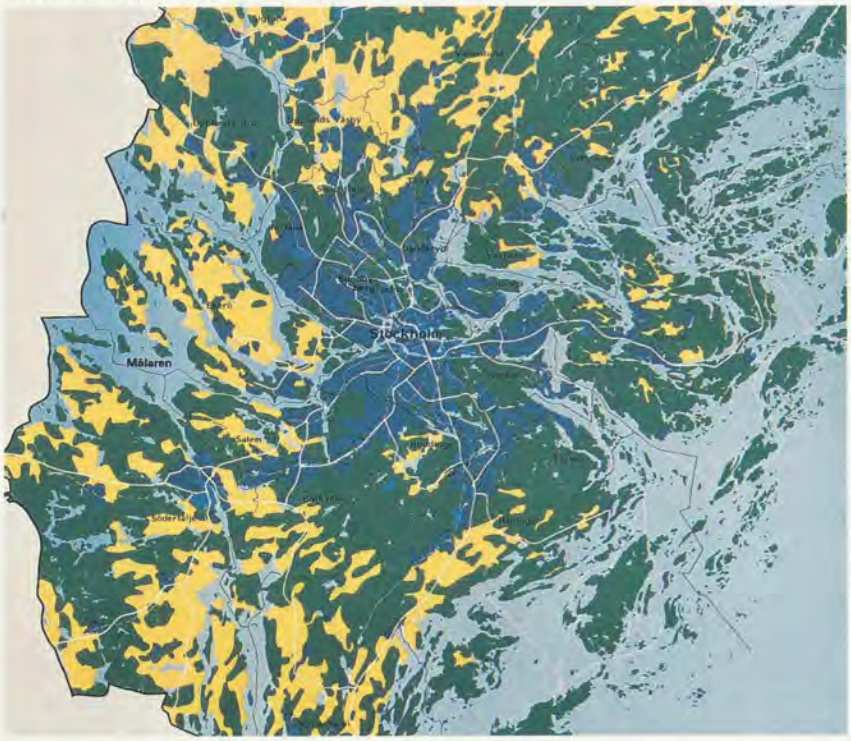
från 1970-talet avlöste planeringsdoktrinerna varandra i takt med skiftande konjunkturer och växlande perioder av tillväxt och stagnation.

Efter 1968 sågs bilismen inte längre enbart som det dynamiska och demokratiska färdsättet; dess avigsidor i form av trängsel, buller och avgaser började betonas, och efter hand tillkom rättviseargumenten: bilen var ett maskulint instrument och inte heller tillgänglig för alla samhällsklasser och åldersgrupper. Femtio- och sextiotalens planering uppfattades som resultat av fartblindhet och oheliga allianser mellan politik och kapitalintressen. Tålamodet med alla rivningar och provisorier i stadens centrum var till ända, slaget om almarna i Kungsträdgården svetsade samman alternativrörelsen och miljögrupperna. Cityregleringen med dess trista nybebyggelse och miljonprogrammets monotona bostadsområden väckte lika stor avsky. Storskalighet var inte längre ett honnörsord; tvärtom kom variation och mänsklig skala att uppskattas av unga och gamla. Storstaden borde brytas upp i fattbara beståndsdelar.

Staden bytte fot; nu skulle trafiken dämpas och saneras och cityplaneringen inriktas på bevarande. Men sjuttiotalet gick över i åttiotal och en med åren alltmer blomstrande internationell konjunktur. Stockholm skulle åter bli en sjudande, dynamisk, europeisk storstad; flyget, bilen, ny teknik, nya affärsidéer, nya företag satte hjulen i hektisk rörelse, fastighetskonjunkturerna och inflationen hettade upp ekonomin; tidsandan i förening med de eftersatta behoven ledde till beslut att bygga infrastruktur som aldrig förr. Ny kunskap kom fram om kommunikationernas betydelse för den ekonomiska tillväxten och välståndet. Partierna överbjöd varandra om miljardsatsningarna. Motorvägar, järnvägar, flygplatser och fiberoptik planerades och började byggas i alla delar av riket; det var de stora projektens tid. I Stockholm Dennispaket, Mälarbanor och tredje spåret, i Göteborg Adelsohnpaket och Västkustbana, i Malmö Hulterströmpaket, Citytunnel och Öresundsbro. Vi skulle på allvar knytas samman med de europeiska transnationella länkarna.

1985 års regionplaneskiss var ett försök att förena de nya tillväxtkrafterna med ett uttalat miljötänkande och en satsning på inomregional balans. Skissen hade två alternativ: ett som var mera biltillvänt och anpassat till marknadskraven och ett som mera systematiskt sökte styra investeringarna till de eftersatta regiondelarna med nya tillväxtnoder med forskning, högre utbildning och kollektivtrafik som kraftkorn. Så gott som alla stödde det senare alternativet, men den praktiska politiken kom att handla om både och. Det mest utmärkande var Storstockholmsöverenskommelsen om infrastrukturens utveckling, som under dåvarande riksbankschefen Bengt Dennis' ledning träffades mellan de tre största partierna och godkändes av regeringen och riksdagen, landstinget och staden och inarbetades i den nya regionplanen. Syftet var att genom ett långsiktigt program för investeringar i biltrafikleder och kollektivtrafik både främja regionens tillväxt och näringslivets funktion och att kraftfullt förbättra miljön, främst i innerstaden. I huvudsak skulle kollektivtrafiken och miljöförbättringarna finansieras med anslag från staten och landstinget och biltrafikens leder med bilavgifter.

Stockholmsregionens radiella mönster



NUET OCH PLANERNA FÖR DEN NÄRMASTE FRAMTIDEN

STORSTOCKHOLMSÖVERENSKOMMELSEN (Dennispaketet) slöts i två omgångar: en principuppgörelse i januari 1991 (Dennis I) under ledning av Bengt Dennis och en slutlig överenskommelse om vissa knäckfrågor – Österleden, Västerleden, bilavgifter och kvarstående finansieringsfrågor – i september 1992 (Dennis II). Fördragsslutande parter var socialdemokraterna, moderaterna och folkpartiet-liberalerna i Stockholms stad och län. Bengt Dennis deltog fram till och med 1991 års principöverenskommelse; därefter har förhandlingarna letts av trafiklandstingsrådet, som var Claes Ånstrand (s) fram till valet 1991, sedan Elwe Nilsson (m). Efter 1994 års val är Claes Ånstrand åter ordförande i Dennisgruppen och har att leda förhandlingarna vid den beslutade kontrollstationen i oktober 1996.

Direktiven angav syftet till *"att genom åtgärder i det samlade trafiksystemet förbättra regionens miljösituation, öka tilllgängligheten samt skapa bättre förutsättningar för regionens utveckling"*.

DENNISPAKETET, MÄLARREGIONEN OCH TREDJE SPÅRET

Storstockholmsöverenskommelsen klarar en lång tids trafikökning

Motorvägsringen i Dennispaketet

I paketet ingår satsningar på miljö, kollektivtrafik och biltrafik. De senare har blivit mest uppmärksammade och har väckt starkaste reaktioner, bland annat därför att de är mest resurskrävande. Det är dyrt att bygga motorvägar i en storstadsregion, särskilt när de som i Dennispaketet i stor utsträckning byggs i tunnel med underjordiska trafikplatser och omfattande åtgärder för trafiksäkerhet och god miljö.

De nya huvudtrafiklederna är *motorvägsringen* runt innerstaden, där bara Essingeleden och en del av Norra länken finns i dag. Tretton av de tillkommande fjorton kilometerna skall byggas i tunnel. Vidare ingår yttre tvärleden från Nynäshamnsvägen i Haninge till Norrtäljevägen i Vallentuna via Kungshatt och Lovön.

Bullerskydd och infartsparkeringar kompletterar vägbyggena och förbättrar miljön i innerstaden. Med bilavgifter på ringen och yttre tvärleden dämpas biltrafiken och finansieras trafikbyggena.

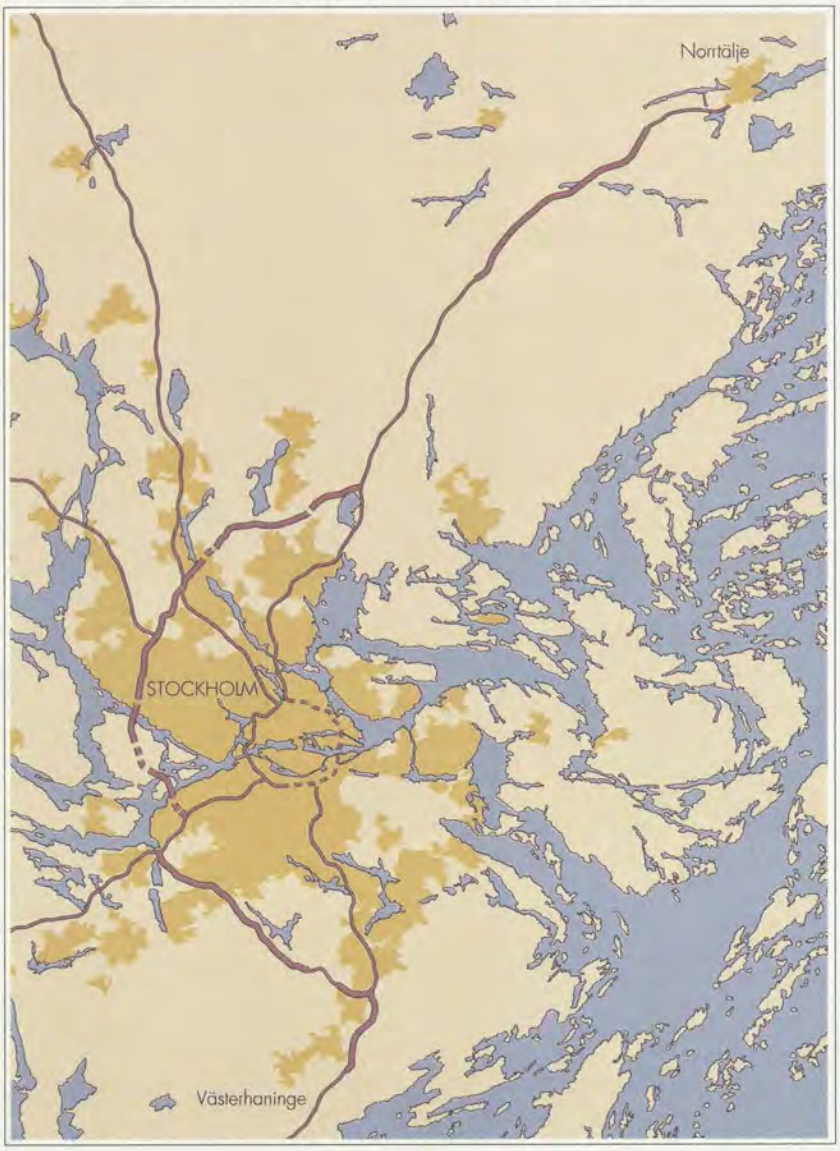
Kollektivtrafiken förbättras genom att *tunnelbanan* förlängs till Barkarby, eventuellt även till Täby, samt överlag rustas upp och får bättre stationer och nya vagnar, *busstrafiken* får modernare och miljövänligare bussar och ett reserverat stomnät i innerstaden, en snabbspårväg byggs utanför tullarna, till en början mellan Gullmarsplan och Alvik, och *järnvägsnätet* får ökad kapacitet till Nynäshamn, Kallhäll–Stäket, över Årstabron och förbi Riddarholmen.

I princip finansieras biltrafikens anläggningar med bilavgifter och kollektivtrafikens med *statsbidrag* och *landstingsbidrag*.

Överenskommelsen godkändes 1993–94 av riksdagen, landstinget och staden och infogades i regionplanen och de berörda kommunernas översiktsplaner. Investeringarna skulle komma i gång tidigt, 1995–96 skulle de största arbetena göras, och hela paketet skulle enligt överenskommelsen vara färdigställt 2005, men mycket har kommit emellan: en växande miljöopinion och nya politiska majoriteter, som tvingat fram nya utvärderingar och omprojekteringar och lett till en trögare beslutsprocess, parallellt därmed kostnadsökningar och finansieringsproblem.

Dennispaketet är det mest storslagna exemplet hittills i Stockholmsregionens planeringshistoria på försöken att förena tillväxt och miljö. Dess långsiktighet och omfattning gör det sårbart både för ekonomiska påfrestningar och för opinionsförändringar.

Regionens södra och norra delar binds samman av yttre tvärleden



Mälarregionen knyts samman med nya järnvägar

Dennisöverenskommelsen gäller åtgärder i trafiksystemet inom Stockholms län, men efterhand har det blivit en vanligare uppfattning att man måste sätta in dem i ett ännu vidare sammanhang. Mälardalen, som under tidigare sekler var Stockholms främsta uppland och som knöts samman av sjöfarten, tappade under 1900-talet sin särställning, när järnvägar och landsvägar blivit de viktigaste transportmedlen och vidgat reviren. Det senaste årtiondet har emellertid kommuner och landsting i Mälardalen börjat samarbeta intensivt kring gemensamma angelägenheter, inte minst den regionala strukturen och transportsystemet. Länsstyrelserna samverkar sedan gammalt i hela östra Mellansverige, och har gemensamt skisserat hur ett miljöanpassat transportsystem i området skulle kunna utformas. Statliga verk, enskilda företag och intresseorganisationer bildar också större distrikt och regioner och samordnar planer över hela Mälarregionen.

Järnvägar och Europavägar byggs om, och järnvägsnätet knyts samman till ett system med snabba regionaltåg som enligt avtal mellan SJ Persontrafik och länstrafikhuvudmännen (landsting och kommuner) i de fem Mälarlänen skall trafikera banorna söder och norr om Mälaren med timtrafik. Trafikeringen inleds nästa år och skall vara utbyggd vid sekelskiftet. Genom avtalet kommer regionaltågstrafiken och länstrafiken att samordnas och även tillvarata möjliga samordningsvinster med SJ:s fjärrtrafik, och de kommunala huvudmännen skall också sträva efter en samsyn i samhällsplaneringen och trafikplaneringen. Det blir ett viktigt instrument i Mälarregionens integrering.

Sammanbindningsbanan utnyttjas kraftigt i rusningstrafik

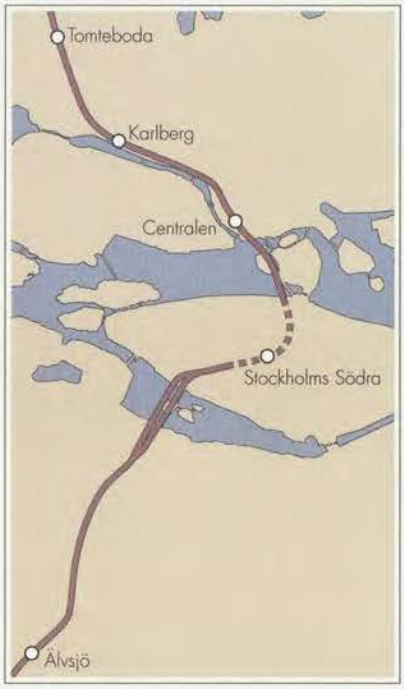
I dag trafikeras sammanbindningsbanan genom Stockholm av 418 tidtabellslagda tåg om dygnet och som mest av 17 tåg söderut och 16 norrut per timme, dvs något mindre än den kapacitet på cirka 20 tåg i timmen som man i praktiken räknar med för varje spår. Kapaciteten kommer att öka till cirka 24 tåg genom att man inför s k genomsignalering ATC-2. Samtidigt ökar pendeltågstrafiken de närmaste åren till kvartstrafik hela dagen och snabbpendlar under högtrafik, och regionaltåg introduceras i Mälardalen medan godstrafiken förblir oförändrad. Tillsammans kan det om tre år bli 24 tåg per riktning och timme i maxtrafik. Detta kan man alltså klara på de befintliga spåren.

Järnvägstrafiken väntas fortsätta att öka och på litet längre sikt delvis få en annan karaktär. Lokdragna tåg i regionaltrafiken och på flera destinationer i fjärrtrafiken kommer att ersättas av tåg som kan köras i båda riktningarna utan lokbyte, och långa persontåg som i dag inte går så ofta kan komma att delas upp på flera som går tätare. Totalt räknar man med att år 2005 köra 600 tåg om dagen på sträckan och som mest 26 tåg i timmen i varje riktning, varav 14 pendeltåg och 4 regionaltåg. SJ påpekar, att bedömningarna är osäkra och beror på marknadsutvecklingen. Biltullar och miljöavgifter kan t ex komma att leda till en överströmning från landsväg till järnväg, som ökar efterfrågan ännu mer.

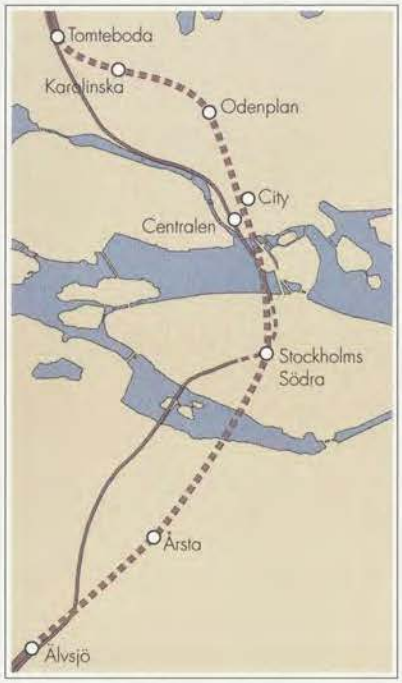
Under sextio- och sjuttiotalen hade SJ:s gamla ambitioner att öka ut sammanbindningsbanan med ett eller två nya spår för lokaltågstrafiken fått förfalla, både därför att bilen tagit över mer av trafiken mellan förorterna och innerstaden och därför att järnvägen ansågs som ett olönsamt och föråldrat trafikslag. Men med åttio- och nittiotalens växande kritik mot bilismen och ökade intresse för den spårburna kollektivtrafiken, återkom kraven på ett tredje spår som en del i upprustningen av Mälardalens järnvägsnät.

Regionaltåg år 2010, tåg per dygn

Huvudalternativ 1988



Tunnel Tomteboda–Centralstation–Älvsjö 1988



Pendeltågstunnel Liljeholmen–Fridhemsplan–Karlberg–Tomteboda 1988

Pendeltågstunnel Liljeholmen–Mariatorget–Centralen–Odenplan–Tomteboda 1988

1988 gjorde SJ:s banavdelning (det blivande Banverket) en förstudie av alternativa spårdragningar genom centrala Stockholm. Huvudalternativet var ett tredje spår från Centralen till Södra station och därifrån två nya spår på en bro vid sidan av Årstabron. Det andra alternativet var en ny tvåspårstunnel Tomteboda–Centralen–Älvsjö i olika sträckningar. Samtidigt lanserade regionplanekontoret och SL förslaget att dra en pendeltågstunnel via Liljeholmen och Fridhemsplan till Karlberg och Tomteboda för att på så sätt få flera anknytningar till tunnelbanesystemet, men det föll efter att ha avvisats av SJ och Banverket.

SJ och Banverket föreslog, att det tredje spåret genom staden skulle dras på västra sidan längs med de befintliga två, vilket skulle göra förhållandevis stora ingrepp på Riddarholmen. Ett fjärde spår skulle ha så stora konsekvenser för stadsbilden i centrala Stockholm, att det ansågs uteslutet, i varje fall för mycket lång tid framöver. Med fyra spår söderifrån fram till Södra station och norrifrån till Stockholms Central skulle tre spår på sträckan däremellan under överskådlig tid ge tillräcklig kapacitet för en ny regionaltågstrafik och en utökad pendeltågstrafik.

PROTESTERNA OCH MOTFÖRSLAGEN

TREDJE spåret över Riddarholmen väckte motstånd på många håll och överarbetades för att få en skonsammare utformning. Därutöver föreslogs nya tunnelalternativ, exempelvis Älvsjö–Liljeholmen–Mariatorget–Centralen–Odenplan/S:t Eriksplan–Karlberg. Utöver Banverket var många parter aktiva i arbetet på att finna nya alternativ till tredje spåret: främst staden, Riksantikvarieämbetet och Byggnadsstyrelsen men också enskilda och organisationer. De flesta godtog SJ:s och Banverkets uppfattning att järnvägen behövde förstärkas genom staden, och många förutsåg att ett fjärde spår skulle bli nödvändigt inom några årtionden. Oppositionen följde i huvudsak två linjer: dels att man ville se en lösning som skonade vattenspegeln och stadsbilden, Riddarholmens miljö och historiska bebyggelse, dels att man genom nya stationer för pendeltågen ville få bättre anknytning till tunnelbanan och andra delar av staden än enbart vid Centralen, Södra station och Karlberg.

Banverket genomförde 1992 en fördjupad studie av de alternativa tunnelsträckningarna, och stadsbyggnadskontoret utarbetade alternativa detaljplaner: en för ett tredje spår i ytläget och en för en pendeltågstunnel Älvsjö–Liljeholmen–Södra station–Centralen.

Staden förordade tunnellösningen, men regeringen och riksdagen avvisade förslag om en dyrare lösning än ytalternativet. Parterna bakom Dennisöverenskommelsen var inte beredda att dra på staden och landstinget kostnader för att den statliga järnvägen skulle få en mera miljövänlig utformning. En detaljplan utarbetades och antogs av kommunfullmäktige, på basis av ett modifierat förslag till tredje spår i ytläge, som gjorde mindre ingrepp på Riddarholmen än tidigare förslag.

Detaljplanen och Banverkets ansökan om tillstånd till ingrepp i statliga byggnadsminnen på Riddarholmen överklagades, och samtidigt växte en stark miljöopinion upp mot förslaget. Opinionen tog sig uttryck som började erinra om 1971 års händelser kring Kungsträdgårdens almar, och de politiska partierna i staden agerade hos regeringen för en tunnellösning. På enskilt initiativ utarbetades nya alternativ, som i vissa fall kopplades till motstånd mot Dennispaketet och i andra fall enbart gällde järnvägen. Ett förslag som fick stort genomslag i media presenterades av länsstyrelsen. Det gick ut på att man skulle acceptera ett tredje spår på ytan men i stället föra ner biltrafiken på Centralbron i en tunnel under Riddarholmen.

Regeringen prövade Banverkets framställning och besvären över den och över detaljplanen och beslöt den 19 maj 1995 att upphäva stadens beslut om detaljplanen och att av-

Demonstration på Bockfoten

visa Banverkets framställning. Med dessa beslut sade regeringen nej till det tredje spåret i ytläge i dess planerade utformning och tillsatte en kommitté (Riddarholmskommittén) med uppdrag att utvärdera alternativa järnvägslösningar mellan Södra station och Centralen och att utreda förutsättningarna för en långsiktig och miljöanpassad lösning av väg-, järnvägs- och kollektivtrafiken i centrala Stockholm samt föreslå åtgärdsprogram och finansiering.

TRAFIK OCH TILLVÄXT, TRAFIK OCH MILJÖ – EN NY TRAFIKPOLITIK

TRAFIKPOLITIKEN innebär – som på andra politikområden – en avvägning mellan delmål som pekar i olika riktning och ibland är oförenliga. Över tiden ges målen olika tyngd och sammanvägningen förändras. De senaste tio åren har politiken för kommunikationer och infrastruktur utgått från övertygelsen att efterfrågan på transporter fortsätter att växa på grund av näringslivets utveckling och omstrukturering, och att förbättrade kontakter med Europa och omvärlden är en förutsättning för en fortsatt tillväxt av ekonomi, sysselsättning och välfärd och en ökad regional balans. Efter en period av sjunkande investeringar i infrastrukturen måste Sverige ta kraftfulla tag för att hämta in eftersläpningarna och förbättra kvaliteten i transportnäten och skapa sammanhängande stråk med jämn och hög kapacitet.

Det har rått bred enighet om dessa uppfattningar, men efterhand har de nationella infrastrukturprogrammen börjat ifrågasättas både av statsfinansiella skäl och med tanke på trafikens miljöeffekter. Flera statliga utredningar har diskuterat sambanden och föreslagit förändringar.

De två senaste utredningarna på området är *Trafik- och klimatkommittén (TOK)*, som lämnade sitt slutbetänkande förra sommaren, samt *Kommunikationskommittén (KomKom)*, som hittills avgett ett delbetänkande om infrastrukturplaneringen och väntas avsluta sitt arbete senare i år. TOK behandlade i första hand miljömålen inom transportsektorn totalt och för de olika trafikslagen samt föreslog en rullande hanteringsordning med preliminära mål, scenariostudier, miljörapporter och åtgärdsplaner från trafikverken, omprövning av de preliminära målen och därefter beslut av regering och riksdag.

Kommunikationskommittén har till uppdrag att utarbeta en nationell plan för kommunikationerna i Sverige. Den skall enligt direktiven leda fram mot ett miljöanpassat transportsystem som samtidigt bidrar till ökad välfärd och hållbar tillväxt i landets olika delar. Kommittén föreslår i sitt delbetänkande om infrastrukturplaneringen en kursändring för att nå målet om en långsiktigt hållbar utveckling. De stora nationella investeringarna i nya vägar halveras, medan satsningarna på ökad bärighet, trafiksäkerhet och regional balans samt på drift och underhåll ökar kraftigt. Kommittén föreslår också att järnvägarna får en större andel än vägarna av investeringsmedlen. Ett samhällsekonomiskt synsätt dominerar, men skall inte vara allenarådande.

KomKom aviserar att slutbetänkandet kommer att innehålla en rad andra åtgärder som behövs för att nå de långsiktiga miljömålen. Svårast av dem är koldioxidmålet, som kommer att kräva stora insatser för att minska den totala förbrukningen av fossilbränslen. Även de andra miljömålen ställer krav på oss alla att förändra vårt vardagsbeteende.

Kommunikationskommitténs uppdrag kan ses som ett uttryck för en trafikpolitisk omorientering. Investeringstakten kan komma att dras ner både totalt och särskilt för nya vägar och järnvägar med svag samhällsekonomisk lönsamhet och tveksamma miljöeffekter men öka för åtgärder som klart kan motiveras av näringslivets behov och kraven på bättre miljö och trafiksäkerhet. De senaste årens stråktänkande förändras i så fall mot mera begränsade utbyggnader i avsnitt där bristerna är särskilt besvärliga.

I Stockholm–Mälaregionen är dock trafiktrycket mycket starkt, eftersläpningarna uppenbara och trafikens miljökonsekvenser bekymmersamma. I ett sådant läge talar KomKoms kriterier för en fortsatt snabb investeringstakt för spårtrafiken och en något dämpad utbyggnad av ny kapacitet på vägsidan. De talar också för en ännu starkare satsning på miljö- och säkerhetsförbättringar för både vägar och spår.

Mot bakgrund av en sådan omorientering av trafikpolitiken är det möjligt att parterna bakom Dennisöverenskommelsen vill utnyttja höstens kontrollstation för att pröva om alla åtgärder i överenskommelsen är lika angelägna i dag som för fem år sedan. Det kan också finnas andra förbättringar som inte ingår i paketet men som kan komma att prioriteras upp.

KONTINUITET OCH HÅLLBAR UTVECKLING

PLANER OCH planering är barn av sin tid, uttrycker sin generations kunskaper, de då aktuella ekonomiska, sociala och politiska förhållandena, de rådande värderingarna och föreställningarna om framtiden. Politiska majoriteter byts, tidsandan förändras, nya erfarenheter och kunskaper tillkommer. Nyligen fastställda planer och program kan snabbt bli föråldrade.

Vi uppfattar dagsläget så på trafikpolitikens område. Den starka och breda övertygelsen om infrastrukturinvesteringarnas välsignelser för tillväxt och välfärd har fått vika för eftertänksamhet, för en mera nyanserad syn, för en starkare betoning av miljö och långsiktig överlevnad.

Vårt uppdrag att utvärdera alternativa lösningar för en järnvägsförstärkning och att utreda förutsättningarna för en långsiktig och miljöanpassad lösning av den samlade väg-, järnvägs- och kollektivtrafiken i centrala Stockholm har vi sett mot bakgrund av en sådan trafikpolitisk omorientering, och våra förslag syftar till en starkare miljö- och säkerhetsprofil.

Innan vi lägger konkreta förslag, redovisar vi de föreställningar och synsätt som har väglett oss. Väl medvetna om det vanskliga i ett sådant arbetssätt försöker vi ändå dra ut utvecklingslinjerna från gången tid mot framtiden och vill därmed sätta in våra förslag i ett längre perspektiv än dagens och de närmaste fem–tio årens samhällsbyggande i Stockholm. Tanken är att förslagen skall återknyta till den historiska utvecklingen och mera betona *kontinuiteten* än de dramatiska brotten i tidsväven. Återskapa förlorade värden i staden och samtidigt leda fram mot en – som det står i våra direktiv – *långsiktig och miljöanpassad* lösning av väg-, järnvägs- och kollektivtrafiken i stråket genom centrala Stockholm. Vi skall ju – åter enligt direktivens ord – lägga förslag om en mer genomgripande sanering av trafikmiljön i området, och samtidigt visa hänsyn till *vattenspegeln* och till de *kulturhistoriska* värdena.

Våra konkreta förslag kan inte åstadkomma allt detta på kort tid. De behandlar järnvägen och Centralbron samt det som har ett omedelbart samband med dem. Vi anser oss därmed ha visat att en ökad framkomlighet för järnvägstrafiken är väl förenlig med större varsamhet om den historiska bebyggelsen, stadsbilden och vattenspegeln – men också med befrielse från buller, störningar och avgaser.

Åtskilligt av det som vi, och många med oss, därutöver helst skulle vilja se förändras eller återskapas i Stockholms historiska kärna och centrala vattenstråk, tar lång tid och är mycket kostsamt att genomföra och kräver ytterligare överväganden och medverkan från många berörda. Våra tidsbundna värderingar och kunskaper kan komma att te sig föråldrade i den nya värld som Stockholm går in i.

Med detta förbehåll presenterar vi våra visioner. De kan bli nästa generations stadsbyggnadsuppgift– men de nya stockholmarna kan ha helt andra synsätt än vi och välja helt andra lösningar. Det är deras stad.

STOLTA STAD, DINA SLOTT OCH TORN BÖLJAN SLÅR, VÅGORNA GLÄNSA OCH GLITTRA

STADEN på vattnet, Nordens Venedig. Två Stockholmsepitet med samma innebörd: Stockholm är en sjöstad. Grundad vid Mälarens utlopp i Saltsjön, genom sekler Sveriges viktigaste hamn – fram till 1800-talets avregleringar och nya teknik med ångfartyg och järnvägar som gjorde det möjligt för skogens och malmens produkter att finna andra utskeppningshamnar.

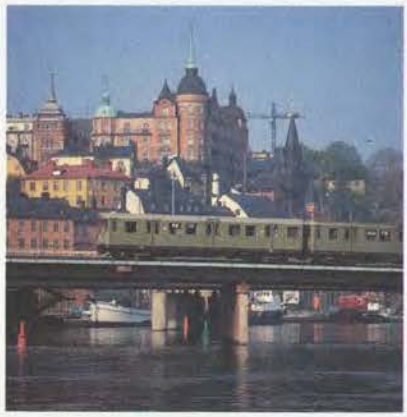
Sjöfarten har satt sin prägel på stadskärnan och gör så än i dag: stenskodda kajer längs stränderna, Waxholmsbåtar, Mälarbåtar, Djurgårdsfärjor, nöjes- och utflyktsbåtar, Finlandsfärjor, kryssningsfartyg, flottbesök.

De vida vattnen, stenstadens öar och lummiga holmar, Söders förkastningsbranter och höga berg, naturens gåva till Stockholm som stadens styrande och planerare under århundraden förvaltat och mestadels förkovrat. Svindlande utsikter från höjderna, tornen, besjungna och avmålade genom tiderna. Representativa byggnader längs kajgatorna, 1600- och 1700-tal på Stadsholmen och Riddarholmen, 1800-tal på

Norrmalm, Östermalm och delvis Södermalm, 1900-tal på Kungsholmen och delar av Söder. Broar från olika epoker bryggar över det breda Mälar–Saltsjöstråket och bidrar ofta till upplevelsen av stadens skönhet: som förbindelseleder, som utsiktsplatser, som arkitektoniska byggnadsverk.

Men inte alla. Den nu 50-åriga Strömbron som försvarades mot opinionen med att den skulle ligga kvar i högst femton år tills en tunnel eller permanent bro byggts. Bropaketet mellan Söder och Tegelbacken med sin väldiga trafik som tränger sig fram genom gattet mellan Stadsholmen och Riddarholmen och kuperar kanalen. De är alls inga honnörer till Stockholms skönhet – de tillhör snarare de värsta horrorerna.

De boende och arbetande i Stockholm känner ofta glädje över sin stolta stad, med Bellmans ord. Besökare och turister imponeras av att staden är så vacker, att vattnen är så rena, luften så frisk, holmarna så gröna, trafiken så måttlig och välordnad.



STOCKHOLM I VÄRLDEN – MÄLARSTAD, SKÄRGÅRDSSTAD, ÖSTERSJÖSTAD, EUROPEISK STAD

STOCKHOLM är Mälarregionens största stad; Stockholm har alltid samspelat med Mälardalens städer och landsbygd. Då sjöfarten dominerade transporterna var det självklart, likaså då staden för sin försörjning med livsmedel och arbetskraft var beroende av Mälardalens jordbrukande befolkning. Under 1900-talet blev beroendet svagare, men nu ökar det på nytt; Stockholm och Mälardalen växer samman till en Mälarregion.

Stockholm är skärgårdens innersta del; i gångna sekler har skutorna från Roslagen, Åland och Åboland försett staden med ved och fiskeriprodukter, ett beroende som försvunnit. I stället har kommit ett helt annat samband, där skärgården blivit Stockholms stora rekreationsområde. Med den europeiska unionen vidgas nu Stockholmsskärgården åter över till den åländska och finska sidan; nya samband växer fram.

Stockholm är storstad vid Östersjön; under vår stormaktstid styrdes de flesta Östersjöstäder och vida områden däromkring från Stockholm. Staden tävlade länge med Köpenhamn om att vara Nordeuropas viktigaste stad – tills S:t Petersburg ett par årtionden efter sitt grundande 1703 konkurrerat ut båda. Stockholm sjönk tillbaka, den ryska huvudstaden blomstrade i två sekler, men revolutionen och krigen stängde halva Östersjön och bröt gamla samband. Och nu när havet åter är fritt, växer nya förbindelser upp, med Baltikum, med Ryssland och Polen, med östra Tyskland.

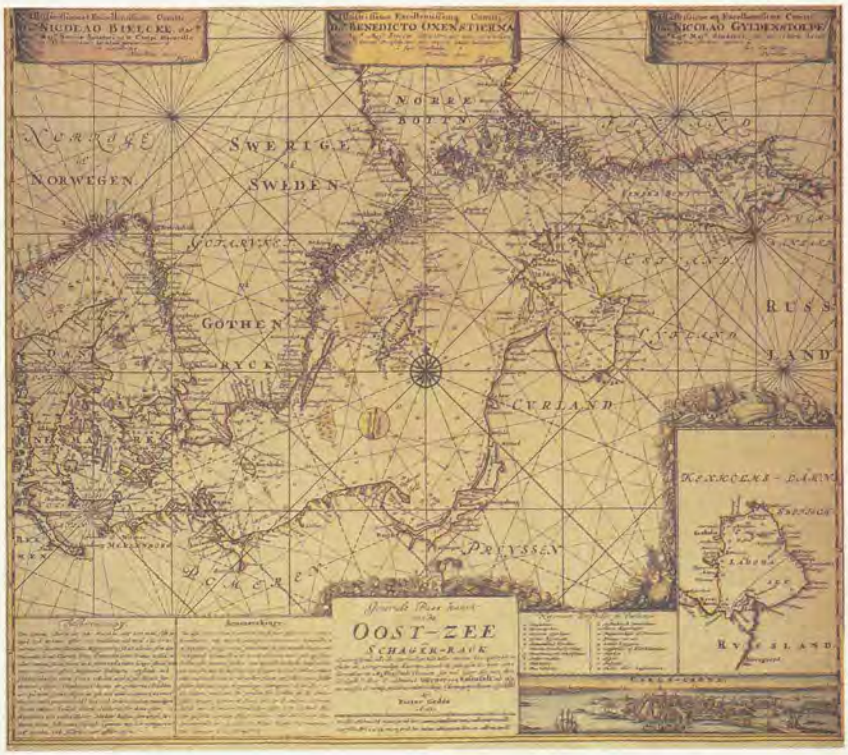
Förändringarna sveper fram genom historien och nya framtider formas. I Stockholm liksom i andra storstäder har under århundradenas lopp perioder av tillväxt, stagnation och tillbakagång avlöst varandra. Befolkningstalets förändringar hänger samman med Sveriges skiftande betydelse i Europas historia, de växlande konjunkturerna, de tekniska, hygieniska och sociala förändringarna och näringslivets omstrukturering.

De starkaste tillväxtperioderna i Stockholms historia har infallit under 1600-talets stormaktstid, det sena 1800-talets industrialisering och förbättrade hygien samt under och efter vårt sekels krigsår, då Sverige skonades från förödelsen i övriga Europa. Särskilt stark har tillväxten efter andra världskriget varit under 1950- och 60-talen samt under 1980- och tidiga 90-talen.

För Sveriges ekonomi har utrikeshandeln av tradition haft en stor betydelse, och de svenska konjunkturerna har i stort sett samvarierat med de internationella. Sambanden blir allt starkare när världsekonomin integreras, näringslivet globaliseras och Sverige avlägsnar sig allt mer från sitt tidigare starka beroende av skog, malm och vattenkraft. Den europeiska unionen är en mäktig hävstång för integrationen, och utrymmet för en egen politik krymper – på gott och ont. Närmandet mellan öst och väst kan på sikt bli en ännu större tillväxtmotor än vad handelshindrens försvinnande i de västeuropeiska länderna har varit.

Under en tid av så väldiga och världsomspännande förändringar

Peter Geddas karta, 1600-talet



som vår blir friktionerna och störningarna kraftiga, innan förbättringarna fått genomslag. Vi märker det på den arbetslöshetsvåg med urholkade offentliga finanser, segregation och främlingsförakt som sköljer genom Europa och som är något helt nytt och skrämmande för efterkrigstidens Sverige. Den närmaste framtiden ter sig inte ljus, och samtidigt ger oss vår ökade kunskap om de globala miljöhoten och vår egen roll i miljöförstöringen ytterligare anledning både till eftertanke, omprövning och till aktivt handlande. Utmaningarna är stora, likaså möjligheterna!

Mycket talar för att Stockholmsområdet kommer att fortsätta att växa både i folkmängd och i ekonomisk aktivitet. Stockholm är porten mot öster, Stockholm–Uppsala är Sveriges starkaste kunskaps- och IT-region, tillväxtbranscherna är rikt representerade i näringslivet, som är dynamiskt och variationsrikt och dominerat av små och medelstora företag, Stockholm är inte bara Sveriges och Mälardalens huvudstad utan också Nordeuropas finansiella centrum. Stockholm är också en ovanligt vacker huvudstad och staden satsar på en god miljö. Den är Sveriges mest internationella stad och lockar ständigt växande turistströmmar. Allt detta ger Stockholmsregionen en starkare ställning på arbetsmarknaden än andra landsändar och drar hit ungdomar från utlandet och övriga Sverige. Det gör det också troligt att efterfrågan på kapacitet för biltrafik fortsätter att växa; bilen är ett arbetsredskap för många och inte bara ett transportmedel för resor mellan hem och arbete.

FRÅN ENKÄRNIG TILL FLERKÄRNIG REGION

STOCKHOLM har varit och är alltjämt en utpräglat enkärnig stad. Där Birger Jarls försvarsverk anlades på 1200-talet har rikets och regionens kärnområde legat i århundraden, och det är inte många hundra meter därifrån som statsmaktens, näringslivets och organisationernas tyngsta institutioner än i dag har sina högkvarter.

I regionplaneringen har man länge talat om en flerkärnig region och även planerat för nya utvecklingsnoder i söder och norr. Men den historiskt ärvda koncentrationen har haft större tyngd än planerarnas insikter och visioner. Den har inte minst bidragit till trafikplaneringens aktuella bekymmer och till hoten mot miljö och stadsbild, mestadels orsakade av den växande bilismen. Stockholm har undgått många miljöproblem genom att satsa stort på kollektiva kommunikationer, men dessa blir lätt ett stöd för en fortsatt enkärnig region. Deras uppgift är att förflytta många passagerare samma sträckor, medan bilen underlättar individuella transporter, vidgar reviren och friheten. Samtidigt ställer den till med svårbemästrade problem.

När Stockholms folkmängd nu växer och när jordbruks- och industrisamhället går över i det mångfacetterade och variationsrika kunskapssamhället, behöver allt flera människor röra sig över allt större ytor. Alltflera vill själva välja sina resmönster i tid och rum, och det blir naturligt för många människor att ibland resa långa sträckor men ibland ersätta sina förflyttningar med teleförbindelser. Transportsystemen skall inte bara tillåta utan också underlätta den ökade rörligheten, de längre resorna, de självvalda mönstren. Variationerna ökar, regionerna växer och knyts samman av alla individuella behov sammantagna.

Sverige är förhållandevis sent och måttligt urbaniserat, och stadsbygden har brett ut sig runt Stockholm främst under 1900-talet. Bostäder och arbetsplatser har tillkommit utanför innerstaden, och nya tyngdpunkter har utvecklats. Under senare årtionden har hela Mälarregionen åter börjat fogas samman med Stockholmsområdet. Huvudstadsregionen vidgas alltmer.

När Mälardalens järnvägsnät byggs ut så starkt som i dag, är ett av syftena att främja integration och flerkärnighet. För att järnvägssatsningarna inte skall bli utan avsedd effekt, för att inte glest besatta tåg skall förbinda ett antal fristående och knappt samordnade lokala marknader kompletteras spårstrukturen med ett högklassigt vägnät. Vägar och spår konkurrerar – men de stöder också varandra. En långsiktigt hållbar utveckling kräver en balanserad syn.

KOLLEKTIVTRAFIKEN MÖTER INDIVIDUELLA BEHOV

SPÅRSATSNINGARNA är viktiga för miljön och för rättvisan mellan befolkningsgrupperna. De stora investeringarna bidrar till att Stockholm och Mälardalen upplevs som en gemensam region och alltmer börjar fungera som en sådan, men det går att dra ännu större nytta än hittills av det kollektiva transportnätets ökade kapacitet och av dess utvecklingsbarhet.

Spårsystemen i Mälardalen, men också i Stor-Stockholm har tillkommit vid skilda tider och med olika huvudmän. Trafiken har organiserats på olika sätt och systemen har fått olika teknisk utformning. I dag – och än mer i framtiden – är inte längre den historiska bakgrunden till detta så viktig. SL (Stor-Stockholms Lokaltrafik) skapades för trettio år sedan för att lösa de problem som den bristande samordningen orsakade för medborgarna i Stockholms län, och för att ge den lokala och inomregionala kollektivtrafiken samma huvudman.

Femtiokortet, det enhetliga taxe- och biljettsystemet kom till, likaså en omfattande tidtabellssamordning, men tekniska skiljaktigheter existerar än i dag; pendeltåg, tunnelbanor och förortståg körs med olika vagntyper, har olika strömförsörjning, signalsystem, plattformshöjder. Och nu tillkommer ytterligare ett separat system: snabbspårvägen, med egna tekniska egenskaper.

De mycket stora investeringar som gjorts och som planeras i den spårburna kollektivtrafiken bör inte tillåtas konservera skillnaderna utan de måste överbrygga dem. Vägnätet är gemensamt för alla slags vägfordon, men så är det inte för spårtrafiken.

Utanför våra gränser finns många exempel på samordnade system för att öka kapaciteten och bekvämligheten för trafikanterna. Hos oss finns ett fåtal sammanbyggda buss- och spårterminaler och bekväma övergångar över plattform; genom Dennisöverenskommelsen tillkommer ytterligare några bytespunkter och dessutom byggs parkeringshus vid flera tunnelbanestationer och andra knutpunkter i kollektivnätet. Men än har inte spårtrafikslagen integrerats.

Och ändå borde ett så tekniskt orienterat land som vårt med en egen tillverkningsindustri på transportområdet ha mycket stora möjligheter. I Stockholm har exempelvis alla järnvägar, tunnelbanor och spårvägar utom Roslagsbanan samma spårvidd. Det är en utgångspunkt för samordning. Olikheter i form av kurvradier, signal- och styrsystem, strömförsörjning och plattformshöjd kan man lösa; det visar utländska exempel.

Skall den miljövänliga spårtrafiken kunna stärka sin konkurrensförmåga gentemot bilismen, måste den bättre än hittills förmå tillgodose de starkt varierande individuella önskemålen. Spårnäten i Stor-Stockholm är en stor samlad resurs, i synnerhet om man räknar in de spår som i dag är dåligt utnyttjade. Genom systematiska – och delvis ganska måttliga – investeringar för att kunna köra flera trafikslag på samma spår och på sikt bygga samman spårsystemen genom nya länkar, kan man skapa flera bekväma direktförbindelser och möta nya konsumentbehov. Tunnelbanezonen börjar glesas ut, medan pendeltågszonen växer. Många reser med båda trafikslagen och skulle ha föredragit direktresor framför byten. Genom snabbspårvägen tillkommer en ny spårförbindelse över Mälaren; tankar på dess långsiktiga utbyggnad innehåller också en förbindelse över Saltsjön. Hittills är det bara bilarna som kan korsa det östvästliga vattenstråket på flera än ett ställe, så det blir en radikal förbättring för spårtrafiken. Men det nya trafikslaget har inte planerats för att kunna integreras i tunnelbane- och pendeltågssystemen. Byten blir oundvikliga.

Även om det inte har skett än, kommer Sverige och Stockholmsregionen framöver säkerligen att ta vara på de internationella erfarenheterna och knyta samman spårsystemen för att öka deras attraktivitet och konkurrensförmåga. I första hand kan det bli lönsamt inom det tätare bebyggda Stockholmsområdet, men det torde också vara möjligt att med en medveten politik för att bygga ut och bygga samman de kollektiva trafiksystemen på spår och väg stödja framväxten av en flerkärnig Mälarregion.

EN KONSUMENTINRIKTAD HELHETSSYN

Kommunikationskommittén har i uppdrag att utveckla en helhetssyn på kommunikationerna i Sverige. En helhetssyn är ett önskemål som statsmakterna upprepade gånger har uttalat, men den har ofta fastnat i ett producentstyrt sektorstänkande.

En verkligt konsumentinriktad helhetssyn är en fråga både om kvalitet och om ekonomi. För konsumenterna är det angeläget att kunna uppfatta det kollektiva trafiksystemet som modernt, bekvämt och överskådligt, lätt tillgängligt, billigt och kraftfullt. För producenterna är det önskvärt att få så bra utdelning som möjligt på de resurser som satsas i investeringar och drift. Samordning och samverkan blir nyckelord för båda grupperna.

De moderna transportslagen bilen och flyget har sedan sitt genombrott starkare än övriga delar i transportsystemet utvecklats i riktning mot bekvämlighet, säkerhet och prestanda. Bilen är i motsats till kollektivtrafiken en typiskt konsumentstyrd företeelse; dess remarkabla utveckling är säkerligen en effekt därav. Vi

är övertygade om att kollektivtrafiken framöver också måste bli mera konsument- än producentstyrd för att kunna konkurrera effektivt med bilen.

Kollektivtrafiken är ändå handikappad av att den inte som bilen ger enskilda och hushåll den självvalda rörlighet och de vidgade revir som betyder så mycket för välfärd och välbefinnande. I arbetslivet är bilen ett allt viktigare instrument, som den kollektiva trafiken aldrig kan mäta sig med.

Bilens olägenhet i storstaden är de störningar den orsakar – trängsel, buller, avgaser, olyckor, barriärer – och det resursslöseri som ligger i att den används så lite men ändå kräver ett så stort utrymme; till vardags använder ju de allra flesta bilen bara under korta stunder morgon och kväll. Vägar och trafikplatser brer ut sig över stora ytor, och många trafikleder har fått bli öppna sår eller fula ärr i staden. Dennispaketets tunnlar och underjordiska trafikplatser är ett storskaligt sätt att minska biltrafikens intrång på stadens yta och att återskapa mark för parker och bebyggelse, för gång- och cykelkontakter mellan stadsdelar.

EN LÅNGSIKTIGT UTHÅLLIG REGION

MILJÖGRUPPERNAS inställning till Dennisöverenskommelsen är kluven. Man respekterar syftet att förbättra miljön genom att minska biltrafiktrycket i innerstaden och göra den behagligare för alla som vistas där, går till fots, cyklar, åker buss och spårvagn, göra den renare, tystare och friskare. De flesta ser också positivt på att bilisterna får betala genom avgifter på Ringen och kringfartslederna. Samtidigt ser man med oro på det omfång som satsningarna på motorleder och anordningar för bilismen har fått, och man fruktar en amerikansk utveckling, att det blir ännu lättare för bilen att ta sig fram, dominera resmönstret och konkurrera ut kollektivtrafiken. Kommer de samlade resurserna att räcka till för en lika storstilad satsning på kollektivtrafiken och stadsmiljön?

Alla låter sig inte heller övertygas av ekonomernas resonemang om tillgänglighetens stora värde för välfärd, sysselsättning och livsmiljö. Och många anser att Dennisekvationen med avgifter för att både finansiera nya leder och minska bilismen i innerstaden inte går ihop; för att få in tillräckligt med pengar måste den placera biltullarna utanför Ringen och därmed ge bilisterna lika billigt tillträde till innerstaden som till kringfartsleden.

Därför har andra modeller för bilavgifter lanserats, som utan stora trafikutbyggnader skall minska och styra om trafiken i innerstaden lika mycket som i Dennisöverenskommelsen. Med differentierade avgifter kan man exempelvis påverka trafikflödena och miljön bättre än med avgifter som är lika höga på varje led och vid varje klockslag.

Men det finns också andra metoder för att begränsa bilismen i innerstaden än avgifter på den rörliga trafiken. Det digra utredningsmaterialet kring Dennis visar på flera alternativ.

Vi är helt övertygade om att trafiköverenskommelsens samtliga parter hade mycket stora ambitioner att göra innerstadsmiljön bättre, men det är beklagligt att Centralbron aldrig togs in i Dennispaketet. De stora investeringarna i kringfartsleder och annan miljöförbättring skulle ha behövt kompletteras med åtgärder för att komma till rätta med Centralbrons miljöstörningar, i synnerhet mot perspektivet av en allt bredare opinions krav på en trafikplanering som leder fram mot en ekologiskt uthållig region.

Parterna beslöt i överenskommelsen att vid en kontrollstation 1996 göra "en avstämning mellan överenskommelsen och utfallet därav" och "genom överläggningar med staten skapa klarhet i frågan om statens bidrag till finansieringen av regionens investeringar i trafiksystemet under avtalsperiodens senare hälft". Parterna skall då också ta slutlig ställning till utformning och byggstart för Västerleden, snabbspårvägen norrut från Alvik, tunnelbanans eventuella förlängning till Täby och användningen av medel som avsatts för att förbättra framkomligheten i innerstaden.

Tanken var att höstens överläggningar inte skall innehålla någon omförhandling utan bara vara en kontrollstation. Det har dock hänt åtskilligt sedan 1991 och 1992: nya synsätt och värderingar, nya ekonomiska förutsättningar, förseningar och fördyringar av Dennisprojekten etc. Samtidigt tas redan enligt överenskommelsen upp stora och delvis kontroversiella frågor vid kontrollstationen, som skall inledas en månad efter det vi har avgett våra förslag om centrala trafik-, miljö- och stadsbildsfrågor i Stockholm.

FÖRSLAG OCH KOMMENTARER

VI REDOVISAR FÖRST vår utredningsuppgift trafikslag för trafikslag: järnvägen med Banverkets utredning och våra kommentarer och förslag, Centralbron med stadens och Scandiaconsults utredningar och våra kommentarer och förslag samt tunnelbanan med VBB:s utredning och våra kommentarer och förslag. Därefter gör vi en samlad bedömning och lägger förslag om *genomförandeprogram*. Vi redovisar slutligen *trafikeffekter* och *miljökonsekvenser*.

JÄRNVÄGEN

BANVERKETS UPPDRAG

BANVERKET har på regeringens uppdrag utrett och redovisat för oss ett antal alternativ för järnvägsförstärkningen mellan Södra station och Centralen. Det har gällt fjärrtågstunnel, pendeltågstunnlar och ett tredje spår i ytläge. Banverket har i utredningsarbetet studerat olika varianter; vissa av dem har vi kunnat avföra på ett tidigt stadium, eftersom vi inte har ansett att de ligger inom rimliga ekonomiska ramar eller uppfyller de krav som ligger bakom vårt uppdrag. Andra varianter har fallit bort efter underhandsremiss till berörda myndigheter, främst Järnvägsinspektionen. Vi hänvisar till Banverkets rapport *"Nya spår genom Stockholm"* för en komplett redovisning av alternativ och varianter. Här tar vi endast upp dem som vi har prövat närmare. Vi tar inte heller upp fler detaljer än dem som har relevans för vårt uppdrag.

FJÄRRTÅGSTUNNEL

Banverkets förslag till fjärrtågstunnel förutsätter, att den utnyttjas för fjärrtågstrafik utom godståg, som inte klarar lutningarna utan får använda de befintliga spåren och Centralens nuvarande bangård tillsammans med regionaltåg, Arlandatåg och pendeltåg.

Den underjordiska fjärrtågsstationen rakt under Centralens bangård måste ha sex spår och tre plattformar för att kunna klara minst arton tåg per timme i vardera riktningen, vilket väl fyller kraven enligt prognoserna. Rulltrappor, gångtrappor och hissar förbinder den med Centralen, Klarabergsgatan, Kungsgatan och gångtunneln till T-Centralen.

Söderut från Centralen växlas de sex spåren samman till två i en betongtunnel under Norrström. Därifrån går de i berg under Riddarholmen och vidare i sänktunnel under Söderström och sedan i bergtunnel under Söder.

Eftersom fjärrtågsspår för att klara långa tågsätt inte får ha en

större lutning än två procent (normalt bara en procent), är det för kort avstånd från sänktunneln till Södra station för att fjärrtågsspåren skall kunna nå stationen, utan tunneln måste i stället gå i en vid sväng under Södermalm för att komma upp till Årstabron.

Norrut från Centralen går tunneln under Sabbatsberg, Röda bergen och Norra länken upp till Tomteboda, där den ansluts till den befintliga järnvägen.

På flera ställen behövs nya viadukter och driftspår, och dessutom måste serviceplattformar sprängas in under Sabbatsberg och Vasaparken.

Hela paketet beräknas kosta *9,7 miljarder* att bygga och blir mycket komplicerat och tidskrävande att genomföra.

Fjärrtågstunnel

Pendeltågstunnlar

Banverket har utrett flera alternativa tunnellägen för pendeltågsspår och stationer, samtliga med syftet att bättre knyta an till tunnelbanan och bussnätet samt till de stora målområdena i innerstaden. Några varianter har av tekniska eller ekonomiska skäl mycket snabbt kunnat avföras från närmare utredning, men tillräckligt många intressanta alternativ har funnits kvar för en närmare analys. De presenteras schematiskt härintill.

Banverket visade i sin tidigare studie en underjordisk pendeltågsstation nära Centralen på stort djup, vilket väckte ett starkt motstånd från landstinget och staden. De nya direktiven har därför varit att lägga stationen så ytligt som möjligt, dvs att bygga från ytan. Banverket har undersökt tre lägen för pendeltågens centralstation; under Centralens bangård, under Vasagatan och ett läge i norra Klara närmare citykärnan med uppgångar vid Kungsgatan och Åhléns. Det första läget visade sig i praktiken närmast ogörligt, eftersom det skulle tvinga fram mycket långvariga och omfattande avstängningar av Centralbangården under byggnadstiden. De andra lägena bedöms vara möjliga att bygga, och cityläget skulle få något fler trafikanter än en station vid Vasagatan.

Mariatorget, Slussen, Odenplan och S:t Eriksplan är de tunnelbanestationer som Banverkets utredning sökt anknyta pendeltågstunnlarna till, men både Mariatorget och S:t Eriksplan har visat sig tekniskt och ekonomiskt mindre lämpade och är dessutom mindre attraktiva. Både Slussen och Odenplan är mycket bra lägen; Odenplan är klart överlägsen Karlberg– åtminstone innan Norra stationsområdet exploateras – och Slussen är bättre än Södra station för byte till tunnelbanan och bussarna, men har inte så många arbetande och boende inom räckhåll som Södra station, främst därför att stadsdelens största arbetsplats Södersjukhuset ligger inom gångavstånd från Södra station.

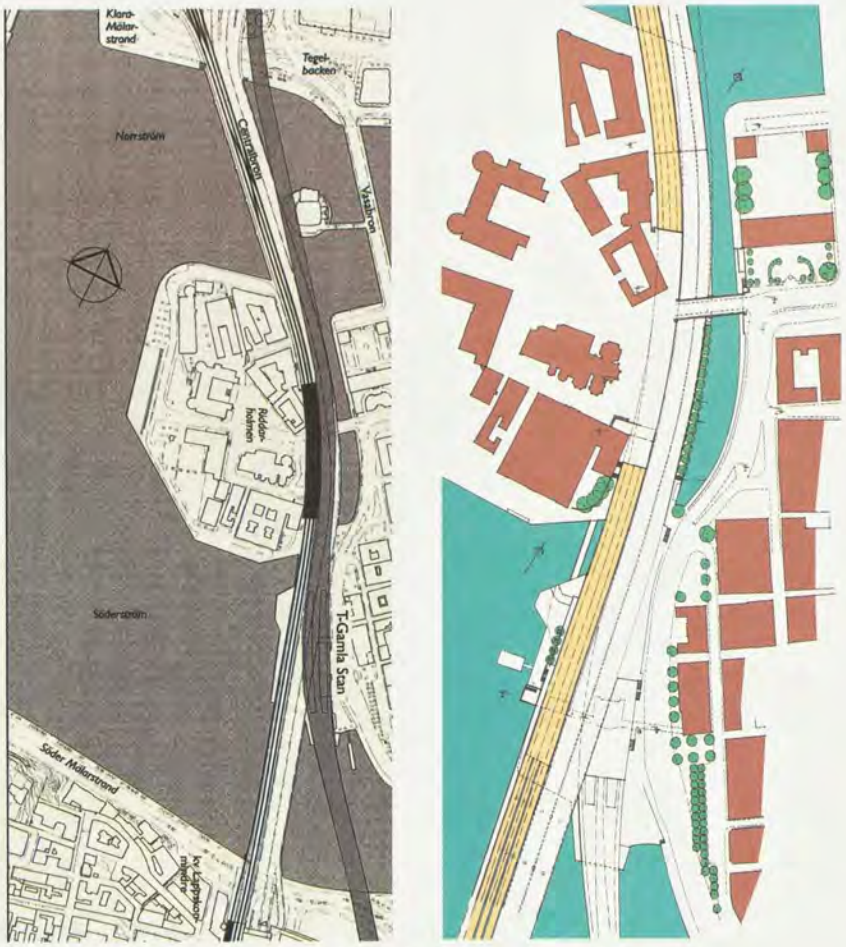
I dagsläget stiger i maxtimmen ungefär 20 500 pendeltågstrafikanter på och av i innerstaden: 3 400 vid Södra station, 14 600 vid Centralen och 2 500 vid Karlberg. Dygnstrafiken är nästan tio gånger så stor och har i stort sett samma fördelning mellan de tre stationerna.

Från en pendeltågsstation vid Odenplan når man på tio minuter till fots mer än dubbelt så många arbetsplatser och bostäder som vid Karlberg och med tunnelbana eller buss fyra gånger så många.

Det ökade resandet och förbättringen väntas ge bortåt femtio procent fler trafikanter vid innerstadsstationerna: från 136 000 till 200 000, varav 70 000 väljer Slussen och 60 000 Odenplan.

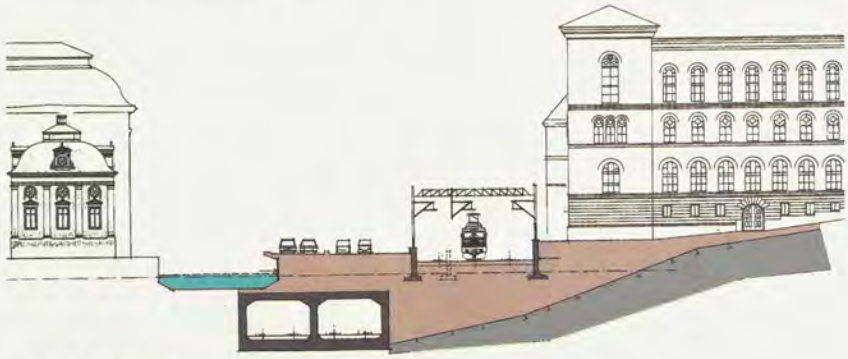
Investeringskostnaden för pendeltågstunnlarna varierar mellan *5,9 och 7,5 miljarder.*

Pendeltågstunnel



Tredje spåret på ytan: Översiktsbild och detaljbild ur Banverkets rapport

Tvärsnitt sedda från norr:



.....vid Riddarhuset

Tredje spåret på ytan

Direktiven till Banverket och till oss om alternativ med ett tredje spår på ytan var entydiga: inga ingrepp i Riddarholmsmiljön, undvik att ta mera av vattenspegeln i anspråk.

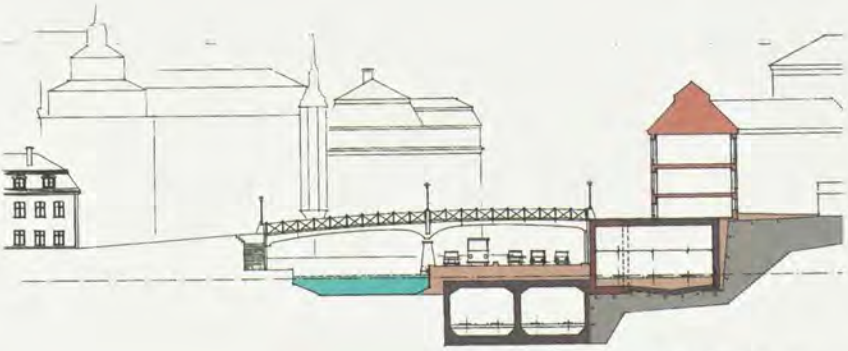
Det sista är inte helt möjligt, eftersom tredje spåret söderifrån utgår från "bockfoten" över Söder Mälarstrand och därmed måste byggas snett fram över Söderström tills det vid Riddarholmen har nått läget för det spår som i dag är det västligaste. Norr om Riddarholmen däremot kan tredje spåret byggas där Centralbrons västligaste körfält ligger i dag.

Den svåraste delen är passagen förbi Riddarholmen, där det är för trångt mellan Hebbes trappa och tunnelbanan för att få in ett nytt järnvägsspår med de krav på fritt utrymme mellan och bredvid spåren som gäller i vårt land. Kraven kan tyckas högt ställda, och det finns flera exempel på att man tvingats frångå dem i besvärliga situationer, men i detta fall är det Sveriges mest trafikerade järnvägssträcka, och därför bör man inte arbeta med alltför knappa säkerhetsmarginaler. Järnvägsinspektionen har avrått från fortsatt utredning av en variant med hopträngda spår, som SJ lanserat och Banverket undersökt. Vi har inte heller ansett det rimligt att gå vidare med idén att maka tunnelbanan något åt sidan, vilket skulle vara både komplicerat och mycket dyrt. För att undvika intrång på Riddarholmen har vi i stället koncentrerat studierna kring ett förslag att sänka alla tre spåren en meter vid Birger Jarls torg. Det är naturligtvis också tekniskt besvärligt att sänka spåren under pågående trafik, men Banverket anser det fullt möjligt att genomföra,

och det ger så betydande fördelar för miljö och stadsbild att merkostnaderna och svårigheterna under genomförandeskedet förefaller överkomliga. Birger Jarls torg vidgas åt söder och täcker över en längre del av järnvägen, Hebbes trappa behåller sin bredd men flyttas något åt söder, och Hebbeska huset återfår sin gamla entré som nu bara finns som en markering i muren en meter ovanför trappan.

Passagen över Söderström måste under alla förhållanden byggas om, eftersom det västligaste spåret skall ansluta till bockfoten över Söder Mälarstrand. Den bästa lösningen är då att byta ut hela Söderströmsbron mot en ny bro för alla tre spåren. Den halverar bullret (sänker det med 10–12 decibel) och blir både vackrare och mindre visuellt avskärmande än den 50-talsbro som ligger där i dag.

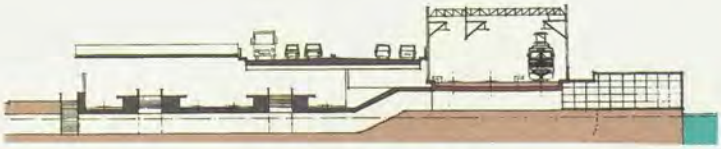
Över Norrström visar Banverket två alternativ; i det ena ligger järnvägsbron kvar oförändrad och kompletteras med en bro för tredje spåret på den plats där Centralbrons västligaste körfält går i dag. I det andra byts hela bron ut som vid Söderström. Investeringskostnaden ökar i så fall med ca 120 miljoner från cirka *2,3 till 2,4 miljarder.*



.....vid Riddarholmsbron

.....vid Riddarholmskyrkan

.....vid Hebbes hus



.....vid nuvarande T-banestation Gamla Stan

Kommentarer och förslag

Banverket har som underlag för vårt arbete tagit fram ett ytterst förtjänstfullt utredningsmaterial. Vi diskuterar i det följande först behovet av järnvägsförstärkning och därefter valet mellan fjärrtågstunnel, pendeltågstunnel och tredje ytspår.

Behövs tre spår mellan Södra station och Centralen?

Vårt uppdrag är visserligen inte att överväga behovet av ett tredje järnvägsspår mellan Södermalm och Tegelbacken utan att finna ett läge för det som inte inkräktar på Riddarholmens kulturhistoriska värden och på Riddarfjärdens vattenspegel.

Men det gäller en stor investering i en mycket känslig miljö, och man har från flera håll ifrågasatt om eller när en sådan kapacitetsökning är nödvändig. Man har menat att det bara är järnvägsintressenterna, sakägarna, som vill få igenom sitt projekt, och att det kan åsamka skattebetalarna onödiga utgifter och stadsmiljön onödiga skador. Modern reglerteknik, modernare tåg och en striktare disciplin på Centralen skulle kunna höja kapaciteten mer än vad som behövs för att möta en ökad efterfrågan på tågtrafik.

Vi har därför prövat frågan ingående, och vi har kommit till den bestämda uppfattningen att kritikerna för ett alltför begränsat resonemang, som enbart rör spårens teoretiska kapacitet, inte det allra viktigaste: spårtrafikens säkerhet, kvalitet och konkurrensförmåga gentemot bilismen.

Vi utvecklar skälen i det följande.

Det har gjorts och görs fortfarande mycket stora investeringar i både vägnät och spårnät, inte minst i Mälardalen, där det för ett livskraftigt näringsliv och en god miljö och ökad trafiksäkerhet är helt nödvändigt att höja infrastrukturens kapacitet och kvalitet både för bilismen och för spårtrafiken på korta och medellånga distanser.

Nittiotalets järnvägsbyggen och de planerade nya tågtyperna skall radikalt förbättra tågtrafikens konkurrenskraft mot bilen och flyget på längre distans. I Stockholm-Mälarregionen är förbättringarna till för en kraftigt ökad interregional och inomregional spårtrafik. Där är det främst bilen som är konkurrenten. De största problemen på järnvägssidan ligger i Stor-Stockholm: Stäket, Getingmidjan och Årstabron. Oenigheten kring Stäket förefaller nu överstånden, förslaget om en ny tvåspårig Årstabro har ställts ut och kan förhoppningsvis leda till beslut under året, som fördubblar dagens kapacitet söder om Södra station. Därmed återstår bara flaskhalsen därifrån till Tegelbacken. Hur allvarlig är den?

Rent *kvantitativt* betyder Årstabrons dubblering mera; den ger oss fyra spår mellan Södra station och Järna, två som normalt är reserverade för fjärrtåg och två för pendeltåg. Fjärrtåg söderut behöver inte hejdas av pendeltåg, som stannar på Södra station och därefter – som i dag – skall in på samma spår över Årstabron.

Det finns fastställd plan för tre spår fram mot Söder Mälarstrand och sträckan skulle alltså kunna byggas omgående, men för att utnyttja de tre spåren under Söder skulle växlar behöva läggas in på Söderströmsbron. Den korta tvåspårssträckan över strömmarna skulle då med modernare teknik och tåg och en striktare tidtabellshållning på Centralen för fjärrtågen kunna klara åtskilligt flera tåg i timmen i vardera riktningen än jämfört med dagens tjugo–tjugofyra (med ATC-2).

Men det förutsätter att inget oförutsett inträffar. Inga förseningar som fortplantar sig genom systemet och tar lång tid att rätta till, inga nerrivna ledningar, inga urspårningar, inga banarbeten under dagtid. Vi anser det inte försvarligt att ta sådana risker, om tåget på allvar skall kunna ta

upp kampen med personbilen. Då måste det ha tillräckliga säkerhetsmarginaler för att klara störningar, som lätt uppkommer när man på samma bana blandar pendeltåg med interregionala tåg, fjärrtåg och godståg. En sådan blandning är inte eftersträvansvärd, men det är angeläget att trafikledningen har den möjligheten, när den behövs. Om ett spår blockeras eller måste stängas av för reparation, skall det alltid kunna finnas två spår i drift. Man skulle kanske kunna uttrycka det så: *för att alltid ha tvåspårskvalitet, måste vi ha trespårskapacitet.*

Vi anser det alltså oförsvarbart att avstå från att förstärka järnvägskapaciteten genom Stockholm. Huruvida det bör ske genom en ytlösning med ett tillkommande spår eller genom en fjärrtågstunnel eller pendeltågstunnel med två nya spår ser vi som en fråga både om ekonomi och om kvalitet. Lyckligtvis pekar de i samma riktning.

Fjärrtågstunnel, pendeltågstunnel eller tredje spår på ytan?

Banverkets utredning har enligt vår mening på ett övertygande sätt visat hur orimlig tanken på en *fjärrtågstunnel* är. Positivt är att det ökar kapaciteten på Centralen för pendeltåg och regionaltåg, som tillsammans med godstågen ensamma får disponera bangårdsspåren på ytan, men det är extremt dyrt, utrymmeskrävande och besvärligt att bygga ut en underjordisk fjärrtågsstation med alla dess behov av anordningar för att städa tågen, lasta på expressgods och post, betjäna restaurang- och cafévagnar etc. Att bygga en så stor station från ytan under Centralens bangård är också mycket komplicerat och tidskrävande. Kostnaderna beräknas till nära tio miljarder, vilket är mer än fyra gånger så mycket som tredje spåret i dess mest kostsamma utförande. Kapaciteten är heller inte imponerande; högst femton tåg per timme kan trafikera varje spår, eftersom de tunga tågen och de relativt stora lutningarna kräver långa bromssträckor, och det är omöjligt att köra godståg i tunnlarna.

Under vårt arbete har vi från enskilda personer fått flera förslag till nya sträckningar av fjärrtågen via västligaste Kungsholmen och med en säckstation vid Centralen, detta för att undvika ett tredje spår genom centrala staden. Vi anser dock att nackdelarna med en säckstation är så stora, att man inte bör välja den lösningen utan tvingande skäl. Rikets ständer och stadens styresmän var framsynta när de beslöt att bygga den genomgående järnväg som nu har fungerat i 125 år. Flera av världens storstäder söker komma bort från de problem som orsakas av att de i stället har valt säckstationer. Vi anser, att det går att finna en bra lösning på uppgiften att förstärka järnvägskapaciteten genom Stockholm utan att återgå till en lösning som förkastades redan i mitten på förra århundradet.

En *pendeltågstunnel* ökar liksom fjärrtågstunneln kapaciteten; av ekonomiska skäl bygger man den med två spår från början, så att trafiken kan gå dubbelriktat genom tunneln. Vidare kan pendeltågen köra i brantare lutningar än fjärrtågen, och därför kan man dra tunnlarna friare och får lättare att välja stationslägen i innerstaden, som passar bra till hållplatser för tunnelbanor och bussar och till stora koncentrationer av arbetsplatser och bostäder. Banverket har visat, att en pendeltågstunnel kan bli mycket attraktiv och öka pendeltågstrafiken. De nya stationerna höjer markvärdena i sin närhet, och det är inte oskäligt att kräva av dem som tjänar på det, att de medverkar till finansieringen. Tunnlarna och stationerna blir dock dyra, från 5,9 till 7,5 miljarder enligt Banverkets beräkningar. Vi anser att man bör se dessa siffror som en undre gräns; i ett så byggnadstekniskt besvärligt område som Stockholms innerstad

får man enligt tidigare erfarenheter vara beredd på oväntade problem och kostnadsökningar.

Trots den ökade attraktiviteten har ändå separata spår för pendeltågstrafik sina främsta fördelar där trafikslagen stör varandra, exempelvis vid stationer där pendeltågen stannar men de övriga passerar utan att göra uppehåll. Ett exempel är Södra station, där de fyra spåren söderut tillåter kortare tids- och säkerhetsavstånd mellan pendeltåg och fjärrtåg än i dag och därmed ökar kapaciteten kraftigt. Flera av de utredda varianterna innebär dessvärre, att Södra station avvecklas för att pendeltågen skall kunna nå Slussens tunnelbanestation och trafikknut.

Även frånsett de höga kostnaderna är nog en av pendeltågstunnelns främsta nackdelar, att det blir två åtskilda system och att trafikledningen därmed förlorar möjligheten att kunna utnyttja trespårslösningens flexibilitet att låta det tredje spåret skifta riktning eller att vid avbrott ändå ha två fungerande spår på samma bana.

En ytterligare nackdel som inte bör nonchaleras, är det obehag som många har av tunnelresor; den korta tunneln under Söders berg blir betydligt förlängd om pendeltågen skall gå i tunnel hela vägen från Årstabron till Tomteboda.

Å andra sidan tar vi med en pendeltågstunnel ett rejält steg mot en flerkärnig region. Dagens koncentration till Stockholms Central bryts genom de kompletterande stationerna, och kollektivtrafiken får ökad förmåga att konkurrera med bilismen; många människor får kortare resor än i dag och långt bekvämare byten mellan pendeltåg och tunnelbana, många får direktresor och slipper byta mellan trafikslagen.

Stockholm är dock ännu en alltför liten stad för att riktigt motivera en så markerad förändring av sin fysiska struktur. Som vi utvecklat i det föregående bör nästa steg, dock tidigast om ett par decennier, vara att i den regionala och kommunala översiktsplaneringen medvetet satsa på en utveckling mot en flerkärnig struktur. En pendeltågstunnel i ett helt annat – rimligtvis västligare – läge än den nuvarande järnvägen genom centrala Stockholm kan då vara en fundamental del av denna kursändring. Teoretiska beräkningar visar att den flexibilitet som uppkommer genom en kompletterande tunnel och som kan utnyttjas för framförallt pendeltåg blir ett stort stöd för att behålla och utveckla kollektivtrafikens marknadsandel.

Ett tredje spår i ytläge är den i särklass billigaste lösningen, cirka två miljarder, även om det i dag i löpande priser är betydligt dyrare än i Dennisöverenskommelsen. De kalkylerna var tämligen överslagsmässiga; flera andra kostnadsberäkningar i Dennisuppgörelsen har måst revideras upp kraftigt. För tredje spåret förklaras fördyringarna av den flyttning och sänkning av spåren jämfört med det tidigare förslaget som föranletts av den ökade omsorgen om miljön och den kulturhistoriska bebyggelsen samt av tidsutdräkten, de nya utredningarna och omprojekteringarna. Riddarholmsstråket är ett så känsligt område i Stockholms centrum, att utformningen måste göras med stor varsamhet.

Vi delar Banverkets uppfattning, att Söderströmsbron måste ersättas med en ny bullerdämpande bro för alla tre spåren och att sänkningen av spåren vid Riddarholmen återskapar tidigare kvaliteter för miljön och stadsbilden, som är mycket värdefulla. Vi delar också uppfattningen att järnvägsbron över Norrström måste byggas genom att ett körfält på Centralbron tas i anspråk. Vidare anser vi att den stora omsorg som lagts ner på järnvägsbron från Söder Mälarstrand och på passagen över Riddarholmen är ett fullgott skäl för att även över Norrström bygga en gemensam bro för alla tre spåren och utforma den på samma bullerdämpande och visuellt skonsamma

sätt som Söderströmsbron. Vi förordar alltså detta alternativ för Norrströmsbron.

Som nämnt ser vi valet mellan pendeltågstunnel och tredje spår på ytan som en fråga både om ekonomi och om kvalitet.

Kvalitet är inte bara en fråga om säkerhet och pålitlighet, det handlar också om *upplevelser*. Att komma till Sveriges huvudstad med tåg, först se ut över Årstavikens vatten, de lummiga holmarna och Söders berg, så dyka in i tunneln till den eleganta Södra station, komma ur tunneln ut i dagsljuset eller kvällsskymningen och se den vida Riddarfjärden, Stadshusets torn och Västerbrons båge på ena sidan och – fast skymd av Centralbron – skymta Gamla stan på den andra, det är en skönhetsupplevelse som många vittnat om. Även för de dagliga pendeltågstrafikanterna är de vida vyerna tilltalande.

Banverkets förslag till tredje spår i något sänkt ytläge ger *stora vinster;* den nya bron över Söderström halverar bullret och blir vackrare, och den sänkta järnvägen vid Riddarholmen gör det möjligt att vidga Birger Jarls torg söderut, återöppna den gamla entrén till Hebbeska huset och att behålla full bredd på Hebbes trappa, om än något förskjuten åt söder. Det blir alltså en klar förbättring mot dagsläget.

Vårt förslag är därför att järnvägskapaciteten förstärks genom ett tredje spår *på ytan* med nya broar och sänkt läge vid Riddarholmen.

Skulle det senare visa sig nödvändigt att ytterligare förstärka järnvägen, anser vi det av stadsbildsskäl uteslutet att bygga fyra järnvägsspår på ytan genom Stockholms centrum. Det är, som vi nämnt, inte en ren kommunikationsfråga utan också en fråga om regional struktur, och den bör hanteras i den regionala och kommunala översiktsplaneringen.

Förbättringar för gång- och cykeltrafik

Nackdelen med trespårslösningen att den huvudsakligen koncentrerar all tillkommande trafik till Centralen, gör det enligt vår mening nödvändigt att gångvägarna mellan pendeltågsplattformarna och tunnelbanan och gatunätet blir bättre än i dag. Stora förbättringar har gjorts senare år, men gångvägarna måste bli ännu rymligare, säkrare och bekvämare för att kunna attrahera trespårslösningens ökade gångtrafik. Kanske måste man också bygga nya gångtunnlar. Allt detta är tekniskt besvärligt och dyrt, men det är en viktig investering i kollektivtrafiken. Ett system med pendeltågstunnlar och nya stationer skulle säkerligen ha utrustats med långt bättre anordningar för de gående än de Centralen har i dag. Eftersom Stockholms Central är Sveriges största knutpunkt för kollektivtrafik, har gångtrafiken ingen anledning att ställa lägre kvalitetskrav där.

I sammanhanget vill vi något kommentera gång- och cykelförbindelsen längs järnvägen från Pustegränd i Maria via Riddarholmen till Tegelbacken. Det är visserligen en mycket bullerstörd väg, men den är rak och används av många. Den bör därför finnas kvar och förbättras även när järnvägsbron bytts ut. I Banverkets förra utredning fanns en ramp från Munkbron som skulle göra gångförbindelsen bekvämare. Den estetiska utformningen är viktig. Frågan är i första hand en angelägenhet för staden.

BILTRAFIKEN PÅ CENTRALBRON

CENTRALBRON är den del av biltrafikens nord-sydaxel genom innerstaden som har till uppgift att förbinda stadsdelarna på ömse sidor om Riddarfjärden och att vara huvudinfart söderifrån till city och norrifrån till Södermalm. Den skall inte vara någon genomfartsled genom innerstaden, men den är så gen och bekväm att det inte går att undvika helt. Bron kom till som en logisk konsekvens av de gamla önskemålen att centralt på det bergiga Södermalm bygga en bekväm genomfartsgata och att bevara Götgatans historiska bebyggelse och gaturum, och att samtidigt skydda Gamla stan från alltför stor trafik. De första efterkrigsårens uppsving hade lett till en olidlig trängsel i de smala gränderna mellan spårvagnar, bussar, bilar, hästskjutsar, dragkärror, cyklar och gående. Centralbrons utformning, läge och kapacitet diskuterades länge och hett, men besluten om Slussen, tunnelbanan, järnvägen och bron kom att i realiteten låsa varandra, och när prognoserna pekade på ett behov av sex körfält, var den nuvarande Centralbron ett faktum.

1950 påbörjades bygget över Söderström, och Gamla stans hembygdsförening konstaterade trött att man åtminstone skulle slippa den provisoriska Slingerbultsleden fram och tillbaka över Riddarholmskanalen och mellan Norrström och Riddarhusparken, och att förfulande provisorier vid Munkbrokajen lyckligtvis måste rivas för att få fram trafiken.

Centralbron har byggts ut i etapper: först Söderströmsbron fram till Riddarholmen med en provisorisk fortsättning på pontonbro till Klara Strand, därefter Norrströmsbron och Tegelbackens viadukter, slutligen viadukterna vid Söder Mälarstrand. Det har blivit en mycket kapacitetsstark och hårt utnyttjad led genom staden. 1960 års trafikledsplan beräknade att den 1990 skulle komma att användas av 112 000 bilar om dagen, vilket i verkligheten inträffade på hösten 1989.

I dag kör 7 300 bilar på Centralbron under förmiddagens maxtimme (4 500 norrut och 2 800 söderut). Var fjärde bil har varken start eller mål i innerstaden utan utgör ren genomfartstrafik. Definierar man även trafik med start och mål i områdena utanför city som genomfartstrafik, stiger andelen till nära 80 procent. Det är ändå uppenbart att bron i huvudsak fungerar enligt planerna, dvs som innerstadsled och citytillfart söderifrån.

Enligt prognoser för år 2010, då hela motorvägsringen skall vara tagen i trafik, har motsvarande maxtimtrafik minskat med 1 000 bilar (13 procent), varav 800 bilister utan start och mål i innerstaden. Genomfartstrafikens andel beräknas ha sjunkit till 17 från dagens 26 procent.

Centraltunnel

Den kvarvarande stora trafikbelastningen på Centralbron även efter mångmiljardinvesteringarna i motorvägsringen runt innerstaden har föranlett diskussion att lägga Centralbrons trafik i tunnel för att undvika dess stora miljöstörningar och negativa påverkan på stadsbilden.

Centralbron ansluter i söder till Söderledstunneln och i norr via ramperna vid Tegelbacken till Klaratunneln och Blekholmstunneln, och en Centraltunnel som ersättning för bron kan därför ses som något av en felande länk i detta redan utbyggda tunnelsystem genom innerstaden.

Länsstyrelsens förslag att föra ner biltrafiken på Centralbron i en tunnel under Riddarholmen för att på ett bättre sätt restaurera trafikmiljön än att bygga en tunnel för järnvägstrafiken föranledde staden att för något år sedan uppdra till Scandiaconsult att översiktligt utreda om en Centraltunnel är möjlig och vilka konsekvenser den i så fall skulle få. I förutsättningarna ingick att den skulle ha samma uppgifter och dimensioneras på samma sätt som Centralbron.

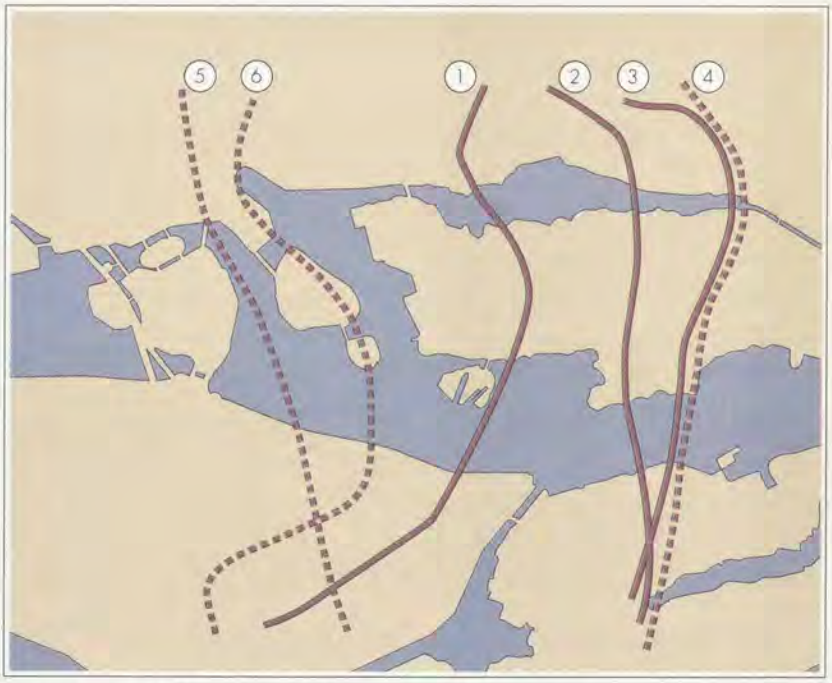
Utredningen redovisades förra sommaren. Den visar att projektet är tekniskt besvärligt men möjligt att genomföra och att kostnaden preliminärt belöper på 2,7 miljarder. Sö-

Centraltunnel, förslag 1995

derifrån avviker den nya tunneln åt väster från Söderleden mitt för Södra latin, går därefter parallellt med den nuvarande tunneln men sänker sig ner för att nå ett läge under Söderström. Söderledens trafikplats vid Hornsgatan motsvaras då av en trafikplats vid Söder Mälarstrand. Under Söderström byggs leden i sänktunnel fram till fast berg vid Riddarholmen, fortsätter under holmen och delvis i berg, delvis som sänktunnel under Norrström, delar sig i två grenar vid Strömsborg och fortsätter till Klaratunneln respektive Klarastrandsleden.

Centraltunneln kan då ges i stort sett samma funktion och kapacitet som Centralbron, men den har färre anslutningar till gatunätet i city. Den nya trafikplatsen vid Söder Mälarstrand är egentligen bättre än dagens upp- och nerfarter vid Hornsgatan. Sänktunneln under Söderström är tekniskt besvärlig, eftersom Söders berg här stupar brant ner mot en djup förkastningsspricka, som är fylld med diverse löst material. Förhållandena är ungefär de samma som för en pendeltågstunnel i samma läge, men biltunneln är bredare.

Staden fann projektet så intressant, att man ville fortsätta utredningarna kring Centraltunneln, men de har legat nere i avvaktan på de beslutade utredningarna om "västlig Österled".



1. Österbron i 1952 års generalplan
2. Österleden i 1958 års regionplan
3. Österleden i 1960 års trafikledsplan
4. Österleden i Dennispaketet 1992
5. Nelldals Nya Österled 1995
6. Västlig Österled 1996

Västlig Österled

Österleden är en gammal tanke i Stockholmsplaneringen. Den tillhör de stora projekten, de som kastats fram som djärva idéer, utretts och projekterats, beslutats, därefter av olika skäl avvisats, sedan återfötts i ny skepnad och i ett annat läge, återigen utretts, projekterats och beslutats. Den är en självklar del av en ringled som avlastar innerstaden från genomfartstrafik, ett koncept som i en eller annan form, med en eller flera ringar eller halvringar – och med växlande framgång – tillämpas i de flesta av världens storstäder.

I Stockholm har tanken på en Österbro mellan Djurgården–Beckholmen och Södermalm–Sickla diskuterats i varje fall sedan 1920-talet. 1928 års generalplan konstaterade att den skulle ligga för långt ut för att kunna avlasta innerstaden på motsvarande sätt som en led på den västra sidan, och därför förordades Västerbron. Men efter en internationell tävling 1948 återkom Österleden i 1952 års generalplan som en "trafikled med obestämd sträckning" från Ringvägen och Åsöberget till Beckholmen och Strandvägen–Oxenstiernsgatan men med en varning mot alltför stor trafik på Strandvägen. Detta läge hade vunnit första pris i tävlingen, men andra hade förekommit, t ex en tunnel mot Skeppsholmen–Blasieholmen–Nybroplan, som belönats med fjärde pris men avvisats av kostnadsskäl.

1958 års regionplan flyttade "i avvaktan på ytterligare utredningar" ut Österleden till Sickla–Ladugårdsgärde som en konsekvens av att hela Ringen utom dess norra del, Valhallavägen, lades utanför stenstaden. Trafikledsplanen 1960 befäste det yttre läget, bland annat med hänsyn till stadsbilden – man ville undvika en storskalig högbro nära Gamla stans småskaliga bebyggelse. Men trafikledsplanen beklagade att en led så långt ut skulle få dåligt avlastande effekt trots hög standard; Essingeleden var bättre för den nordsydliga trafiken än Österleden.

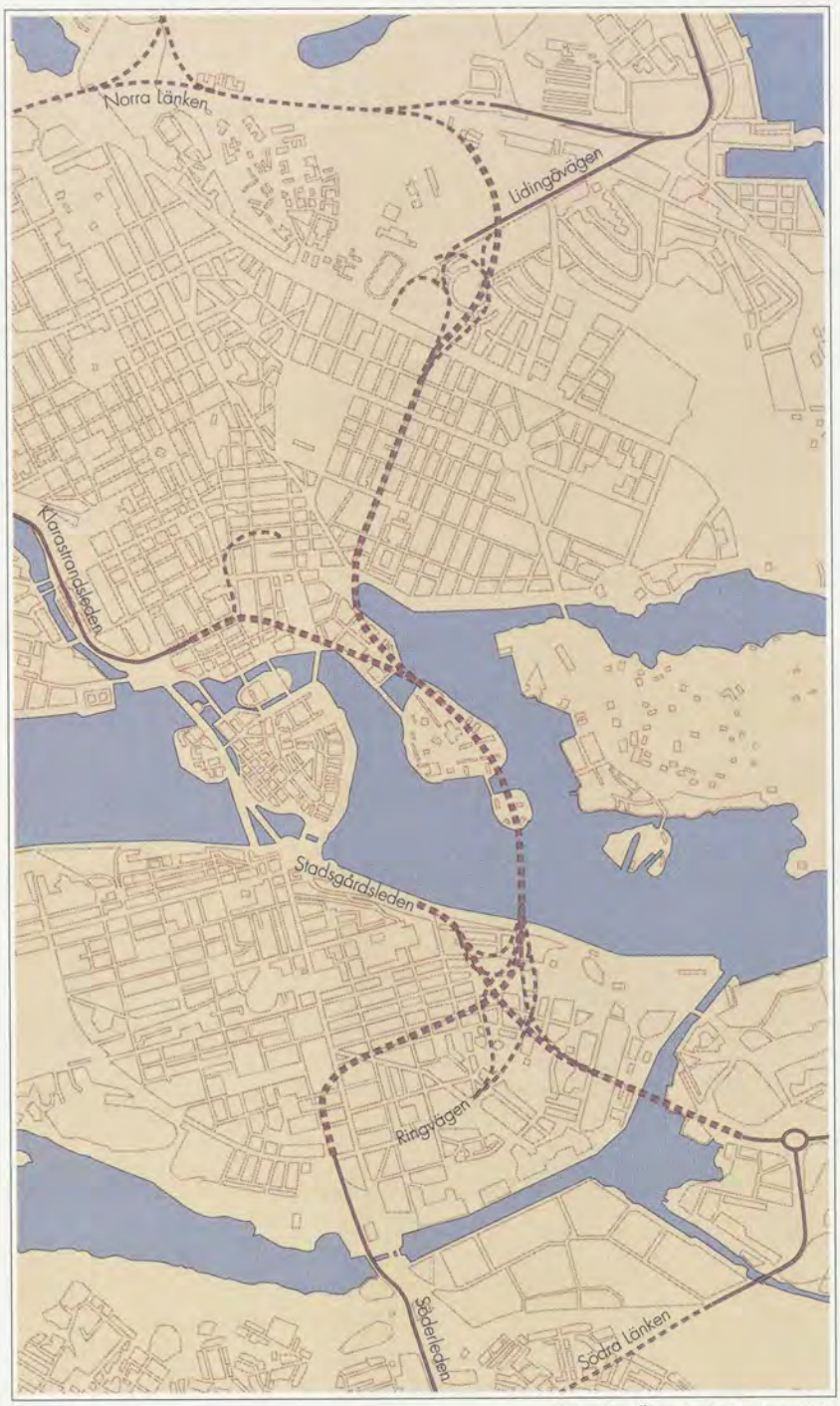
Österleden var från dessa planer framöver förlagd utanför innersta-

dens stadsbebyggelse, och för att undvika störningar på södra Djurgården beslöt man för 25 år sedan att gå in för tunnel. Men ledens vara eller inte har alltid varit omstritt, och den har tid efter annan lagts in i och tagits ut ur planerna.

Konstaterandena 1928 och 1960 att Österleden inte förmår att avlasta Centralbron och Gamla stan från genomfartstrafik som önskvärt vore, står sig än i dag; "vattendelaren" mellan nord-sydaxeln och Ringens östra länk ligger nära Österleden. Detta har föranlett förnyade tankar på att lägga leden mera centralt. Dennisöverenskommelsen har brutit det mesta motståndet mot långa biltunnlar och stora underjordiska trafikplatser i Stockholm, och därmed har många känt en större frihet att söka ett läge för Österleden som skulle kunna avlasta gator och broar mera effektivt. I höstas lanserade Bo-Lennart Nelldal vid SJ och KTH projektet "Nya Österleden", som sedan i allmänhet kommit att kallas "västlig Österled".

Projektets realism undersöktes översiktligt genom geotekniska studier och trafikmängdsberäkningar. De tydde på att Österleden i detta västliga läge med åtta körfält på den centrala delen skulle kunna ta över Centralbrons och Munkbrons trafik helt utan att belasta Skeppsbron mer än i dag och i Dennis.

Vi hade under vårt utredningsarbete blivit övertygade om att Centralbron med hänsyn till miljön och stadsbilden måste läggas i tunnel, men vi ansåg att det skulle vara uteslutet för Stockholms stad att bekosta en så stor investering. Den borde därför inordnas i trafiköverenskommelsen och finansieras med bilavgifter eller väganslag. Nelldals projekt föreföll så intressant, att vi presenterade det för Dennispartiernas ledare i stadshuset och landstingshuset och därefter vände oss till Stockholms kommunstyrelse med önskemålet att staden ville medverka i en utredning om dess eventuella realism.



Västlig Österled förslag 1996

Kommunstyrelsen och de berörda nämnderna reagerade positivt, och staden uppdrog åt Scandiaconsult att

i samarbete med de tekniska förvaltningarna utreda projektet översiktligt.

Utredningen, som redovisats under sommaren, har givit vid handen att Nelldals dragning av leden behöver justeras i riktning mot det förslag som fick fjärde priset i 1948 års internationella Österledstävling. Då kan den fylla de uppgifter som angivits i förutsättningarna, alltså att både fungera på samma sätt som Österleden skulle göra i ett läge Sickla–Djurgården och ersätta Munkbron och Centralbron med dess ramper vid Tegelbacken och Söder Mälarstrand. År 2010 får den enligt beräkningarna cirka 130 000 bilar om dagen. Skeppsbron får inte mer trafik än i dag, men Västerbron får något ökad belastning.

Västlig Österled är ett dyrt projekt – överslagsmässigt närmare nio miljarder i sitt fullständiga utförande, dvs mer än tre gånger så mycket som Centraltunneln i det utredda alternativet med sex körfält. Österleden i Dennis beräknas kosta 4,5 miljarder, varför kostnaden för Centraltunneln och Österleden i Dennis tillsammans blir nästan två miljarder lägre än för den västliga Österleden.

Den västliga Österleden ansluter i båda ändar till tunnlar: Söderleden, Södra länken, Norra länken, och det blir därför för mestparten av trafiken en längre underjordssträcka än i Österleden enligt Dennis. Trafiklösningarna blir komplicerade och trafikplatserna under mark stora, och det är svårt att finna bra lägen för mer än en uppfart i city liksom för ventilationstornen. Den stora trafikmängden gör det nödvändigt att lägga tornen tätare än vid Österleden i det yttre läget. Största delen av leden kan byggas i berg, men sträckan genom centrala city blir mycket kostsam. Även på Söder finns besvärliga partier, exempelvis där den korsar tunnelbanan. Passagen av den djupa och gyttjefyllda förkastningssprickan vid Stadsgården är knappast svårare än för Österleden i Dennis, men det torde vara enklare att bygga en motsvarande sänktunnel på Mälarsidan.

Utredningen är preliminär och översiktlig, och kostnader har tagits till med säkerhetsmarginal. Närmare studier kan visa möjligheter att justera sträckningar, standard mm och därmed sänka kostnaderna.

Kommentarer och förslag

Centralbro eller biltunnel?

Centralbron ingår i det övergripande vägnätet. Detta är enligt riksdagens beslut 1988 en statlig angelägenhet, men i Stockholm är ansvaret delat mellan staten och staden enligt det av regeringen bekräftade s k Ag-avtalet 1990. Stockholm är väghållare för nord-sydaxeln inklusive Centralbron, och det är tveksamt om en statlig kommitté bör lägga förslag om trafiken på denna kommunala led. Det ingår emellertid i vårt uppdrag både att undersöka om brons trafik kan läggas i tunnel, om den kan omfördelas på det övriga gatunätet och hur området kan trafiksaneras. Vi har därför drivit vårt arbete i nära samverkan med staden.

Våra studier har visat, att ett tredje spår i ytläge enligt vårt förslag inte är något hot mot stadens skönhet och miljö, men det understryker *biltrafikens* roll som källa för störningar och dålig miljö. Så länge Centralbron ligger kvar, märks den vackrare järnvägsbron knappast, och halveringen av tågbullret drunknar helt i bullret från de mer än hundra tusen bilar som i dag kör på bilbron,

Tegelbacken utan Centralbro och bilramper. Teckning i DN/PåStan 1991

och som dessvärre inte blir så många färre ens när Dennispaketets kringfartsleder har tagits i bruk.

Vi anser att den mest angelägna av alla stadsbilds- och miljöförbättringarna mellan Södermalm och Tegelbacken är att ersätta Centralbron med tunnel. Det är visserligen tekniskt möjligt att bygga ut ett tredje spår genom att bara ta i anspråk ett körfält på Centralbron norr om Riddarholmen, men vi förordar att hela leden och ramperna vid Tegelbacken och Söder Mälarstrand rivs. Alla försök att med bullerskärmar, hastighetsminskningar, signalregleringar etc minska störningarna skulle få negativa konsekvenser för stadsbilden eller miljön kring Centralbron och i omgivande stadsdelar.

Som nämnts skall vi undersöka om Centralbrons trafik kan *fördelas på ytnätet*. I dagsläget skulle det leda till svåra stockningar och sätta ner stadens funktionsförmåga, samtidigt som miljön skulle försämras allvarligt. Det skulle också kräva mycket stora ombyggnader; Söderleden skulle stängas av och dess trafik ledas till Hornsgatan–Slussen eller till Söder Mälarstrand–Västerbron. Klarastrandsledens och citygatornas anslutning till Centralbron via Tegelbacken skulle ersättas av Vasabron–Munkbron och Strömbron–Skeppsbron eller av omvägen Norr Mälarstrand–Västerbron eller Essingeleden. Köer och trängsel skulle leda till smit-trafik genom Söders bostadsgator och citys affärsstråk. Vi ser direktivets formulering mera som ett tankeexperiment än som en realistiskt idé, och vi har inte gått på djupet med detaljerna i en sådan trafikomläggning. Vi kan inte föreställa oss att staden frivilligt skulle medverka vare sig med planering eller genomförande, och vi kan inte heller se vad någon skulle ha att vinna på en så drastisk omläggning. Kollektivtrafiken skulle inte värva nya trafikanter – tänk bara på hur bussarna skulle hindras! – utan alla skulle förlora.

Vi ser det alltså som nödvändigt att ersätta Centralbron med tunnel. Då finns det två lägen att diskutera: väster eller öster om Gamla stan.

Stadens direktiv för utredningen 1995 om en Centraltunnel gällde en ren ersättning för Centralbron: samma uppgifter och samma kapacitet. Dennispaketet skulle inte ändras, utan Österleden och Västerleden skulle byggas enligt planerna. Direktiven för Scandiaconsults utredning i år om en västligare dragning av Österleden gäller något mera; den nya tunneln skall både ersätta Centralbron och ha samma uppgifter som Österleden under Djurgården.

Den nya kapacitet som tillkommer genom Österleden i Dennispaketet utnyttjas inte fullt ut, bland annat därför att Centralbron tillsammans med Klarastrandsleden är en bekväm genomfartsled – en nord-sydaxel genom staden – och inte bara tillfart söderifrån till Norrmalm och Kungsholmen och norrifrån till Södermalm. Har man betalat sin bilavgift och därmed fått tillträde till Ringen och innerstaden, behöver man inte välja omvägen genom Österledstunneln utan kan köra rakt fram genom Södertunneln och ut på Centralbron och Klarastrandsleden, så länge man gör det utan att hindras av köer eller signaler. Det är inte underligt att prognoserna visar en och en halv gång så mycket trafik på Centralbron som i Österleden. Inte heller att Centralbron jämte Essingeleden förblir Sveriges mest trafikerade led.

Som vi ser det, vore det bättre för miljön om man kunde nöja sig med *en* nordsydlig tunnel i stället för *två*. Men går det? Vårt svar är att det trots betydande svårigheter tycks gå om man lägger leden öster om Gamla stan men är outrett om det går att göra det på västra sidan.

En eller två nordsydliga tunnlar?

En biltunnel som ersätter både Centralbron och den östligare dragningen av Österleden under Djurgården och Sickla, blir mycket attraktiv och måste ha kapacitet att ta hand om den trafik som söker sig dit.

Beräkningarna i utredningen om den västliga Österleden visar att den med åtta körfält på den centrala sträckan förbi Gamla stan klarar dessa uppgifter. Det tycks alltså möjligt att lägga samman de båda lederna i en Österledstunnel med en västligare sträckning än i Dennis, men de hittills gjorda trafikanalyserna räcker inte för ett slutligt ställningstagande.

Det är nödvändigt att ha ett trafiksystem som inte bara nödtorftigt klarar av sina uppgifter utan också har rimliga säkerhetsmarginaler. Om man ser strikt till kapaciteten, är Österleden och Västerleden de stora tillgångarna i Dennis; de byggs så att de kan svälja åtskilligt fler bilar än vad prognoserna pekar på. Omvänt betyder det att de stora investeringarna ur ekonomisk synvinkel är mera diskutabla.

Hela trafiknätet hänger samman och beräkningarna i utredningen om västlig Österled har gjorts i flera alternativ, bl a ett med Västerleden utbyggd och ett utan. För biltunneln mellan Södermalm och Norrmalm, den västliga Österleden, blir det inte stora skillnader; Västerledstrafiken

lyfts i huvudsak över på Essingeleden och i viss mån på Västerbron.

Österleden med sina anslutningar och ventilationstorn går i den sträckning den har i Dennisöverenskommelsen nästan helt under Nationalstadsparken. Regeringsrätten prövar för närvarande om Norra länkens passage av Bellevue och omgivande delar av Nationalstadsparken är förenlig med lagstiftningen. Om det inte är fallet måste leden dras om eller lagen ändras. I motsatt fall torde även Österledens dragning genom Nationalstadsparken kunna accepteras. Ändå kvarstår ledens svaghet att den i ett såpass perifert läge i första hand betjänar den del av regionen som begränsas av skärgården och havet och som inte kommer att kunna växa. Västerleden ligger i regionens tillväxtriktning och är en del av Mälardalens trafiknät. Prognoserna visar på dess strategiska roll i det framtida biltrafiksystemet.

Österleden har inte samma uppgift som Västerleden att knyta samman regionens delar och underbygga en framtida flerkärnig struktur. Inte heller att föra bort den långväga genomfartstrafiken ur de tätare bebyggda områdena, men tillsammans avlastar de både innerstaden och Essingeleden från stora trafikmängder.

Österleden ingår i Ringen, i innerstadens trafiksystem, och den borde kunna utnyttjas effektivare och ersätta onödiga genomfarter genom Gamla stan. Dess kapacitet skulle räcka för att stänga av Munkbron helt för genomgående biltrafik och reducera genomfartstrafiken på Skeppsbron kraftigt och riva Strömbron – om inte den gena och bekväma Centralbron fanns och i stället för Österleden tog över den trafiken.

För stadsbild och miljö är det verkligen ingen vinst att Centralbron går full eller näst intill full, medan Österleden har ledig kapacitet. Det är ingen framtidslösning och det vore bättre om man i en nordsydlig tunnel kunde förena de två ledernas uppgifter; det är grundtanken bakom Nelldals idé att flytta Österleden västerut och därmed i huvudsak ut ur Nationalstadsparken.

Öster eller väster om Gamla stan?

Utredningen om västlig Österled visar att den är ett möjligt men dyrt och komplicerat projekt, och det vore kanske bättre att i stället lägga den nya kapacitetsstarka biltunneln mellan Södermalm och Norrmalm på Gamla stans västsida. Förra årets utredning om Centraltunnel visar att en sexfältig tunnel som knyter ihop Söderledstunneln med Klaratunneln och Blekholmstunneln, kan ersätta Centralbron och Munkbron.

Detta är ett tekniskt enklare och billigare projekt än den västliga Österleden, men utredningarna gör det inte möjligt att uttala sig om realismen i ett alternativ med åtta körfält i samma sträckning som skall ta hand om både Centralbrons och Österledens trafik. Att flytta Österledsfunktionen ända dit torde inte vara omöjligt men leda till en ökad belastning på Södra länken och på Stadsgårdsleden, och det blir säkerligen en minst lika komplicerad och dyr trafikplats i Mariaberget som den västliga Österledens trafikplats i Stadsgårdsberget.

Det kanske största problemet i Nelldals projekt är frågan om en så storskalig underjordisk trafikmiljö alls är godtagbar. Svaret torde vara detsamma vare sig leden byggs väster eller öster om Gamla stan.

De nya delarna av Dennispaketets Ring och Västerled går nästan helt under mark och paketet innehåller flera stora underjordiska trafikplatser, men tunnlarna bryts på några ställen av partier i dagen. Den västliga Österleden kortar av Ringen betydligt, men den går helt under mark.

Trafikmiljön under mark måste övervägas noga. Likaså bör utbyggnadsskedet studeras, innan man gör det slutliga valet. Hur alternativen kan byggas i etapper och hur långt man kan skjuta upp de senare etapperna, kan betyda mycket för kostnader och finansiering.

Klarastrand 1995

Klarastrandsleden

Utredningen om Centraltunneln förutsatte att den västliga grenen fortsätter i den tvåfältiga Klarastrandsleden. Om det visar sig att den nya biltunneln mellan Södermalm och Norrmalm bör gå väster om Gamla stan, föreslår vi att staden (och väghållaren) överväger att – i varje fall på sikt – i stället låta tunneln fortsätta även på sträckan upp mot Norra länken. Det skulle kunna göras genom en tunnel antingen under Sabbatsberg och Vasastaden eller längs Klara sjö–Karlbergskanalen och järnvägen. Detta gäller i synnerhet om leden skall fungera både som nord-sydaxel och som östlig länk i Ringen.

I vilket fall som helst skulle det ge helt nya möjligheter att omskapa den östra stranden längs vattenstråket. Den är visserligen betydligt smalare än Blekholmsområdet, men man kan ändå lätt föreställa sig vilka skönhetsvärden som skulle kunna utvinnas vid vattnet, om vägområdet bebyggdes eller gjordes om till en grönskande gång- och cykelväg. Vi ser det som en möjlighet för staden att även på denna i dag inte så prydliga sträcka vårda sig om sina stränder och vattenrum.

TUNNELBANAN

Tunnelbanan och Slussen

Stockholms stadsfullmäktige höll sin första, men långtifrån sista, debatt i tunnelbanefrågan på våren 1913. Världsstäderna hade några årtionden tidigare introducerat eldrivna underjordiska spårvagnar, och man ansåg allmänt att banor under mark eller på viadukt var ett bra trafikmedel för att bemästra gatuträngseln i miljonstäder men knappast för dem som i likhet med Stockholm bara var en tredjedel så stora.

Ändå dök det ena projektet efter det andra upp i Stockholm. Som regel var det fråga om korta sträckor, där terrängen var särskilt besvärlig, men 1910 hade en kommunal kommitté lagt fram det första förslaget med en ostvästlig och en nordsydlig tunnelbana som knöt samman förortsbanorna och korsade varandra vid Centralen. Förslaget att foga samman förortsbanor från olika håll och därmed skapa ett balanserat pendelsystem som dessutom kunde ta hand om innerstadstrafik och på så sätt bli trafikekonomiskt försvarbart för en måttligt stor stad, skulle sedan gå igenom i all tunnelbaneplanering i Stockholm. Enskilda Banken erbjöd sig nu att finansiera och bygga tunnelbanorna mot en fyrtioårig koncession. Det var detta som fullmäktige avböjde 1913.

Efter första världskriget väcktes tunnelbanetankarna på nytt. Staten och staden undersökte hur man kunde utveckla förortsbanesystemet. Stockholms viktigaste expansionsområden låg i söder och väster, och en kommunal trafikkommitté föreslog 1921 att förortsbanorna söderifrån skulle föras samman i en tunnel under Södermalm från Skanstull till Slussen och därifrån gå vidare genom innerstaden och kopplas till banor från Bromma, dvs i huvudsak den kombination som senare blev stadens första tunnelbana. Något beslut togs inte då, men efter ett nytt mellanspel med en avböjd ansökan om privat koncession för en tunnelbana genom innerstaden, vidareutvecklades förslaget, och stadsfullmäktige beslöt 1931 att anslå medel till en tunnelbana Skanstull–Slussen och att lägga ansvaret för tunnelbanekroppen och underbyggnaden på gatunämnden och på överbyggnad och stationsinredning på spårvägsbolaget. Den ansvarsuppdelningen har gällt sedan dess i Stockholm och även blivit skolbildande på den statliga sidan med tillskapandet av Banverket för järnvägens infrastruktur 1988.

1933 öppnades spårvägstunneln under Söder för trafik, och 1941 togs

Tunnelbana i tunnel under Söderström, förslag 1996

beslutet om den fortsatta sträckningen i en krok genom city och norra innerstaden till Kungsholmen. Avgörande var föreställningen att Stockholm inte skulle komma att bygga mer än en tunnelbana, och att det därför gällde att ge den så omfattande uppgifter som möjligt. Man var klar över att det skulle behövas fyra spår över strömmarna för att även få tunnelbaneförbindelse åt sydväst, men först med efterkrigstidens vidsträckta utbredning av stadsbebyggelsen kom besluten om ett samordnat nät av flera banor med tunnelbanestandard i fråga om stationer och spår, som slutligt formulerades i 1965 års tunnelbaneplan.

Stockholms framsynthet 1931 i fråga om tunnelbanesystemets uppgifter, utformning och organisation motsvarades dessvärre inte av samma framsynta omsorg om stadsbilden när tunnelbanan från söder skulle föras vidare förbi Gamla stan. Man hade lagt den så högt att det skulle krävas en stor ombyggnad för att kunna gå vidare i tunnel under Söderström, och bostadsbristen var ett tungt skäl för att inte försena utbyggnaden. Tunnelbanan mellan Slussen och T-Centralen är den starkaste och mest oumbärliga länken i hela nätet. Om skönhet kan man ha olika åsikter, men det torde vara svårt att finna någon som hävdar att tunnelbanebron över Söderström med sina fem spår, Gamla stans station och den lutande tunnelbanekroppen som långsamt dyker ner i Riddarholmskanalen är vacker. Tvärtom anser många att den är den allra fulaste delen av hela det trafikpaket som vi har att utreda.

Ett bildmontage visar hur dramatiskt vattenspegeln mellan Kornhamnstorg och järnvägsbron vidgas om både Centralbron och tunnelbanebron tas bort. I själva verket betyder den senare allra mest för stadsbilden – men givetvis inte för störningarna från trafiken. För det betyder Centralbrons rivning allra mest; samtidigt blir då tunnelbanans betongkonstruktioner ännu naknare och ännu tydligare.

Vi skall enligt våra direktiv analysera möjligheterna att ersätta dagens ytliga trafikstråk för väg- och tunnelbanetrafik med tunnlar, och vi har därför låtit VBB Samhällsbyggnad utreda ett antal alternativ.

Det intressantaste av dessa förutsätter att Centralbron ersätts med biltunnel och att tredje spåret byggs i ytläge. Tunnelbanan flyttas då västerut mellan Medborgarplatsen och norra Riddarholmen till det läge som

Söderströms vattenspegel med.....

.....och utan broar för tunnelbana och bilar.

Bytesstation i Mariaberget, idéskiss 1996

Centralbron har i dag. I Söderledens mynning läggs ett paket i fyra våningar med stationer för, uppifrån räknat, pendeltåg, bussar och snabbspårväg samt tunnelbana i två plan. Det blir en mycket kompakt och kapacitetsstark terminal med bekväma byten mellan alla de fyra trafikslagen och god åtkomst till gatunätet och omgivande arbets- och bostadskvarter. För pendeltågen ersätter den nya Slussenstationen Södra station och blir lika bra som sin motsvarighet i alternativen med pendeltågstunnlar.

Pendeltågsstationen är dock ingen absolut förutsättning för lösningen utan kan komma till i ett senare skede, om de erforderliga förberedelsearbetena utförs i samband med bygget av tredje spåret.

När tunnelbanan flyttas från sitt nuvarande läge vid Slussen uppkommer nya möjligheter att väsentligt sänka Slussens trafikapparat och att därigenom försköna området och befria det gamla Södra Stadshuset från de omgivande trafikanordningarna.

Gamla stans tunnelbanestation flyttas enligt förslaget in i Riddarholmens berg och får nya uppgångar på Riddarholmen och vid Munkbron som kan utformas mycket skonsamt i stadsmiljön.

Vår preliminära slutsats av dessa studier är att det både för kollektivtrafikens konkurrenskraft och för stadsbilden och miljön är angeläget att bygga den nya trafikterminalen, sänka ner tunnelbanan och riva tunnelbanebron, och att detta låter sig göra utan orimliga problem under genomförandetiden. Samtidigt har det ett uppenbart samband med Slussens ombyggnad, som staden skjutit på framtiden, huvudsakligen av ekonomiska skäl men också på grund av osäkerhet om hur denna viktiga del i staden skall gestaltas. Vi vill bidra till den diskussionen genom att nu presentera projektet, och vi föreslår att staden, landstinget, SL och Banverket skyndsamt vidareutreder det, så att erforderliga förberedelsearbeten kan utföras när tredje spåret byggs.

EFTER DENNA genomgång trafikslag för trafikslag gör vi här en samlad bedömning och lägger vårt förslag om genomförande, utbyggnadsstrategi och tidsordning, kostnadsansvar och finansiering.

NYA KVALITETER OCH NÖDVÄNDIGA UPPOFFRINGAR

Samhällsplanering handlar nästan alltid om val mellan lösningar som innehåller både vinster och uppoffringar. Värderingarna skiftar över tiden och mellan människor. När man på 50- och 60-talen byggde ihop järnvägen, stadsmotorvägen och tunnelbanan mellan Södermalm och Tegelbacken till det paket av stål och betong som skär rakt igenom det trånga gattet mellan Gamla stan och Riddarholmen, då fick de kulturhistoriska värdena, stadsbilden och miljön vika för önskemålen om en effektiv och välfungerande trafikapparat med hög kapacitet.

Vår tid har andra värderingar; det ser man inte minst av protesterna mot de tidigare förslagen till tredje spår på Riddarholmen och av de mycket höga kostnader man i dag är beredd att ta för att låta Dennislederna få en så skonsam utformning som möjligt, t ex vid Sickla kanal, i Nationalstadsparken, i norra Täby och på Lovön. Sammanlagt har omsorgen om miljön lett till åtskilliga hundratals miljoner i merkostnader.

Vi ser det som självklart att ställa samma höga miljökrav vid Riddarholmskanalen. Det betyder att man måste välja att offra andra kvaliteter än stadsbild och miljö, i första hand den bekväma framkomligheten för biltrafiken, kanske också för enstaka busslinjer.

I vårt uppdrag ingår inte bara att finna en lösning för ett tredje spår som tar hänsyn till de kulturhistoriska värdena och inte ytterligare tar Riddarfjärdens vattenspegel i anspråk. Vi skall föreslå en sanering och trafikminskning i området mellan Södermalm och Tegelbacken. Detta är syftet med vårt förslag att i en biltunnel mellan Södermalm och Norrmalm – öster eller väster om Gamla stan – förena Österledens och Centralbrons trafikuppgifter.

Som vi har framhållit, kan de tre spåren byggas i ett något nersänkt ytläge vid Riddarholmen och på en ny bro över Söderström, vilket helt skonar Riddarholmens kulturhistoriska miljöer och till och med bidrar till att försköna stadsbilden. Vi förordar att järnvägsbron över Norrström byggs om på samma miljöanpassade sätt som den över Söderström och därmed blir vackrare, mindre visuellt störande och mindre bullrande än i dag. Det bor visserligen färre människor i dess närhet, men trafikbuller sprider sig långt över vattnet och många människor kommer att röra sig kring Strömmen och vid Tegelbacken, i synnerhet när Centralbron och ramperna rivits.

Att lägga Centralbrons biltrafik i tunnel är allra viktigast för miljön och stadsbilden, därnäst att befria Gamla stan från genomfartstrafik och eventuellt att riva Strömbron. Munkbron och hamntorgen vetter mot väster och har i motsats till Skeppsbron eftermiddagssol och det är därför lättare att ordna skyddade uteplatser och flanörstråk på den sidan. Skeppsbron har en tydligare hamnkaraktär med sina öppna vyer mot Saltsjön, Stadsgården och sjöfarten, och den tål biltrafik mer än Munkbron.

GENOMFÖRANDE-PROGRAM

Riddarholmskommitténs förslag

När sedan tunnelbanebron tillsammans med stationen vid Gamla stan och tunnelbanekroppen som i dag långsamt sänker sig ner i Riddarholmskanalen, i framtiden också har lagts i tunnel, bryts den stora vattenspegeln på Gamla stans västsida bara av den nya smäckra järnvägsbron.

Det kan alltså bli mycket vackert och behagligt vid Riddarfjärden, Riddarholmen och Gamla stan när ombyggnaderna har färdigställts, men det är viktigt att skapa så goda förhållanden som möjligt även under genomförandetiden. Det är angeläget att undvika långvariga och störande provisorier. Exempelvis bör man inte acceptera, att Centralbron under tredje spårets byggnadstid förses med temporära utbyggnader mot Strömsborg och ut över Riddarholmskanalen för att behålla dagens antal körfält. Det är i stället nödvändigt att under denna relativt korta tid låta biltrafiken ta besväret av omvägar via Skeppsbron eller Västerbron. Vi ser det inte bara som en teknisk fråga utan anser att det har med *trovärdigheten* att göra. Stockholm har flera provisorier som fått ligga kvar alltför länge, provisorier som medborgarna kanske inte skulle ha accepterat om de hade anat att de skulle bli långvariga. Strömbron brukar anföras som paradexemplet.

Oppositionen mot tredje spåret gällde egentligen inte järnvägen i sig, den uttryckte ett motstånd mot mera trafik, mera stål och betong i detta ytterst känsliga område. Regeringens uppdrag till oss visar att opinionen har haft betydelse, och vi har under våra överläggningar med miljögrupperna blivit övertygade om att vårt förslag kan genomföras i gott samförstånd mellan myndigheterna och den aktiva kultur- och miljöopinionen.

Kulturhuvudstad

Stockholm kommer 1998 att vara Europas kulturhuvudstad. I likhet med de andra städer som fått denna hedersutmärkelse skall Stockholm manifestera Kulturhuvudstadsåret på olika sätt, inte bara genom program och aktiviteter utan också visa det i stadsbilden och utemiljön. Det nya Moderna museet på Skeppsholmen skall då stå färdigt och berika staden.

På motsvarande sätt är Kulturhuvudstadsåret enligt vår mening ett givet tillfälle att manifestera ambitionerna att samlat främja *kollektivtrafiken, stadsbilden och miljön* genom tillkomsten av den nya Årstabron och det tredje spåret med alla dess möjligheter att återskapa förlorade kulturhistoriska kvaliteter på Riddarholmen och i Gamla stan. Vattenspegeln återställs genom att Centralbron och dess ramper rivs och ersätts av en biltunnel. Förberedelser görs för att skapa en ny knutpunkt för kollektivtrafiken vid Södertunnelns mynningshål i Mariaberget, riva tunnelbanebron och lägga tunnelbanan under vattenytan.

Förslaget skall ses som en *helhet*. Det går inte att bygga ut tredje spåret i ytläge och låta Centralbron ligga kvar längre än till dess biltunneln mellan Södermalm och Norrmalm har tagits i bruk, och det är viktigt att göra upp en *tidtabell* och ett samlat *genomförandeprogram* för åtgärderna. För det krävs en överenskommelse mellan staten, staden och landstinget som även innefattar *finansieringsfrågorna*.

UTBYGGNADSSTRATEGIN OCH FINANSIERINGEN – EN GEMENSAM ANGELÄGENHET

Utbyggnadsstrategi

Vårt huvuduppdrag är att föreslå en lösning för järnvägen genom centrala Stockholm. Förstärkningen bör komma till så fort som möjligt, men tredje spåret har ett oupplösligt samband med det som sker med Centralbron.

Om staden, staten och landstinget delar vår mening att Centralbron och dess ramper med hänsyn till miljön och stadsbilden måste ersättas med en tunnel, och att detta är ett i högsta grad angeläget miljöprojekt, då måste de enas om en utbyggnadsstrategi. Det finns två principiellt olika möjligheter, den ena att Centralbron och Österleden ersätts av en ny tunnel (västlig Österled), den andra att bara Centralbron ersätts av en ny tunnel.

I det första fallet bygger man en central kapacitetsstark biltunnel – väster eller öster om Gamla stan – och knyter den till Söderleden. Byggs den på Gamla stans östsida, direktanknyts den även till Värmdöleden.

I det andra fallet bygger man ut Österleden under Sickla och Djurgården enligt Dennisöverenskommelsen och låter den nya tunneln ta hand om Centralbrons och Munkbrons trafik.

Kostnadsansvar och finansiering

Järnvägen är en statlig angelägenhet, och ett tredje spår i ytläge för blandad trafik skall enligt trafiköverenskommelsen bekostas av staten.

En järnvägstunnel som reserveras för pendeltågstrafik är däremot inte en ren statlig angelägenhet, eftersom landstinget är huvudman för pendeltågstrafiken. Hittills har landstinget genom förhandlingsuppgörelser med staten medverkat i finansieringen av spår och stationer för pendeltågen, men den principiellt riktigaste lösningen är enligt vår mening att staten bekostar investeringarna och tar ut en trafikeringsavgift för pendeltrafiken. Men eftersom vi inte föreslår en pendeltågstunnel, behöver frågan om kostnadsansvaret inte behandlas här.

Kostnadsansvaret för vägtrafiken är mera komplicerat. Det första alternativet ovan innebär att den nya tunneln både tar över den kommunala Centralbrons uppgifter och blir en del i den statliga Ringen. Väghållaransvaret bör då enligt vår mening överföras till staten, och leden bör finansieras med bilavgifter på samma sätt som övriga delar av motorvägsringen eller med statliga vägmedel som andra delar av det övergripande vägnätet.

I det andra alternativet är det till synes svårare att motivera ett statligt kostnadsansvar för att riva den kommunala Centralbron och bygga en biltunnel. Men det är en uppenbar risk att staden ej anser sig ha råd att genomföra detta och kanske inte ens anser sig kunna ställa ett av den hårt belastade brons körfält till förfogande för järnvägen förrän Österleden tagits i drift. Då blir tredje spåret så försenat att vårt förslag om det i praktiken faller.

För staden och medborgarna skulle det bli en sämre miljö och för staten en dyrare lösning, eftersom man i så fall skulle tvingas att bygga en kostsam pendeltågstunnel långt innan den behövs.

De gällande reglerna för kommunalt huvudmannaskap för en led som nord-sydaxeln innebär att staden som väghållare har att själv bekosta investeringar och drift och att ta medlen ur de samlade statsbidragen. Dessa har inte beräknats med tanke på en så stor investering som en ny biltunnel blir. Som nämnts kan man inte vänta sig att staden har vilja och förmåga att låta mångmiljardinvesteringar för att ersätta en i dag fungerande bro med en biltunnel konkurrera ut angelägna utgifter för omsorg, skola och vård.

Det känns inte heller rimligt att staten skulle undandra sig hela kostnadsansvaret för en trafiklösning som varaktigt förskönar rikets huvudstad och förbättrar dess miljö samt – inte minst – gör det lättare att bygga det i särklass billigaste och bästa alternativet för tredje spåret. Enligt tillgängliga siffror är kostnadsskillnaden mellan den billigaste pendeltågstunneln och tredje spåret på ytan åtminstone en halv miljard större än kostnaden för att ersätta Centralbron med tunnel. Om biltunneln även får uppgiften att ingå i Ringen som dess östra länk, blir den dock betydligt dyrare.

Den i princip enklaste lösningen är att staten och staden tar upp förhandlingar om att föra över väghållaransvaret för berörda delar av nordsydaxeln till vägverket. Då kan biltunneln antingen bekostas med vägmedel eller inordnas i trafiköverenskommelsen, eventuellt i samband med höstens kontrollstation och de aviserade överläggningarna med staten om dess roll i den fortsatta finansieringen av Dennispaketet. Om tunneln bara ersätter Centralbron, är statliga vägmedel den rimligaste finansieringskällan, men om den även får Österledsuppgifter bör den som andra delar av Ringen finansieras genom bilavgifter.

Rivs Centralbron och dess ramper vid Tegelbacken och Söder Mälarstrand, kommer marken där att kunna användas på ett nytt sätt. I dag kan ingen överblicka om staden kommer att föredra att lägga ut Tegelbacken som en ny central park i stadens hjärta framför att exploatera den svårbyggda marken, och kalkylen blir hur som helst komplicerad.

Som väghållare har staten ett ekonomiskt intresse i frågan; det är naturligt att den uppmärksammas i förhandlingarna om huvudmannaskapet för nord-sydaxeln.

Planering och genomförande

Så stora stadsbyggnadsåtgärder som vi föreslår, kräver en lång planerings- och genomförandeperiod. Bland annat måste man analysera möjligheterna att bygga ut i etapper och att på så sätt skjuta kostnader framåt i tiden, vilket kan innebära stora förbättringar av ekonomin.

Det är därför inte möjligt att under Kulturhuvudstadsåret genomföra våra förslag vid Riddarholmen. Årstabron och fyrspårsutbyggnaden till Södra station kan vara i full gång efter byggstart 1997 och slutföras år 2000. Men Banverket beräknar att tredje spåret mellan Södra station och Centralen tar sex-sju år att genomföra, varav närmare två år för planering, projektering, beslut mm och fyra-fem år för produktion. I bästa fall kan alltså något börja synas i stadens centrum mot slutet av Kulturhuvudstadsåret.

Vår första tanke var att föreslå att man börjar med spårtunneln mellan Södra station och Söder Mälarstrand, som redan är detaljplanelagd och kan byggas tidigt. Det skulle kunna vara

ett sätt att till en del ta igen de förseningar som uppkommit i spårutbyggnaden. Emellertid kan de utredningar som vi föreslagit om en ny trafikknut vid Söderleden med en framtida pendeltågsstation kräva en omprojektering och planändring för att möjliggöra de nödvändiga förberedelsearbetena. Vi tror därför inte att det går att komma i gång med tredje spåret i Mariaberget så tidigt som vi hade hoppats.

Vi har i stället gått över till en tanke som förekom redan i utredningarna på 1980-talet, nämligen att börja bygga ut tredje spåret mellan Tegelbacken och Riddarholmen och där växla in det på de befintliga spåren medan man löser detaljfrågorna kring Riddarholmen och Söderström. Det höjer kvaliteten och kapaciteten och blir en omedelbar förbättring för tåg söderut från Centralen. Ju kortare tvåspårssträcka som ingår i systemet, desto effektivare kan man utnyttja tre- och fyrspårssträckorna tills hela förstärkningen är genomförd.

Utbyggnaden får ske genom att ett körfält på Centralbron tas i anspråk och kan – om man så vill – ses som en markering av att kollektivtrafiken nu skall främjas på bekostnad av biltrafiken. Ett spår för pendeltåg har ju en kapacitet som motsvarar fyra–fem körfält. Men det är också en komplicerad och tidskrävande affär att genomföra. Arbetena kan knappast starta förrän man åtminstone i stora drag är klar över Tegelbackens framtida utformning. Vi bedömer att genomförandet kan ta sin början tidigast under 1998 med rivning av ett körfält på Centralbron.

Utredningarna och besluts- och planprocessen kring biltunneln mellan Södermalm och Norrmalm tar åtminstone två–tre år. Tunneln kan alltså i bästa fall börja byggas år 2000 och tas i bruk någon gång kring år 2005. Huruvida man kan börja riva Centralbron innan tunneln är färdig, hänger samman med den minskning av bilarnas utrymme och den omfördelning av biltrafiken som man är beredd till och de eventuella förstärkningar av Essingeleden och kanske Västerbron, som Vägverket och staden kan tänkas genomföra. Ett tillkommande körfält i vardera riktningen på Essingeleden är långt billigare än ett körfält i en biltunnel, och det ger rejält ökad kapacitet. En tidig rivning skulle vara en tydlig manifestation av en ny, mera miljöinriktad trafikpolitik, men den skulle leda till stora förändringar för de bilister som i dag utnyttjar Centralbron.

Bestämmer man sig för en biltunnel som tar hand om både Centralbrons och Österledens trafikuppgifter, kan den eventuellt byggas ut i etapper. Då bör den centrala delen mellan Söderleden och city byggas först, så att Centralbron kan rivas tidigt. Anknytningarna till Värmdövägen och Södra länken respektive till Klarastrandsleden och Norra länken kan sannolikt anstå någon tid. Det är frågor som klarnar under de fortsatta utredningarna och som inte kan avgöras i dag.

Utbyggnaden till tre spår från Södra station till Tegelbacken har som oeftergivlig förutsättning att vi får fyra spår vid Årstaviken. Annars uppnås inte den förstärkning av järnvägskapaciteten som är beslutad. Vi ser den nya Årstabron som ett positivt tillskott till stadsbilden, men vi är medvetna om att många upplever den som en försämring. Vi utgår ändå från att de som ser det så, är beredda att ta den uppoffringen för att kunna medverka i att få den bästa möjliga lösningen för miljön och stadsbilden vid Riddarfjärden i stadens centrum.

Tidtabell

Sammantaget föreslår vi följande tidsordning:

1. den nya järnvägsbron över Årstaviken (1997–2000)
2. rivning av västra körfältet på Centralbron (1998)
3. tredje spåret mellan Tegelbacken och Riddarholmen (1999–2001)
4. den nord-sydliga biltunneln (2000–2005)
5. tredje spåret mellan Riddarholmen och Södra station (2001–2004)
6. rivning av återstoden av Centralbron och ramperna vid Tegelbacken och Söder Mälarstrand (2005–2006).

TRAFIKEFFEKTER OCH MILJÖKONSEKVENSER

I VÅRT UPPDRAG INGÅR att redovisa effekterna av alternativa järnvägslösningar. Vi skall redovisa konsekvenserna av våra förslag för de totala trafikmängderna och de olika trafikantslagen samt för stadsmiljön. Vi skall också liksom andra statliga utredningar beakta generella direktiv om regionalpolitiska konsekvenser, offentliga åtaganden och jämställdhetspolitiska konsekvenser.

GENERELLA UTREDNINGSDIREKTIV

Innan vi går närmare in på trafik- och miljöeffekter mm, tar vi upp de sistnämnda generella direktiven. Våra förslag rör ett förhållandevis litet område i Stockholms innerstad, och några nämnvärda effekter på den nationella *regionalpolitiken* kan vi inte se att de har. Inte heller på den nationella *jämställdhetspolitiken*, men lokalt och inomregionalt har de desto större betydelse.

Järnvägsförstärkningen ger i första hand ökat utrymme åt pendeltåg och regionaltåg. Stockholmsområdet och även Mälarregionen i stort visar stora socioekonomiska skillnader mellan olika geografiska delar, och det är sedan länge en av regionplaneringens viktigaste uppgifter att bidra till att minska dessa, bland annat genom att förbättra tillgängligheten mellan regionens delområden. Ökad tillgänglighet är en viktig förutsättning för social och ekonomisk utjämning. De dagliga resorna tar längre tid i Stockholms län än i något annat län i Sverige, en långt större andel av resorna görs kollektivt än någon annanstans, bilinnehavet och bilanvändningen är lägre än i något annat län, och lägst för kvinnornas del. Kvinnor reser kollektivt mer än män.

Sammantaget främjar satsningar på kollektivtrafik en utjämning både inomregionalt och mellan könen. Särskilt stora skulle effekterna bli, om man inte nöjde sig med att bygga ut de kollektiva trafikslagen vart för sig utan även byggde samman dem till ett nät som kunde tillgodose högst varierande önskemål om snabba och direkta resor mellan start och mål.

Förslagens effekter på de *offentliga åtagandena* går i olika riktningar. Alla våra förslag gäller offentliga investeringar. Det är väsentligt billigare att bygga tredje spåret på ytan än att anlägga en järnvägstunnel för pendeltåg och än mer för fjärrtåg. Å andra sidan är tredje spåret nu dyrare än i den utformning som regeringen underkände och som föranledde uppdraget till oss. Utöver sedvanliga kostnadsökningar och de omfattande utredningarna och omprojekteringarna beror fördyringarna helt på ambitionerna att förbättra miljön och försköna stadsbilden, dvs det som är kärnan i vårt uppdrag. Det känsliga läget i Stockholms historiska centrum och den ovanligt starka kultur- och miljöopinionen gör det enligt vår mening högst olämpligt att pruta på dessa ambitioner.

Det är naturligtvis mycket dyrare att gräva ner Centralbron än att låta den ligga kvar, men det är ännu mycket dyrare att tvingas bygga en pendeltågstunnel i stället för ett tredje spår på ytan. Sätter man värde på den radikala miljöförbättringen i huvudstadens hjärta, är det ingen tvekan om vilket alternativ som är samhällsekonomiskt överlägset. Kan man dessutom ersätta inte bara

Centralbron utan även Österleden med en enda ny central biltunnel och eventuellt bygga ut den i etapper, kan även en dyr lösning totalt sett bli en samhällsekonomisk besparing. Finansieras biltunneln med bilavgifter frigörs offentliga resurser för andra satsningar på trafik och miljö som anslagsfinansieras.

Vi skisserar också en tunnelbaneomläggning som säkerligen blir dyr och komplicerad att bygga, men den möjliggör en kompakt bytesstation mellan tunnelbana, pendeltåg, bussar och snabbspårväg utan motstycke i Sverige. Den avlastar Stockholms central, den befriar vattenytan på Gamla stans västsida från tunnelbanebron och den gör det väsentligt lättare att bygga om Slussen och återställa stadsbilden. Vi förordar att tankarna vidareutvecklas; först i det sammanhanget kan man uttala sig om den samhällsekonomiska lönsamheten och om de offentliga åtagandenas omfattning.

Trafikeffekter

Trafikprognoser på längre sikt är osäkra

Trafikmängdsberäkningar är ett viktigt inslag i samhällsplaneringen, men de är alltid ett resultat av en lång rad antaganden, förutsättningar och förenklingar. Ofta föredrar man scenarios framför prognoser; man visar konsekvenserna av några alternativa grundantaganden i stället för att försöka ge en bild av den mest sannolika utvecklingen. I en tid med snabba förändringar och stora osäkerheter är det ett klokt val, i synnerhet som underlag för långsiktiga beslut.

Även om Dennispaketet strängt taget bara behandlar en del av alla åtgärder i trafiksystemet i Stockholmsregionen, så har det föranlett särskilt omfattande beräkningar och analyser. Snart sagt alla aspekter har belysts av ansvariga myndigheter, oppositionella grupper och anlitade konsulter. Vi ser ingen anledning att försöka lägga fram egna beräkningar utan vi ger i stället några kommentarer med anknytning till våra förslag. Som underlag för detta har vi bett Inregia att redovisa och något bedöma tillgängliga trafikprognoser. Följande resonemang tar stöd i detta material.

Samtliga trafikprognoser bygger på antaganden om befolkning, sysselsättning, inkomster och trafiksystem.

Befolkningsprognoser bygger på antaganden om fruktsamhet, dödlighet och flyttningar.

Sysselsättningsprognoser bygger på antaganden om befolkningen, förvärvsgraden, arbetsmarknaden, näringslivet och ekonomin.

Inkomstprognoser bygger på antaganden om samhällsekonomin, sysselsättningen, skatte- och socialförsäkringssystemet.

Trafiksystemet i prognoserna består av antaganden om vägnät, kollektivnät med turtätheter, priser, avgifter, bilinnehav och bilanvändning.

Många av dessa faktorer ändras snabbt, andra är mera stabila. Några av dem har stor betydelse för slutresultatet, andra är mera försumbara. Alla faktorer får dock större effekt ju längre tidsperiod som prognosen avser.

Några exempel som har att göra med befolkningsprognoserna: åldersfördelningen spelar givetvis stor roll, i Stockholmsregionen är befolkningen relativt ung, här sjunker dödligheten trendmässigt och oftast rätt långsamt, men fruktsamheten ändras snabbt; från att ha varit mycket hög i början av 1990-talet är den nu extremt låg. Flyttningarna mellan regioner varierar med konjunkturer och skillnader i arbetsmöjligheter; Stockholmsregionen är som regel mera attraktiv när det är ont om arbete i andra landsändar. Inom regionen varierar flyttningarna på ett helt annat sätt, de hänger bland annat samman med hur bostadsmarknaden utvecklas i olika områden.

På en femtonårsperiod (1995–2010) skiljer sig de två grundscenarier, som regionplaneringen och därmed trafikprognoserna använder, med drygt 80 000 invånare. Skillnaderna betyder mycket för trafikmängderna.

På motsvarande sätt skiljer sig scenarier om sysselsättningen; i dag ser ingen lika optimistiskt som för fem år sedan på arbetslöshetens nedgång, ens på sikt. Det har också stor betydelse för trafikens utveckling.

I fråga om samhällsekonomi och inkomster använder man i regel de statliga långtidsutredningarnas scenarier, som varierar betydligt inbördes och dessutom skiljer sig åtskilligt från en LU till nästa.

SAMPLAN, som är en samarbetsgrupp mellan nationella myndigheter på trafikområdet och expertis på transportanalyser, har för Kommunikationskommitténs räkning i vintras gjort mycket ambitiösa och omfattande studier av olika aspekter på trafikförhållanden och prognoser, och Naturvårdsverket har genom KTH gjort en genomgång av kvaliteten i gängse prognosmetoder och modeller. SAMPLANs studier har publicerats i 14 delrapporter och lika många bakgrundsrapporter. Naturvårdsverkets ge-

nomgång har resulterat i skriften "Kan vi lita på trafikprognoser?".

Vår sammanfattande slutsats av allt detta material är den självklara: det är mycket vanskligt att göra trafikprognoser på längre sikt, alldeles särskilt om man söker göra bestämda uttalanden om begränsade delar av ett stort och sammanhängande system.

Väl medveten om begränsningarna måste man ändå försöka. Men man bör ta resultaten med en god nypa salt.

Järvägslösningarna ger olika trafikmängder

Vi har enligt vårt uppdrag föreslagit en lösning av den beslutade förstärkningen av järnvägen genom centrala Stockholm. Vilket alternativ vi än hade förordat skulle ha förbättrat kapaciteten, och trafikmängderna påverkas givetvis av hur de nya möjligheterna utnyttjas, hur många fler tåg som sätts in, när på dygnet och på vilka linjer det sker etc. Taxor och taxesystem betyder mycket, liksom utvecklingen av folkmängd, sysselsättning, inkomster mm.

Det finns också skillnader mellan järnvägsalternativen. Banverkets utredning innehåller analyser av hur de olika lösningarna påverkar trafikmängderna. Vi hänvisar till Banverkets rapport "*Nya spår genom Stockholm*".

I korthet visar den att en pendeltågstunnel skulle attrahera flera trafikanter än tredje spåret på ytan. Orsaken är att järnvägstunneln kan få flera stationer invid tunnelbanestationer och stora målområden i innerstaden och omfördela resandet, medan tredje spåret konserverar och förstärker den nuvarande strukturen med Centralen som helt dominerande. Även den som ställer sig skeptisk mot enskilda siffror, bör knappast ifrågasätta det sakförhållandet. Tillväxten sker huvudsakligen i förortszonen, men Stockholms innerstad är det absolut viktigaste resmålet och det är därför angeläget att ha god innerstadstäckning. Som framgår tidigare i detta betänkande, anser vi ändå att flera skäl – inte minst kostnaderna – talar för att vi bör välja tredje spåret, och att det blir en mycket bra lösning.

Det är inte heller uteslutet att tredje spåret på sikt kan ge lika bra anknytning till tunnelbanesystemet som tunnelalternativet. Den skiss till en ny bytesstation mellan pendeltåg, tunnelbana, bussar och snabbspårväg vid Söder Mälarstrand, som vi tidigare presenterat, är till och med bättre än pendeltågsstationen Slussen Västra i tunnelalternativet. Framöver torde man vinna ännu mera på att knyta samman de olika spårsystemen. Ytlösningen är då ingen nackdel.

Våra förslag leder till en omfördelning av biltrafiken

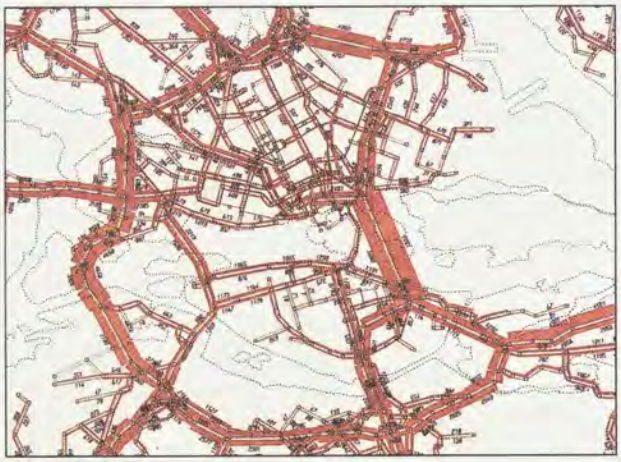
Projektet att ersätta Centralbron och Österleden med en central biltunnel torde ha åtskilligt större effekter för trafiken i Stockholm än valet av järnvägslösning. De beräkningar som redovisats tidigare tyder på att det är dyrt men genomförbart, och fortsatta utredningar kommer att ge ökad klarhet.

Det kan också enligt vår uppfattning vara samhällsekonomiskt effektivt, eftersom den nya trafikleden – i motsats till Österleden och Västerleden i Dennispaketet – blir väl utnyttjad från början. Å andra sidan kan detta innebära en risk för att kapaciteten på sikt är otillräcklig. Vi har bett Inregia försöka analysera den frågan med alla de reservationer mot långsiktiga trafikprognosers pålitlighet som vi har antytt ovan.

Mycket talar för att Stockholmsregionen kommer att fortsätta att växa tämligen snabbt i folkmängd men långsammare i sysselsättning och inkomster. Utvecklingen mot ett kunskaps- och servicesamhälle väntas leda till ett allt mera rörligt liv och ett mer individualiserat rörelsemönster. Allt detta främjar bilismen i regionen. Mot detta står ett starkare miljömedvetande och aktiva åtgärder för att dämpa bilismens utveckling särskilt i centrala områden.

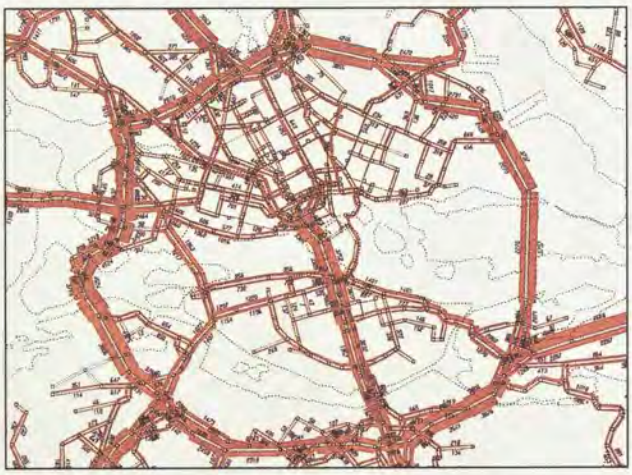
Dennispaketet med dess kringfartsleder, bilavgifter och satsning på kollektivtrafik och miljöförbättringar i innerstaden har det syftet. Västlig Österled har samma miljöambition och kan sägas innebära, att Österleden läggs mera centralt och får ta på sig flera uppgifter än att bara vara en länk i motorvägsringen. Stadens trafikmängdsberäkningar har gjorts i varianter med och utan Västerleden i drift 2010. De största skillnaderna uppkommer för Essingeledens och Västerbrons del, men den västliga Österleden får också något ökad trafik om Västerleden saknas. Skilda antaganden om trafiknätets utformning i stort vid olika tidpunkter påverkar prognoserna även för enskilda länkar.

För trafiken i delområdena är det mycket betydelsefullt hur arbetsplatser, service, andra besöksmål och bostäder fördelar sig. Stadsbygden förändras inte snabbt, bara enstaka procent om året. Den befintliga bebyggelsen och trafiknäten utgör alltid en långt större och mera struktu-



Framtida trafikvolym med Västlig Österled

Framtida trafikvolym med Centraltunnel



Framtida trafikvolym med Dennispaketets motorvägsring

rerande del av staden än allt nytt som kommer till även under flera årtionden.

Inregias analyser gäller en lång period. Våra förslag skall enligt direktiven syfta till en långsiktig hållbarhet, och vi har då fokuserat intresset kring den första hälften av nästa sekel. Vi tror inte att vi kan förutse det som händer på en femtioårsperiod, men vi kan åtminstone genom att förlänga perspektiven och räkna med en stark utveckling av folkmängd och ekonomi få indikationer på hur robusta våra förslag är.

En fördel med dessa analyser är att de utgår från samma – låt vara osäkra – grundförutsättningar om folkmängd, ekonomi, trafikefterfrågan etc för samtliga studerade alternativ. De blir därför fullt jämförbara inbördes, vilket sällan är fallet om man ställer prognoser som hämtats ur en källa mot prognoser ur en annan.

Med reservation för osäkerheten i långsiktiga prognoser tyder analysen på att det på bilsidan i regionalt perspektiv skulle vara måttliga skillnader mellan Dennispaketets trafiksystem och ett med västlig Österled eller Centraltunnel. Det gäller även på lång sikt och med en snabbt växande region. Skillnaderna uppkommer främst lokalt och uttrycker olika ambitioner i fråga om stadsmiljö, stadsbild och biltillgänglighet.

Konsekvenserna för den nationella trafiken är försumbara men betydligt större för den regionala och lokala trafiken

Enligt direktiven skall vi belysa konsekvenserna för den lokala, regionala och nationella trafiken av våra förslag.

Järnvägsförstärkningen ger inte bara ökat utrymme för pendeltåg och regionaltåg utan naturligtvis även för fjärrtåg, t o m för godståg. Hur det ökade utrymmet för fjärrtrafiken kommer att utnyttjas är en fråga om marknadsutvecklingen och svår att bedöma i dag.

Förändringarna i biltrafiksystemet ser vi som helt lokala och regionala, och vi bedömer inte att de kommer att få mer än marginella effekter för den nationella biltrafiken.

Miljö, kulturhistoria, stadsbild

De som ansvarar för järnvägs-, väg- och tunnelbanebyggen måste enligt gällande lagar upprätta miljökonsekvensbeskrivningar, som ingående behandlar projektens effekter på miljön. De blir ett viktigt underlag för planläggning och beslut om tillstånd för åtgärderna. Först i detta skede kan man uttala sig i detalj och med säkerhet om de olika förslagens miljökonsekvenser.

Vårt uppdrag är att finna en järnvägslösning som tar hänsyn till de kulturhistoriska värdena på Riddarholmen och till önskemålen om att inte ytterligare ta Riddarfjärdens vattenspegel i anspråk.

Som vi har redovisat i det föregående, anser vi att våra förslag fyller högt ställda krav på en förbättring av stadsmiljön och stadsbilden. De, tar samtidigt största hänsyn till de kulturhistoriska värdena inte bara på Riddarholmen utan även i Gamla stan och vid Riddarholmskanalen. De, skapar nya kvaliteter, t ex vid Tegelbacken och Slussen, på sikt kanske också vid Klara sjö och Karlbergskanalen.

Den mest löftesrika av de idéer som vi presenterar för fortsatt utredningar, anser vi den nya kompakta bytesstationen vid Söder Mälarstrand vara. Den är en satsning på förbättrade villkor för kollektivtrafikanterna, och den ger samtidigt ett stort bidrag till stadens förskönande.

Vi föreslår att

* ett tredje **järnvägsspår** byggs i huvudsak öster om de nuvarande spåren enligt det av Banverket utredda huvudalternativet; detta innebär
  - att inga ingrepp görs i Riddarholmens byggnader,
  - att spåren sänks ungefär en meter vid Birger Jarls Torg,
  - att torget vidgas söderut längs Hebbeska huset, som återfår sin historiska entré, Hebbes trappa flyttas något åt söder och behåller dagens bredd,
  - att nya bullerdämpande broar byggs för alla tre spåren både över Söderström och över Norrström,
  - att det tredje spåret mellan Birger Jarls Torg och Tegelbacken läggs öster om de två nuvarande på bekostnad av Centralbron,
  - att förberedelsearbeten utreds för en eventuell pendeltågsstation i tunneln under Mariaberget och vid bronöver Söderström, och
  - att gångförbindelserna mellan pendeltågsplattformarna på Centralstationen och tunnelbanan och gatunätet förbättras.

Vi föreslår att

* Storstockholmsöverenskommelsen ändras, så att **Centralbron** och dess ramper vid Tegelbacken och Söder Mälarstrand rivs och att Centralbron och om möjligt även **Österleden** ersätts av en biltunnel mellan Södermalm och Norrmalm med i huvudsak samma roll för den genomgående biltrafiken som i Storstockholmsöverenskommelsen; detta innebär
  - att Stockholms stad, Vägverket och de övriga berörda parterna i Storstockholmsöverenskommelsen bör fullfölja utredningarna om biltunnel mellan Södermalm och Norrmalm så långt att det är möjligt att göra ett slutligt val mellan dessa alternativ,
  - att den valda tunneln därefter skyndsamt projekteras med sikte på ett snabbt genomförande.

Vi föreslår att

* valet av läge för biltunneln mellan Södermalm och Norrmalm görs med förutsättningarna
  - att den nya biltunneln direkt eller indirekt skall förbinda norra och södra länkarna med varandra och med Norrmalms och Södermalms gatunät,
  - att Munkbron helt befrias från biltrafik och Skeppsbron så långt möjligt stängs för genomgående biltrafik,
  - att staden undersöker möjligheterna att riva Strömbron och hänvisa bussarna till Norrbro.

Vi föreslår att staten, Stockholms stad och Stockholms läns landsting

* upptar förhandlingar om genomförandeavtal för att enlig våra förslag bygga tredje spåret och ersätta Centralbron med biltunnel, vilket förutsätter
  - att staten bekostar tredje spåret och därtill hörande anordningar,
  - att staden bekostar gatuanslutningar till biltunneln och övriga gatubyggen och
  - att en ny överenskommelse träffas om att överföra väghållaransvaret för (huvuddelen av) nordsydaxeln till staten med finansiering av den nya biltunneln genom statliga vägmedel eller bilavgifter.

BILAGOR

KOMMUNIKATIONER I CENTRALA STOCKHOLM.

Regeringens direktiv till Riddarholmskommittén (1995:80). Beslut vid regeringssammanträde den 19 maj 1995

Sammanfattning av uppdraget

En kommitté tillsätts med uppdrag att utvärdera alternativa lösningar för utökad spårkapacitet mellan Stockholms södra och Stockholms Central och norrut samt att utreda förutsättningarna för en långsiktig och miljöanpassad lösning av väg-, järnvägs- och kollektivtrafiken i centrala Stockholm. I uppdraget ingår vidare att föreslå ett åtgärdsprogram och en finansieringslösning.

Bakgrund

Sedan sekelskiftet har trafikkorridoren mellan Gamla Stan och Riddarholmen prioriterats i Stockholms stads stadsplanering. Detta har resulterat i att den successivt byggts ut med medel från staten och landstinget för nationell, regional och lokal järnvägstrafik på en dubbelspårig järnväg, två tunnelbanelinjer med fyra huvudspår samt i huvudsak regional vägtrafik på en sexfilig väg, Centralbron, med en trafikmängd på ca 117 000 fordon per årsmedeldygn. Banverket ansvarar för järnvägen, Stockholms läns landsting ansvarar för tunnelbanan och Stockholms stad ansvarar för Centralbron.

I nära anslutning till trafikkorridoren mellan Gamla stan och Riddarholmen finns även de kommunala gatorna Munkbroleden och Skeppsbron, som tillsammans trafikeras av ca 50 000 fordon per årsmedeldygn. Riddarholmen och Gamla stan är unika ur bl. a. stadsbildssynpunkt och kulturhistorisk synpunkt och koncentrationen av de stora trafikstråken samverkar till att skapa en allmänt dålig miljö där bl. a. skönhetsvärdena till stor del gått förlorade.

I enlighet med fattade riksdags- och regeringsbeslut pågår en omfattande upprustning av det statliga järnvägsnätet. Ett av investeringsobjekten är utbyggnaden av nya järnvägsspår mellan Stockholms Central och Årsta. Detta investeringsobjekt ingår i den av regeringen fastställda stomnätsplanen och i överenskommelsen om infrastrukturens utbyggnad i Stockholmsregionen. Tågtrafiken söder om Stockholms Central är mycket omfattande och uppgår totalt till över 400 tåg per vardagsdygn. Enligt Banverkets prognoser beräknas trafiken år 2020 ha ökat till ca 750 tåg per vardagsdygn.

Banverkets förslag till utbyggnad av spårkapacitet genom Stockholm omfattar utökning från två till tre spår på sträckan Stockholms Central till Stockholms södra samt utökning från två till fyra spår på sträckan Stockholms södra till Årsta. Från Stockholms Central planeras utbyggnaden ske på bro över Norrström, i en gemensam trespårstunnel på Rid-

darholmen, på bro över Söderström och vidare i tunnel under Södermalm till Stockholms södra. Från Stockholms södra planeras ett nytt dubbelspår på bro över Årstaviken till Årsta.

Den nu föreslagna utformningen av det tredje spåret i ytläge över Norrström och Riddarholmen har prövats av regeringen i samband med beslut i dels ett överklagandeärende rörande Stockholms kommuns detaljplan för det tredje spåret, dels ett tillståndsärende rörande Banverkets ansökan om tillstånd till ingrepp i statliga byggnadsminnen på Riddarholmen. Regeringen beslutar denna dag att upphäva Stockholms kommuns beslut att anta detaljplanen samt att avslå Banverkets ansökan om ingrepp i statliga byggnadsminnen. Regeringen har med dessa beslut sagt nej till det tredje spåret i ytläge i dess planerade utformning.

Regeringens ställningstagande i fråga om det tredje spåret innebär att frågan om spårkapacitet mellan Stockholms Central och Stockholms södra ånyo måste ses över.

Vidare bör de tekniska och ekonomiska förutsättningarna för att åstadkomma en långsiktig och miljöanpassad lösning av väg-, järnvägs- och kollektivtrafiken i stråket genom centrala Stockholm utredas. Möjligheterna att åstadkomma en mer genomgripande sanering av trafikmiljön i området, samt ansvars- och kostnadsfördelning för en sådan sanering, bör klarläggas.

Uppdraget

Kommittén skall, med hjälp av bl. a. Banverket, utvärdera följande alternativ till det tidigare föreslagna tredje spåret i ytläge över Riddarholmen:

– Tunnellösningar mellan Stockholms södra/Södermalm och Stockholms Central och norrut som kompletterar befintliga spår.

– Tre spår i ytläge vid Riddarholmen i princip på det område som i dag upptas av de befintliga järnvägsspåren och Centralbron.

– Tre spår i ytläge vid Riddarholmen och en tunnel för biltrafiken.

Gemensamt för det andra och tredje alternativet är att hänsyn skall tas till de kulturhistoriska värdena på Riddarholmen och till önskemålen om att inte ytterligare ta Riddarfjärdens vattenspegel i anspråk.

Kommittén skall vidare, efter samråd med Länsstyrelsen i Stockholms län, Stockholms stad, Stockholms läns landsting, Banverket, Vägverket, Riksantikvarieambetet och Statens naturvårdsverk, föreslå lämpliga åtgärder för att sanera och minska trafiken i området mellan Södermalm och Tegelbacken. Åtgärderna skall syfta till en långsiktig och miljöanpassad lösning för, järnvägs- och kollektivtrafiken i detta område. Kommittén skall efter samråd med berörda parter utarbeta ett åtgärdsprogram och en tidsplan för genomförandet av åtgärderna samt lämna förslag till överenskommelse om finansiering.

Kommittén skall beakta vad som anförs i trafikutskottets av riksdagen godkända betänkande 1994/95:TU22 om Storstadsöverenskommelserna.

Kommittén skall redovisa effekterna av alternativa tunnel- och trafiklösningar för järnvägstrafiken samt omledning av all vägtrafik på Centralbron till det övriga vägnätet. Vidare skall möjligheterna att ersätta dagens ytligt belägna trafikstråk för väg- och tunnelbanetrafik med tunnellösningar analyseras.

Kommittén skall redovisa konsekvenserna för lokal, regional och nationell trafik samt för den totala trafikmängden. Vidare skall konsekvenserna för bl. a. trafikanter, resenärer och stadsmiljön bedömas.

De ekonomiska förutsättningarna och berörda intressenters ansvarsområden skall särskilt belysas med utgångspunkt i att staten ansvarar för den nationella och interregionala trafiken, att regionen i huvudsak ansvarar för den regionala trafiken och att kommunen i huvudsak ansvarar för den lokala trafiken.

Kommittén skall samordna sina förslag med det pågående genomförandet av överenskommelsen om infrastrukturens utbyggnad i Stockholmsregionen.

Uppdraget skall redovisas senast den 1 september 1996.

Övrigt

Vidare skall kommittén beakta vad som sägs i direktiv till kommittéer och särskilda utredare om att redovisa regionalpolitiska konsekvenser (Dir. 1992:50), att pröva offentliga åtaganden (Dir. 1994:23) samt att redovisa jämställdhetspolitiska konsekvenser (Dir. 1994:124).

(Kommunikationsdepartementet)

NYA SPÅR GENOM STOCKHOLM. BANVERKET 1996

(Publicerad separat)

UNDERLAGSRAPPORTER SOM AVLÄMNATS TILL RIDDARHOLMSKOMMITTÉN

Stockholm. Kapacitetsproblem Centralen–Södra station. Bengt Sonesson och Lars Lagerström. Creacon Consult AB. Norrköping 1996-04-30

Spårtrafiken i Storstockholm. Är flera spår på Riddarholmen enda lösningen? Bengt Sonesson och Lars Lagerström. Creacon Consult AB. Norrköping 1996-06-20

Samordning av trafikprojekt vid Riddarholmen och Gamla stan. Joe Lindström, Sven Jansson, Svante Forsström m fl. VBB Samhällsbyggnad. Stockholm april 1996.

Centralbrons roll i det regionala vägnätet. Stehn Svalgård. Inregia AB. Stockholm 21 maj 1996

Tunnelbanan under Söderström. Joe Lindström, Sven Jansson, Svante Forsström m fl. VBB Samhällsbyggnad. Stockholm juni 1996

Trafikanalyser av en större Stockholmsregion. Stehn Svalgård, Kjell Säfvestad, Ann Söderström och Åsa Vagland. Inregia AB. Stockholm juni 1996

Storstadsregionens optimala trafikstrategier. Åke E Andersson och Martin Beckmann. Institutet för framtidsstudier. Stockholm augusti 1996

Trafik i tunnel? Statens kostnader för Nord-Sydaxeln med biltrafik i tunnel. Ulf S Andersson. Riksrevisionsverket. Stockholm augusti 1996

Statens offentliga utredningar 1996

Kronologisk förteckning

1. Den nya gymnasieskolan - hur går det? U.
2. Samverkansmönster i svensk forsknings-finansiering. U.
3. Fritid i förändring. Om kön och fördelning av fritidsresurser. C.
4. Vem bestämmer vad? EU:s interna spelregler inför regeringskonferensen 1996. UD.
5. Politikområden under lupp. Frågor om EU:s första pelare inför regeringskonferensen 1996. UD.
6. Ett år med EU. Svenska statstjänstemäns erfarenheter av arbetet i EU. UD.
7. Av vitalt intresse. EU:s utrikes- och säkerhetspolitik inför regeringskonferensen. UD.
8. Batterierna - en laddad fråga. M.
9. Om järnvägens trafikledning m.m. K.
10. Forskning för vår vardag. C.
11. EU-mopeden. Ålders- och behörighetskrav för två- och trehjuliga motorfordon. K.
12. Kommuner och landsting med betalnings-svårigheter. Fi.
13. Offentlig djurskyddstillsyn. Jo.
14. Budgetlag - regeringens befogenheter på finansmaktens område. Fi.
15. Union för både öst och väst. Politiska, rättsliga och ekonomiska aspekter av EU:s sjätte utvidgning. UD.
16. Förankring och rättigheter. Om folkomröstningar, utträdesrätt, medborgarskap och mänskliga rättigheter i EU. UD.
17. Bättre trafik med väginformatik. K.
18. Totalförsvarspliktiga m95. Förslag om jobb/studier efter muck, bostadsbidrag, dagpenning, försäkringar. Fö.
19. Sverige, EU och framtiden. EU 96-kommitténs bedömningar inför regeringskonferensen 1996. UD.
20. Samordnad rollfördelning inom teknisk forskning. U.
21. Reform och förändring. Organisation och verksamhet vid universitet och högskolor efter 1993 års universitets- och högskolereform. U.
22. Inflytande på riktigt - Om elevers rätt till inflytande, delaktighet och ansvar. U.
23. Kartläggning och analys av den offentliga sektorns upphandling av varor och tjänster med miljöpåverkan. N.
24. Från Maastricht till Turin. Bakgrund och övriga EU-länders förslag och debatt inför regeringskonferensen 1996. UD.
25. Från massmedia till multimedia - att digitalisera svensk television. Ku.
26. Ny kurs i trafikpolitiken + Bilagor. K.
27. En strategi för kunskapslyft och livslångt lärande. U.
28. Det forskningspolitiska landskapet i Norden på 1990-talet. U.
29. Forskning och Pengar. U.
30. Borgenärsbrotten - en översyn av 11 kap. brottsbalken. Fi.
31. Attityder och lagstiftning i samverkan + bilagedel. C.
32. Möss och människor. Exempel på bra IT-användning bland barn och ungdomar. SB.
33. Banverkets myndighetsroll m.m. K.
34. Aktiv arbetsmarknadspolitik + expertbilaga. A.
35. Kriminalunderrättelseregister DNA-register. Ju.
36. Högskola i Malmö. U.
37. Sveriges medverkan i FN:s familjeår. S.
38. Nationalstadsparker. M.
39. Rapport från klimatdelegationen 1995. Klimatrelaterad forskning. M.
40. Elektronisk dokumenthantering. Ju.
41. Statens maritima verksamhet. Fö.
42. Demokrati och öppenhet. Om folkvalda parlament och offentlighet i EU. UD.
43. Jämställdheten i EU. Spelregler och verklighetsbilder. UD.
44. Översyn av skatteflyktslagen. Reformerat förhandsbesked. Fi.
45. Presumtionsregeln i expropriationslagen. Ju.
46. Enskilda vägar. K.
47. Cirkelsamhället. Studiecirklars betydelser för individ och lokalsamhälle. U.
48. Shaping Sustainable Homes in an Urbanizing World. Swedish National Report for Habitat II. N.
49. Regler för handel med el. N.
50. Förbud mot vapen på allmän plats m.m. Ju.
51. Grundläggande drag i en ny arbetslöshetsförsäk-ring - alternativ och förslag. A.
52. Precisering av handelsändamålet i detaljplan. M.
53. Kalkning av sjöar och vattendrag.M.
54. Kooperativa möjligheter i storstadsområden. S.
55. Sverige, framtiden och mångfalden. A.
55. På väg mot egenföretagande. A.
55. Vägar in i Sverige. A.
56. Hälften vore nog - om kvinnor och män på 90-talets arbetsmarknad. A.
57. Pensionssamordning för svenskar i EU-tjänst. Fi.
58. Finansieringen av det civila försvaret. Fö.

Statens offentliga utredningar 1996

Kronologisk förteckning

59. Europapolitikens kunskapsgrund. En principdiskussion utifrån EU 96-kommitténs erfarenheter. UD.
60. Miljö och jordbruk. Om EU:s miljöregler och utvidgningens effekter på den gemensamma jordbrukspolitiken. UD.
61. Olika länder - olika takt. Om flexibel integration och förhållandet mellan stora och små stater i EU. UD.
62. EU, konsumenterna och maten - Förväntningar och verklighet. Jo.
63. Medicinska undersökningar i arbetslivet. A.
64. Försäkringskassan Sverige - Översyn av socialförsäkringens administration. S.
65. Administrationen av EU:s jordbrukspolitik i Sverige. Jo.
66. Utvärderat personval. Ju.
67. Medborgerlig insyn i kommunala entreprenader. Fi.
68. Några folkbokföringsfrågor. Fi.
69. Kompetens och kapital + bilaga. N.
70. Samverkan mellan högskolan och näringslivet. N.
71. Lokal demokrati och delaktighet i Sveriges städer och landsbygd. In.
72. Rättspsykiatriskt forskningsregister. S.
73. Swedish Nuclear Regulatory Activities. Volume 1 - An Assessment. M.
74. Swedish Nuclear Regulatory Activities. Volume 2 - Descriptions. M.
75. Värden i folkhögskolevärlden. U.
76. EU:s regeringskonferens - procedurer, aktörer, formalia. Sammanfattning av ett seminarium i april 1996. UD.
77. Utländska försäkringsgivare med verksamhet i Sverige. Fi.
78. Elberedskapen. Organisation, ansvarsfördelning och finansiering. N.
79. Översyn av revisionsreglerna. Fi.
80. Viktigt meddelande. Radio och TV i Kris och Krig. Ku.
81. Skydd för sparande i sparkasseverksamhet. Fi.
82. En översyn av luft- sjö- och spårtrafikens tillsynsmyndigheter. K.
83. Allmänt pensionssparande. S.
84. Ekobrottsforskning. Ju.
85. Egon Jönsson - en kartläggning av lokala samverkansprojekt inom rehabiliteringsområdet. S.
86. Utvecklad samordning inom det civila försvaret och fredsräddningstjänsten. Kartläggning, överväganden och förslag. Fö.
87. Tredimensionell fastighetsindelning. Ju.
88. Kameraövervakning. Ju.
89. Samverkan mellan högskolan och de små och medelstora företagen. N.
90. Sammanhållet studiestöd. U.
91. Den privata vårdens omfattning och framtida ersättningsformer - En översyn av de nationella taxorna för läkare och sjukgymnaster. S.
92. IT i miljöarbetet. M.
93. Ny yrkestrafiklagstiftning. K.
94. Nationell teleadresskatalog. K.
95. Botniabanan. K.
96. Strukturförändring och besparing. En uppföljning av genomförda förändringar inom försvarsmaktens ledningsorganisation. Fö.
97. Effektivare försvarsfastigheter! Utvärdering av en reform. Fö.
98. Vem styr försvaret? Utvärdering av effekterna av LEMO-reformen. Fö.
99. Avveckling med inlärning. Erfarenheter från LEMO-reformens avveckling av personal. Fö.
100. Ett nytt system för skattebetalningar. Del A. Ett nytt system för skattebetalningar. Del B. Författningsförslag, författningskommentarer och bilagor. Fi.
101. Kärnavfall - teknik och platsval. KASAMs yttrande över SKBs FUD-Program 95. M.
102. TUFF - Teckenspråksutbildning för föräldrar. U.
103. Miljöbalken. En skärpt och samordnad miljölagstiftning för en hållbar utveckling. Del 1 och 2. M.
104. Konsumentskydd på elmarknaden. C.
105. Att främja donationer till universitet och högskolor. U.
106. EU och Sverige - från Kiruna till Malmö. Sammanfattning av fyra regionala möten 1995-96. UD.
107. Union utan gränser - konsekvenser, möjligheter, problem. Sammanfattning av ett seminarium i november 1995. UD.
108. Konsumenterna och miljön. C.
109. Från åkerlotter till Paradis - ett delbetänkande från Utredningen om universitetsfastigheter m.m. angående överlåtelser och tomträttsupplåtelser av vissa högskolefastigheter. Fi.
110. Inför ett Svenskt kulturnät - IT och framtiden inom kulturområdet. Ku.
111. Bevakad övergång. Åldersgränser för unga upp till 30 år. C
112. Integrering av miljöhänsyn inom den statliga förvaltningen. M.

Statens offentliga utredningar 1996

Kronologisk förteckning

113. En allmän och aktiv försäkring vid sjukdom och rehabilitering. Del 1 och 2. S.
114. En körkortsreform. K.
115. Barnkonventionen och utlänningslagen. S.
116. Artikel 6 i Europakonventionen och skatteutredningen. Fi.
117. Expertrapporter från Skatteväxlingskommittén. Fi.
118. Station Stockholm Nord. K.
119. Lättnad i dubbelbeskattningen av mindre företags inkomster. Fi.
120. Högskolan i Malmö - Slutbetänkande. U.
121. Spår, miljö och stadsbild i centrala Stockholm. K.

Statens offentliga utredningar 1996

Systematisk förteckning

Statsrådsberedningen

Möss och människor. Exempel på bra IT-användning bland barn och ungdomar. [32]

Justitiedepartementet

Kriminalunderrättelseregister
DNA-register. [35]
Elektronisk dokumenthantering. [40]
Presumtionsregeln i expropriationslagen.[45]
Förbud mot vapen på allmän plats m.m. [50]
Utvärderat personval. [66]
Ekobrottsforskning. [84]
Tredimensionell fastighetsindelning. [87]
Kameraövervakning. [88]

Utrikesdepartementet

Vem bestämmer vad? EU:s interna spelregler inför regeringskonferensen 1996. [4]
Politikområden under lupp. Frågor om EU:s första pelare inför regeringskonferensen 1996. [5]
Ett år med EU. Svenska statstjänstemäns erfarenheter av arbetet i EU. [6]
Av vitalt intresse. EU:s utrikes- och säkerhetspolitik inför regeringskonferensen. [7]
Union för både öst och väst. Politiska, rättsliga och ekonomiska aspekter av EU:s sjätte utvidgning. [15]
Förankring och rättigheter. Om folkomröstningar, utträdesrätt, medborgarskap och mänskliga rättigheter i EU. [16]
Sverige, EU och framtiden. EU 96-kommitténs bedömningar inför regeringskonferensen 1996. [19]
Från Maastricht till Turin. Bakgrund och övriga EU-länders förslag och debatt inför regeringskonferensen 1996. [24]
Demokrati och öppenhet. Om folkvalda parlament och offentlighet i EU. [42]
Jämställdheten i EU. Spelregler och verklighetsbilder. [43]
Europapolitikens kunskapsgrund.
En principdiskussion utifrån
EU 96-kommitténs erfarenheter. [59]
Miljö och jordbruk. Om EU:s miljöregler och utvidgningens effekter på den gemensamma jordbrukspolitiken. [60]
Olika länder - olika takt. Om flexibel integration och förhållandet mellan stora och små stater i EU. [61]
EU:s regeringskonferens - procedurer, aktörer, formalia. Sammanfattning av ett seminarium i april 1996. [76]
EU och Sverige - från Kiruna till Malmö. Sammanfattning av fyra regionala möten 1995-96. [106]
Union utan gränser - konsekvenser, möjligheter, problem. Sammanfattning av ett seminarium i november 1995. [107]

Försvarsdepartementet

Totalförsvarspliktiga m95. Förslag om jobb/studier efter muck, bostadsbidrag, dagpenning, försäkringar. [18]
Statens maritima verksamhet. [41]
Finansieringen av det civila försvaret. [58]
Utvecklad samordning inom det civila försvaret och fredsräddningstjänsten. Kartläggning, överväganden och förslag. [86]
Strukturförändring och besparing.
En uppföljning av genomförda förändringar inom försvarsmaktens ledningsorganisation. [96]
Effektivare försvarsfastigheter!
Utvärdering av en reform. [97]
Vem styr försvaret? Utvärdering av effekterna av LEMO-reformen. [98]
Avveckling med inlärning. Erfarenheter från LEMO-reformens avveckling av personal. [99]

Socialdepartementet

Sveriges medverkan i FN:s familjeår. [37]
Kooperativa möjligheter i storstadsområden. [54]
Försäkringskassan Sverige - Översyn av socialförsäkringens administration. [64]
Rättspsykiatriskt forskningsregister. [72]
Allmänt pensionssparande. [83]
Egon Jönsson - en kartläggning av lokala samverkansprojekt inom rehabiliteringsområdet. [85]
Den privata vårdens omfattning och framtida ersättningsformer - En översyn av de nationella taxorna för läkare och sjukgymnaster. [91]
En allmän och aktiv försäkring vid sjukdom och rehabilitering. Del 1 och 2. [113]
Barnkonventionen och utlänningslagen. [115]

Kommunikationsdepartementet

Om järnvägens trafikledning m.m. [9]
EU-mopeden. Ålders- och behörighetskrav för två- och trehjuliga motorfordon. [11]

Statens offentliga utredningar 1996

Systematisk förteckning

Bättre trafik med väginformatik. [17]
Ny kurs i trafikpolitiken + Bilagor. [26]
Banverkets myndighetsroll m.m. [33]
Enskilda vägar. [46]
En översyn av luft- sjö- och spårtrafikens tillsynsmyndigheter. [82]
Ny yrkestrafiklagstiftning. [93]
Nationell teleadresskatalog. [94]
Botniabanan. [95]
En körkortsreform [114]
Station Stockholm Nord. [118]
Spår, miljö och stadsbild i centrala Stockholm. [121]

Finansdepartementet

Kommuner och landsting med betalningssvårigheter. [12]
Budgetlag - regeringens befogenheter på finansmaktens område. [14]
Borgenärsbrotten - en översyn av 11 kap. brottsbalken. [30]
Översyn av skatteflyktslagen. Reformerat förhandsbesked. [44]
Pensionssamordning för svenskar i EU-tjänst. [57]
Medborgerlig insyn i kommunala entreprenader. [67]
Några folkbokföringsfrågor. [68]
Utländska försäkringsgivare med verksamhet i Sverige. [77]
Översyn av revisionsreglerna. [79]
Skydd för sparande i sparkasseverksamhet. [81]
Ett nytt system för skattebetalningar. Del A.
Ett nytt system för skattebetalningar. Del B. Författningsförslag, författningskommentarer och bilagor. [100]
Från åkerlotter till Paradis - ett delbetänkande från Utredningen om universitetsfastigheter m.m. angående överlåtelser och tomträttsupplåtelser av vissa högskolefastigheter. [109]
Artikel 6 i Europakonventionen och skatteutredningen. [116]
Expertrapporter från Skatteväxlingskommittén. [117]
Lättnad i dubbelbeskattningen av mindre företags inkomster. [119]

Utbildningsdepartementet

Den nya gymnasieskolan - hur går det? [1]
Samverkansmönster i svensk forskningsfinansiering. [2]
Samordnad rollfördelning inom teknisk forskning. [20]
Reform och förändring. Organisation och verksamhet vid universitet och högskolor efter 1993 års universitets- och högskolereform. [21]
Inflytande på riktigt - Om elevers rätt till inflytande, delaktighet och ansvar. [22]
En strategi för kunskapslyft och livslångt lärande. [27]
Det forskningspolitiska landskapet i Norden på 1990-talet. [28]
Forskning och Pengar. [29]
Högskola i Malmö. [36]
Cirkelsamhället. Studiecirklars betydelser för individ och lokalsamhälle. [47]
Värden i folkhögskolevärlden. [75]
Sammanhållet studiestöd. [90]
TUFF - Teckenspråksutbildning för föräldrar. [102]
Att främja donationer till universitet och högskolor. [105]
Högskolan i Malmö - Slutbetänkande. [120]

Jordbruksdepartementet

Offentlig djurskyddstillsyn. [13]
EU, konsumenterna och maten - Förväntningar och verklighet. [62]
Administrationen av EU:s jordbrukspolitik i Sverige. [65]

Arbetsmarknadsdepartementet

Aktiv arbetsmarknadspolitik + expertbilaga. [34]
Grundläggande drag i en ny arbetslöshetsförsäkring - alternativ och förslag.[51]
Sverige, framtiden och mångfalden. [55]
På väg mot egenföretagande. [55]
Vägar in i Sverige. [55]
Hälften vore nog - om kvinnor och män på 90-talets arbetsmarknad. [56]
Medicinska undersökningar i arbetslivet. [63]

Kulturdepartementet

Från massmedia till multimedia - att digitalisera svensk television. [25]
Viktigt meddelande.
Radio och TV i Kris och Krig. [80]
Inför ett Svenskt kulturnät - IT och framtiden inom kulturområdet. [110]

Näringsdepartementet

Kartläggning och analys av den offentliga sektorns upphandling av varor och tjänster med miljöpåverkan. [23]
Shaping Sustainable Homes in an Urbanizing World. Swedish National Report for Habitat II. [48]
Regler för handel med el. [49]
Kompetens och kapital + bilaga. [69]

Statens offentliga utredningar 1996

Systematisk förteckning

Samverkan mellan högskolan och näringslivet. [70]
Elberedskapen. Organisation, ansvarsfördelning och finansiering. [78]
Samverkan mellan högskolan och de små och medelstora företagen. [89]

Civildepartementet

Fritid i förändring.
Om kön och fördelning av fritidsresurser. [3]
Forskning för vår vardag. [10]
Attityder och lagstiftning i samverkan + bilagedel. [31]
Konsumentskydd på elmarknaden. [104]
Konsumenterna och miljön. [108]
Bevakad övergång. Åldersgränser för unga upp till 30 år. [111]

Inrikesdepartementet

Lokal demokrati och delaktighet i Sveriges städer och landsbygd. [71]

Miljödepartementet

Batterierna - en laddad fråga. [8]
Nationalstadsparker. [38]
Rapport från klimatdelegationen 1995.
Klimatrelaterad forskning. [39]
Precisering av handelsändamålet i detaljplan. [52]
Kalkning av sjöar och vattendrag [53]
Swedish Nuclear Regulatory Activities.
Volume 1 - An Assessment. [73]
Swedish Nuclear Regulatory Activities.
Volume 2 - Descriptions. [74]
IT i miljöarbetet. [92]
Kärnavfall - teknik och platsval. KASAMs yttrande över SKBs FUD-Program 95. [101]
Miljöbalken. En skärpt och samordnad miljölagstiftning för en hållbar utveckling.
Del 1 och 2. [103]
Integrering av miljöhänsyn inom den statliga förvaltningen. [112]

KUNGL. BIBLIOTEKET STOCKHOLM

FRITZES

Postadress: 106 47 Stockholm
Fax 08-20 50 21, Telefon 08-690 91 90

ISBN 91-38-20349-9
ISSN 0375-250X