

MILJÖ | Det finns en tydlig intressekonflikt mellan trafikintresset och de intressen som ligger till grund för bildandet av naturreservatet. Några genomarbetade realistiska alternativ har inte presenterats. Men sådana borde snarast tas fram, skriver **Ingemund Hägg**.

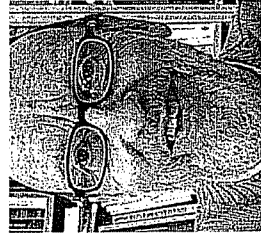
Bygg inte tunnel under Stadsskogen

MÅNDAGEN DEN 31 OKTOBER ska kommunfullmäktige fatta beslut om att Stadsskogen ska bli naturreservat. Det kommer säkert att bli ett klart ja till förslaget. Det är ett angeläget och bra beslut. Syftena är, skriver kommunstyrelsen, "att bevara Stadsskogens biologiska mångfald, dess värdefulla natur- och kulturmiljöer och områdets karaktär av sammanhängande skog". Vidare "att tillgodose behovet av områden för friluftsliv och erbjuda möjligheter till rekreation, naturupplevelser och naturstudier".

Man framhåller att skogens storlek och karaktär ger stora möjligheter att uppleva relativt avskildhet, "skogs känsla och tystnad". Det är bara att instämma. Motiven och underlagen för förslaget om naturreservat är väl genomtänkta och uttömmande.

MEN DET FINNS ETT PROBLEM, en sak som inte stämmer i förslaget till beslut. En majoritet i kommunstyrelsen bestående av socialdemokrater, moderater och kristdemokrater vill reservera mark för en tunnel under Stadsskogen. Mot detta reserverade sig centern, folkpartiet, miljöpartiet och vänsterpartiet. Majoriteten vill ha möjlighet att, om så skulle visa sig behövt, i en framtid kunna bygga

"Det är bara att instämma. Motiven och underlagen för förslaget om naturreservat är väl genomtänkta och uttömmande."



INGEMUND HÄGG

rynningsdörrar på cirka 100 meters avstånd" vilket innebär ungefär tio sådana utgångar i Stadsskogen. Som synes kommer en borrhäls tunnel att allvarligt påverka Stadsskogens kvaliteter.

SCENARIO 2. Anta att det inte går att borra tunneln eller att kostnaderna (kanske inte oväntat) skulle bli orimligt stora. Då får man gräva tunneln från markytan och sedan försöka återställa skogen efter byggarbetena. Två tunnlar – en för vardera körtikningen ska grävas. Kanske kommer då ett upp till 100–150 meter brett arbetsområde att dras genom skogen. Anläggningar för ventilation och utrymning blir det också. Buller från de två tunnलोंppningarna blir det också och antagligen också från ventilations- och utrymningsställen i skogen. Stadsskogen kommer inte att kunna bevara karaktären av en sammanhängande riktig skog – visuellt och ljudmässigt. Den blir två mindre Stadsskogar där ingen av dem ger riktig skogs känsla.

SCENARIO 3. Allra mest negativt för Stadsskogens värden skulle en sista utväg vara: att "tvingas" – av kostnadsskäl – nöja sig med en nedgrävd väg genom Stadsskogen.

Socialdemokraterna, moderat-

ga en tunnel. Det handlar således inte om ett beslut i dag att en tunnel ska byggas. En tunnel skulle knyta samman Bärbyleden med Kungsängsleden och ge Uppsala en ringled. Detta skulle bidra till att hålla tillbaka ett växande tryck från biltrafiken på de inre delarna av Uppsala. Enligt uppgift i Uppsala Nya Tidning 6 oktober anser finanskommunalrådet Lena Hartwig att ett tunnelbygge skulle kunna bli aktuellt "om kanske 10–15 år".

EN TUNNEL SKULLE HA en mynning vid Norbyvägen, Karlsrogatan eller Eriksbergsvägen och en mynning vid Rosendalsfältet nära Vårdsåtravägen. Vad skulle tunnelbygget innebära för Stadsskogen – visuellt, bullermässigt, upp-

terna och kristdemokraterna skulle säkert beklaga de negativa konsekvenserna av en tunnel men hävdar att det inte finns något val. Uppsala behöver en ringled där Bärby- och Kungsängslederna binds ihop. Annars klarar man inte den växande biltrafiken. Det finns en tydlig intressekonflikt mellan trafikintresset och de intressen som ligger till grund för bildandet av naturreservatet. Några genomarbetade realistiska alternativ har inte presenterats. Men sådana borde snarast tas fram. Väntar man tills det blir dags att fatta beslut blir det lätt att alternativet tunnel under Stadsskogen väljs och som till och med kan resultera i scenario 3.

SCENARIO 4. För att undvika detta bör kommunfullmäktige redan nu ge gatuvägen och trafiknämnden i uppdrag att ta fram verkligt seriösa alternativ. Endast då får de politiska instanserna en reell valmöjlighet mellan Stadsskogens omhändertagande och trafiklösning. Det krävs därför att de kvalificerade trafikplanerande tjänstemännen måste få ett tydligt uppdrag och tid och resurser för detta arbete. Det är Stadsskogen och Uppsalas trafikplanering värd!

Ingemund Hägg
 folkpartist