



Samhällsavdeln ingen  
Samhällsbyggnadsenheten

2008-08-19  
Ert datum: 2008-06-11

Dnr: 332-2331-2008

Christer Ekström  
Odengatan 71  
113 22 STOCKHOLM

## Citybanan, begäran om omprövning av tidigare beslut

Ni har i brev till riksantikvarie Inger Liliequist begärt omprövning av Riksantikvarieämbetets (RAÄ) ställningstagande 1994 rörande detaljplaneförslaget för det då aktuella s.k. tredje spåret mellan Södermalm och Norrmalm i Stockholm. I yttrande till Stockholms stadsbyggnadskontor avstyrker RAÄ byggande av tredje spåret med hänvisning till konsekvenserna för berörda byggnader på Riddarholmen och den redan alltför stora belastningen av trafikleder i den kulturhistoriska miljön. I stället för ett tredje spår borde resurser satsas på en långsiktig avveckling eller minskning av trafikområdet.

Fortsatta utredningar under 1990-talet senare del kom snart att visa att ett tredje spår var otillräckligt för att problemet med den bristande spårkapaciteten skulle lösas på längre sikt. Det behövdes fyra spår, vilket ledde till att Banverket arbetade fram det tunnelförslag som nu är på väg att realiseras. Förslaget presenterades i skriften "Järnvägsspår och vägförbindelser genom centrala Stockholm" (Banverket, Stockholm stad, Vägverket september 1999) där det ställdes mot ett alternativ med utökad järnvägskapacitet på bro i kombination med tunnelförläggning av biltrafiken på Centralbron. RAÄ har sedan dessa huvudalternativ framfördes hela tiden förordat det senare – tredje spåret i kombination med Centraltunnel – och har därmed gjort den omprövning av ställningstagandet från 1994 som ni efterlyser i ert brev. I yttrande (2001-07-10) vid det tidiga samrådet inför förstudien av projektet, då kallat Cityspåren, betonade RAÄ nödvändigheten av att det fortsatta planeringsarbetet skulle studera lösningar som tillgodosåg både strävan att förbättra spårkapaciteten och önskemålet att förbättra stadsmiljön vid Riddarholmen och Gamla Stan. RAÄ:s åsikt framfördes ungefär samtidigt också i en debattartikel i tidskriften "Kulturmiljövård".

RAÄ:s synpunkter har inte fått något genomslag i den fortsatta planeringen, delvis av kostnadsskäl men framför allt därför att berörda kommuner och länsstyrelser i Mälardalen i samråd och remissvar helt prioriterat frågan om en effektivisering av pendeltågstrafiken. Det är tyvärr bara att konstatera att RAÄ:s ord har vägt lätt i sammanhanget och istället söka minimera de negativa konsekvenserna för kulturmiljön i det pågående Citybaneprojektet. RAÄ uttryckte i yttrande 2003-

Samhällsavdeln ingen  
Samhällsbyggnadsenheten

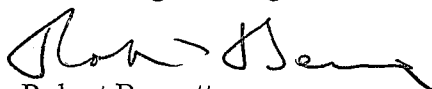
2008-08-19

Dnr: 332-2331-2008

12-09 över järnvägsutredningen tveksamhet om det fanns tillräckligt underlag för regeringens tillåtlighetsprövning med avseende på påverkan på kulturlager och kulturmiljöer. Yttrandet föranledde Banverket att i april 2004 komplettera underlaget med ett program för kulturmiljöundersökningar. I yttrande över programmet 2004-03-30 föreslog RAÄ att ett ev. regeringsbeslut om tillstånd för projektet skulle förenas med villkor att Banverket i samråd med berörda tillsynsmyndigheter skall upprätta ett program för att under projektets genomförande minimera skador på kulturmiljön. Ett villkor med denna innebörd ingick också i det beslut om tillåtlighet som senare fattades av regeringen. RAÄ konstaterade i oktober samma år att programmets redovisning av byggnader med grundvattenberoende grundläggning och de undersökningar som gjorts för att bestämma influensområdet för grundvattenpåverkan kunde sägas innebära att programmet kommit ett stycke på väg. Frågor som behövde belysas ytterligare var dock påverkan på kulturlager och risken för skador på kulturhistoriska byggnader, särskilt de på Riddarholmen och i kv. Lappskon i samband med sprängning.

Det ovan nämnda övervakningprogrammet uppdateras nu löpande i enlighet med villkoret i regeringsbeslutet. RAÄ följer utvecklingen i projektet.

Med vänlig hälsning



Robert Bennett  
Avdelningsdirektör