LUND UNIVERSITY

På tal om Tredje spåret vid Riddarholmen

Corvellec, Hervé

2002

Link to publication

Citation for published version (APA):
Corvellec, H. (2002). *På tal om Tredje spåret vid Riddarholmen*. BAS.

Total number of authors:
1

General rights
Unless other specific re-use rights are stated the following general rights apply:
Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.
• Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
• You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
• You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal

Read more about Creative commons licenses: https://creativecommons.org/licenses/

Take down policy
If you believe that this document breaches copyright please contact us providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

LUND UNIVERSITY

PO Box 117
221 00 Lund
+46 46-222 00 00

På tal om Tredje spåret på Riddarholmen

Hervé Corvellec

Språklig bearbetning: Myriam Mazzoni

BAS

INNEHÅLL

Förord 8

Introduktion 11

1 Forskningsprogrammet Managing the Big City 11
2 Debatten om Tredje spåret 12
3 Om materialet till boken 15
4 En detaljerad redogörelse av debatten om Tredje spåret 17

Kapitel 1 - En särskild plats, en särskild tid 21

1 Riddarholmen och Riddarfjärden 21
2 En mer än hundraårig fråga 27
3 Om den granskade perioden 33
4 Bruket som här görs av uttrycket Tredje spåret 34

Kapitel 2 - Berättelsen om Tredje spåret 37

1 Från Storstadstrafikkommittén (STORK) till Bengt Dennis 37
2 Nytt förslag om ett tredje spår vid Riddarholmen 39
3 Vägen mot den första Dennisöverenskommelsen 43
4. Det tidiga motståndet mot Dennisöverenskommelsen 51
5 Detaljplanen Dp 91012 ute på sin första remiss 55
6 Tunnelalternativets frammarsch 62
7 Debatten breder ut sig 67
8 Den andra Dennisöverenskommelsen 75
9 Banverket utreder olika pendeltågtunnelalternativ 78
10 Staten och staden i konflikt om tunnelfinansiering 79
11 Dennisöverenskommelsen röstas igenom 82
12 Fler kritiska röster 84
13 Stadsbyggnadskontoret stödjer tunnelalternativet 88
14 Ingen vanlig politisk fråga 90

15 Trafikpolitik och trafikteknik 99
16 Polariseringen av debatten 104
17 Stadsbyggnadsnämnden ändrar inställning 110
18 Tredje spåret kontra Centralbron 114
19 Mot ett godkännande av Tredje spåret i kommunfullmäktigen 121
20 Kommunfullmäktiges beslut överklagas till länsstyrelsen 126
21 Kommunfullmäktiges beslut överklagas till regeringen 129
22 Ett allmänt motstånd 131
23 Regeringens beslut dröjer 147
24 Regeringen upphäver Stockholms stads beslut 152
25 I anslutning till regeringens beslut 158
26 Riddarholmskommittén 163
27 Mot slutet för Dennispaketet 168
28 Pendeltågstunnel kontra Centraltunnel 171
Sammanfattningsvis: Fortsättning följer… 179

Kapitel 3 - En exemplarisk debatt 181

1 Stadga och instabilitet 181
2 Debatteringslogik 189
3 Sex uppslag om varför det (ännu) inte blivit något Tredje spår 198
a. Inget givet bra eller givet dåligt projekt 198
b. Lösa förbindelser till viktiga sammanhang 199
c. För stor och för svag ovisshet 204
d. Olika berättelser om stadens framtid 204
e. Asymetrin mellan bevisning och argumentering 205
f. Riddarholmens genius loci 206
Slutsatser - Meningsskapande strategier 209
Bilaga - Argumenttabell 213
Referenser 253

LAYOUT:

Lennart Brimstedt
Kungsgatan 19
602 20 Norrköping

© Hervé Corvellec och BAS förlag
e-post: herve.corvellec@e.hkt.se
Bokförlaget BAS
Handelshögskolan vid Göteborgs Universitet
Box 610
405 30 Göteborg
Tel: 031 773 5416
Fax: 031 773 2616
e-post: bas@handels.gu.se

ISBN: 91-7246-189-6

Printed in Sweden by xxxxxx

Till Pomme och Pierre

Toutes les villes se prennent avec des mots.
[Alla städer tas med ord]
Zebda

Förord

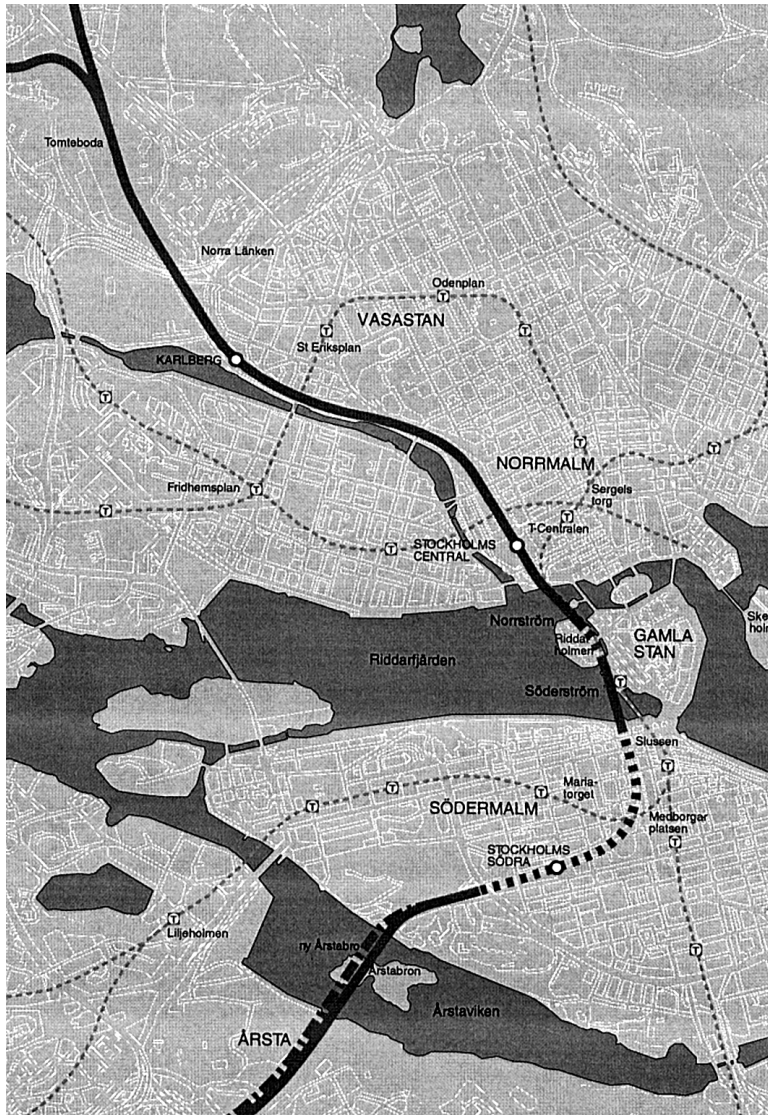
Ett särskilt tack till Monica Andersson, Riggert Andersson, Bengt Bellander, Ulf Hellsten, Gunnar Lantz, Pralen Melander, Lena Simonsson, Erik Stark, Jerker Söderlind, och Tord Tannenberg. Tack till Thomas Ahlberg, Christina Blanck, Björn Dahlborg, Jan Falk, Monica Hector, Bo-Lennart Nelldal, Louise Nyström, Ulf Pauli, Per-Arne Ströberg, Göran Söderström och Kristina Weichbrodt. Denna bok hade inte blivit av om ni inte svarat på mina frågor, grävt i arkiven efter relevant material eller kommenterat vad jag skrivit.

Tack till Petra Adolfsson, Barbara Czarniawska, Peter Dobers, Lena Porsander, Ewa Steen och övriga GRI:are. Tack till Ann-Christine Frandsén, Angelica Jönsson, AnnMarie Olsson och Cecilia Westling för er tekniska hjälp. Även tack till Christine Blomqvist, Karolina Isaksson, Anette Risberg och Richard Sotto.

Störst tack till Myriam Mazzoni som konverterat min blandning av bristfällig svenska, franska och engelska till ren svenska. *Vraiment merci Myriam*.

Alla fel och brister är och förblir dock mina och endast mina.

Forskningsarbetet inför samt tryckning av denna bok har finansierats av Riksbankens Jubileumsfond.



Centrala Stockholm med sträckningen för de befintliga spåren samt tunnelbanelinjer och stationer (Karta: Banverket /LG Thambert Arkitekt AB)

Introduktion

1 Forskningsprogrammet Managing the Big City

Forskningsprogrammet *Managing the Big City* vill sammanföra organisationsteori och studien av staden på ett sätt som överbrygger klyftan mellan studier där planernas stad är i fokus och som bedrivs av bl.a. politiker, stadsplanerare, och arkitekter, och studier som fokuserar på användarnas stad och som bl.a. bedrivs av sociologer, skribenter och konstnärer.

Programmets medlemmar har intresserat sig för Europeiska städer, i första hand Stockholm, Warszawa, och Rom. Beträffande Stockholm har administratörernas vardagsarbete med att planera och driva staden, förberedelserna inför kulturhuvudstadsåret 1998[1], samt framväxten av bredband och IT-nät som en del av den moderna stadens drift[2] redan beskrivits[3], medan miljömätningars plats i stadens organiseringsprocess[4] står under pågående granskning. Genom Warszawa har man sett närmre på de trevande förändringsprocesser som de östeuropeiska metropolerna genomgått de senaste tio åren[5]. För Rom har fokus lagts på firandet av Kristendomens 2000 års

1. Porsander, Lena (2000) *Titt-skåp för alla – En berättelse om hur Stockholm blev kulturhuvudstad*. Göteborg: BAS
2. Dobers, Peter and Strannegård, Lars (2001) Loveable Networks. A Story of Affection, Attraction and Treachery, *Journal of Organizational Change Management*. Vol. 14, issue 1, pp. 28-49
3. Czarniawska, Barbara (1999) *Det var en gång en stad på vatten*. Stockholm: SNS Förlag
4. Adolfsson, Petra (1999) An Object of Many Qualities: The Multiple Uses of Environment Measurements in the Process of Organizing the City. Papper presenterat vid konferensen *Managing the Big City*, 27-29 augusti 1999, Göteborg, Sverige
5. Czarniawska, Barbara (2000) *A City Reframed – Managing Warsaw in the 1990s*. Reading, UK: Harwood Academic Publishers

jubileum[6] samt på privatisering av Mjölkcentralen[7]. Andra erfarenheter från europeiska städer eller regioner, t.ex. Bologna, Helsingfors, London och Öresundsregionen, finns avhandlade i särskilda tvärvetenskapliga samlingsvolymer[8].

Programmet utgår ifrån en mycket bred definition av ”management” som en verksamhet som inte endast berör den lilla grupp av människor som bär den formella beteckning av managers, utan något som berör hela det social livet, alltid och överallt. Det är organiserandet (Engelska *organizing*) som står i fokus, och mot denna bakgrund försöker var och en av dessa studier ta sig an frågan om hur europeiska städer planeras, ordnas, kontrolleras och utvecklas. Programmets deltagare delar ett intresse för berättelser om staden, översättningar och översättningsprocesser, stadsförvaltarnas retorik och agerande, urbana projekt, organiseringsfält, samt ordnandet och kontrollen av storstädernas aktörs- och handlingsnätverk.

Forskningsprogrammet *Managing the Big City* har finansierats av Riksbankens Jubileumsfond, och bedrivs vid Gothenburg Research Institute, Göteborgs Handelshögskola, under ledningen av Professor Barbara Czarniawska.

2 Debatten om Tredje spåret

Denna bok ägnar sig åt debatten kring ett projekt som i folkmun kallas Tredje spåret, d.v.s. projektet om att bygga ett

6. Pipan, Tatiana & Porsander, Lena (2000) Imitating Uniqueness – How Big Cities Organize Big Events. *Organization Studies*, vol. 13, No.0, pp. 1-27

7. Mazza, Carmelo (1999) Words and Action in a Milk-shaker: Privatizing La Centrale del Latte in Rome. Papper presenterat vid konferensen *Managing the Big City*, 27-29 augusti 1999, Göteborg, Sverige

8. Czarniawska, Barbara och Solli, Rolf (2001) *Organizing Metropolitan Space and Discourse*. Malmö: Liber; Solli, Rolf och Barbara Czarniawska (2001) *Modernisering av storstaden – Marknad och management i stora städer vid sekelskiftet*. Malmö: Liber

tredje järnvägsspår i anslutning till Stockholms Central över Riddarholmen och vidare söderut. Som vi kommer att få se, rör det sig här om en ofullständig och partisk beteckning, och det vore lämpligare att tala om den eventuella förstärkningen av järnvägskapaciteten i centrala Stockholm för att verkligen uttrycka debattens omfång – men var sak har sin tid.

Boken återger och analyserar debatten kring dessa hypotetiska femtonhundra meter tågräls som föranlett så mycket intresse och passionerat engagemang. Den lilla Riddarholmen är förvisso inte vilken holme som helst. Det handlar om en av de äldsta, bäst bevarade och mest sedda delarna av den svenska huvudstaden. Samtidigt handlar det om ett av det mest tåg- och bilgenomfartstäta områdena i Stockholm och dess region. Det finns ingen plats i Sverige som är lika mycket laddad med såväl symboler som med funktion, få platser där konkurrensen om vem och vad som ska få finnas på stadens marknivå är lika intensiv.

Debatten om Tredje spåret speglar på detta vis flera av de utmaningar som en modern stad står inför. Den belyser den problematiska fördelningen av det ekonomiska ansvaret mellan riket, regionen, och kommunerna inför ett projekt som äger både ett lokalt, regionalt och nationellt värde. Den blottlägger de avvägningar som måste göras när man, till exempel, för ihop trafik- och miljöpolitiska bedömningar, eller när man låter det tekniska, det ekonomiska och det kulturella mötas inför det politiska och det juridiska. Estetiska frågor om vårt kulturhistoriska arv ställs jämte frågor kring medborgarnas möjlighet till att påverkan hur deras livsrum utformas. Och man leds till att undra vilken roll medierna, medborgarengagemanget, politikerna eller stora organisationer som Banverket och Riksantikvarieämbetet spelar i ett sådant projekt.

Att Tredje spåret projektet tilldragit sig passionerade känslor i tiotals år och att det oavbrutet kommer nya inlägg om behovet att förstärka Stockholms järnvägstrafik, beror visserligen

på att projektet är en stor angelägenhet för tågtrafiken i Stockholm och dess region. Det beror också på att projektet har ett allmänt intressevärde i frågan om hur man i stor skala kan ingripa i befintlig stadsmiljö, om vilka centrum vi vill och kan ge åt våra städer eller rentav hur vi kan påverka våra städers framtid.

Tredje spåret har flitigt diskuterats i regeringen, i riksdagen, i regionen och i kommunhuset. Projektet har genom åren varit objekt för en mängd studier och föremål för flera offentliga remiss- och samrådsprocedurer. Många är de enskilda individer som har uttalat sig i frågan, däribland otaliga politiker, en rad enskilda akademiker inom trafikrelaterade ämnen, flera kulturpersonligheter, samt en mängd enskilda medborgare som uttryckt sig genom media, remissprocedurer, namninsamling eller på annat sätt. Men många organisationer har också deltagit i debatten. Banverket och Riksantikvarieämbetet naturligtvis, men även Riddarhuset, Skönhetsrådet, Statens Järnvägar, Stiftelsen Stolta Stad, Stockholms Handelskammare och ett stort antal föreningar. Tredje spåret har nu i flera år varit en återkommande diskussionspunkt på många informationskvällar, partipolitiska möten, eller middagar ute på stadens krogar och fina restauranger.

Det som dock gör debatten till det utomordentliga exempel på offentlig debatt den är, är att utöver sedvanliga offentliga yttranden, utlåtanden och promemorior, har tidningsartiklarna, radiosändningarna och TV-programmen varit så många. Det blev tidningarna, radio och TV som bokstavligen drog fram frågan om Tredje spåret ut på den offentliga arenan. Tredje spåret har i mer än tio år regelbundet synts på tidningarnas ledarsidor, på TV-nyheterna, i debatt- och insändarsidor. Tidningarna tog på sig rollen som allmänhetens väktare och språkrör för olika åsikter. Journalisternas intresse för den stora politiska uppgörelsen om trafiken i Stockholmsregionen som gick under benämningen Dennisöverenskommelsen (mer om denna längre fram) bemötte ett

intresse som redan fanns samtidigt som det väckte ett nytt, ännu större intresse, vilket i sin tur ökade efterfrågan på information. Mediernas envisa bevakning förde Tredje spåret ut ur dess tågtrafiksteknikaliteter för att göra det till en fråga som alltmer kom att beröra allmänheten. En stark offentlig debattdynamik föddes omkring Tredje spåret och det är just denna dynamik som denna bok beskriver.

3 Om materialet till boken

Mediernas intresse för Tredje spåret är väl dokumenterat i Dennisöverenskommelsen pressarkiv som Landstingets regionplane- och trafikkontor (RTK) tillsammans med Stockholms Lokaltrafik (SL) och senare även Denniskansliet sammanställt – det första för perioden 1990-1993 och det andra för perioden 1994-1997. Där finns en mycket komplett samling av tidningsartiklar (huvudsakligen Dagens Nyheter, Svenska Dagbladet, Expressen, Aftonbladet) och transkriberade TV- (alla kanaler) och radioprogram (särskilt från lokala radiostationer) om Tredje spåret och Dennisöverenskommelsen. Tack vare det tillstånd som gavs min kollega Petra Adolfsson, som då arbetade med att studera Dennispaketet, att kopiera detta arkiv, kom även jag snart att förfoga över det mesta som hade sagts och skrivits om Tredje spåret i medierna.

Denna samling av mediamaterial kompletterade jag med originalhandlingar av olika slag. Stiftelsen Stolta Stad och Skönhetsrådet öppnade sina arkiv för mig. Statens Fastighetsverk, Riksantikvarieämbetet och Stadsmiljörådet skickade mig kopior på deras utlåtanden och ingripanden. Vid Lunds universitetsbiblioteket fann jag dokument kring Tredje spårets historia. I Riksdagstrycket hittade jag de olika förordningar, propositioner, betänkanden, och direktiv som berör projektet. Jag frossade i de akter som sammanställts av Stockholms stadsbyggnadskontor. Där hittade jag kommunala mötesprotokoll och remissvar om projektets olika detaljplaner. Banver-

ket överräckte mig flera utlåtanden, officiella brev och interna promemoria samt en komplett uppsättning av de svåröverkomliga tekniska broschyrer som beskriver projektets olika versioner – det tillkommer mig, att efter det att projektet slutförts överlämna de senare till Göteborgs Handelshögskolas bibliotek. Internet erbjöd mig en mängd enstaka dokument såväl som tillgång till riksdagens databas Rixlex, tidningsdatabaserna Presstext och Mediearkivet som tog vid där Denniskansliets arkiv tog slut, samt transportdatabasen Transguide, i vilken jag återfann, denna gång i form av resumé, ett flertal av de artiklar om Dennisöverenskommelsen som samlats av Denniskansliet.

Detta material utgör en exceptionellt detaljerad krönika över debatten kring Tredje spåret. Jag uppfattar mig som oerhört privilegierad bland forskare att få arbeta med ett så bra material. De 17 fullproppade pärmar (jag uppskattar antalet sidor till uppemot 5000) som materialet uppehåller, gör det möjligt för oss att följa debattens utveckling dag för dag. I dem finns inskrivet vad de olika aktörerna förutsätter, vad de föredrar, deras argument, deras tvivel, deras beslut och deras förhoppningar liksom deras besvikelser och deras ånger. I dem kan man avläsa de motsättningar som sporrar dem liksom förändringarna i deras åsikter. Materialet gör läsaren till en privilegierad observatör med möjligheten att läsa berättelsen om projektet kring Tredje spåret allteftersom denna skrivits ner och precis som den framstod för allmänheten, dock med kunskap om vad som hände därefter.

Att i takt med aktörerna följa debattens utveckling för att återge hur händelserna förlöpt i publikens ögon: så löd principen som styrt min bearbetning av det material som ovan beskrivs. De element som givit struktur åt mitt tillvägagångssätt är alltså å ena sidan kronologin och å andra sidan aktörernas utlåtanden. Rent tekniskt handlar det om en traditionell kvalitativ bearbetning av det samlade materialet baserad på

läsning, anteckning och manuell kodning med hjälp av anteckningslappar, markörer och färgade Post-it™ i marginalerna.

När jag redigerat den första versionen av min beskrivning av händelseförloppet, skickade jag den dock till ett tjugotal aktörer för att få deras synpunkter och kommentarer. Jag valde de mest framträdande, avvägde noggrant mellan de som varit för, emot, och neutrala till projektet, och försökte övertala så många som möjligt att ta del av min text. Två av tre hörde antingen skriftligt eller muntligt av sig. Ibland ville de bara bekräfta att de inte hade något att invända, ibland handlade det om detaljrättelser, ibland om övergripande synpunkter som föranledde större utvecklingar av texten. Vid några tillfällen förde vi en diskussion om Tredje spåret och min tolkning av händelsernas förlopp. Jag fick också höra några "*off the record*" kommentarer som naturligtvis inte finns med i texten.

Jag är inte ute efter sensationalism och vill på inga villkor hänga ut någon eller några. Jag vill inte heller avge den slutgiltiga förklaringen av Tredje spårets icke-tillblivelse. Inte heller utgör denna bok något ställningstagande till den ena eller den andra lösningens fördel. Mitt fokus ligger på själva debatten. Vad jag är ute efter är en väl avvägd återgivning av Tredje spårets debatt. Därför var det viktigt att ge de mest centrala aktörerna en möjlighet till att rätta till sådant som de kunde uppleva som under- eller överbetonat, orättvist, missvisande, eller rentav felaktigt. Det visade sig att deras kommentarer ledde mig till att omarbeta texten till att göra den mer exakt, läsbar och förhoppningsvis därmed mer läsvärd. Jag är lika glad som tacksam för det. Alla fel är dock mina.

4 En detaljerad redogörelse av debatten om Tredje spåret

Min avsikt med detta forskningsprojekt är att fånga dynamiken i en stor infrastrukturdebatt. Denna bok redovisar på ett

detaljerat sätt debatten om det Tredje spåret. Redogörelsen har jag tänkt mig filmisk, som ett skrivet reportage där framförallt aktörerna får komma till tals. Det jag vill är att inför er (åter)skapa debattens dynamik. Mitt fokus ligger på *vem* som säger *vad*, *när*, och *var* för att komma åt *varför*.

Jag försöker fånga de olika argumenten när de träder in i debatten, och uppmärksamma omständigheter kring detta inträde (institutionell position och status hos den som framför dem, i vilka andra arguments närvaro de presenteras, historiskt sammanhang, etc.…). Jag följer vilket bemötande dessa argument fått (citat, repriser, svar), noterar i vilka allianser och motsättningar de ingått, och lägger en särskild vikt vid att signalera om de på något sätt modifieras. Jag försöker återge de olika röster som försökt göra sig hörda under debatten för att återspegla variationerna i vem som talar. Jag sorterar inte mellan de idéer som förs fram. Jag ger plats åt upprepningar, tillbakagångar och motsägelser i stället för att slätstryka dem. Och jag har noggrant markerat ursprunget för varje bit information som härrör från någon annan än mig själv. Jag vägrar, m.a.o. införa en struktur, en riktning, eller en logik där det inte finns någon. Det ger en text som är nästan lika trevande, tvekande och förvirrande som själva debatten, vilket alltså är meningen.

Jag vill med denna bok dels visa hur ett stort infrastrukturprojekt blir till alternativt inte blir till, dels visa vad en offentlig debatt är, allt för att belysa hur utvecklingen av dagens städer styrs. Tyngdpunkten här ligger inte på projekt-, media-, eller stadsplaneringsteori. Läs denna bok som ett litet stycke modern svensk historia, eller som ett exempel på hur stora beslut fattas, eller kanske som en längre nyhetsskildring om hur det går till när man försöker bygga stort mitt i staden. Boken förblir mycket nära själva det material som utgjorde debatten. Den berättar historien om Tredje spåret i hela 28 episoder vilket är längre än vad som är brukligt inom företagsekonomi eller organisationsteori. Det är i mina ögon nödvän-

digt att ta tid på sig om man verkligen vill återge debattens komplexitet och dynamik. Poängen är att ge detaljerna den plats de förtjänar – att beskrivningen följaktligen blir längre är en förståelig konsekvens.

Kapitel 1 - En särskild plats, en särskild tid

Innan jag redovisar vad de olika aktörerna kunnat säga om Tredje spåret mellan de valda åren 1990 till 2000, kan lite historia och geografi vara på sin plats. Riddarholmen, kan vi konstatera, är inte vilken holme som helst, det Tredje spåret inte vilket transportinfrastruktursprojekt som helst, och inte heller perioden som denna studie avser är vilken som helst. Läsaren som anser sig vara bekant nog med Riddarholmen och Tredje spårets tidiga historia kan gå direkt till kapitlets sista avsnitt, där jag motiverar mitt bruk av uttrycket Tredje spåret. Annars finner ni hädanefter en början till en förklaring av varför projektet Tredje spåret blivit så omdebatterat.

1 Riddarholmen och Riddarfjärden

Låt mig börja med att presentera det område som Tredje spåret var tänkt att gå över. Åtskild från Gamla Stan av Riddarholmskanalen, är Riddarholmen en av de platser som är rikast på svensk historia[9]. Munkar från Franciskanerorden, gråmunkarna, var de första att slå sig ner där omkring 1270 och gav den namnet Gråmunkarholmen. De lät uppföra Riddarholmskyrkan och stannade där fram tills munktidens slut år 1527. Därefter fylldes ön av mer enkelt folk som förblev bosatta där

9. De historiska upplysningar som presenteras i de tre paragrafer som följer kommer från: Glase, Béatrice och Glase, Gösta (1988) *Gamla Stan med Slottet och Riddarholmen*. Reviderad upplaga. Stockholm: Trevi, s. 127-141; Kungliga Byggnadsstyrelsen (1968) *Riddarholmen – En idéplan – Principiella Riktlinjer för lokalanvändning och byggnadsåtgärder*. Stockholm: Kungliga Byggnadsstyrelsen. Informationen om Riddarholmsbron kommer från: Dufwa, Arne (1985) *Trafik, broar, tunnelbanor, gator – Stockholms tekniska historia*. Stockholmsmonografier. Stockholm: Stockholms stad

fram tills dess att en rad donationer, fr.o.m. 1625 med Gustav II Adolf till 1648 med drottning Kristina, ställer holmen till några stora adelsfamiljers förfogande, vilket kom att ge den sitt nuvarande namn Riddarholmen. Ön blev på så sätt en samlingspunkt för den svenska högadeln som lät uppföra flera palats på den, i en kollektiv demonstration av dåtidens Sverige politiska och militära makt.

Som en återspegling av den förändrade jämvikten mellan rikedom och makt, får emellertid dessa palats under följande sekel ett annat öde. Ett växande antal administrationer flyttar in i dem och det är ingen överdrift att fr.o.m. slutet på 1700-talet tala om Riddarholmen som en ämbetsholme. 1800-talet innebär ytterligare ett sekel av förvandlingar: holmens branta stränder bredas och stabiliseras, 1866 slår sig riksdagen ner där i ett palats som blir föremål för omfattande renoveringar. Riddarholmsbron, som byggts i sten av Gustaf III, ersätts 1867 av en längre och brantare bro för att klara järnvägens krav på frihöjd (denna bro ersätts i sin tur 1952 av den nuvarande bron) och 1890 blev det nya Riksarkivet färdigställt.

Det är inte av en ren slump som Riddarholmen blivit en av de mest avbildade symbolerna för Stockholm, som så ofta återges på vykort och i de bildböcker som ägnats den svenska huvudstaden. På några få hektar visar Riddarholmen spår efter flera sekels nationalhistoria. Avtryck från Sveriges storhetstid finns där i överflöd. De medeltida kungarna Magnus Ladulås och Karl Knutsson är begravda i Riddarholmskyrkan, liksom nästan alla svenska monarker efter Gustav II Adolf. Betydelsefulla instanser så som riksdagen, Statsarkivet och kammarrätten har gett namn åt betydelsefulla byggnader på holmen. Nordstedts prestigefyllda förlagshus är beläget där. August Strindberg föddes där, och det var också där som den första socialdemokrat, Hjalmar Branting, kom att sitta i riksdagen. Man finner både Stockholms grundare Birger Jarls staty liksom den av poeten och sångaren Evert Taube stående på holmen, var den ene gett sitt namn åt ett torg och den andre åt en terrass.

Sådan är platsen som de tåg som sedan 1871 trafikerat sammanbindningsbanan, färdats genom. Mer exakt passerar linjen bokstavligen vid foten av sex av de sexton byggnadsverk som reser sig på Riddarholmen. Dessa, från norr till söder, är Nordstedts förlagshus, f.d. Riksarkivet, Hessensteinska palatset samt, på andra sidan Birger Jarls torg, Riddarholmskyrkan, Hebbeska huset, och gamla Riksdagshuset. Kyrkan, vars ursprung går tillbaka till mitten av tolvhundratalet, är entydigt den äldsta byggnaden. Den utgör utan tvekan en unik företeelse, lika mycket för dess historia och arkitektur som åsynen av dess klocktorn bland silouetterna av Stockholms hustak. Även om av visst intresse, är de andra byggnaderna i jämförelse mindre märkvärdiga. Framförallt är de yngre, även om det kanske finns rester av franciskanernas kloster i den Gamla riksdagens grundmurar. Hessensteinska palatsets fasad t.ex., daterar från 1853 och yngst av dem alla är Riksarkivet, knappt hundra år gammalt. Vad gäller de byggnader som har sitt ursprung i prestigebyggena från mitten av sextonhundratalet, har de vid flera tillfällen varit föremål för omfattande renoveringar och ombyggnader som fundamentalt förändrat deras karaktär. Frågan om dessa byggnaders arkitektoniska värde står i centrum av debatten kring Tredje spåret.

Förutom att den går längs med en samling byggnader utan motsvarighet i övriga Sverige, går sammanbindningsbanan även längs med Riddarfjärden (namnet som givits den del av Mälaren som är belägen mellan Kungsholmen i norr, Södermalm i söder och Långholmen i väst). Jag minns fortfarande uppmaningen jag fick vid min första vistelse i Stockholm: att sätta mig till vänster om (tåg)riktningen för att kunna ta del av den utsikt som erbjuds resenären precis innan tåget kommer in till Stockholms Central – en i sanning, under ett fåtal sekunder, superb vy.

Spåret passerar på så sätt inte bara Stockholms historiska hjärta, utan det är även beläget mitt i, eller ordagrant på, de

Översikt på Riddarholmen (Karta: Ahlqvist & Co.)

vatten som ger staden dess unika karaktär. Stadsholmen blev en viktig omlastningsplats mellan sötvattensjön Mälaren i väs-

ter och havet i öster. Stadskärnan breder ut sig över fjorton öar. Vattnet är synligt och dess allomfattande närvaro är en av huvudkomponenterna i Stockholms stadsidentitet. Låt mig ta tillfället i akt för att citera Per Anders Fogelström om *Stockholm – Staden vid vattnen*:

> *”Vattnen sätter sin prägel på Stockholm: de skapade staden, skyddade den – och blev dess smycke och stolthet. Förmodligen gav de också staden sitt namn: stockar mellan holmarna hindrade fientliga fartyg att ta sig in i Mälaren till Stockholms föregångare, städerna Björkö och Sigtuna. (...)*

Man kan säga att Stockholm utgör en del av sin skärgård. Breda vattenstråk leder ut mot Saltsjön och ljusblå kvällar är det som om ett vattenblått dis insveper staden och slätar ut strändernas konturer. Grå berg reser sina kala hjässor över gyttret av hus, vresiga, kantiga skärgårdsberg mitt inne i den moderna storstaden.”[10]

Kontrasten är verkligen slående mellan å ena sidan uppsynen av de massiva lodräta byggnaderna och branta stränderna, och å andra sidan det perfekt vågräta vattnet. Slående är också synen av de många broar som sammanlänkar de olika öarna i detta arkipelag, storslagna lösningar på de ytterst specifika problem som vattnet innebär för transportinfrastrukturer.

Bevarandet av vattenytorna gör Stockholm till föremål för en alldeles särskild uppmärksamhet utav sina invånare, då estetiska kontemplationer möter miljömässiga angelägenheter. Det upprepas ofta att Stockholm är den enda huvudstaden i världen att ha ett vatten så rent att man kan bada i det. För många stockholmare är att försvara vattnet lika med att för-

10. Fogelström, Per-Anders (1960) *Stockholm – staden vid vattnen*. I sex vandringar av Per-Anders Fogelström. Stockholm: Tiba Tryck, s.5 och s.6

svara stadens identitet, speciellt runt ett historiskt och symboliskt högsäte som Riddarfjärden.

2 En mer än hundraårig fråga

Tredje spårets historia går tillbaka till början av den stockholmska järnvägen. Innan byggarbetet som skulle förse Stockholm med dess första järnväg ens påbörjats, ger järnvägschefen Nils Ericson 1856 ut sitt ”Betänkande rörande statens järnvägsbyggnader”, i vilket han presenterar idén om att binda samman Stockholms norra och södra delar med hjälp av en bro ovanför Riddarfjärden, en s.k. sammanbindningsbana. Nils Ericsons idé om att låta järnvägen passera genom Stockholms kulturella och historiska centrum mötte redan vid denna första presentation ett starkt motstånd (bland annat med hänvisning till båttrafiken mellan Mälaren och Saltsjön, och till gatutrafiken vid Köttorget och Riddarholmsbron). Olika framträdande personer, bland dem finansmannen och politikern A. O. Wallenberg, publicisten Lars Johan Hierta, och järnvägsbyggaren Adolf von Rosen förespråkade en dragning mer åt väster, över Kungsholmen och Långholmen och t.o.m. över Essingeöarna. Den sistnämnde ville bygga en tågstation på Södermalm och ytterligare en på Norrmalm, med motiveringen att en linjeförbindelse skulle ”kunna förstöras genom eld eller uppror, varvid trafiken på banorna omöjliggjordes”. Därför placerades Stockholms första tågstation (1857) på Söder vid den uttorkade Faltbjursjön (ett för dåtiden långt ifrån centralt läge). Under påtryckningar från Nils Ericson som vid denna tidpunkt lämnat sin post som järnvägsdirektör, röstade kommunfullmäktige och riksdagen år 1864 fram byggandet av en linjeförbindelse vars dragning ungefär motsvarar läget för de nuvarande tunnelbanelinjerna. Påbörjat samma år, slutfördes byggandet av sammanbindningsbanan först 1871, ett år innan dagens centralstation, Stockholms Central, invigdes. En för dåtiden unik egenskap, var att den tvåspåriga linjen hade ett spår för trafik av lokal karaktär och ett spår för fjärrtrafik.

Men denna dragning visade sig inte kunna besvara huvudstadens växande transportbehov. Problemet förvärrades bl.a. på grund av den växande konflikten kring Slussen, det s.k. ”Slusseländet”, i vilken marktransport sattes mot sjöfart, då den öppningsbara bron visade sig orsaka till långa väntetider – en konflikt som resulterade i byggandet av Hammarbyleden och senare Årstabron.

År 1901 tillsattes en kommission för att utreda Stockholms bangårdsfråga, d.v.s. frågan om placeringen av Stockholms Central och dragningen av sammanbindningsbanan. Denna kommission kom 1903 ut med det radikala förslaget att riva sammanbindningsbanan och i stället låta järnvägen gå över Långholmen, mot Kungsholmen via Smedsudden (ungefär där Västerbron står idag) och utmed Klaraviken till Centralstationen, som då skulle bli en säckstation.

Smedsuddens linje skulle återkomma i två av de tre förslag som lades fram av 1915 års kommission i bangårdsfrågan. Kommissionen föreslog tre alternativ: Det första, huvudförslaget, behöll centralstationen i dess läge och föreslog att sammanbindningsbanan skulle gå genom stadens centrum över en viadukt på Riddarholmens västra sida. Det andra förslaget, kallat Kungsholmsförslaget, gick ut på att bygga en ny centralstation för genomgående trafik på Kungsholmen, med en bro till Långholmen vid Smedsudden. Samma bro ingick i kommissionens tredje förslag, det s.k. Säckstationsförslaget, som behöll centralstationen i samma läge men som säckstation. Kommissionens stöd gavs åt det första förslaget, senare benämnt Mariabergslinjen, av ekonomiska skäl och med motiveringen att en centralstation på Kungsholmen skulle ligga i ett alltför ocentralt läge och att en säckstation skulle innebära alltför stora praktiska svårigheter. Inte helt oväntat ledde kommissionens slutsatser till en rad protester, bl.a. från arkitekter, en del ingenjörer och lite senare även från Byggnadsstyrelsen.

Frågan förblev öppen och ytterliggare utredningar tillkom, bl.a. kring möjligheten om att i framtiden förändra stambanans sträckning till en linje över Smedsudden, vilket skulle möjliggöra att de befintliga spåren kunde tas i anspråk av lokaltrafiken. Diskussionen till trots, kom dock staten och huvudstaden år 1923 överens om det så kallade bangårdsavtalet. Avtalet som på sikt bland annat inkluderade fyra spår fastställde att banan skulle behålla sitt dåvarande läge, även om det i avtalet reserverades mark, dels i stadens dels i statens ägo, på vilken partnerna förband sig att inte vidta några åtgärder som kunde försvåra en framtida flyttning av järnvägstrafiken till Smedsudden. Marken för Smedsuddslinjen förblev reserverad för järnvägsspår ända fram till 1937.[11]

Trots oupphörlig kritik och ifrågasättande lever Nils Ericsons lösning vidare.;. Albert Lilienbergs förslag till en generalplan för Stockholms tätare bebyggda delar från 1928 försvarar exempelvis sammanbindningsbanan i den livliga godstrafikens namn och:

> *”Utgår man [...] ifrån, att stambanan ännu en tid framåt ska funktionera även som förortsbanan, följer därav, att järnvägen under denna tid får kvarligga ungefär i det läge den nu har, emedan banan, om den i kringgående linje ledes in till centralstationen, skulle bli alltför mycket förlängd”*

Albert Lilienberg finner dock inte sammanbindningsbanan felfri. Generalplanen observerar att dels de svårigheter som orsakas av trafikkorsningen vid Tegelbacken och dels hänsyn till

11. Detta stycke bygger i större utsträckning på: Larsson, Ulf (1993) Riddarholmen eller Kungsholmen? – Den professionella debatten och de politiska besluten kring sammanbindningsbanan och Stockholm brofrågor 1926-1931. *Trita HST Working paper 93/6*. Department of History of Science and Technology, Kungliga Tekniska Högskolan; Sidenbladh, Göran (1981) *Planering för Stockholm 1923-1958*. Monografier utgivna av Stockholms kommunfullmäktige 22:v3. Uppsala: Almqvist och Wiksell, s.142

stadsbilden talar emot ett bibehållande av sammanbindningsbanan och för konstruktionen av en ny linje för stambanan in till centralstationen. Den finner emellertid att ekonomiska skäl påkallar ett bevarande av sammanbindningsbanan som broförbindelse för järnvägen över båda strömmarna. Eventuella ändringar skjuts upp till framtiden:

> *”Tvingas man sålunda av ekonomiska skäl och av förortstrafikens natur att för närvarande bibehålla järnvägens sammanbindningsbana i ungefär dess nuvarande sträckning, är därmed inte givet, att dessa skäl bli även för framtiden bestående. Det är nämligen icke uteslutet, att den tid kan komma, då förhållandena blivit sådana, att det kan löna sig att till större delen avlyfta förortstrafiken från fjärrbanorna och förmedla den genom särskilda förortsbanor.”*

Vidare noterar generalplanen att:

> *” Enligt uppgift från statens järnvägar är det synnerligen tvivelaktig, om ett tredje spår någonsin skulle komma att behövas för järnvägens räkning även om den skulle kvarligga för all framtid. ”*

Uppgiften visar sig som bekant inte hålla, vilket generalplanen kanske hade gissat:

> *”Skulle ytterligare ett spår en gång bliva behövligt, vore anledning därtill bland annat statens järnvägars stora förortsbanetrafik. I stället för att anordna det tredje spåret genom stadens centrala delar, vore det därför lämpligare att överflytta en del av statens förortsbanetrafik på det särskilda förortsbanesystemet genom staden. Sker detta i den mån trafiken växer, synes ingen anledning förefinnas att bereda utrymme för ett tredje spår för statens järnvägars räkning.”*[12]

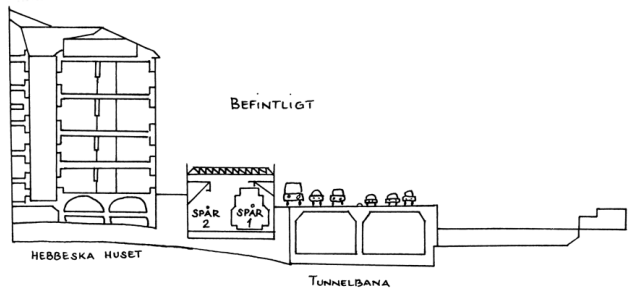
Dagens debatt påminner på mer än ett sätt om dåtidens.

Arbetet med trafikplaneringen fortsatte oavbrutet, och bl.a. ledde elektrifieringen av järnvägsnätet samt nya beräkningar över framtida trafikbelastningar för tunnelbanan, till att en ny sträckning för järnvägen som motsvarar dess nuvarande läge antogs 1945. Järnvägsbanan fick komma upp från sin färd under Södermalms Mariaberget, ett tiotal meter västerut jämfört med tidigare, för att forsätta mot Norrmalm längs den tilltänkta Centralbrons västra sida, förbi Riddarholmskyrkan under ett däck, och under en del av det s.k. Hessensteinska huset. I samband med att järnvägspåret fick denna nya sträckning, erhöll tunnelbanan fyra spår på bron över Söderström samt i tunnel under Norrström. Centralbrons bygge påbörjades 1950 under haglande kritik, som dock avfärdades med motiveringen att en tunnel skulle bli för dyr, liksom kritiken emot tunnelbanebron avvisades med argument om att T-baneutbyggnaden inte tålde ytterliggare försening. Den nya banan invigdes en solig 21:a april 1954 av trafikborgarrådet Helge Berglund, industriborgarrådet Gösta Agrenius och SJ chefen Erik Uppmark, uppenbarligen nöjda med sin invigningsfärd i öppen vagn: ”Ännu en gång hade den gamla linjen segrat”, som DN:s journalist Jan Falk.; uttrycker det[13].

I och med att Centralbron blev färdigbyggd 1967, fick utrymmet mellan Riddarholmen och Gamla Stan, eller ”Getingmidjan” som denna hårt trafikerade led i Stockholmstrafiken ofta kallas, sin nuvarande skepnad: från väst till öst kan man se två järnvägsspår, en sexfilig bilbro, fyra tunnelbanespår delvis i ytläge, samt ytterliggare fyra bilfiler. Det gamla Klarakvarteret intill Stockholm Central revs färdigt för att lämna plats åt

12. Lilienberg, Albert (1929) *1928 års förslag till generalplan för Stockholms tätare bebyggda delar*. Stockholm: K.L. Beckmans Boktryckeri, s.16-18

13. ”Järnvägsspårens krokiga historia”, Jan Falk, DN, 3/1-95



Befintlig spårdragning vid Hebbeska huset (Illustration: H. Corvellec och Angelica Jönsson utifrån Banverkets dokumentation – ej skalenlig).

Stockholms nuvarande Central Business District, med City-Terminalen och den nya Postterminalen som senare inslag. Planerna på att kapa några almar i den närliggande Kungsträdgården för att bereda plats för tunnelbanans utgångar skulle däremot, 1971, utlösa starka protester och våldsamma kravaller, den s.k. Almstriden, som ledde till att planerna stoppades.

Med Almstriden tog debatten om stadens framtid ny fart. Frågan om huruvida bilen skulle få forsätta att expandera sitt inflytande på Stockholms stadsbild ställdes mot frågan om Storstockholms trafiksituation skulle få förbli så otillfredsställande. Det pratades bilringar, snabbspårvagnar, och inte minst om behovet av ett tredje och även fjärde järnvägsspår i anslutning till Stockholms Central.

Som jag försökt påvisa genom denna historik över Getingmidjans tillkomst, härstammar dagens situation från en rad val som gjordes på 1850-, 1860-, 1920- och 1940-talet, och som burit med sig dessa olika epokers syn på stad, arkitektur, och kommunikation. För Ulf Larsson kan historien om Riddarholmen och järnvägsspåren ses som en illustration på trögrörlig-

heten och komplexiteten i kommunikationssystemen, med alla deras geografiska och naturresursmässiga förutsättningar och hela deras sociala sammanhang av organisatoriska, tekniska, vetenskapliga och juridiska faktorer[14]. Frågan är, som Stig Nordqvist så starkt hävdar, om vi fått ett dåligt arv[15].

3 Om den granskade perioden

Historien om Tredje spåret utgörs av en lång rad betänkligheter, möjligheter och beslut om järnvägsförbindelserna mellan norra och södra delen av Stockholm, som börjar redan runt 1850. Perioden som tas upp i denna bok är dock begränsad till åren mellan 1990 och 2000 med visst eftertryck på perioden mellan 1990 och början på 1997.

Under perioden 1990 till 1997 sammanfaller Tredje spårets historia med historien om trafiköverenskommelsen för Storstockholm, en överenskommelse känd under namnen Dennisöverenskommelsen eller Dennispaketet, och som avsåg ett omfattande infrastrukturprojekt för hela Storstockholms väg- och tågtrafik. Historien om Dennisöverenskommelsen börjar 1990 med att Bengt Dennis, dåvarande chef för Sveriges Riksbank, utnämns till förhandlare med uppdrag att utarbeta en överenskommelse mellan de politiska partierna i frågan kring marktrafiken i Stockholmsregionen, och slutar i början av 1997 när regeringen river upp det s.k. Dennispaketet. Under större delen av 1990 talet går det alltså inte att skilja Tredje spårets historia från historien om Dennisöverenskommelsen. Tredje spåret kom delvis att införlivas i denna för att göras till

14. Larsson, Ulf (1993) Riddarholmen eller Kungsholmen? – Den professionella debatten och de politiska besluten kring sammanbindningsbanan och Stockholm brofrågor 1926-1931. *Trita HST Working paper 93/6*. Department of History of Science and Technology, Kungliga Tekniska Högskolan, s.46

15. Nordqvist, Stig (1993) Ett dåligt arv – Om järnväg, tunnelbana och billed över Riddarholmen i Stockholm med anledning av ”tredje spåret”. *Norplan (Nordiska institutet för samhällsplanering), Meddelande* 1993:2

en av de centrala punkterna i överenskommelsens kollektivtrafiksdel. Plötsligt förknippades Tredje spåret med planer om att t.ex. återinföra spårvagnstrafiken i Stockholm eller att bygga en motorvägsled i stadens periferi.

Det har ändå visats sig möjligt att behandla Tredje spåret för sig. Det är dock viktigt att uppmärksamma vilket betydande sammanhang Dennisöverenskommelsen utgör för Tredje spåret och på vilket sätt Dennispaketets utveckling påverkat Tredje spåret och omvänt. Ett projekt i Tredje spårets klass lever inte i ett isolerat tillstånd. På samma sätt som mycket i debatten kan härledas till tidigare beslut om Stockholms järnväg eller till Riddarholmens särart, så kan en hel del härledas till vad som händer med Dennisöverenskommelsen. Det visar sig tydligt i de argument som framförs, vare sig de är för eller emot projektet.

1990-2000 är en period då man intensivt debatterat Stockholms trafiksituation. Inte minst har de ursprungliga planerna för Tredje spåret gått genom en rad förändringar, under det att man föreslagit, studerat och granskat olika tunnellösningar (för tåg liksom för bilar). Man kan knappast längre hävda att frågan inte utretts. Återstår nu att se huruvida vad som sagts under de senaste tio åren kommer att påverka hur man i framtiden ska förstärka järnvägskapacitet genom Stockholms centrum.

4 Bruket som här görs av uttrycket Tredje spåret

Ett projekt blir vad de olika sammanhang det sätts i gör det till, och dess första sammanhang är språket. ”Tredje spåret” är i denna bemärkelse en benämning som är värd att kommentera. Strängt taget, betecknar uttrycket Tredje spåret endast projektet att utifrån Stockholms Central, längs med de två redan existerande spåren, bygga ett tredje järnvägsspår mot Riddarholmen och Södermalm. Det har emellertid gjorts en mängd andra förslag till att lösa samma problem, d.v.s. järn-

vägsnätets otillräckliga kapacitet i södra Stockholm. Dessa förslag har oftast utvecklats som motprojekt eller alternativ till den lösning som placerar ett tredje spår i ytläge över Riddarholmen. Tillsammans med ytläge alternativet utgör de en helhet, särskilt om man utgår från den debatt de utlöst.

I praktiken har uttrycket Tredje spåret (eller för den delen det tredje spåret, Tredje Spåret eller också 3:e spåret, som allihop används) lämnat dess ursprungliga betydelse för att komma att beteckna olika förslag som har till syfte att öka järnvägskapaciteten söder om Stockholm. Det är därför som uttrycket Tredje spåret i detta arbete kommer att beteckna inte bara de olika förslagen kring byggandet av ett tredje spår i ytläge över Riddarholmen, utan även alla föreslagna alternativ vad gäller antalet eller lokaliseringen av spårdragningar, om de så ska placeras öst eller väst om de befintliga spåren, utifrån Stockholms Central eller inte, i ytläge eller i tunnel, vare sig de berör de nationella, regionala eller lokala tågen. Här omfattas de alla av benämningen ”Tredje spåret”.

Kapitel 2 - Berättelsen om Tredje spåret

Historien om Tredje spåret är snårig. De som har följt debatten från nära håll vet. Den utgör ingen rak linje mellan idé, plan och genomförande. Tvärtom, är det en historia som rör sig i både små och stora steg, i takt som i otakt, med eller utan finess eller elegans. Det är denna historia, som för läsbarhetens skull delats i 28 delar, som jag nu ska återge.

1 Från Storstadstrafikkommittén (STORK) till Bengt Dennis

År 1988 ger Kommunikationsdepartementet Storstadstrafikkommittén (STORK) uppdraget att ta fram ett samlat underlag som ska kunna ligga till grund för åtgärder och begränsningar av trafikens hälso- och miljöeffekter i storstadsområdena Stockholm, Göteborg, och Malmö[16]. I linje med detta uppdrag påpekar kommittén senare i sitt slutbetänkande att ”biltrafikens expansion har medfört allt större påfrestningar på miljön och allt sämre framkomlighet på vägarna och gatorna i de tre storstadsregionerna” samt att ”trafiken är nu den avgjort största källan till miljöstörningar i storstäderna”[17]. För att komma åt luftföroreningar, bullerstörningar och trängsel på gatunäten, föreslår därför kommittén en rad åtgärder: att bygga trafikleder för att lösa lokala miljöproblem, att införa bilavgifter och regionala miljöavgifter, och att skärpa avgas- och bullerkraven på personbilar och tunga for-

16. ”Kommittédirektiv: Översyn av storstadsområdenas trfik- och miljöfrågor”, Kommunikationsdepartementet, dir: 1988:20

17. SOU 1990:16 (1990) *Storstadstrafik 5 – Ett samlat underlag. Slutbetänkande av Storstadstrafikkommittén*. Stockholm: Kommunikationsdepartementet, s.9

don. Fastän huvuddelen av dessa åtgärder riktas mot bil- och lastbilstrafik, berör kommitténs förslag även kollektivtrafiken för vilken man i första hand föreslår ett rejält utbyggande av spår- och trådbusstrafik.

Med hänvisning till kommitténs utredning föreslår chefen för Kommunikationsdepartementet, statsrådet Georg Andersson:

> *”att tre förhandlare tillkallas – en för Stockholmsregionen, en för Göteborgsregionen och en för Malmöregionen – med uppdrag att med berörda parter utarbeta överenskommelser som skall syfta till att genom åtgärder i det samlade trafiksystemet förbättra förutsättningar för regionens utveckling.”*[18]

Kommunikationsdepartementets förslag antas av regeringen. Trafiksituationen inom de tre storstadsregionerna ska förbättras och detta bör ske på basis av en generell lösning med brett politiskt stöd och utan att staten ska behöva utöka sitt finansiella engagemang.

För Stockholmsregionen får Riksbankens dåvarande chef, Bengt Dennis, uppdraget att fullfölja regeringsbeslutet. Hans uppgift är att inleda förhandlingar mellan de politiska partierna för att utarbeta en överenskommelse som ska förbättra stadens trafiksituation och minska dess miljöproblem[19]. Regeringens utnämning faller i god jord hos Dagens Nyheter (DN) som skriver ”Dennis räddare i trafiknöden” [20] och hos Handelskammartidningen som ser ”En ’stark man’ i Stockholmstrafiken”[21]. För Bengt Dennis själv är detta beslut ingen överraskning. Han kontaktades av regeringen några veckor

18. ”Kommittédirektiv: Överenskommelser om trafik och miljö i storstadsregionerna”, Kommunikationsdepartementet, dir. 1990:21
19. ”Riksbankschefen utreder trafiken”, [notis], Expressen, 5/4-90
20. ”Dennis räddare i trafiknöden”, Pralen Melander, DN, 6/4-90
21. ”En ’stark man’ i Stockholmstrafiken”, Tord Tannenberg, Handelskammartidningen, nr 4/1990

tidigare och har redan kommit igång med arbetet. När det officiella beslutet kommer har han en arbetsplan i stort sett färdig och håller på att utarbeta listor över tänkbara projekt, intressenter och finansieringskällor[22].

2 Nytt förslag om ett tredje spår vid Riddarholmen

Några dagar innan regeringen fattar beslutet om trafik och miljö i storstäderna har chefen för SJ Stig Larsson återigen gått ut med förslaget om att bygga ytterligare ett järnvägsspår över Riddarfjärden. SJ-chefen motiverar sitt förslag med att SJ har ett akut behov av ett tredje spår över centrala Stockholm för att kunna hantera alla de tåg som om endast ett par års tid kommer att behöva cirkulera där. SJ:s senaste version av det nygamla förslaget om ett tredje spår i ytläge över Riddarholmen innebär denna gång en bredning av järnvägsbroarna med fem meter på norra sidan av holmen och åtta meter på den södra. Den nuvarande gång- och cykelbanan ska finnas kvar ovanför det nya spåret och invid själva Riddarholmen dras spåret ner en våning och för att löpa under kajen och husen[23].

Svenska Dagbladet (SvD) ställer sig lätt kritiskt till förslaget och skriver ”SJ ger inte upp. Trots ett massivt motstånd mot ytterligare ett järnvägsspår över Riddarfjärden har Generaldirektören låtit rita ett nytt tredje spår ”[24]. Artikeln hänvisar till SJ banavdelnings förslag från 1988[25] i vilket banan tränger in i bottenvåningen på Gamla riksarkivet och låter tågen stjäla blicken för Riddarholmens historiska bebyggelser och understryker att detta förslag hade förkastats av Stockholms politi-

22. ”Dennis utreder trafiken”, Eva Bäckstedt, SvD, 6/4-90
23. Banverket, & Ahlqvist & Co (1991) *Nya spår Stockholm Central-Årsta*. Sundbyberg: Banverket Östra Regionen
24. ”SJ har ny plan för nytt spår”, Lena Blomquist, SvD, 4/4-90
25. Banverket–VBB (1988) *Nya spår genom Stockholm–Sammanfattning av en förstudie*. n.p: Banverket

ker med motiveringen att det skulle utgöra ett alltför stort ingrepp i kulturmiljön på Riddarholmen. Men för SJ skulle det nya förslaget inte utgöra något sådant hot. ”Den nya lösningen gör Stockholm ännu vackrare” menar SJ-chefen som fortsätter med att ”spåret smyger sig under Riddarholmens kant och vi förbättrar miljön på flera ställen”. ”Sedan river vi den bastanta muren längs Söderleden”, preciserar arkitekten Bengt Ahlqvist från det arkitektkontor som fått uppdraget av SJ ” Vi gör terrasser med planteringar och ett vattenfall. Det behövs träd vid Riddarholmskyrkan och där kan vi göra en ny stenläggning också” säger han vidare.[26]

DN övertygas om förslagets fördelar och skriver att ”genom att låta Tredje spåret passera Riddarholmen i en sänka överdäckad av en cykelväg klarar SJ den känsliga historiska miljön”. DN bedömer att den svåra ekvationen, nämligen den att bygga en ny järnväg utan att fördärva den kringliggande miljön, slutligen lösts genom att spåret sänks längre ner under jorden. ”Det var när vi kom på att vi kunde låta Tredje spåret gå i backar ned mot Riddarholmen och att det faktiskt gick att göra lutningarna så branta att vi fick ned tågen en våning” förklarar SJ:s spårexpert Gunnar Haglund som svar på frågan om det inte skulle vara enklare att stjäla en bit av bilisternas Söderled till förmån för den miljövänliga tågtrafiken, citerar tidningen Bengt Ahlqvist som försvarar sitt egna förslag med att ”Söderleden är byggd ovanpå tunnelbanan och att tunnelbanans tak håller inte för tunga godståg”[27].

I samband med det senaste förslaget, utesluter SJ:s Stig Larsson dessutom möjligheten till en tågtunnel under stadscentrat som stod som alternativ till ett tredje spår i ytläge i SJ banavdelnings 1988 års förslag. Hans motivering är för det första att ”vi behöver ett tredje spår omedelbart, detta är Sveriges

26. ”SJ har ny plan för nytt spår”, Lena Blomquist, SvD, 4/4-90

27. ”Tredje spår genom stan – Riddarholmen ska skonas”, Anders Sunström, DN, 4/4-90

Getingmidjan och Riddarholmen norrifrån: där Stockholms Centrals alla spår blir två (Foto: H. Corvellec)

mest angelägna projekt" och för det andra att ett tunnelbygge skulle komma att kosta uppemot 10 miljarder, medan Getingmidjan och Riddarholmen söderifrån: Centralbron i mitten, befintliga järnvägsspår och Riddarfjärden till vänster, tunnelbanan och Gamla Stan till höger (Foto: H. Corvellec) prislappen för Tredje spåret stannar på en miljard[28]. (Det bör observeras att siffran på 10 miljarder ligger minst två gånger över de beräkningar som SJ presenterade i 1988 års förslag för tunnelalternativet.) "Det finns ingen annan lösning än ett tredje spår" slår Stig Larsson fast och hoppas på en byggstart redan nästföljande år, om inte tidigare[29].

28. "SJ lovar: Ett tredje spår ska göra Riddarholmen vackrare", Anders Knave, Expressen, 4/4-90

29. "SJ-chefen växlar in på tredje spåret", Lars-Olof Berglund, Aftonbladet, 4/4-90

Getingmidjan och Riddarholmen norrifrån: där Stockholms Centrals alla spår blir två (Foto: H. Corvellec)

SJ:s förslag om att bygga ett tredje spår i ytläge möts av ett visst motstånd. Borgarrådet Lennart Rydberg (fp) menar att ”det är dags att säga nej till SJ:s planer att cementera ytterliggare en bit av Riddarholmen” och ger sitt stöd åt alternativet med en tågtunnel från Älvsjö, under Riddarholmen och centralen, till Karlberg[30]. Men SJ:s nya förslag får också ett visst stöd. Kommunalrådet Erik Langby (m) gör byggandet av ett tredje spår genom ”Getingmidjan” till en av moderaternas lösningar för att råda bot på Stockholms läns trafikelände. Jämte införandet av ett marknadsekonomiskt tänkande samt en återbäringspolitik som tilldelar Stockholm den andel skatter och avgifter som skulle motsvara stadens generella bidrag till landets välstånd, ser han i byggandet av Tredje spåret och av en

30. ”Alla tåg måste inte gå förbi Centralen”, Lennart Rydberg, DN, 16/5-90

billedsring runt huvudstaden, nödvändiga åtgärder för att ”få ordning på trafiken i Storstockholm”[31].

Erik Langby är inte den enda som betraktar Tredje spåret som en dellösning till Stockholms trafikproblem. Inom loppet av några månader har Tredje spåret blivit en del av den uppgörelse som Bengt Dennis framförhandlar med Stockholms politiska partier. Baserat på tidigare utredningar, tycks han betrakta en utökning av järnvägsnätets kapacitet söder om Stockholm som en del av en lösning som, både kort- och långsiktigt, kan tillfredställa SJ, Banverket och Stockholms stad[32]. Bengt Dennis uppgift är att förmå Stockholms politiska partier att nå en uppgörelse kring Stockholmsregionens trafiksituation. Vad gäller järnvägsfrågan får han tidigt stöd av moderaterna och folkpartiet även om folkpartisten Lennart Rydberg som säger sig stödja grundkonstruktionen[33], samtidigt uttrycker förbehållsamhet inför utbyggnaden av spåren över Riddarholmen[34].

3 Vägen mot den första Dennisöverenskommelsen

Framåt slutet av augusti 1990 har antalet partier som deltar i överläggningarna om Stor Stockholms framtida trafiksituation dock drastiskt minskat. Bengt Dennis hade i juni samma år ställt tre frågor till samtliga politiska partier: en om lämpligheten av att bygga Tredje spåret, en om finansieringen av väg- och spårprojekt, samt en om förbifartslederna[35]. Genom att miljöpartiet, stockholmspartiet, centern samt vänsterpartiet under sommaren kategoriskt sagt nej till fartlederna Väster-

31. ”— Låt oss få ordning på trafiken i Storstockholm!”, Erik Langby, Nacka Värmdö Allehanda, No. 26, 1990
32. ”Många intressen krockar i trafiken”, Pralen Melander, DN, 18/8-90
33. ”S tiger om nya trafik förslag”, Eva Bäckstedt, SvD, 21/8-90
34. ”Nytt spår delar mitten”, Pralen Melander, DN, 1/9-90
35. ”Historisk trafikval väntar”, Eva Bäckstedt, SvD, 6/9-90

och Österleden, kom Bengt Dennis att anse att dessa partier själva valt att ställa sig utanför förhandlingarna. Därför vill han nu enbart koncentrera sin uppmärksamhet på socialdemokraterna, moderaterna och folkpartiet[36].

> *”Centern, Vänsterpartiet, Miljöpartiet och Stockholmspartiet har förklarat att de inte är beredda att ta med frågan om nya trafikleder i det kommande förhandlingsarbetet. De blir därmed mindre intressanta att diskutera med”*[37].

Fastän Tredje spåret är långt ifrån lika problematiskt i Dennisöverläggningarna som biltullarna eller ringleden, är det för den skull inte problemfritt. Både socialdemokraterna och moderaterna uttrycker sitt stöd för ett tredje järnvägsspår över Riddarholmen. Tredje spåret står exempelvis högre upp på socialdemokraternas lista i förhandlingarna med Bengt Dennis än både Västerleden och Österleden[38]. Också centern är i detta läge positiv till ett tredje spår och partiet kräver att Banverket omgående och utan dröjsmål sätter Tredje spåret överst på listan över angelägna projekt[39]. Centerledarna för Stockholms läns landsting och för Stockholms stad, till exempel, försvarar Banverkets förslag med motivering att det inte innebär några ”svåra ingrepp i miljön” samt att den möjliggör ”stora miljövinster för kommande generationer” i och med dess satsning på ”den energisnåla och miljövänliga järnvägstrafiken”. ”Tredje spåret är livsviktig för miljön” hävdar de[40]. Folkpartiet i Stockholmsstadshus, däremot, är mer kritiskt

36. ”Vägval i trafikförhandlingarna”, Börje Karlsson, DN, 28/8-90
37. Bengt Dennis i ”Historisk trafikval väntar”, Eva Bäckstedt, SvD, 6/9-90
38. ”S vill rusta t-banan”, Eva Bäckstedt, SvD, 29/8-90
39. ”Nytt spår delar mitten”, Pralen Melander, DN, 1/9-90
40. ”Tredje järnvägsspår livsviktigt för miljön”, Knut Nilsson [centerledare i Stockholms läns landsting] och Jon Kahn [centerledare i Stockholms stad], DN, 21/9-90

inställt till Tredje spåret då man anser att det varken är en hållbar eller miljövänlig lösning[41]. De politiska turerna kring Tredje spåret har nu inletts på allvar. Fler är att vänta.

Bengt Dennis gör det förslag om Tredje spåret som SJ erhållit från Ahlqvist & Co arkitekter AB, till en del av de förhandlingar han leder. Därigenom förser han den mer än hundra år gamla frågan kring sammanbindningsbanan med ny dynamik. SJ tar tillfället i akt och påminner om vikten för Stockholmsregionens tågtrafik av att den så kallade Getingmidjan försvinner, detta med hänvisning till SJ:s egna omfattande investeringar i nya vagnar för Mälardalens regionaltåg[42]. Saken får stöd av Banverkets politiska styrelse som skriver till regeringen att spåret behövs både ur regional och nationell trafiksynvinkel. I sitt brev poängterar verket även att det tidigare begärda anslaget inte kommer att räcka[43] – något som bör ses emot bakgrund av att utbyggnaden av ett tredje spår i Dennis förhandlingsunderlag vid denna tidpunkt just förklarats vara en nationell angelägenhet som i sin helhet bör finansieras från Banverkets budget[44]. Lite senare under hösten visar sig dock Banverkets styrelse acceptera detta krav på självfinansiering genom att prioritera Tredje spåret[45] framför andra satsningar och beslutar att avsätta 900 miljoner för projektet i sin tioårsplan för investeringar[46].

Projektet om att bygga ett tredje spår i ytläge vid Riddarholmen utsätts dock för en mängd kritik, om än i betydligt mindre omfattning än den kritik som riktas emot de delar av den

41. ”Nytt spår delar mitten”, Pralen Melander, DN, 1/9-90
42. ”SJ föreslår nya regional tåg”, Eva Bäckstedt, SvD, 31/10-90; ”Snabbtåg i Mälardalen om tre år”, Pralen Melander, DN, 1/11-90
43. ”Riddarholmen får tredje järnvägsspår”, Pralen Melander, DN, 13/10-90
44. ”Kollektiv trafik får åtta miljarder”, Eva Bäckstedt, SvD, 31/10-90
45. ”Getingmidjan prioriteras Mälardalen får vänta”, Rallaren, 1/1991
46. ”Banverket vill bygga bort ’Getingmidjan’ till 1996 – Nytt central järnvägsspår beräknas kosta en miljard”, Eva Bäckstedt, SvD, 8/12-90

pågående trafikuppgörelsen som berör vägnätet. Mot SJ:s och Bengt Dennis förslag åberopas bland annat estetiken som argument. Arkitekten Stefan Günther, menar att SJ har låst sig vid tanken på att alla tåg måste gå genom centralen och att SJ förvillar genom att gå in på detaljfrågor när det är större värden som står på spel. Han refererar till Stockholmstraditionen att bygga de stora institutionerna bakom palatsfasader längs med strömmen och konstaterar att det saknas en större institution mellan järnvägen och Stadshuset för att traditionen ska fullbordas. Hans tes är att SJ:s förslag skulle innebära ett betydande ingrepp i stadsbilden då det skulle leda till att Stadshuset för all framtid kommer att ligga skiljt från staden[47].

Utifrån sin dåvarande post som vice ordförande i Skönhetsrådet (egentligen Rådet till skydd för Stockholms skönhet), utvecklar författaren Per Wästberg en kompletterande tes. Han erkänner att SJ:s nya projekt ser snyggare ut än förslaget ”Nya spår genom Stockholm” från 1988 och som Skönhetsrådet deltagit i att döma ut. Han anser dock att SJ:s nya projekt fullföljer misstaget från 1860-talet [sammanbindningsbanan, min anm.], bland annat genom att utplåna av Riddarholmskanalen. Han skriver att:

> *”vi numera saknar en naturlig vattengräns mellan Kungsholmen och Norrmalm, mellan Gamla Stan och Riddarholmen. Nu glider också Gamla Stan och Söder ihop genom låga broar med störande ramper. Tredje spåret är en av dessa gradvisa förändringar som påverkar strandlinjer och stadsbyggnadsmönster.”*[48]

Vice ordförande i Skönhetsrådet Per Wästberg menar att det

47. ”Nytt spår förfular – Detaljfrågor kring tredje spåret döljer stora ingrepp”, Stefan Günther [arkitekt], DN, 16/9-90

48. ”Stockholms skönhet måste få kosta – Låt inte Tredje spåret och andra trafikprojekt förfula staden”, Per Wästberg [författare, vice ordförande i Skönhetsrådet], DN, 25/11-90

är först på senare tid man insett vilka estetiska och psykologiska värden som ligger i vårt kulturhistoriska arv. För honom har 1980-talet varit en glansfullt decennium för renovering och förnyelse och för en ökad kulturell medvetenhet. Han varnar för att 90-talet kommer att bli ett bakslag. En så betydande klenod som Riddarholmen, vars minnesmärkens värde inte kan mätas i pengar, får inte heller förstöras, tillägger bland andra Sven Hansson ordförande, och Beatrice Glase studieledare från Gamla Stans Stadsstudiecentrum[49].

Parallellt med kritiken kring Tredje spåret dyker det upp en rad alternativa lösningar till huvudstadens trafikproblem. Alternativa sträckningar för banan dras. Civilingenjören Nils Bronner föreslår t.ex. ett tvärgående tredje spår i ett radikalt västligare läge, mellan Stockholm Nord vid Häggvik och Stockholm Syd, alternativt Södertälje Syd[50]. Det mest genomarbetade alternativet kommer dock från Eie Herlitz och Jan Wiklund, Alternativ Stad – Miljöförbundet Stockholm, som lägger fram ett omfattande program för trafiken i Stor-Stockholmsregionen. Programmet, ”Högklassig kollektivtrafik – Halverad Bilism”[51], utgår från att Stockholms framtida kollektivnät ska vara helt automatiskt och baseras på en automatiserad tunnelbana samt ett nytt lättspårsystem. Eftersom det presenterar en ny dubbelspårig linje för pendeltåg, från Älvsjö i söder till Tomteboda i Norr och med underjordiska stationer vid Liljeholmen, Fridhemsplan samt Karolinska sjukhuset, blir byggandet av ett tredje järnvägsspår söder om Stockholms Central därmed onödigt.

---

49. ”Inget järnvägsspår över Riddarholmen!”, Sven Hansson [ordförande] och Beatrice Glase [studieledare] [Gamla Stans Stadsstudiecentrum], DN, 27/12-90

50. ”Bengt Dennis paket – Ett stopp på vägen”, Nils Bronner [civilingenjör], SvD, 12/1-91

51. Herlitz Eie (idé), & Wiklund Jan (red) (1990) *Högklassig kollektivtrafik - Halverad Bilism*. Stockholm: Alternativ Stad - Miljöförbundet Stockholm

Nu uppstår också kravet om att minst lika mycket pengar bör avsättas för kollektivtrafiken som för trafiklederna. I det förslag som Bengt Dennis utarbetat och skickat till de olika förhandlande politiska partierna tilldelas trafiklederna cirka 50 procent mer än kollektivtrafiken. För Peter Konborg trafiktekniker från Transportforskningskommissionen, bör minst en stor trafikled inom Dennisöverenskommelsen ersättas av ett eller flera kollektivtrafikobjekt[52]. Bengt Dennis har gjort Tredje spåret till en del av den uppgörelse som han arbetat fram, och man börjar jämföra och ställa satsningen på järnvägen i centrala Stockholm mot andra delar av den kommande överenskommelsen, bland annat satsningarna på biltrafikleder.

Socialdemokraterna, folkpartiet och moderaterna har dock svårt att komma överens om en helhetslösning på Stockholms trafikproblem. Stora motsättningar finns mellan parterna angående finansieringen av investeringsprogrammet[53]. Moderaterna motsätter sig konsekvent införandet av biltullar. Moderaterna, säger landstingsrådet Ralph Ledél (m), kan bara acceptera avgifter på ringen runt innerstaden, ingenting annat och att dessa avgifter endast får användas till att finansiera de nya lederna, inte till satsningar i kollektivtrafiken[54]. För Carl Cederschiöld (m) är moderaterna bundna av det löfte de gett sina väljare, alltså att inte gå med på någon form av generella biltullar eller områdesavgifter i innerstaden[55]. Men även innehållet i ”paketet”, som Dennisöverenskommelsen börjar kallas, är kontroversiellt. Experterna tvistar om paketets samhällsekonomiska effekt[56]. En del socialdemokrater ställer sig kritiska emot Österleden[57] medan folkpartiet intar en klu-

52. ”Västerleden bör läggas i malpåse”, Peter Kronborg [trafiktekniker; Transportforskningskommissionen], DN, 23/12-90

53. ”Finansieringen blir knäckfråga”, Eva Bäckstedt, SvD, 11/1-91

54. ”Mörkt för Dennis– Bilavgifter och Västerleden hinder för trafikuppgörelse”, Börje Karlsson, DN, 10/1-91

55. ”M spräcker Dennis förslag”, Eva Bäckstedt, SvD, 10/1-91

ven ställning till Västerleden, då man finner regionaltrafikpolitiska skäl som talar för och miljöskäl som talar emot[58].

Till slut träffas dock en principöverenskommelse den 23 januari 1991, den s.k. Dennisöverenskommelsen 1. Denna överenskommelse, som innebär en satsning av tjugoåtta miljarder på väg- och spårprojekt under 15 år framöver, är tänkt att bli den största satsningen av sitt slag i modern svensk tid[59]. Under förutsättningen att staten uppfyller en rad vilkor beträffande olika finansiella åtaganden, har socialdemokraterna, moderaterna och folkpartiet kommit överens om, gällande biltrafiken, att en ring runt Stockholm samt en yttre tvärled väster om staden projekteras, och, vad gäller kollektivtrafiken, att tunnelbanan moderniseras, att en snabbspårväg från Gullmarsplan (syd-öst) via Älvsjö (syd) till Liljeholmen (väst) byggs samt att Tredje spåret projekteras[60]. I fulltext låter det:

> *”Nya spår Stockholm C-Årsta (Getingmidjan)*
>
> *Projektering av ett tredje spår över Riddarholmen och två nya spår från Södra Station via en ny bro över Årstaviken till Årsta påbörjas omedelbart. Spåren byggs så snart nödvändiga beslut och tillstånd givits. De är en nödvändig förutsättning för utbyggnaden av såväl snabbtågssystemet för fjärrtrafiken som regionaltågen i*

56. ”Dennis paket ger experter huvudbry”, Pralen Melander, DN, 15/1-91
57. Programledaren, Stockholmsnytt, P4, 19/1-91, 18.00
58. Bo Könberg (fp), Stockholmsnytt, P4, 23/1-91, 18.00
59. Dennisöverenskommelsen beskrivs i sin helhet i: SOU 1991:19 (1991) *Storstadens trafiksystem – Överenskommelser om trafik och miljö i stockholms-, göteborgs- och malmöregionerna.* Stockholm: Kommunikationsdepartementet, s. 9-41
60. Socialdemokraterna, moderaterna och folkpartiet, gemensamt pressmeddelande, 23/1-91

> *Stockholm och Mälardalen. Kostnaden som har beräknats till 1 000 mkr, bärs i sin helhet av Banverket. Detta projekt är av nationell karaktär."*[61]

Även om inget avtal kunnat nås kring viktiga delar av denna yttre tvärled (Västerleden) och av Ringen runt Stockholm (Österleden), och även om finansieringen av programmet genom biltullar står oklar – alla dessa beslut har skjutits upp ett år framåt till en kontrollstation 1992 –, bedömer man att "den uppgörelse om trafiken i Stockholmsregionen som riksbankschefen Bengt Dennis på onsdagen presenterade blev trots allt inte så urvattnad som befarat"[62]. Det anses att Bengt Dennis nått framgång, om än ofullständig, med sina trafikförhandlingar om Stockholmsregionen även om det samtidigt påpekas att:

> *"Det största problemet med planerna ligger inte i vad förverkligandet åstadkommer utan i att åstadkomma förverkligandet. Bara för att ett antal kommunalpolitiker och statliga företrädare skrivit på ett papper är inte resultatet uppnått som genom ett trollslag."*[63]

I efterhand kan man lätt se det något profetiska i detta påstående. Vid själva tillfället däremot, kan man bara konstatera att uppgörelsen åtnjuter ett utbrett stöd.

Kranskommunernas politiker ger sina Stockholmskollegor medhåll[64]. Näringslivet, via Handelskammarens röst, finner en anledning att ge de tre partierna en eloge för det uppnådda

---

61. SOU 1991:19 (1991) *Storstadens trafiksystem – Överenskommelser om trafik och miljö i stockholms-, göteborgs- och malmöregionerna.* Stockholm: Kommunikationsdepartementet, s.15
62. "Trafikavtalet måste fullföljas", [ledare], DN, 24/1-91
63. "Huvudstadstrafik", [ledare], SvD, 24/1-91
64. "Täljes politiker stödjer beslutet om tullar och leder", John Bergbom, Länstidningen Södertälje, 25/1-91

avtalet som ska förstärka regionens optimism och konkurrenskraft[65]. Överenskommelsen börjar t.o.m. väcka ett stort intresse som en räddning inför sysselsättningsproblemet i en stundande lågkonjunktur[66]. Senare under året godkänns Dennisöverenskommelse 1 av regering, riksdag[67], och kommunfullmäktige.

Vid denna tidpunkt ser det ljust ut för Tredje spåret. SJ har politiskt förankrat sitt behov av en utökad järnvägskapacitet över Stockholms centrala delar. En tekniskt genomförbar lösning har tagits fram och Banverket har visat sig beredd att finansiera den. Tredje spåret har upphöjts till en av de viktigaste frågorna inom kollektivtrafiken, i den genom tiderna största satsningen på trafiken i Stockholmsregionen. Rent generellt har regeringen satt trafikfrågorna högt upp bland sina prioriteringar och man kan bara anta att allmänhetens förväntningar på en förbättring av sina resevillkor avsevärt höjts av diskussionerna omkring Dennisöverenskommelsen. Är det då inte tillräckligt för att ett projekt ska kunna förverkligas att det är tekniskt genomförbart, finansierat, politiskt förankrat, välkomnat av opinionen och prioriterat av regeringen? Uppenbarligen inte.

4. Det tidiga motståndet mot Dennisöverenskommelsen

Sägas bör, att kritiken emot den ingångna Dennisöverens-

65. ”Historisk uppgörelse om Stockholmstrafiken”, Frans-Henrik Schartau [ledare], Handelskammartidningen, 1/1991

66. ”Full fart på byggandet”, Eva Bäckstedt, SvD, 25/1-91

67. Bo Malmsten, tidigare trafikdirektör i Stockholms läns landsting tillika Bengt Dennis högerarm som huvudsekreterare för Denniskansliet, har gett ut en utförlig om än partisk beskrivning av Dennisöverenskommelsen i skriften: Malmsten, Bo (1993) *Dennisöverenskommelsen – Processen, Aktörerna, Innehållet*, Kommunikationsforskningsberedningens (KFB) rapport 1993:18, november 1993. Rapporten innehåller, förutom en invigd syn på projektets natur och historia, också en värdefull förteckning över inblandade aktörer, organisationer såväl som individer.

kommelsen omedelbart blir kompakt. Överenskommelsens negativa inverkan på miljön, exempelvis, kritiseras från olika politiska håll. Centerledaren Knut Nilsson kallar det för ett miljömord och Stockholmspartiet Agneta Dreber betecknar uppgörelsen som ett slag i ansiktet på miljövännerna[68]. Vänsterpartiet och miljöpartiet menar att uppgörelsen gör det omöjligt för Stockholms län att leva upp till riksdagens miljömål[69]. Miljöpartiets Per Gahrton motionerar för att riksdagen ska säga nej till Dennispaketet[70]. Även vissa socialdemokrater, ”enskilda röster i en yngre generation” som de själva understyrker, visar sig öppet kritiska emot Dennis-överenskommelsen och beklagar att socialdemokraterna försatt sin chans att ge Stockholm en ny och annorlunda trafikstruktur[71].

En rad intresseorganisationer visar sig också vara negativt inställda till Dennisöverenskommelsen. Kampanjen Välj spår anser att särskilt socialdemokraterna svikit miljöopinionen för att tillmötesgå ”de kapitalstarka vägtrafikintressenterna” och Alternativ Stad menar att varje investering i biltrafiken är bortkastade pengar[72]. Svenska Naturskyddsföreningen i Stockholmslän betraktar Dennispaketet med dess förslag om utbyggnader av diverse trafikleder som en tillbakagång till tiden före miljödebatten[73].

Miljöargumenten bottnar i det utrymme överenskommelsen uppfattas ge åt bilismen. Länstidningen beklagar i en ledare

68. ”Besked om nya vägar först -92”, Eva Bäckstedt, SvD, 24/1-91

69. ”Miljöopinionen rasar mot Dennispaketet”, Eva Bäckstedt, SvD, 26/1-91

70. ”Miljöskador nonchaleras”, Per Gahrton [riksdagsman (mp), B-län], SvD, 29/4-91

71. ”S försatte chansen”, Kent Carlsson [ledamot i miljö- och hälsoskyddsnämnden], Michael Mattsson [f.d. politisk sakkunnig i Miljödepartementet], Lennart Weiss [f.d. politisk sakkunnig i Civildepartementet], DN, 30/1-91

72. ”Miljöopinionen rasar mot Dennispaketet”, Eva Bäckstedt, SvD, 26/1-91

73. ”Stoppa nya trafikleder”, Jan Falk, DN, 30/4-91

att Dennispartierna valt en i huvudsak mycket konservativ trafik- och transportfilosofi och byggt sig fast i en struktur som inte bara åsamkar akuta skador på miljön utan som också permanent prioriterat biltrafiken före kollektivtrafiken[74]. Representanter för Välj spår-kampanjen hänvisar till erfarenheter från andra storstäder för att påvisa att nya billeder lockar ut fler bilar på vägarna och att kollektiva resenärer blir bilister[75]. Frågan tycks dock inte vara så enkelt avgjord, även för specialister. Det visar debatten mellan universitetslektorn Lennart Tonell och professor emeritus i trafikplanering Bo Björkman om huruvida trafiklederna skulle öka eller avlasta stadstrafiken[76]. Lite överraskande, eftersom avtalet av så många bedöms som ytterst bilvänligt, kritiseras överenskommelsen även av Motormännens riksförbund som reagerar dels mot det eventuella införandet av biltullar och dels mot att vägutbyggnaderna helt finansieras av de redan ekonomiskt hårt tyngda bilisterna[77]. Motormännens riksförbund får medhåll av DN:s analys som också konstaterar att det blir bilisterna som får bära den tyngsta bördan[78]. Dessutom framförs ett genusperspektiv på uppgörelsens tillkomst som anmärker att kvinnorna lämnats utanför beslutsprocessen[79].

Dennisöverenskommelsen arkitekter försöker förvisso bemöta en del av denna kritik. Socialdemokraterna påstår att överenskommelsen avleder en del av trafiken från stadens

74. ”Fler motorvägar ingen bra lösning”, [ledare], Länstidningen, 24/1-91

75. ”Ekologisk katastrof hotar”, Lennart Klaesson, Per Skoglund, Arne Sundström [Välj spår- kampanjen], SvD, 6/2-91

76. ”Ringled ökar trafiken i stan”, Lennart Tonell [universitetslektor i kulturgeografi vid Stockholms universitet], SvD, 6/2-91; ”Ringled avlastar staden”, Bo Björkman [professor emeritus; trafikplanering KTH], SvD, 19/3-91; ”Ringleden ökar innerstadstrafiken”, Lennart Tonell [universitetslektor], SvD, 21/4-91

77. ”Miljöopinionen rasar mot Dennispaketet”, Eva Bäckstedt, SvD, 26/1-91

78. ”Dennispaketet blir dyrt för bilisterna”, Börje Karlsson, DN, 26/1-91

79. ”Trafik en affär för män”, Börje Karlsson, DN, 25/1-91

centrum och därmed förbättrar miljön[80]. Moderaten, landstingsrådet och trafikförhandlaren Ralph Ledél försvarar projektet i tillväxtens namn samtidigt som han visar en förståelse inför en del av kritiken:

”Men den kraftiga utbyggnaden kan också skapa miljöproblem och här tänker jag främst på Västerleden som kommer att byggas i känsliga kulturområden, på ’Getingmidjan’ som snuddar vid den gamla fina Riddarholmskyrkan och på snabbspårvägen som dras fram genom befintliga bostadsområden. Det gäller därför att gå försiktigt fram och att lyssna på och att ta hänsyn till olika opinioner. Tunnellösningar, bullerskydd och modern teknik kan här vara till god hjälp”[81]

Birger Hultman (m), kommunalråd i Täby, hävdar att tvärtemot av vad många påstår, innebär Dennisförslaget främst satsningar på kollektivtrafiken, ej vägin-vesteringar[82]. Och Lennart Rydberg (fp), borgarråd och trafikförhandlare, försöker bevisa att trafikpaketet avstyr trafiken från att gå längs med Gamla Stan och Riddarholmen[83]. Fastän så gott som alla aspekter av överenskommelsen kritiseras, förbrukas även en stor mängd energi på att försvara avtalet.

Debatten om Dennisöverenskommelsen är som mest intensiv under månaderna före och efter uppkomsten av Dennisöverenskommelsen för att något senare avta. Debatten handlar då mest om de frågor som de politiska parterna inte kunnat komma överens om, nämligen trafikleder (Västerleden och Österleden) och biltullar. Många inlägg tar också upp frå-

80. ”Dennispaketet hotar inte miljön”, Mats Hult (s) [borgarråd], Ingemar Josefsson (s) [borgarråd], Bosse Ringholm (s) [landstingsråd], Claes Ånstrand (s) [landstingsråd], DN, 3/2-91

81. ”Trafikpaketet gynnar Sverige”, Ralph Ledél [landstingsråd; trafikförhandlare], SvD, 4/2-90

82. ”Inga Dennispengar till t-banan”, Birger Hultman [kommunalråd (m) i Täby], SvD, 14/5-91

83. ”Trafikpaketer bra för miljön – också på Östermalm”, Lennart Rydberg [borgarråd och trafikförhandlare], Östermalmnytt, 2/1991

gorna om huruvida uppgörelsen mest gynnar bil- eller kollektivtrafik, om respektive kostnader för de olika projekten, om för- och nackdelar med spårvagnar, om bilen som miljöhot, och om partierna hållit eller svikit sina vallöften. Och på tal om val, är 1991 ett valår under vilket de borgerliga inte bara får majoritet i riksdagen, utan även lokalt i landstinget, i Stockholms stad och i de flesta av kranskommunerna.

5 Detaljplanen Dp 91012 ute på sin första remiss

Som redan påpekats är det bara en mindre del av debatten omkring Dennisöverenskommelsen som har handlat om Tredje spåret vid Riddarholmen... tills det börjar bli känt vilken sträckning Banverket egentligen tänkt sig[84]. Riksantikvarieämbetet som är den myndighet som har tillsyn över de statliga byggnadsminnen till vilka Riddarholmen räknas i sin helhet, är remissinstans för de systemhandlingar som beskriver projektet. Riksantikvarieämbetet har tidigare fördömt Banverkets planer om att bygga ett tredje spår över Riddarholmen med anledning av att ett sådant skulle innebära att ”det av trafikleder redan hårt drabbade sambandet mellan Riddarholmen och Gamla Stan skulle ytterligare skäras av och trafikbarriären mellan stadsdelarna förstärkas”. Riksantikvarieämbetet ställningstagande var då att ”Riddarholmen, Gamla Stan och de karakteristiska vattenrummen vid Riddarfjärden är omistliga värden i den kulturmiljö av riksintresse som Stockholms innerstad utgör (...).”[85]

I sitt nya yttrande refererar ämbetet till sin tidigare skrivelse och fastslår att ”De systemhandlingar som nu inkommit till ämbetet för yttrande ger inte anledning till omprövning av detta ställningstagande, vilket följaktligen kvarstår och endast

84. Banverket, & Ahlqvist & Co (1991) *Nya spår Stockholm Central-Årsta*. Sundbyberg: Banverket Östra Regionen

85. ”Yttrande över utredningen Nya spår genom Stockholm”, Riksantikvarieämbetet, 1/3-89

kan understrykas"[86]. Riksantikvarieämbetet finner återigen att "de kulturhistoriska konsekvenserna av ett tredje spår förbi Riddarholmen och över Årstaviken är så allvarliga att det ur kulturhistorisk synpunkt inte kan accepteras". I synnerhet menar verket att utbyggnaden av Tredje spåret strider mot den målsättning som finns i "Näringspolitik för tillväxt" propositionen[87] som fastslår nödvändigheten i att ge investeringarna i infrastrukturen en miljöprofil och att lösningar med mindre miljöpåverkan skall ges ökad prioritet genom att kraven på miljöeffektredovisningar skärps och att högre miljökrav ställs vid byggande, underhåll, och drift av infrastruktur[88]. Ämbetets fördömande av Banverkets förslag av att dra ett spår över Riddarholmen bör betraktas som kategoriskt.

Riksantikvarieämbetets och andra remissinstansers svar till Banverkets förslag aktiverar debatten kring Tredje spårets sträckning. DN berättar att Riksantikvarieämbetet betraktar Banverkets förslag till nya järnvägsspår som helt oacceptabelt, helt orimligt, och att man i stället föreslår att lägga spåren i tunnel bland annat med hänvisning till den alternativa lösningen på en pendeltågtunnel som SJ banavdelning själva presenterat i sitt 1988 års förslag[89].

Men principöverenskommelsen mellan staten via Banverket och Stockholms stad via dess fastighetsnämnd, förbereds utifrån ytläge alternativet[90]. Den 2 december 1991 föreslår Stockholms stadsbyggnadskontor en detaljplan: "Detaljplan för Norra och Södra järnvägsbron mm (Tredje Spåret) inom

86. "Yttrande angående Banverkets systemhandlingar för nya spår CST-Årsta", Riksantikvarieämbetet, 15/11-91

87. "Näringspolitik för tillväxt", prop. 1990/91:87

88. "Yttrande angående Banverkets systemhandlingar för nya spår CST-Årsta", Riksantikvarieämbete, 15/11-91

89. "Riddarholmen hotas", Jan Falk, DN, 25/11-91

90. Stockholms fastighetskontor, tjänsteutlåtande, 28/11-91

stadsdelarna Norrmalm, Riddarholmen, Gamla Stan och Södermalm i Stockholm (S-Dp 91012). Detaljplanen ligger i linje med Banverkets senaste förslag, som inspirerats av SJ:s 1990 års förslag vilket i sin tur är en modifierad version av SJ banavdelnings ytläge förslag från 1988[91].

Samråds- och remisstiden för stadsbyggnadskontorets detaljplan fastställs till den 16 mars 1992. DN och SvD varnar för strid, om ett tredje och fjärde järnvägsspår mellan Stockholms Central och Årsta i söder planeras, och förutspår, utifrån de reaktioner som Banverkets förslag väckt, att spåret inte lär bli färdigt till 1996 såsom Banverket hoppas. De menar att även om Stockholms stadsfullmäktige antar förslagen till detaljplan, kommer dessa att överklagas och frågan att hamna hos regeringen, vilket också så småningom blir fallet[92]. För att styrka detta, citerar SvD en anonym tjänsteman på stadsbyggnadskontoret som menar att man har att göra med ”ett förslag helt i 60-talets anda då man lyckades förstöra hela city ”[93]. Samma tidning återger Hadi Loftis, fastighetsingenjör på Byggnadsstyrelsen, oro över att sprickor kan komma att uppstå i samband med spårdragnings arbetet; den redogör också för Kerstin Haagens, representant för Byggnadsstyrelsen i Stockholms skönhetsråd, förslag om att låta Älvsjö få komplettera Stockholms Central som fjärrtågsstation och att låta passagerarna fraktas från Älvsjö vidare till Stockholms Central med pendeltåg[94]. Mindre än två veckor senare, kräver Axel Unnerbäck avdelningsdirektör vid Riksantikvarieämbetets

91. Banverket, & Ahlqvist & Co (1991) *Nya spår Stockholm Central Årsta*. Sundbyberg: Banverket Östra Regionen; samt remiss svaret från Banverket till detaljplanen 3/10-92

92. ”Strid om tredje spår – Ny Årstabro och tunnel under Riddarholmen fall för regeringen”, Elisabeth Sjökvist, DN, 3/12-91

93. ”Medeltida valv i vägen för räls – Banverkets förslag till järnvägsspår via Riddarholmen upprör kulturminnesvårdare”, Eva Nilsson, SvD, 3/12-91

94. ”Låt tågen gå i tunneln i stället – Byggnadsstyrelsen kritisk till förslag på nytt spår över Riddarholmen”, Christina Nord, SvD, 4/12-91

byggnadsavdelning, i en debattartikel att tågtunnelalternativet utreds igen, särskilt med tanke på att Banverkets dåvarande förslag endast ger en kortsiktig lösning av trafikproblemet medan det som behövs är en långsiktig sådan[95].

Tredje spåret blir (återigen) ett hett debattämne när det blir dags att avsluta förhandlingarna i de frågor som den första Dennisöverenskommelsen skjutit upp, nämligen Österleden, Västerleden samt utformningen av de bilavgifter som skulle finansiera en stor del av paketet[96]. Våren 1992 blir en intensiv period i debatten om Tredje spåret.

Landstingets regionplane- och trafikkontor (RTK) säger ja till ett tredje spår i ytläge. Även om det beklagar de ingrepp som spårutbyggnaden kommer att kräva i miljö och stadsbild, bedömer kontoret att de negativa effekterna kommer att uppvägas av de positiva[97]. Rent allmänt försöker projektets anhängare att bemöta den kritik som projektet utsätts för. För att bemöta anklagelsen om att projektet skulle förfula Riddarholmen presenterar Anders Malm distriktchef på stadsbyggnads-kontoret, idéer om att fräscha upp Birger Jarls torg – torget utanför Riddarholmskyrkan – samt att anlägga nya planteringar i samband med byggandet av spåret. Och vad gäller kritiken av att ett tredje spår i ytläge endast på ett kortsiktigt sätt skulle lösa trafikproblemen, försäkrar Rolf Adenfors från Banverket att det inte är aktuellt med något fjärde spår[98].

Projektförsvararnas inlägg i debatten är dock långt ifrån att lugna oppositionen. Kritiken emot detaljplanen och Banverket projekt är omfattande och högljudd. På ett poetiskt men bestämt sätt lämnar Vera Siöcrona sin kolumn i Östermalm

95. ”Utred Tredje spåret igen”, Axel Unnerbäck [avdelningsdirektör vid Riksantikvarieämbetets byggnadsavdelning], DN, 15/12-91

96. ”Trafikpaket skall förtöjas – Svåra frågor kvar att lösa när Dennisuppgörelsen åter förhandlas”, Eva Bäckstedt, SvD, 5/12-91

97. ”Mest positivt med tredje spåret ”, [notis], SvD, 11/2-92

98. ”Spårmotståndet ska blidkas”, Lena Hennel, SvD, 15/1-92

Nytt för DN:s Stockholmdebattsida. Inför huvudstadens ojämförbara skönhet varnar hon för att ”en järnvägsutbyggnad mellan våra innersta och mest sakrosankta holmar [skulle vara] ett attentat ” och kräver att man ska bygga en tunnel [antagligen för tåg, fast det uppges inte][99]. Vidare påstår hon genom Hembygdsföreningen Gamla Stan – som för övrigt överräcker 2883 namnunderskrifter i protest (Rädda Riddarholmen) till stadsbyggnadskontoret – där hon är sekreterare, att miljön kommer att försämras, kulturvärden äventyras samt pengar slösas kortsiktigt[100]. I sitt försvar av Stockholms skönhet får hon medhåll av Olle Wästberg, dåvarande statssekreterare på Finansdepartementet men som i detta ärende agerar som privatperson, och som bl.a. skriver:

> *”Jag anser det särskilt allvarigt att man med en 8 meter respektive 10 meter bred utbyggnad av det nuvarande järnvägspåret ytterligare minskar den fria vattenytan i Stockholm”*[101]

> *...fast till saken hör kanske, som Expressen i en kommentar till brevet anmärker, att Olle Wästberg själv från sin bostad på Söder åtnjuter en vidunderlig syn över allt vatten som ännu kvarstår... men även över det eventuellt blivande Tredje spåret inte blir till*[102].

Fasadernas, holmens och vattnets skönhet i all ära, Skönhetsrådet väljer ändå att avvisa den föreslagna detaljplanen genom att försvara husens interiörer. Rådet fastställer att ”ingrepp i husens stomme ska betraktas med lika stort allvar som utåt synliga förändringar”[103]. Miljöförvaltningen å sin sida, fram-

99. ”Stopp och belägg på Riddarholmen!”, Vera Siöcrona, DN, 21/2-92
100. Hembygdsföreningen Gamla Stan, brev till stadsbyggnadskontoret, 9/3-92
101. Olle Wästberg, brev till Stockholms stadsbyggnadskontor, 2/3-92
102. ”Olle Wästberg till attack mot tredje spåret”, Christina Ollén, Expressen, 8/3-92

häver att en ökning av trafikkapaciteten genom ett tredje spår, skulle leda till en oacceptabelt hög nivå av buller för de närboende med som följd oundvikliga bullerdämpande åtgärder[104]. Flera privatpersoner samt ett flertal bostadsrättföreningar gör deras motstånd mot byggandet av ett nytt spår känt hos stadsbyggnadskontoret[105]. Cheferna för de domstolar som har sina säten på Riddarholmen – Regeringsrätten, Svea hovrätt och kammarrätten – uttrycker sin oro inför planeringen av en utbyggnad av SJ:s spåranläggningar vid Riddarholmen[106]. Även Byggnadsstyrelsen avstyrker förslaget och är av den åsikten att man bör inrikta sig på att minska trafikapparaten genom Stockholm i stället för att öka den. Vidare uttrycker Byggnadsstyrelsen sitt stöd för en tunnellösning och menar att man i det framlagda förslaget överdrivit kostnaderna för ett tunnelalternativ medan man starkt underskattat kostnaden av ett tredje spår i ytläge[107]. Riksantikvarieämbetet upprepar att det aktuella planförslaget hotar med så påtagliga skador på kulturmiljön att det inte kan godtas, varken med hänsyn till förordningen om byggnadsminnen (SFS 1988:1229) eller lagen om hushållning med naturresurser (SFS 1987:12) [108] och anmäler därför Banverkets förslag till Miljö- och naturresursdepartementet enligt naturressurslagen (NRL 1987:12), vilket är en mycket ovanlig procedur[109].

---

103. Skönhetsrådet, brev till stadsbyggnadskontoret, 2/3-92

104. Miljöförvaltningen, tjänsteutlåtande, 25/2-92; ”Dubbelt så många tåg med tredje spåret”, Christina Ollén, Expressen, 5/3-92; ”Oacceptabelt buller med tredje spåret”, Jan Falk, DN, 6/3-92

105. Olika samrådsutlåtande från mars 1992

106. Gemensamt brev till stadsbyggnadskontoret, underskrivet Birgitta Blom, Magnus Sjöberg, och Henry Montgomery [dåvarande chefer för de ovannämnda domstolar, min anm.], 24/2-92

107. ”Yttrande angående förslag tilldetaljplan rörande tredje spåret vid Riddarholmen, Byggnadsstyrelsen”, brev till Stockholms stadsbyggnadskontor, 9/3-92

108. ”Yttrande angående förslag till detaljplaner för Norra och Södra Järnvägsbron mm (tredje spåret) [...]”, Riksantikvarieämbetet, brev till Stockholms stadsbyggnadskontor, 10/3-92

Aldrig har motsättningarna mellan parterna för och emot projektet varit så tydliga som när två samtidiga utställningar anordnas på Stadsmuseet i början på 1992, ett stenkast från sträckningen av det planerade Tredje spåret. Den ena utställningen anordnas av Stockholms stadsbyggnadskontor och visar planförslaget på de järnvägsspår som ska byggas. Den andra är en motutställning av Stadsmuseet som visar hur vattnet kring Gamla Stan krympt genom åren, hur utsikten förstörts, och hur åldriga byggnadsminnesmärkta hus skulle komma att skadas. Det är två skilda världar som möts. Medan Stadsmuseet hävdar att den nya bron mellan Centralen och Riddarholmen kommer att skymma utsikten över Riddarfjärden och Stadshuset, säger arkitekten som ritat förslaget åt Banverket, Bengt Ahlqvist, att:

> *”Två tredje delar av järnvägtrafiken är pendeltåg. Du kan väl tänka på de hundratusentals pendeltågsresenärerna från förorterna. De kommer att se utsikten. Bygger man en tunnel under vattnet ser de ingenting utom mörker.”*[110]

Medan Banverket menar att mycket av det som kan komma att skadas under byggtiden kommer att kunna återställas, hävdar Stadsmuseet att skadorna kommer att bli bestående: vad kommer exempelvis att hända med Riddarholmskyrkan när man spränger en tunnel sju meter från koret? ”Området runt Riddarholmen är redan illa sargat. Ska man bygga fast sig i fulheten för all framtid?”[111], undrar Marianne Råberg på Stadsmuseet. Medan de som försvarar projektet pratar om

109. ”Underrättelse enligt 4 kap 2§ lagen (1987:12) om hushållning med naturresurser m.m. angående ny järnvägsdragning genom Stockholm”, Riksantikvarieämbetet, brev till Miljö- och naturresursdepartementet, 11/3-92

110. Omnämnt i ”Stan blir en bra bit fulare”, Ann Charlotte Samec, DN, 22/2-92

111. I ”Nya planer går genom museet”, Eva Bäckstedt, SvD, 22/2-92

utveckling och framtidens kommunikation, betraktar kritikerna det som otidsenligt, rentav som ett uttryck för:

> *”den uttalade historiefientlighet, som präglade den tidiga, extrema modernismen i dess förmenta marsch mot den totala likformighetens utopiska samhälle i tecknet av teknologisk uniformism och internationalism.”*[112]

Ord mot ord, bild mot bild.

6 Tunnelalternativets frammarsch

En rad alternativ läggs fram i samband med att debatten tar fart. I samband med sin ovannämnda utställning anordnar Stadsmuseet i mars 1992 en debatt där Monica Andersson, ny tillträtt Stadsbyggnads- och miljöborgarråd stödjer idén om att gräva ner spåren i en tågtunneln under Riddarholmen[113].

”Det var första gången en ledande företrädare för socialdemokraterna talade för en tunnellösning och presenterade en genomarbetad analys av vari problemen låg. Talet skakade om både Banverket, stadsbyggnadskontoret och de kritiska debattörerna på mötet. De senare blev glatt överraskade” skrev hon senare[114].

Snart blev en dubbelspårig tunnel huvudalternativet till ett tredje spår i ytläge. Ett argument som förs fram till tunnelalternativets fördel är att ett tredje spår i ytläge knappast är en långvarig lösning då ett fjärde spår kommer att behövas redan omkring år 2020, vilket en pendeltågtunnel skulle kunna

112. ”Tredje spåret som förskräcker”, Ulf Hård av Segerstad, SvD, 10/3-92

113. T.ex.: ”Yttrande angående förslag till detaljplaner för Norra och Södra Järnvägsbron mm (tredje spåret) [...]”, Riksantikvarieämbetet, 10/3-92; ”Tredje spåret kan bli nytt historiskt misstag, Eva Eriksson, DN, 18/3-92

114. Monica Andersson, brev till författaren, januari 2001

möliggöra redan nu[115]. Detta tillbakavisas av Banverket som återigen slår fast att något fjärde spår inte kommer att byggas i Riddarholmsavsnittet, och som gång på gång understryker att kostnaden för både en fjärr- som pendeltågtunnel kraftigt överstiger vad som tilldelats Tredje spåret i Dennisöverenskommelsen[116]. Likfullt är det många som uttrycker sig för en tunnellösning.

I juni 1992 ställer sig Stockholms byggnadsnämnds majoritet bakom förslaget att lägga spåret i en tunnel under Riddarholmen med motivering att det är att föredra ur miljö- och stadsbildsynpunkt[117]. Lite senare anmärker Agneta Dreber som tidigare suttit som borgarråd i Stockholm för Stockholmspartiet, i en debattartikel att en ekonomisk kalkyl bör innehålla en värdering av kulturhistorien, och att detta gör en investering i tunnel lönsam[118]. Särskilt stark förefaller ändå idén om att låta den lokala trafiken gå under jorden. Man föreslår exempelvis att låta den lokala trafiken åka i en lång dubbelspårig tunnel från Årsta (i söder) till Tomteboda (i norr) med hållplatser vid Mariatorget, Vasagatan- Stockholm C, Sankt Eriksplan alternativt Odenplan och Karolinska sjukhuset, ”som en snabbtunnelbana genom innerstaden”[119].

Byggnadsstyrelsen å sin sida, försöker visa att ett tågtunnelalternativ inte är så mycket dyrare än Banverkets ytläge alternativ. Tillsammans med Riksantikvarieämbetet ger byggnadsstyrelsen VBB-VIAK (samma konsultbolag som medverkat i utarbetandet av SJ banavdelnings 1988 års förslag, min anm.) i uppdrag att utreda alternativ till Banverkets förslag. I mars

115. ”Tredje spår en halvmesyr”, Thomas Hall [forskare och lärare i konstvetenskap], DN, 13/4-92

116. ”Järnvägstunnel för dyr”, Sven Bårström, DN, 25/3-92

117. ”Tredje spår kan sinka trafikavtal”, Pralen Melander, DN, 17/6-92

118. ”Låt kvinnorna visa vägen mot framtiden”, Agneta Dreber [tidigare borgarråd i Stockholm för Stockholm partiet], SvD, 28/6-92

119. ”Tågtunnel bättre än tredje spåret”, PG Selking, DN, 24/7-92

1992, presenterar VBB-VIAK planen på en dubbelspårig fjärrtågtunnel Tomteboda-Centralen-Västberga-Älvsjö, med argumentet att fjärrtåg, till skillnad från pendeltåg, inte behöver stanna vid fler stationer än Stockholms Central vilket i sin tur medför betydligt lägre anläggningskostnade[120]. Banverket finner förslaget anläggningstekniskt genomförbart men hänvisar till brister på en rad punkter som på ett avgörande sätt ökar kostnadsberäkningen för förslaget, bl.a. vad gäller antalet nödvändiga genomgående spår och serviceplattformar vid Stockholms Central. Banverket bedömer att kostnaden för förslaget i fråga är minst 4 miljarder och inte 2,3 miljarder som Byggnadsstyrelsen och VBB-VIAK ursprungligen angett[121]. I sitt svar på Banverkets kritik hänvisar Byggnadsstyrelsen till behovet av en mer allsidig och förutsättningslös studie som tar hänsyn till miljökonsekvenserna i alternativen, den ökade kapaciteten och driftsäkerheten som två nya spår i en tunnel skulle ge, utnyttjandet av befintliga spår i ytläge, behovet av förbättringar av Stockholms Central, tidsåtgången för genomförandet, samt omfattningen av marklösen. Fastän den ifrågasätter flera av de tilläggskostnader som Banverket i sin analys kommit fram till, tvingas Byggnadsstyrelsen dock att uppvärdera sitt kostnadsförslag från 2,3 till 2,9 miljarder[122]. Senare ser sig Byggnadsstyrelsen faktiskt återigen tvungen att delvis gå Banverkets kritik tillmötes genom att denna gång uppvärdera kostnaden för sitt fjärrtågstunnelförslag till 3,3 miljarder, samtidigt som den uppger att Banverkets förslag snarare ligger i storleksordningen 1,8 miljarder[123]. Efter fyra månaders brevväxling ligger alltså

120. ”Alternativ till Banverkets utbyggnad av 3:e spår över Riddarholmen”, VBB-VIAK, mars 1992

121. ”Analys av alternativförslag till Banverkets utbyggnad av ett tredje spår över Riddarholmen, Banverket östra Regionen”, PM, 15/4-92

122. ”Jämförande kostnadsredovisning för alternativa förslag till spårsträckning via Stockholm Central (Banverket skrivelse 1992-05-15)”, Byggnadsstyrelsen, brev till Storstockholmförhandlingen, 22/5-92

123. Byggnadsstyrelsen, brev till Banverkets direktör, 4/9-92

Banverkets och Byggnadsstyrelsens respektive beräkningar av kostnaderna för en fjärrtågslösning om inte nära så i alla fall betydligt närmre. Men detta närmande får knappt något gensvar i medierna. Tidningarna verkar ha stannat vid att två tjänstemän vid Byggnadsstyrelsen tidigare påstått att Banverket underskattat kostnader för ett tredje spår i ytläge samt överdrivit kostnader för tunnelförslaget[124]. På så sätt kan allmänheten få intrycket att teknisk lösning står mot teknisk lösning, ekonomisk beräkning mot ekonomisk beräkning, och att en fjärrtågtunnel inte behöver vara mycket dyrare än Tredje spåret. I verkligheten har dock kostnadsskillnaden mellan fjärrtågtunneln och ytläge alternativet återigen vuxit till något som tycks vara oöverkomligt.

Argumenten till tunnellösningens fördel verkar dock ha träffat någorlunda rätt och mot slutet av sommaren 1992 visar två av de tre Dennispartierna, socialdemokraterna och folkpartiet i Stockholms stadshus, tecken på att de är på väg att sluta sig till den skara som föredrar ett tunnelalternativ[125]. Moderaterna står närmare sin ursprungliga ställning, särskilt det moderata trafiklandstingsrådet Elwe Nilsson som gång på gång upprepar att

- de extra miljarder som en tunnel skulle kosta inte finns att tillgå, och
- att det i vilket fall som helst är oacceptabelt att tvinga hundra tusentals pendelresenärer att lämna jordytan för en tunnel under Vasagatan så djup som 40 meter[126].

En kil har inflikats mellan Dennispartierna i ett skede då uppgörelsen redan borde varit underskriven, vilket föranleder

124. ”Det finns prisvärda tunnelalternativ”, Lennart Kolte [teknisk direktör byggnadsstyrelsen] och Kerstin Westerlund [fastighetschef byggnadsstyrelsen], DN, 8/4-92

125. ”Tredje spåret hotar Dennisavtal”, Pralen Melander, DN, 26/8-92

126. T.ex.: ”Skall Tredje spåret gå under jord?”, ABC-nytt, 11/9-92, kl. 19.00

vissa att se Tredje spåret som ett hot mot hela Dennisöverenskommelsen[127]. På grund av det motstånd som Banverket förslag mött, har Tredje spåret blivit ett allt viktigare element i Dennisöverenskommelsen, alltså ett allt viktigare element i Stockholmtrafikens framtid. Från att ha varit tämligen periferärt i Dennisöverenskommelse 1, har Tredje spåret glidit in i centrum av såväl förhandlingarna mellan Dennispartierna som i förhandlingarna mellan Stockholms stad och staten – vars ekonomiska engagemang, bör man minnas är villkoret för att Dennisöverenskommelsen skrivs under[128].

En tågtunnel, antingen för pendel- eller för fjärrtåg, är inte det enda alternativ som diskuteras. Vänsterpartiets representant i byggnadsnämnden, Ewa Törngren föreslår för sin del att Tredje spåret läggs över delar av den nuvarande Centralbron, vilket tydligt markerar en prioritering av kollektivtrafiken före bilismen[129]. Hon får medhåll av arkitekten Claes Reuterskiöld som i denna lösning ser en möjlighet att utöka tågtrafiken samtidigt som Riddarholmen skonas[130]. En skiss görs där tre spår dras på Riddarholmens västra sida, respektive in i en tunnel under Riddarfjärdens södra del och på bron över dess norra[131]. En annan tankegång ifrågasätter själva idéen av en sammanbindningsbana. En av dess representanter, Gabriel Gadd verksam vid stadsplaneringen och miljövårdsavdelningen i franska Nice, återupplivar idén om två ändstationer, en i söder vid Årsta och en i norr vid Tomteboda för att äntligen åtgärda det historiska misstag som en gång begicks när tågtrafiken drogs genom Stockholms kulturhistoriska centrum[132]. En liknande tanke presenteras av professor John Sjö-

127. ”Tredje spåret hotar Dennisavtal”, Pralen Melander, DN, 26/8-92

128. ”Enighet värd 3,9 miljarder”, Pralen Melander, DN, 11/9-92

129. ”Låt tågen gå på Centralbron”, [notis], DN, 23/1-92

130. ”Utred järnvägsspår på Centralbron”, Claes Reuterskiöld [arkitekt], SvD, 13/4-92

131. ”Spårutbyggnad vid Riddarholmen”, Sven Lundh, brev till Stockholms stadsbyggnadskontor, 12/3-92

ström och f.d. stadsbyggnadsdirektör Torsten Westman. De påpekar att hela Stockholms utveckling hitintills skett mot en enda kärna, med som följd ett alltför hårt tryck mot stadens centrum och en oacceptabel utsatthet av huvudstaden. De hävdar att det blivit tid att åstadkomma en vettigare struktur i regionen genom att dra spåret mot andra centrumpunkter[133]. En flerkärnig infrastruktur behövs, framhåller Svenska Arkitekternas Riksförbund (SAR) i ett yttrande ställt till Stockholms stadsbyggnadskontor[134]. Koncentrationen av tågtrafiken till Stockholms mest centrala delar ifrågasätts allt hårdare, inte minst av Kommerskollegium – landets expertmyndighet för utrikeshandeln och handelspolitik med som uppgift att informera näringslivet om hur handeln ska fortgå i kris- och krigslägen – som, med hänvisning till det färska Gulfkriget, understryker hur sårbart landet blir när alla spårbundna förbindelser genom huvudstaden löper genom samma punkt[135].

7 Debatten breder ut sig

Debatten forsätter alltmedan Dennisparterna försöker komma överens om de frågor de tidigare bordlagt, dvs. Västerleden, Österleden och bilavgifterna. Ny kritik riktas emot Banverkets projekt och emot detaljplanen. Stockholms kulturnämnd tycker att alternativa lösningar bör utredas, varav i första hand någon form av tunnel[136]. Naturvårdsverket anser att utbyggnaden av järnvägen skulle innebära så stora ingrepp att man djupare bör utreda dess miljökonsekvenser i enlighet

132. ”Tänk i nya spår – Stadsplanerare föreslår två nya järnvägsstationer”, Gabriel Gadd [arbetar på stadsplane- och miljövårdsavdelningen i Nice, Frankrike], SvD, 22/1-92

133. ”Fula trafikbyggen hotar city”, John Sjöström [professor] och Torsten Westman [f d stadsbyggnadsdirektör], SvD, 7/3-92

134. ”Arkitekter förordar tunnel”, [notis], DN, 26/3-92

135. ”Sårbart i krig med nytt spår”, Bo G Hall [kommersråd], DN, 26/4-92

136. ”Kulturnämnden emot tredje spåret”, [notis], DN, 8/5-92

med naturresurslagen (NRL)[137]. En sådan prövning skulle dock innebära en ytterliggare försening av projektet[138] vilket väcker en negativ reaktion/negativa reaktioner hos Banverket[139]. Dagens Nyheter för sin del fastställer i en ledare att det vore oförsvarligt att förstöra 1600-talshus p.g.a. vad de anser vara endast en temporär lösning för tågtrafiken[140].

Alla är dock inte kritiska även om man hör betydligt färre positiva än negativa röster. Ett fåtal instanser uttrycker att de endast i mindre omfattning berörs av planerna, t.ex. Riddarhuset[141], Brandförsvaret[142], eller Stockholms energi[143]. Stockholms gatunämnd tillstyrker detaljplanen med endast ett fåtal anmärkningar beträffande gång- och cykelstråk[144]. Andra stödjer öppet projektet. SJ försäkrar att den föreslagna utbyggnaden av Getingmidjan över Riddarholmen och Årstabron är tillräcklig för att täcka kapacitetsbehoven under överskådlig tid[145]. Några represententer från kommunerna söder om Stockholm, som med 600 000 tusen invånarna står för 40 per cent av Stockholms läns befolkning, kräver att Getingmidjan byggs bort för att effektivisera den regionala tågtrafiken[146]. Railforum med den respekterade industrimannen

137. ”Ny kritik mot tredje spåret”, Jan Falk, DN, 22/5-92
138. ”Dennispaketet försenas åter”, Peo Österholm, SvD, 12/6-92
139. ”Banverket vill inte pröva tredje spåret”, [notis], SvD, 25/6-92
140. ”Offra inte Riddarholmen”, [ledare], DN, 23/5-92
141. Riddarhuset, brev till stadsbyggnadskontoret, 22/1-92
142. Brandförsvaret, brev till Stockholms stadsbyggnadskontor, 2/3-92
143. Stockholms Energi, brev till Stockholms stadsbyggnadskontor, 4/3-92
144. ”Yttrande över förslag till detaljplanen för Norra och Södra järnvägsbron mm (tredje spåret)”, Stockholms gatunämnd, brev till byggnadsnämnden, 17/12-92
145. ”Remissyttrande över detaljplanerna Norra och Södra Järnvägbron, Tanto - området Årstaholmar mm., Stockholm Kommun”, SJ, brev till Stockholms stadsbyggnadskontor, 16/3-92
146. ”Fler spår nyckeln till rikets tågtrafik”, Rolf Eriksson m fl [moderata kommunstyrelse ordföranden och oppositionsledare i de pendeltågsbetjänade kommunerna], DN, 17/5-92

Curt Nicolin som ordförande, stödjer också Tredje spårets projekt, om än indirekt, genom att uppmana alla beslutfattare att påskynda investeringar i infrastruktur, särskilt i väg- och järnvägsbyggen[147].

Länsstyrelsen, som skall samordna olika statliga intressen i den här typen av ärenden, kallar berörda statliga myndigheter och Stadsbyggnadskontoret till en hearing inför förberedelsen av sitt yttrande. Riksantikvarieämbetet hörsammar dock inte kallelsen. Senare uttrycker länsstyrelsen sitt stöd för Banverkets förslag. Den gör gällande i sitt yttrande att ”skadorna på riksintresset Riddarholmen är så betydande att det är fråga om påtaglig skada” samtidigt som det är av ”ett utomordentligt starkt samhällsintresse att kollektivtrafiken främjas genom att spårkapaciteten förstärks i snittet söder om Centralen”. Man har att göra med ”två sinsemellan oförenliga riksintressen, som båda är av mycket hög dignitet sett i ett riksperspektiv” och med hänvisning till NRL (2 kap, 10§), bör ”det intresse ges företräde som på bästa sätt främjar en långsiktig lämplig hushållning”. Frågan är då vilket intresse som bör stå för bästa långsiktiga hushållning. Länsstyrelsen uttrycker att mycket talar för att det kulturhistoriska riksintresset kommer att anses vara den långsiktigt lämpligaste hushållningen då de kulturhistoriska intressena inte är ”utbytbara”, det vill säga att när de väl gått förlorade kan de inte repareras i efterhand. Dock, med hänsyn till att det kommer att ”vara svårt att finna alternativa sträckningar som är ekonomiskt och kapacitetsmässigt realistiska”, anser länsstyrelsen att det intresse som bäst främjar en långsiktig lämplig utveckling är riksintresset för järnvägar”[148]. Därmed tar länsstyrelsen ställning för ett tredje spår i ytläge.

147. ”Låt trafikbyggena accelerera”, [ledare], DN, 19/6-92

148. ”Detaljplanen för Norra och Södra järnvägsbron samt för Tantoområdet och Årsta Holmar mm i Stockholms kommun”, Länsstyrelsen i Stockholms län, samrådsyttrande, 1/4-92

I början av hösten 1992, har Tredje spåret hunnit växa till ett invecklat politiskt trassel med många ekonomiska, tekniska och juridiska förgreningar. Fraktioner och även representanter för samma partier inom de olika stads-, regions- eller riksinstanserna har i denna fråga tagit avstånd från varandra. Ett flertal projekt inom Dennisöverenskommelsen genomgår hårda prövningar och själva avtalet är ännu inte påskrivet. Detta ökar osäkerheten kring Tredje spårets egentliga förutsättningar. Tunnlar jämförs med broar och ekonomiska kalkyler ställs mot andra ekonomiska kalkyler. Banverket som öppet stöttat ytläge alternativet, börjar göra beräkningar för olika tunnel alternativ. Man ställer frågan om hur realistisk det är att lyfta upp ett 350 år gammalt hus från sin sockel för att sedan låta bygga en tunnel i dess källare. En rad alternativa förslag tas fram, bland andra några som låtit sig inspireras av idén att dra spåret över Liljeholmen, en idé som redan förkastades av 1919 års bangårdskommission[149], eller förslaget om att bereda plats åt ett tredje samt ett fjärde spår genom att bygga om Centralbron till en billed i två våningar[150].Olika delar av staten hamnar i konflikt med varandra, då olika verk och myndigheter stödjer motstridiga förslag. Detaljplanen verkar gå mot krävande politiska och juridiska prövningar. Inte minst gör sig den allmänna opinionen mot projektet mer och mer högröstad. På bara några få månader har Tredje spårets ställning avsevärt försvagats. Aftonbladet sammanfattar situationen på ett kompakt om än föga nyanserat sätt:

> *”Tredje spåret kommer att lösa alla problem. Det hävdar experterna på Banverket Men det finns en hake. Nästan ingen vill ha det.”* [151]

149. ”Skär inte itu Stockholm”, Tage Hertzell och John Sjöström, DN, 11/9-92

150. ”Zetha of Sweden – En projekt studie 3:dje och (4) spåret genom Gamla stan”, Åke Zetherström, brev med skiss till Stockholms stadsbyggnadskontor, 28/10-92.

Opinionens reaktion är stark och involverar allt fler aktörer. Till saken hör, att det ju inte är första gången som en opinion mobiliserar sig emot förslaget om att bygga ett tredje spår i ytläge vid Riddarholmen. En annan orsak är att detaljplanen, tack vare remissproceduren, utförligt diskuterats och debatterats, inte minst i media, och på så sätt framhävt en lång rad av argument (många emot, inte så få för). Därtill kommer det faktum att Banverket redan börjat gräva en tunneln för Tredje spåret under Södermalm och att sommaren 1992 står det vid Södra mälarstranden både början till en tunnel mot Södra stationen och början av en bro mot Riddarholmen. Projektdeltagaren Bengt Bellander från Banverket försöker förklara detta med att detaljplanerna för den delen av sträckan antagits flera år tidigare och att arbetet påbörjats av kostnadsmässiga och praktiska skäl.[152]. Han lyckas dock inte få framfört i media att beslutet beror på två tidigare avtal, det ena mellan staden och Banverket, och det andra mellan staden och en byggnadsentreprenör som skulle bygga ett nytt kontorskomplex ovanför den tilltänkta sträckningen av spåret. Tillsammans har dessa avtal tvingat Banverket att antingen bli färdigt till början av 1992 (dvs. innan början på byggnationen) eller att vänta tills efter 1996 (dvs. efter att kontorskomplexet färdigställts) med att börja anlägga tunneln. Eftersom den första Dennisöverenskommelsen fastställt att Tredje spåret skulle vara färdigbyggt 1996, upplever Banverket sig inte ha något annat val än att omedelbart börja gräva denna del av tunneln, även om detaljplanen ännu inte antagits[153]. Stockholms industri- och näringslivsborgarråd Mats Hult (s) nöjer sig med att bedöma Banverkets initiativ som ”lite väl optimistiskt”, eller en

151. ”Nästan ingen vill ha tredje spåret”, Tomas Sjöman, Aftonbladet, 11/9-92

152. ”Omstridd fortsättning på tunneln”, Eva Bäckstedt, SvD, 19/2-92

153. Bengt Bellander [Banverket/Tyréns Byggkonsult AB], intervju med författaren, 27/8-98

”chanstagning” som Svenska Dagbladet säger[154], medan vikarierande Riksantikvarie Gustaf Trotzig pratar om utpressning[155].

I början på september 1992 organiseras ”Riddarholmens dag”, ett välbesökt tolv timmar långt protestmöte som avslutas med tal, koncert och högläsning ur en text av August Strindberg, som bekant föddes på Riddarholmen i ett numera bortrivet hus[156]. Detta blev ett utmärkt tillfälle för oppositionen att samla och visa upp sig, varpå projektets försvarare nu går till motangrepp. Landstingsrådet Elwe Nilsson (m) upprepar att den nya sträckningen endast utgör mindre ingrepp i de befintliga husen, att en tunnel skulle bli mycket dyrare och skulle tvinga 50 miljoner årliga resenärer ner i gruvgångar 40 meter under jorden. Han utvecklar också ett nytt argument som flera kommer att anamma, nämligen det att ”en sådan försämring av många människors dagliga miljö måste ställas mot en högljudd kulturelits motstånd mot ett i verkligheten ganska litet ingrepp i stadsmiljön ”. Han anser att innerstadens ”kulturelit” måste förstå att det finns legitima behov också bland dem som inte har lyckats komma över en bostad i centralt läge[157].

Debatten fortsätter genom att samma argument upprepas om och om igen: att man behöver bättre utreda tunnel alternativet[158], att man behöver fullfölja Dennisöverenskommelsen[159], att Stockholms skönhet är unik[160], att det inte är

154. ”Ändpunkt för tredje spåret”, [notis], SvD, 15/9-92

155. ”Tredje tåg spåret är på god väg”, Ralph Hermansson, SvD, 14/7-92

156. ”Öppet hus mot tredje spåret”, Jan Falk, DN, 13/9-92; ”Vilken protest fest mot tredje spåret”, Titu Gräslund, Expressen, 13/9-92

157. ”Kritik från elit”, Pralen Melander, DN, 13/9-92

158. ”Spår i tunnel bevarar stadsmiljön”, Margareta Björnstad [Riksantikvarieämbetet], DN, 16/9-92

159. Stockholms Handelskammare, annons i form av ett brev till parterna bakom Dennisöverenskommelsen, DN, 14/9-92

önskvärt att tvinga pendeltågsresenärer att åka under jord istället för ovanför[161], osv.

Debatten förs vidare delvis genom denna upprepning och delvis genom att ett fåtal (halv)nya argument förs fram. Behovet av ett nytt spår ifrågasätts av Thomas Michelsén. Han framför att orsaken till att det är så lång tid mellan tågen bl.a. är att SJ vill ha marginaler för de tillfällen då passagerare kommer för sent och rycker upp dörrarna när tåget just ska starta från perrongen, men att detta problem kommer att försvinna den dag SJ helt går över till sina moderna vagnar. På samma sätt för han fram att det är tågen med de sämsta bromsarna som avgör kapaciteten på en järnväg, och att det i sammanhanget är godstågen som besitter de sämsta bromsarna. Med hänvisning till en intervju med en av Banverkets signalexperter ställer han frågan om inte en ny och mer anpassad signalteknik skulle kunna göra det möjligt att öka dagens kapacitet. Utifrån en detaljerad analys av Banverkets prognoser, ifrågasätter han även behovet av att köra så många som tjugosju tåg i timmen söderut från Centralen[162]. Oavsett hur väl styrkt hans inlägg verkligen är sätter det upp ett flertal frågor på agendan. Några dagar senare, t.ex., avvisar stadsmiljörådet Tredje spåret med motiveringen att det befintliga spåret t.o.m. skulle kunna klara en ökad trafik i väntan på en tunnel om signaltrafiken förbättras och godstrafiken omdisponeras[163]. Riksantikvarien Margareta Björnstad föredrar att med en tunnel återställa staden:

> *”Med en tunnel kan vi äntligen definitivt bryta den sorgliga utvecklingen som lett till allt värre ingrepp i*

160. ”Hunnerna, Adelsohn och det hotade Venedig”, Bo Strömstedt, Expressen, 17/9-92

161. ”Tredje spårets politik”, Ulf Adelsohn [landshövding], Expressen, 5/10-92

162. ”Striden har bara börjat”, Thomas Michelsén, DN, 8/11-92

163. ”Appell mot tredje spåret”, Stadsmiljörådet, 19/11-92

Getingmidjan uppifrån: befintliga järnvägsspår, Centralbron och Riddarholmskanalen (Foto: H. Corvellec)

> *Stockholms internationellt märkliga historiska kärna Gamla Stan med Riddarholmen."*[164]

Och Ulf Adelsohn som bedyrar sin kärlek för Stockholm fastställer: "För mig är den sexfiliga centralbron det störande inslaget "[165]. De båda argumenten – att Stockholm bör återställas och att det är bilarna, inte husen som bör ge plats åt tåget – kommer att spela en viktig roll längre fram i debatten. Tanken kommer att inta en central plats i kritiken mot förslaget att lägga ett tredje spår i ytläge. Fast vid denna tidpunkt, är det omöjligt att förutspå att just dessa idéer kommer att hamna bland dem som helt kommer att omforma debatten,

164. "Spår i tunnel bevarar stadsmiljön", Margareta Björnstad [riksantikvarie], DN, 16/9-92

165. "Tredje spårets politik," Ulf Adelsohn [landshövding], Expressen, 5/10-92

som i detta läge nästan uteslutande handlar om att välja mellan ett spår i ytläge eller en tvåspårig tågtunnel.

8 Den andra Dennisöverenskommelsen

En preliminär överenskommelse undertecknades i januari 1991, men den slutliga Dennisöverenskommelsen (Dennisöverenskommelse 2) skrivs inte under förrän den 29 september 1992. Avtalet kan dock inte räknas som helt slutgiltigt eftersom en kontrollstation planeras för 1996. Socialdemokraterna, folkpartiet och moderaterna har dock kommit överens om att satsa sammanlagt 36 miljarder kronor (penningvärde 1992) över en 13 års period (1992-2006) på kollektivtrafiken (15,8 miljarder), trafikleder (18,2 miljarder) samt på några övriga väganknutna investeringar (1,9 miljarder) för att komma tillrätta med miljö- och trängselproblemen och för att skapa förutsättningar för tillväxt i Stockholmsregionen. Utöver kollektivtrafikutbyggnaderna tillkommer dessutom de investeringar som planerats i Mälardalsregionen på ca tolv miljarder (Mälarbanan, Svealandsbanan och Arlandabanan). Dessa ska emellertid finansieras och genomföras i särskild ordning. Mer specifikt omfattar Dennispaketet en ringled runt Stockholm och en yttre tvärled, upprustningen av tunnelbanan och av stomnätet för bussar, konstruktionen av en snabbspårväg och av ett nytt spår mellan Årsta och Stockholms Central, det s.k. Tredje spåret.[166]

Beträffande Tredje spåret nämner överenskommelsen två olika alternativ. Spåret ska antingen dras i ytläge eller i en tunnel för lokaltåg, till en kostnad av 1,55 miljarder respektive 3,6 miljarder. Överenskommelsen konstaterar att:

166. Malmsten, Bo (1993) *Dennisöverenskommelsen – Processen, Aktörerna, Innehållet*, Kommunikationsforskningsberedningens (KFB) rapport 1993:18; ”Omstridd led blir verklighet”, Pralen Melander, DN, 30/9-92; ”Trafikpaket för 36 miljarder”, Pralen Melander, DN, 30/9-92

> *”Under 1992 har statliga myndigheter tagit fram olika tunnelalternativ. Ur miljö-, stadsbilds- och kulturhistorisk synpunkt är en tunnel att föredra. Däremot är ett ytalternativ den bästa lösningen ur kollektivtrafiksynpunkt. Oavsett vilket alternativ som väljes fattas beslutet av statsmakterna och objektet finansieras helt med statliga medel”*[167]

Överenskommelsen sammanfattar alltså Tredje spårets situation vid denna tidpunkt på följande sätt:

- planerna på att bygga bort den s.k. Getingmidjan utgör en central del av Dennisöverenskommelsen,
- två huvudalternativ konkurrerar med varandra, dvs. det att dra spåret i ytläge och det att låta lokaltågen gå i en tunnel,
- ytläge alternativet har fått utstå omfattande kritik p.g.a. dess inverkan på miljön, stadsbilden och Riddarholmens kulturhistoriska värde,
- ett tunnelalternativ innebär dock att lokaltågsresenärer som behöver byta vid Stockholms Central hamnar långt nere under jorden,
- ett tunnelalternativ är dyrare, och ej fullständigt finansierat, f) beslutet mellan de två alternativen fattas av regeringen, samt
- att projektet oavsett det valda alternativet, helt finansieras med statliga medel, dvs. inte genom att en del av de avgifter som bilisterna beräknas betala, omfördelats till kollektivtrafikmedel.

Förhandlarna sägs ha väntat in i det längsta på ett avgörande

167. Återgiven i Mamsten, Bo (1993) *Dennisöverenskommelsen– Processen, Aktörerna, Innehållet*, Kommunikationsforskningsberedning (KFB) rapport 1993:18, november, s.38

beslut från regeringen, men i brist på ett sådant, undviker de att välja mellan något av alternativen. Dennisparterna fastställer att Getingmidjan ska byggas bort, men lämnar frågan om huruvida detta ska ske i ytläge över Riddarholmen eller i underjordisk tunnel, öppen. Därmed utesluter de andra alternativ, som t.ex. att låta fjärrtågen gå i tunnlar medan lokaltågen fortsätter köra i ytläge, att låta pendeltågen gå i en tunnel men under Kungsholmen i stället för Riddarholmen, eller att inrätta två säckstationer vid exempelvis Älvsjö och Stockholms Central, som i andra europeiska huvudstäder[168]. Dennisparterna beställer dock en utredning kring tunnelalternativet av Banverket.

Den politiska enigheten förefaller svagare i den andra Dennisöverenskommelsen jämfört med den första. Enligt tidningen Rallaren, är det den starka opinionen mot Tredje spåret genom centrala Stockholm som får socialdemokraterna och folkpartiets representanter i Dennisgruppen att ändra uppfattning om spåret[169]. Nu är det upp till regeringen att välja och att ta det finansiella ansvaret för projektet.

Jämfört med den preliminära överenskommelsen från 1991 har frågan kring Getingmidjan knappast blivit tydligare. I januari 1991 är det tydligt att Tredje spåret ska gå över Riddarholmen. I september 1992 har två alternativ blivit höjda till fullvärdiga möjligheter samtidigt som förhandlingsparterna axlat av sig en del av ansvaret för beslutet. Banverkets ursprungliga projekt om att dra spåret i ytläge har lyckats ge upphov till en mängd miljömässig, teknisk, politisk, militär, juridisk och inte minst estetisk kritik. Nu, i och med tunnel alternativet, kommer finansieringsfrågan att inta en stor plats i debatten och ekonomin gör (återigen) entré på Tredje spårets arena. Men utöver frågan kring finansieringen, tillkom-

168. ”Förslagen som kan rädda Riddarholmen”, Peo Österholm, SvD, 30/10-92

169. ”Tredje spåret inte med i Dennispaketet”, [ledare], Rallaren, 8/1992

mer dessutom frågan om huruvida dragningen av ett tredje och eventuellt fjärde spår är en lokal eller nationell angelägenhet.

9 Banverket utreder olika pendeltågtunnelalternativ

I samband med sin tidigare nämnda brevväxling med Byggnadsstyrelsen angående fjärrtågstunnelalternativet (maj till september 1992) samt de överläggningar som stadsbyggnadskontoret haft med SL[170], börjar Banverket räkna på kostnaderna för olika pendeltågtunnelalternativ. Fem alternativ tas fram, varav Tredje spåret är det ena (alternativ 1) och de övriga fyra är olika pendeltågsträckor mellan Tomteboda och Älvsjö. Tre av tunnelalternativen forsätter under S:t Eriksplan efter Tomteboda men följer olika sträckor under Södermalm, d.v.s. mellan Centralen och Älvsjö: under Mariatorget och under Årstaviken (alternativ 2), under Stockholm Södra och över Årstaviken (alternativ 3), under Stockholms Södra och under Årstavik och Liljeholmen (alternativ 4). Det femte skiljer sig kraftigt från de övriga genom att gå västerut under Fridhemsplan på Kungsholmen och sedan över till Liljeholmen utan att uppehålla sig vid Stockholms Central (alternativ 5: Kungholmsbanan). Det visar sig att medan kostnaden för ett spår i ytläge stannat vid 1,55 miljarder, kommer en tunnel att kosta mellan 3,4 och 4,1 miljarder, beroende på sträckan. Banverket konstaterar att tidigare gjorda bedömningar kvarstår och verket rekommenderar än en gång att kapacitetsförstärkningen på sträckan sker med Tredje spåret[171].

Medan Banverket utrett tunnelalternativet ytterligare, tycks projektets miljöaspekter för en stund ha hamnat i skymundan. Under hösten 1992 beslutar sig regeringen för att miljöpröva

170. Monica Andersson, brev till författaren, januari 2001

171. Banverket (1992) *Spårlösningar i Stockholm*. Sundbyberg: Banverket Östra Regionen, november 1992

delar av Dennisöverenskommelsen efter naturresurslagen, sjätte kapitlet, vilket innebär att berörda kommuner får redovisa för länsstyrelsen hur de olika delarna av Dennispaketet kommer att påverka dem ur plan- och bygglagsperspektiv utan att kunna nyttja sitt veto (till skillnad från fjärde kapitlet, ger sjätte kapitlet ej vetorätt till kommunerna över frågan)[172]. Däremot miljöprövas inte Tredje spåret[173]. Ändå föreslår mark- och planminister Görel Thurdin – utifrån en inställning om att förbättra nuvarande sätt att planera väg- och järnvägsutbyggnader så att alternativa sträckningar kan studeras i ett tidigare skede – att man utreder hur ett fjärde spår skulle kunna lokaliseras utan att beröra Riddarholmen[174].

10 Staten och staden i konflikt om tunnelfinansiering

Den andra Dennisöverenskommelsen samt Banverkets utredning om olika tunnelalternativ[175] bidrar till att polarisera debatten.

Å ena sidan ger allt fler sitt stöd åt någon form av tunnellösning. Expressen protesterar mot att det byggs ett spår i ytläge och kräver en tunnel[176]. Stadsmiljörådet lanserar en appell mot det Tredje spåret och för en dubbelspårig pendeltågstunnel från Årsta, under Kungsholmen, till Karlberg – bl.a. som ett led mot ett flerkärnigt Stockholm[177]. Det stridsvilliga socialdemokratiska stadsbyggnadsborgarrådet Monica Andersson ger för sin del sitt stöd åt ett annat tunnelalternativ, nämligen

172. ”Regeringen miljöprövar Dennis”, Peo Österholm, SvD, 1/11-92
173. ”Tredje spåret prövas ej”, Pralen Melander, DN, 3/11-92
174. ”Utred fjärde spåret mer”, Görel Thurdin (c) [mark- och planminister], DN, 6/11-92
175. Banverket (1992) *Spårlösningar i Stockholm*. Sundbyberg: Banverket Östra Regionen, november 1992
176. ”Nej och åter nej”, [ledare], Expressen, 25/11-92
177. ”Appell mot tredje spåret”, Stadsmiljörådet, 19/11-92

en djuptunnel mellan Karlberg och Liljeholmen[178]. Ytläge alternativet anklagas för att vara för kortsiktigt och gång på gång åberopas det framtida behovet av ett fjärde spår för att visa att på längre sikt skulle en tunnel bli både billigare och mer trafikeffektiv.

Å andra sidan svarar kommunikationsminister Mats Odell (kds) att regeringen konstaterar att det inte finns ekonomiska förutsättningar för statlig finansiering av ett tunnel alternativ[179]. Han framför att investeringsutrymmet inte medger ett tunnelalternativ för dragningen av Tredje spåret genom Stockholm[180]. Kommunikationsministerns inställning är tydlig: tunnellösningen saknar statlig finansiering. Stockholms stad får lägga Tredje spåret i en tunnel, men utan några statliga bidrag utöver vad ett tredje spår i ytläge skulle kosta. Dessutom upprepar ytlägeförsvararna att ett fjärde spår ej kommer att behövas förrän långt in på nästa sekel och att en tunnel skulle försena byggandet av det mer akuta behovet av ett tredje spår[181].

Inte så överraskande föranleder statens inställning viss irritation i Stadshuset[182]. Monica Andersson (s), igen, förklarar:

> *”Det kommer att bli strid mellan Stockholms stad och regeringen om Tredje spåret. Alla partierna i Stockholms stadshus, utom moderaterna kräver att staten plockar fram några miljarder extra så att Tredje spåret kan ligga i tunnel mellan Karlberg och Liljeholmen.”*[183]

178. ”Gräv ner tredje spåret hela vägen”, Lars-Olof Berglund, Aftonbladet, 2/12-92
179. ”Odell kör över miljön”, Agneta Liljesköld [stadsfullmäktigeledamot för miljöpartiet det gröna], SvD, 3/12-92
180. ”Om investeringar i trafikens infrastruktur m.m.”, prop. 1992/93:176, s.91
181. ”Tunnelpengar fattas”, Ann Charlotte Samec, DN, 4/12-92
182. ”Nej till tunnelalternativet upprör”, Peo Österholm, SvD, 12/11-92

(dvs. en lösning som skonar både Riddarholmen och Årstabron, min anm.).

Man börjar få vissa fingervisningar på de omfattande problem som planbehandlingen så småningom kommer att stöta på hos Stockholms politiker.

Konflikten mellan staden och staten om finansieringen av en tunnel gör att det finansiella argumentet, framfört i en mängd olika tappningar, får en alltmer central plats i debatten. Vissa binder det ekonomiska med både det estetiska och det miljömässiga:

”På Riddarholmen skulle det medföra vissa ingrepp i några källare på husen närmast spåren. Inga hus behöver rivas. Detta Banverkets alternativ [i ytläge, min anm.] är dessutom minst 2000 miljoner kronor billigare för tågresenärerna och skattebetalarna!

Det har dock tyvärr stött på hårt motstånd från de vanliga yrkeskverulanterna av nej-sägartyp, huvudsakligen boende i innerstaden, som tycker att de 60 000 dagliga pendlare som valt tåg i stället för miljöförstörande bilköer ska förvisas ner i underjorden till skyhöga kostnader. Tror ni att fler kommer att välja tåg då?”[184]

(Man känner här igen trafiklandstingsrådet och Dennisförhandlaren Elwe Nilssons argument.) Andra sammanfogar den ekonomiska till den politiska dimensionen i debatten och anser att trafiken i Stockholmsregionen genom åren diskriminerats: ”Staten hade under många år varit alldeles för njugg när det gällt tilldelning av statliga pengar till Stockholmsregionens trafiksystem, en uppfattning som delades av alla Stockholmspolitiker” skriver, exempelvis, Bo Malmsten[185]. En åsikt är att det blivit dags för staten att ta sitt ansvar i att lösa

183. ”Tunnelpengar fattas”, Ann Charlotte Samec, DN, 3/12-92

184. ”Bygg tredje spåret nu!”, Göran Löhman [insändare], DN, 10/11-92

problemet med centrala Stockholms järnvägskapacitet. En annan uppfattning är att staten, läs Kommunikationsdepartementet, talat i ”maktspråk” till Stockholms kommun genom att lova Dennisparterna ”en stor säck guld om alla blev överens” medan man samtidigt sett till att ”guldet räckte bara precis till Tredje spåret inte till någon tunnel”[186]. Dagens Nyheter, för sin del, påpekar att förutom att en tunnel förvisso kommer att kosta mer pengar, tillkommer även andra typer av kostnader, bl.a. genom att ett tredje spår kommer att gnaga flera av Riddarholmens kulturbyggnader i kanterna och att det kommer att gå så nära som sju meter från Riddarholmskyrkan[187].

Under tiden organiserar sig oppositionen mot Dennispaketet och att spåret ska läggas i ytläge[188], medan f.d. finansminister Kjell-Olof Feldt (s), denna gång i egenskap av ordförande i styrelsen för Svenska vägföreningen, uppmanar kommunikationsminister Mats Odell (kds) och planminister Görel Thurdin (c) att påskynda Dennispaketet[189].

11 Dennisöverenskommelsen röstas igenom

Vid denna tidpunkt dyker ett av de mest anmärkningsvärda inläggen i debatten upp. En synnerligen välinsatt 13-åring, Emil Frölund från Lidingö, som förresten redan tagit kontakt med en rad av Stockholms ledande trafikpolitiker, ifrågasätter i en egen skrift själva idén med en ringled och föreslår att man i stället för att följa Dennisöverenskommelsen

185. Malmsten, Bo (1993) *Dennisöverenskommelsen – Processen, Aktörerna, Innehållet*, Kommunikationsforskningsberedningens (KFB) rapport 1993:18, s. 14

186. ”Striden har bara börjat”, Thomas Michelsén, DN, 8/11-92

187. ”En tunnel”, [ledare], DN, 13/11-92

188. ”Nej-sägare organiserar sig”, Gunnar Sörbring, DN, 6/11-92

189. ”Sätt fart på Dennispaketet”, Pralen Melander, DN, 3/12-92

- river Centralbron för att dra leden i en lång billed under vattnet förbi Riddarholmen och
- bygger ett tredje och fjärde spår vid det frigjorda utrymmet i stället [190].

Kritiken emot att bilarna får en så stor del av centrala Stockholm är inte helt ny [191], men Emil Frölunds förslag vänder bokstavligen upp och ner på föreställningen om att det ska vara tåg som färdas i tunnel och bilar ovanjord. Trots upphovsmannens ringa ålder, tas hans idéer mycket positivt och på fullt allvar emot av bl.a. centerns ledare i länet Knut Nilsson och folkpartiets Magnus Andersson. Några ser omedelbart tanken att låta bilarna gå i en tunnel och tåget på ytan som en kraftfull idé. I liknande tankebanor, föreslår en professor i transportekonomi att antingen Centralbron eller Strömbron rivs[192]. Dock fortsätter de flesta med att prata om pendeltågtunnelalternativet.

I och med att kommunfullmäktige och landstingsstyrelsen ska rösta om Dennisöverenskommelsen trafiksatsningar, hårdnar motståndet till paketet[193]. Man ifrågasätter, till exempel, att medan investeringarna i trafiklederna kommer att leda till helt nya vägar, kommer investeringarna i kollektivtrafiken huvudsakligen att bestå av moderniseringar och reparationer som ändå måste göras[194]. Mer specifikt ger några politiker på nationell nivå[195] och samtliga partier i Stadshuset[196] sitt stöd

190. ”Emil, 13, får trafiken på rätt spår”, Pelle Jacobsson, Aftonbladet, 28/1-93

191. ”Tredje spårets politik,” Ulf Adelsohn [landshövding], Expressen, 5/10-92; ”Järnvägen stör inte”, Georg Persson, [insändare], DN, 19/11-92

192. ”Centralbron kan rivas”, Jan Owen Jansson [professor i transportekonomi], DN, 24/1-93

193. ”Motståndare lovar hård strid om Dennispaketet”, Peo Österholm, SvD, 18/1-93

194. ”Satsa på nyinvesteringar i stället!”, Lars-Åke Smith [insändare], DN, 2/2-93

åt tunnelalternativet. Dagens Nyheter tar ställning för tunnelalternativet med motivering att det skonar Riddarholmen samtidigt som det löser det framtida problemet av ett fjärde spår och på lång sikt därför blir en billigare lösning[197].

Dennisparterna är dock bundna vid det ingångna avtalet och under svidande kritik, röstas paketet igenom av kommunfullmäktigen[198], trots att många frågor lämnats obesvarade[199]. En kort tid därefter, inför en gles publik i vilken endast Emil Frölund sägs ha lyssnat på debatten, röstar även landstinget igenom överenskommelsen, med de talande siffrorna 117-9.[200]. Stockholms politiker har röstat för Dennisöverenskommelsen, d.v.s. att man röstat för en ökning av järnvägskapaciteten i centrala Stockholm. Men liksom själva Dennisöverenskommelsen, tar de inte ställning till på vilket sätt detta i praktiken kommer att ske.

12 Fler kritiska röster

Allt fler Stockholmspolitiker uttrycker sitt stöd för en tunnellösning samtidigt som de menar att staten bör stå för de merkostnader som en tunnel innebär. Men regeringen nekar bestämt till deras begäran med anledning av att den finner tunnelalternativet för dyrt[201].

Kommunikationsministerns ställning är att Sverige, läs staten, vid denna tidpunkt redan satsar mycket på järnvägsspår, inte minst i Stockholmsregionen, och att det är oerhört viktigt att

195. ”Fler förordar tunnel för tredje spåret”, DN/TT, 19/1-93
196. ”S kräver järnvägspåret i tunnel”, [notis], DN, 21/1-93
197. ”Skona Riddarholmen från nya spår”, [ledare], DN, 24/2-93
198. ”Dennispaketet ska genomföras”, Eva-Karin Gyllenberg, DN, 26/1-93
199. ”Låsta positioner”, Pralen Melander, DN, 29/1-93
200. ”Dennispaketet togs efter het diskussion”, Peo Österholm, SvD, 10/2-93
201. ”Tredje spår i tunnel dyrt för regeringen”, Gunnar Sörbring, DN, 23/2-93

lösa problemet med Tredje spåret. Staten kommer inte att tillskjuta ytterligare pengar för en tunnellösning. Den har dock inget att erinra om regionen väljer att svara för den merkostnad som en tunnellösning innebär[202]. Regeringen får i detta avseende stöd av riksdagens trafikutskott som tar tillfället i akt för att påpeka att i frågan om huruvida den nödvändiga spårlösningen ska genomföras som ett ytläge- eller tunnelalternativ anser utskottet ”att riksdagen normalt inte bör fatta detaljbeslut om hur konkreta spårdragningar bör ske”[203].

Intressant nog säger kommunikationsminister Mats Odell även:

> *”Jag blickar ut från mitt tjänsterum och ser en sexfilig motorväg förbi Riddarholmen. Att då ha denna sexfiliga motorväg kvar ovan jord och pressa ner tågresenärerna 40 meter under jorden är inte en effektiv användning av de järnvägsinvesteringar som nu görs.”*[204]

På liknande sätt hävdar trafiklandstingsrådet Stig Dingertz (m) att ”samma politiker som tidigare släppt fram en sexfilig biltrafikled intill Riddarholmen motsätter sig nu ett tredje spår för pendeltågresenärernas behov”[205]. Man börjar alltså allt oftare se Tredje spåret i förhållande till bilarnas Centralbro.

Ytalternativet forsätter att bli svårt ansatt i samband med att oppositionen mot Dennisöverenskommelsen tilltar. Oppositionen jämför nu gärna sitt motstånd med ”almstriden” 1971, som efter att ha kulminerat i våldsamma kravaller, satte stopp för avverkningen av några almar vid Kungsträdgården som skulle gett plats åt en tunnelbaneuppgång, och satte i samma andetag punkt för rivningarna av det gamla Stockholm [206].

---

202. ”Spår i tunnel får nja”, DN/TT, 13/3-93
203. ”Investeringar i trafikens infrastruktur”, 1992/93: TU 35, s.113
204. ”Odell avvisar tunnel för tredje spåret”, Peo Österholm, SvD, 23/2-93
205. ”Tunnel dyrt och dåligt”, Pralen Melander, DN, 2/3-93

Dennisöverenskommelsens motståndare påminner ofta om hur det gamla Stockholm revs ner i slutet av 60-talet. Dåtidens inverkan på staden nämns som ett skräckexempel på en stadsplanering på bilarnas villkor, utan känsla för stadshistoria och utan förankring i folkviljan. Anders Wahlgrens reportage, ”Staden i mitt hjärta”, hade ett år tidigare visats i Sveriges Television och blivit en oerhörd publiksuccé. Med en effektiv blandning av ilska och vemod, beskriver filmen hur man skövlat det gamla Klarakvarteret för att bygga det nuvarande city, Stockholms Central Business District. Filmen lyckades väcka den äldre generationens minne och stimulera den nyas intresse för de förändringarna som centrala Stockholm genomgått bara trettio år tidigare. För oppositionen blir det frågan om att få så många stockholmare som möjligt att koppla ihop Dennisöverenskommelsen med rivningen av Klara kvarteret och motståndet till avtalet att liknas vid almstriden. Däri finns för Dennis motståndarna ett symboliskt tillgodohavande som väl kan tjäna deras syfte.

Ett stenkast från Kungsträdgårdens almar där 70-talets miljökamp tagit plats, demonstrerar 1200 personer i mars 1993 under parollen ”Ur tid är leden” [207]. Gamla Stans Stadsstudiecentrum börjar låta protestlistor cirkulera[208]. En f.d. stadsbyggnadsdirektör uppmanar SJ att låta pendeltågen gå i tunnel. Han ställer investeringar i en sådan tunnel mot vad de projekterade underjordiska billederna i Dennisöverenskommelsen tillåts att kosta och frågar retoriskt: hur många kilometer under perifera grönområden projekterade biltunnlar får man avstå från för att ha råd med pendeltågstunneln?[209]. Kommerskollegium påpekar att både Gulfkriget och Balkan-

206. ”Dennispaketet kan bli 90-talets almstrid”, Gunnar Landborn, DN, 7/4-93

207. ”Ett tåg mot leden”, Ann-Marie Lundholm, DN, 18/3-93

208. ”Protestlistor mot tredje spåret”, [notis], DN, 29/3-93

209. ”Kör pendeltåg i tunneln”, Göran Sidenbladh [arkitekt SAR, f.d. stadsbyggnadsdirektör], SvD, 28/3-93

kriget visat vilka viktiga mål som broar och transportvägar utgör, liksom attentatet mot World Trade Center[210] visat vad terrorister kan åstadkomma och att det under dessa omständigheter, ur säkerhets- och beredskapssynpunkt, inte är önskvärt att låta alla tågförbindelser norr-söder passera genom huvudstaden på samma ställe[211]. Det politiska motståndet till projektet får även ett juridiskt uttryck genom frågan om huruvida regeringen bör pröva projekt Tredje spåret enligt fjärde (vilken ger kommunen vetorätt) eller sjätte (vilken inte gör det) kapitel i naturresurslagen (NRL), d.v.s. frågan om hur mycket en enskild stads kommun ska få bestämma över projektet [212]. Tredje spåret kallas ”ett orimligt ingrepp” i en gemensam artikel av Olle Bengtzon [skribent och ledamot i stadsmiljörådet], Margareta Björnstad [riksantikvarie], Birgitta Blom [hovrättspresident], Gösta Blücher [generaldirektör i Boverket], Per-Anders Fogelström [författare], Staffan Helmfrid [ordf. i Samfundet S:t Erik], Astrid Lindgren [författare], Barbro Lindgren [författare], Henry Montgomery [Konstakademiens preses], Bo Strömstedt [professor i praktisk journalistik], Margareta Strömstedt [författare], Per Wästberg [författare och viceordförande i Skönhetsrådet], Birger Åström [arkitekt SAR och sekreterare i Stadsmiljörådet] – på sätt och vis en sorts *Who's who* av projektets motståndare där man märker den mer sällsynta närvaron av författarna Per-Anders Fogelström och Astrid Lindgren[213].

Fastän tunnelalternativet samlar allt fler stödjande röster, saknar inte ytlägealternativet försvarare. Stig Dingertz räknar till dess fördel att man får användning för Södra stationen som

210. Kommerskollegiet syftar på det första attentatet mot World Trade Center i februari 1993, ej den andra i september 2001 (författarens anmärkning, 14/9-01).

211. ”Tredje spåret ökar sårbarhet”, Bo G Hall [kommersråd], SvD, 5/4-93

212. ”Kommunen körs över”, Anders Hellberg och Annika Ånnerud, DN, 7/2-93

213. ”Ett orimligt ingrepp”, Olle Bengtzon [skribent och ledamot i stadsmiljörådet] m fl, DN, 13/4-93

man nyligen utrustat med fyra spår för en miljard kronor, vidare att ett tredje spår i markplan ledigt klarar behoven en bra bit in på 2000-talet och alltså inte alls är en så kortsiktig åtgärd som dess kritiker påstår, och att en tunnel mot Stockholms Central i vilket fall som helst skulle bli så brant att bara pendeltåg skulle kunna köras där, vilket för honom inte framstår som önskvärt[214].

13 Stadsbyggnadskontoret stödjer tunnelalternativet

Tunnelalternativet får dock en betydande draghjälp när stadsbyggnadsnämnden, med Banverkets utredningar som grund, i februari 1993 ger stadsbyggnadskontoret i uppdrag att utvidga den pågående planprocessen för stambanans bredning. Detta genom att studera en tunnellösning för pendeltågstrafiken genom Stockholms innerstad i första hand som en lång tunnel från Tomteboda i norr, genom Stockholms Central, Södra station, och Liljeholmen, till Älvsjö i söder. För Stockholms stad utgör detta s.k. Liljeholmsalternativet en lösning som skulle skona både Riddarholmen och Årstabron samt erbjuda intressanta övergångsmöjligheter vid Liljeholmen för tunnelbanan och den planerade snabbspårvägen Allvik-Gullmarsplan. Fastän remisstiden är långt utgången har stadsbyggnadskontoret fortfarande inte förberett samråds- och remissredogörelsen för detaljplanen på Tredje spåret i ytläge. Stadsbyggnadskontoret försöker utveckla ett konkurrenskraftigt tunnelalternativ till detaljplanen om ett tredje spår i ytläge, innan ärendet överlämnas till kommunfullmäktige.

Stadsbyggnadsrådet Monica Andersson lägger ner ett omfattande arbete för att få landstingets företrädare att ompröva sin negativa inställning till en pendeltågstunnel lösning, dock utan framgång[215]. Samtidigt vänder stadsbyggnadskontoret

214. ”Tunnel dyrt och dåligt”, Pralen Melander, DN, 2/3-93

sig till Landstingets Regionplane- och trafikkontor (RTK) för att ta fram olika förslag. RTK erbjuder olika scenario och kan visa att en tunnel från Älvsjö i söder till Tomteboda i norr med nya stationer vid Odenplan, Centralen, Mariatorget, och Liljeholmen (men varken Södra station eller Karlberg) skulle vara samhällsekonomiskt lönsam[216], vilket i sammanhanget är ett mycket starkt argument. För SvD är frågan nu tydlig: ”Bygga tunnel eller avstå!”[217].

I juni 1993 lägger stadsbyggnadskontoret fram ett remiss förslag till stadsbyggnadsnämnden enligt det ovannämnda uppdraget. Detta innefattar ett planprogram för spår mellan Tomteboda, Centralen, Liljeholmen och Älvsjö och en rad detaljplaner som beskriver olika tunnelalternativ bland vilka det s.k. Kungholmsalternativet (som ej passerar City), och två varianter på det s.k. Liljeholmsalternativet (med en spårtunnel under Södermalm via Stockholms Södra alternativt Mariatorget och vidare under Liljeholmen) som alternativ till planen på att bygga ett tredje spår på broar vid Riddarholmen och över Årstaviken[218]. Planprogrammet och detaljplanerna skickas ut för samråd och remiss över sommaren 1993 och i sina svar upprepar i huvudsak remissinstanserna sina tidigare ställningstaganden angående Tredje spåret respektive tunnellösningarna.

Liljeholmsalternativet, som är baserat på Banverkets utredning ”Spårlösningar i Stockholm” från november 1992, innebär en spårtunnel under Södermalm via Stockholms Södra alternativt Mariatorget och vidare under Liljeholmen, och är tänkt att skona både Riddarholmen och Årstaholmarna.

---

215. Monica Andersson, brev till författaren, januari 2001

216. ”Andra tunnelalternativ finns”, Pralen Melander, DN, 26/5-93; ”Tunnel via Liljeholmen alternativt tredje spår”, Peo Österholm, SvD, 3/6-93

217. ”Bygga tunnel eller avstå!”, [ledare], SvD, 7/6-93

218. S-Dp 93038; se också ”Spåralternativ genom Stockholm - för och nackdelar”, Stadsbyggnadskontoret, promemoria, 28/10-93

Stadsbyggnadsnämndens vilja att driva detaljplaneringsprocessen av en tunnel vidare, stämmer väl överens med förslaget som kommer från tre socialdemokratiska borgarråd i oppositionen om att återuppta diskussionen om hur tågspåren ska dras genom centrala Stockholm. Att det just blir dessa tre som gör förslaget är särskilt viktigt då de i ett senare skede kommer att sitta i officiella positioner med stort inflytande över Tredje spårets öde: Mats Hult skulle bli finansborgarråd efter nästa val, alltså en av Stockholms stads starkaste röster. Anna Lindh skulle bli miljöminister, en av regeringens nyckelaktörer. Monica Andersson, som räknats till de mest aktiva motståndarna till Tredje spåret, skulle först i egenskap av stadsbyggnadsborgarråd ha tillsyn över viktiga etapper i projektets formella förlopp och sedan i egenskap av chef för Banverket medverka som expert vid de av Riddarholmskommitténs sammanträden (se nedan) som berörde järnvägen.. Inte nog med att de tre vill att man återigen officiellt öppnar frågan, utan de föreslår dessutom att Stockholms stad, som ett tecken på god vilja, bidrar med tvåhundra miljoner till byggandet av en tunnel, något som man menar kan finansieras genom utförsäljningen av stadens egendomar, statliga arbetsmarknadsmedel eller genom en omfördelning av resurser inom Dennisöverenskommelsen. Förslaget avvisas av ordföranden i kommunstyrelsen, Anders Nordin (m) som också talar för en majoritet i Stadshuset, även om folkpartiets representant påminner om att deras parti tidigare varit inne på idén om att omfördela resurserna inom Dennisöverenskommelsen[219].

14 Ingen vanlig politisk fråga

Situationen skulle kunna ge intrycket av att socialdemokrater står mot moderater, men det vore felaktigt att bedöma debatten kring Tredje spåret som en sedvanlig kamp medan poli-

219. ”Staden bör betala spår i tunnel”, Ann-Marie Lundholm, DN, 21/4-93; ”S vill att staden bidrar till tunnel”, Peo Österholm, SvD, 21/4-93

tiska motståndare. Det sätt som Bengt Dennis gått till väga på har skapat en tydlig avgränsning mellan Dennispartierna och de partier som lämnats utanför, även om olika regeringskoalitioner får centerpartiet att först samarbeta med både moderaterna och folkpartiet i Dennisöverenskommelsen och sedan med socialdemokraterna. En rad splittringar har under årens lopp dock uppstått inom de olika Dennispartierna. Alla moderater står exempelvis inte bakom ytalternativet. Den moderata kommunstyrelsens ordförande stödjer bygget av ytalternativet fullt ut medan riksdagsledamoten Ulf Kristersson (m) jämför det med den tidigare rivningen av Klarakvarteret eller byggandet av Centralbron. Han kallar dessa för stadsmiljöbrott och varnar för att man kommer att upprepa samma fel. Förslagsvis skriver han att man antingen skulle kunna omfördela pengarna inom Dennisöverenskommelsen så att man får råd att bygga det tredje och fjärde spåret eller skjuta upp bygget tills regeringen anser att man har råd att ta hänsyn till miljön i Stockholm[220]. Lite senare, säger Stockholmsmoderaterna att Tredje spåret, för stadsmiljöns skull, bör byggas i en tunnel även om ytalternativet är den bästa lösningen för kollektivtrafiken[221].

Större är konflikten mellan å ena sidan representanter för Stockholms stad och å andra sidan representanter för Stockholms landsting, som var för sig försöker övertyga såväl regering som riksdag[222]. Att politiker som tillhör olika partier men samma församling kan komma överens framgår tydligt i brevet som Carl Cederschiöld (m), Mats Hult (s) och Lennart Rydberg (fp) tillsammans skriver till riksdagens trafikutskott, där de manar till besinning i frågan om Tredje spåret, och i vilket de erbjuder tvåhundra miljoner för Stockholms stads räkning, för att spåren ska läggas i en tunnel. Stadens politiker

220. ”Gör inte ont värre i Gamla Stan”, Ulf Kristersson (m) [riksdagsledamot], SvD, 10/4-93

221. ”M föreslår tredje spår i tunnel”, [notis], SvD, 25/4-93

222. Göran Söderström [Skönhetsrådet], intervju med författaren, 25/8-99

har enats kring en lösning som de inte kan finansiera, samtidigt som regeringen vid upprepade tillfällen fastställt att inga ytterligare pengar kommer att anslås. Under tiden definierar Svenska Dagbladet Tredje spåret som en moralisk fråga som bottnar i den hänsynslöshet som visats när det gamla Stockholm revs under 1950- och 1960-talet[223].

Just hänsyn, skulle kunna vara det sammanfattande ordet för ett starkt och uppmärksammat debattinlägg emot Dennisöverenskommelsen av författaren Lars Gyllensten. I en omfattande attack som sträcker sig över såväl trafiksatsningarna inom Dennispaketet, vidare till byggprojektet i Haga-Brunnsvikenområdet och genom den tilltänkta ansökan till sommar-OS, kritiserar han Stockholms politiker för bristande hänsyn för demokrati, bristande hänsyn för Stockholms skönhet, bristande hänsyn för dess miljö och även bristande hänsyn inför den svenska huvudstaden ansökan om att bli Europas kulturella huvudstad 1998. Vid upprepade tillfällen använder han ordet brutal[224]. Som svar på detta inlägg får han sakliga, vänliga men bestämda motargument från en av dem som han uttryckligen anklagat för bland annat maktfullkomlighet; framförallt påpekar Mats Hult (s) att:

> *”Därför är Dennisöverenskommelse en kompromiss. Jag är nöjd med vad vi lyckades åstadkomma i form av kollektivtrafiksatsningar. Men kanske inte lika nöjd med någon av de trafikledssatsningar som görs.”*[225]

Lars Gyllensten i sin tur upprepar sina anklagelser om manipulation och beslut fattade i slutna kretsar[226].

På samma sätt som Tredje spåret möter en mängd kritik,

223. ”Hotet mot Riddarholmen”, [ledare], SvD, 8/5-93

224. ”Politikers maktbegär styr byggprojekt”, Lars Gyllensten [författare], DN, 11/4-93

225. ”Osakliga påhopp skämmer citydebatten”, Mats Hult [industriborgarråd; Stockholms stad], DN, 18/4-93

utsätts Dennisöverenskommelsen för en lång rad angrepp. Lars Gyllensten anklagar Dennisöverenskommelsen för att ha brutit mot svensk demokratisk tradition och på så sätt inte vara demokratiskt förankrad. Emil Frölund m.fl., beskyller uppgörelsen för att vila på förlegade eller rentav felaktiga antagande om bilisternas behov och vanor. Många varnar för att paketet skulle vara skadligt för miljön[227]. Moralen hos de arkitekter som arbetat på projektet ifrågasätts[228]. Paketets ekonomiska dimension framstår som allt osäkrare. Inte minst ifrågasätts de antaganden som gjorts kring de olika billedernas effekt på trafiken, och det återstår fortfarande oklarheter angående momsbeskattningen av tullavgifterna. Kalkylerna som står till grund för överenskommelsen beskrivs som felaktiga, rena glädjekalkyler[229].

Stockholmarna säger i alla fall att de starkt är emot ett tredje spår i ytläge. Oavsett var i regionen de bor eller vilka deras politiska preferenser är, svarar minst fyra femtedelar av de tillfrågade i en opinionsundersökning att de föredrar ett spår i tunnel[230]. Om man därtill tillägger att en klar majoritet av Stockholms politiker uttalat sig emot projektet[231], samt att både Dagens Nyheter och Svenska Dagbladet uttryckt sig mot ytlägealternativet, framstår nu detta alternativ som synnerligen försvagat. Bland andra publicerar SvD en längre artikeln i sin söndagsupplaga som beskriver hur ett tredje spår kommer att dras:

”Rätt ner under Norstedska huset norra gavel dyker tåget.

---

226. ”Slutna kretsar exploaterar staden tysthet”, Lars Gyllensten [författare], DN, 4/5-93
227. ”Studien skapar fler frågor än den besvarar”, Jan Falk, DN, 29/4-93
228. Till yrkets försvar se: ”Arkitektur och Moral”, Olof Hultin, SvD, 6/5-93
229. ”Dennisavtalet en glädjekalkyl”, Jan Falk, DN, 23/4-93
230. ”Majoritet för tågtunnel”, Anders Sundström, DN, 2/5-93
231. ”Politiker samling för tunnel”, Peo Österholm, SvD, 8/5-93

Efter att ha passerat under det anrika bokförlagets ståtliga byggnad forsätter det genom det som tidigare var Riksarkivets källare.

Sekunden därefter befinner sig tåget i en annan månghundraårig källare, Hessensteinska huset 1600-talsgrav, (eventuellt ännu äldre). Fredrik I gav på 1730-talet huset åt sin älskarinna, Hedvig Taube, riksgrevinna von Hessenstein. Längre upp i huset sitter idag Svea Hovrätts ledamöter i förhandlingar. Hör de rasslet från tåget? Kanske rättens ordförande ber vittnena att tala högre när tåget kör genom källaren?

Tåget fortsätter förbi Riddarholmskyrkan på ett avstånd av sju meter. Här ligger Svea Rikes konungar i sin djupa, eviga sömn. Närmast tåget, i det karolinska gravkoret, ligger Karl XII. Sedan andra världskriget ungefär har han sovit cirka 16 meter från tåget. Tror han att det är repris på kaballiken i Bender när snabbtåget X2000 till Göteborg kommer susande? Eller sover han lugnt vidare?

Nu passerar tåget under den sista byggnaden, en tegelbyggnad, kommersrådet Simon Hebbes hus. Detta var en gång Sveriges Riksdagshus och här genomfördes tvåkammarriksdagen.

Nu kommer tåget ut i ljuset igen och försvinner ut över Riddarfjärden vid Hebbeska trappan.

Ni har just rest på Sveriges mest kontroversiella järnvägssträcka, tredje spåret över Riddarholmen, som skall byggas nu men som stoppats av politisk oenighet. Trots att sträckan inte är mer än drygt 200 meter delar den opinionen i två läger.

Sträckan tar några få sekunder att åka, men man hinner passera Sveriges historia genom flera sekler.[232]

Även om artikeln redovisar båda sidornas argument, är den otvivelaktigt kritisk till de ingrepp som ett tredje spår i ytläge

232. ”På tågresa genom sekelgamla källare”, Peo Österholm, SvD, 9/5-93

innebär för Riddarholmens historiska byggnader.

Samma dag skriver Emil Frölund, från höjden av sina 13 år, i Dagens Nyheter om effekten av Dennis trafikleder:

> *”De 107 000 bilar per dygn som idag åker på Centralbron kommer ringleden inte att avlasta. Därför föreslår jag att man i stället bygger en tunnel för biltrafik under Riddarfjärden. Då får man bort biltrafiken mellan Riddarholmen och Gamla Stan. Man kan då riva Centralbron och låta den nya biltunneln förbinda Söderlundstunneln med Klaratunneln. Där tidigare Centralbron legat blir nu utrymme för att bygga det tredje och eventuellt ett fjärde spår utan att man behöver inkräkta på Riddarholmens kulturhistoriska mark.”*[233]

Motståndet såväl som försvaret av projektet är månfaldiga och debatten utspelar sig inte bara i medierna. Gamla Stans Stadsstudiecentrum utlyser en uppsatstävling om det Tredje spåret[234]. Riksdagsledamöterna Ulf Kristersson (m) och Lotta Edholm (fp) arbetar för att övertyga sina partikamrater om att rösta emot Tredje spåret[235]. Landshövdingen Ulf Adelsohn, för sin del, tar tillfället i akt vid ett tal för civilingenjörerna i Väg- och vattenbyggarnas riksförbund i Storstockholmsregionen, för att på ett ironiskt och lätt vanvördigt sätt, angripa naturskyddsföreningen som han döpt om till NTA – Nej Till Allt –, ”de ropar högt så fort det ska byggas något” påstås han ha sagt. Han försvarar ytläge alternativet genom att upprepa argumenten om att en tunnel kommer att försämra resevillko-

233. ”Bygg biltunnel under Riddarfjärden”, Emil Frölund [insändare], DN, 9/5-93

234. Tävlingens första pris fick: Meurk, Sofia (1993) *Tredje spåret över Riddarholmen. Bebyggelsehistoria med byggnadsvård*, Konstvetenskapliga institutionen vid Stockholms Universitet

235. ”Ojämn strid mot tredje spåret”, Peo Österholm, SvD, 8/6-93

ren för pendeltågresenärerna, och beskriver erbjudandet om 200 miljoner som Stockholms politikerna nyss lagt fram som politiskt elegant men verkningslöst då en tunnel kostar hela 1,8 miljarder mer än ett spår i ytläge. Han uppger sitt förtroende för att Banverkets alternativ kommer att respektera såväl husen som vattnet vid Riddarfjärden. Han anser också att riksintresset för järnvägen borde gå före riksintresset för Riddarholmen när ingreppen inte blir värre[236] vilket också var länsstyrelsens generella uppfattning i sitt tidigare samrådsyttrande[237].

Kommunikationsminister Mats Odell (kds) uppvaktas flitigt, ena dagen bl.a. av Gamla Stans Stadsstudiecentrum som presenterar 13 500 underskrifter mot Tredje spåret[238], och dagen därpå av några som förhandlat i Dennisöverenskommelsen och nu vill att trafikutskottet än en gång prövar möjligheten att lägga Tredje spåret i en tunnel[239].

Men även tidningarnas debatt- och insändarsidor fortsätter att intensivt uppvaktas. Trafiklandstingsrådet i Stockholms län, Elwe Nilsson (m) och finansborgarrådet i Stockholms stad, Carl Cederschiöld (m) svarar till Lars Gyllensten. De säger sig inte kunna förstå hur författaren gång på gång kan jämställa byggandet av ringleden utanför staden, vars syfte är att föra trafiken runt staden för att skydda folk och bebyggelser inne i staden, med rivningen av Norrmalm vars syfte var att släppa trafiken genom staden. På samma sätt bemöter de anklagelserna om att Dennisöverenskommelsen fattats på ett odemokratiskt sätt. De påpekar att beslutet godkänts av en mycket

236. ”Adelsohn ryter till om tredje spåret”, Ann Charlotte Samec, DN, 12/5-93

237. ”Detaljplanen för Norra och Södra järnvägsbron samt för Tantoområdet och Årsta Holmar mm i Stockholms kommun”, Länsstyrelsen i Stockholms län, samrådsyttrande, 1/4-92

238. ”13 500 namn mot tredje spår”, [notis], SvD, 19/5-93

239. ”Mats Odell positiv till tunnellösning”, Gunnar Sörbring, DN, 19/5-93

stor politisk majoritet, vilket givetvis inte garanterar någon objektivitet, men i alla fall hör den demokratiska traditionen till[240]. Deras svar lyckas dock inte så väl med att få bukt med denna anklagelse. Idéen visar sig vara seglivad. En debatt uppstår exempelvis några månader senare efter det att planminister Görel Thurdin (c) – som påminner om att Dennisöverenskommelsen varit klart mansdominerad – skriver att utifrån lagstiftningsprocessen har Dennisöverenskommelsen kommit till på ett fullständigt regelvidrigt sätt i slutna rum, något som bestämt förnekas av förhandlaren Elwe Nilsson (m)[241].

Bo Björkman, professor emeritus i trafikplanering vid Kungliga Tekniska Högskolan, gör ett utfall mot Svenska Dagbladets ledare ”Hotet mot Riddarholmen”[242] i vilken tidningen försvarar idén om att gräva ett dubbelspårig tunnel under Riddarholmen och Riddarfjärden. För Bo Björkman borde planerarna liksom invånarna acceptera att anläggningar för transportsystem rent allmänt innebär ingrepp i stadsmiljön och att likaså inse att det i Banverkets projekt endast rör sig om mycket små ingrepp på husen vid Riddarholmen. Till försvar för Tredje spåret, hävdar han bestämt att ”En stad kan inte bevaras som ett slutet museum, den är en spegel av ett samhälle i förvandling”[243]. Han får indirekt svar av fastighetschefen i byggnadsstyrelsen för distriktet Gamla Stan och slottet, som använder sig av en annan metafor för att ifrågasätta

240. ”Gyllensten har fel om Dennispaketet”, Elwe Nilsson och Carl Cederschiöld, DN, 16/5-93

241. ”Manligt – när det är som sämst”, intervju med Görel Thurdin [mark- och planminister], DN, 20/10-93; ”Thurdin har fel om Dennis”, Elwe Nilsson [ordförande för Moderata Samlingspartiet i Stockholms läns], SvD, 22/10-93; ”Beslut togs i slutna rum”, Görel Thurdin [mark- och planminister], SvD, 29/10-93; ”Tossigt om slutna rum – Landstingsråd tröttnar på kritik mot hur Dennisbeslut har fattats”, Peo Österholm, SvD, 16/11-93

242. ”Hotet mot Riddarholmen”, [ledare], SvD, 8/5-93

243. ”Har miljöskyddet spårat ur?”, Bo Björkman [professor emeritus i trafikplanering, KTH], SvD, 12/5-93

projektet. Hon skriver:

> *”Byggnadskultur är att vårda det befintliga och göra nödvändiga tillägg utifrån helhetens behov med respekt för platsens särart. För det krävs komposition och regi. Använd stadens egna teman. En stad är som ett musikstycke.”*[244]

Densamma poängterar också att om Stockholms natur- och kulturkvaliteter naggas i kanten, äventyras ambitionen om att göra staden till Europas kulturhuvudstad.

I väntan på ett riksdagsbeslut om trafikpolitiken upprepas samma argument. Att det finns ”inga pengar till tunnel för tåget”[245]. Att de nya trafiklederna utgår ifrån” samma planering som när Klara revs”[246]. Att ” Dennispaketet värnar om miljön och välfärden”[247]. Att det inte är tågen men biltrafiken som stör Riddarholmen[248]. Att en tunnel under Riddarholmen är en riksangelägenhet[249]. Att ”tredje spåret [är ett] oacceptabelt ingrepp i naturen”[250].”Det blir inget tredje spår, tro mig”, säger författaren Ernst Brunner, som påstår att ”på krogar och kaféer på Söder talas inte om något annat än tredje spåret. Den dag de försöker bygga kommer det att krylla av

---

244. ”Stockholms kulturmiljö tål inte fler billeder”, Kerstin Westerlund [fastighetschefen i byggnadsstyrelsen för distriktet Gamla Stan/slottet], DN, 14/5-93

245. ”Inga pengar till tunnel för tåget”, Peo Österholm, SvD, 28/5-93

246. ”Samma planering som när Klara revs”, Desirée Edmar [museichef, Naturhistoriska riksmuseet], DN, 28/5-93

247. Ulf Adelsohn [landshövding i Stockholms län] och Peter Gorpe [planeringsdirektör vid länsstyrelsen], DN, 28/5-93

248. Exempelvis av Sven-Gösta Signell (s), ordförande i trafikutskottet, i ”Mats Odell positiv till tunnellösning”, Gunnar Sörbring, DN, 19/5-93

249. Sveriges hembygdsförening i ”Tredje spåret ett riksintresse”, [notis], DN, 26/5-93

250. ”Tredje spåret oacceptabelt ingrepp i naturen”, Eva Rudberg [arkitekt och docent i arkitekturhistoria], DN, 4/6-93

argt folk vid brofästena ”[251].

Det sägs att det blivit tänkbart att omfördela i Dennispaketet[252]. Detta påstående kritiseras och tillbakavisas dock kraftigt av Dennisförhandlarna Mats Hult (s), Lennart Rydberg (fp) och Carl Cederschiöld (m) som är emot att någon del i paketet stryks och vädjar i stället till riksdagen om nya medel[253]. Även Mikael Odenberg (m) hävdar, som svar till sin partikollega Ulf Kristersson (m) som arbetat för en omfördelning av resurser, att det inte rör sig om utbytbara pengar då vägmiljarderna betalas av billisterna och snabbspårvägen av landstinget[254].

15 Trafikpolitik och trafikteknik

I början av sommaren 1993 drar riksdagen upp riktlinjerna för en hundra miljarder stark satsning på väg och järnväg, delvis utifrån tanken att dessa investeringar ska leda till ekonomisk tillväxt[255]. Riksdagen förkastar dock ett yrkande om ”ytspårförbud” som Lotta Edholm (fp) lägger fram. Röstsiffrorna om hennes motion, 168 mot - 63 för, beskriver väl rikspolitikernas inställning i frågan om Tredje spåret:

”Socialdemokraterna i Stockholms stad röstade mot ytspåret, medan s-märkta i länet avstod. Partisekreteraren Mona Sahlin hade dock handen på ja-knappen som tillåter ytspår. Moderaterna röstade nästan genomgående för ytspåret. Nydemokraterna var emot liksom vänsterpartiets knapptryckare. Centerpartisterna sa nej eller ingenting alls. Kds höll med sin kommunikationsminister Mats Odell och höll sig till ja för ytspår.”[256]

---

251. ”Det blir inget tredje spår, tro mig”, Ernst Brunner [författare], Expressen, 2/6-93
252. ”Spårfrågan följer inga partigränser”, Peo Österholm, SvD, 8/6-93
253. ”Klartecken för tredje spåret”, Pralen Melander, DN, 10/6-93
254. I ”Spåret kan bli tunnel”, Pralen Melander, DN, 9/6-93
255. ”Väg- och järnvägsbubblan”, [ledare], DN, 9/6-93

Knappast nedslagen av att hennes förslag förkastats, hävdar Lotta Edholm att frågan ännu inte är avslutad, utan att Stockholmarna kommer att vakna och visa sitt motstånd innan nästa valrörelse. I september 1994 skulle det åter vara dags för val.

Debatten för och emot Tredje spåret upphör mycket riktigt i och med riksdagsbeslutet. Enligt professorn i järnvägsteknik Evert Andersson behövs Tredje spåret för att tågtrafiken ska kunna fungera väl dvs. utan förseningar, och för att kunna hävda sig gentemot andra betydligt mer förorenande och utrymmeskrävande trafikslag. Han varnar för att tågtrafiken blivit mycket känslig för störningar och att den blir det ännu mer i takt med en ökande trafik, samt att en tågtunnel i detta avseende knappast innebär någon lösning. ”Tredje spåret är en riksangelägenhet” och, fastställer han, den enda tillfredställande lösningen ur ett trafiktekniskt perspektiv. Borde man dessutom inte värna om den starka skönhetsupplevelsen som tågresenärer får uppleva när de kommer till Stockholm söderifrån, undrar han[257].

På så sätt fortsätter ordkriget mellan de olika parterna. Moderaten Stig Dingertz anklagar stadsbyggnadskontoret och borgarrådet Monica Andersson (s) för att ha ”riggat” underlaget för bedömningen av tunnelalternativet som stadsbyggnadskontoret nyss framställt. Underlaget menar han, har uppseendeväckande brister. Bl.a. har en rad kostnader i samband med tunnelalternativet inte tagits upp, exempelvis vissa utgångar vid Centralen. Därutöver ifrågasätter Stig Dingertz det vettiga i att satsa fyra miljarder kronor på ett spår i tunnel när detta beräknas att ge ett tillskott på max 1000 pendeltågresenärer [258]. Monica Andersson (s) tillbakavisar dock kritiken och påstår att han ”spårat ur”[259].

256. ”Klartecken för tredje spåret”, Pralen Melander, DN, 10/6-93

257. ”Vem talar för tåget?”, Evert Andersson [professor], DN, 25/6-93

258. ”Hård ordstrid om ny tunnel”, Pralen Melander, DN, 16/6-93

Till saken hör att Stockholms stad inte gett upp kampen för tunnellösningen, tvärtom. Styrkt av Stockholms stads planmonopol, och trots att riksdagen just fastställt att det inte finns några statliga pengar till en tunnel, beslutar stadsbyggnadsnämnden, med Monica Andersson i spetsen som ordförande, att förorda ett tunnelförslag som alternativ till Tredje spåret över Riddarholmen[260]. För henne är det Stockholm som ska bestämma över den bästa lösningen i ytläge eller i tunnel, och regeringen (då med Carl Bildt (m) som statsminister) som får bestämma om den ska köra över staden eller ej. Hon erkänner att det visserligen finns en detaljplan för Tredje spåret men att kommunfullmäktige inte antagit denna, och att det nuvarande tunnelförslaget skulle kunna komma upp i byggnadsnämnden till hösten, bli en detaljplan våren 1994, och finnas på planminister Görel Thurdins (c) bord om ett år. Monica Andersson upprepar samtidigt att Tredje spåret är en riksanglägenhet[261]. Följetongens politisk-juridiska spel fortsätter.

Riksdagen röstar för en trafiksatsning och emot att nya medel tillförs en tunnel medan Stockholms kommunfullmäktige ännu inte antagit någon detaljplan. Med valet om knappt ett år uppfattar många att det finns utrymme till att försöka påverka opinionen och politikerna. Det är mot denna bakgrund som man bör tolka förslaget om att ersätta Västerleden med Essingeledens Brommagräns för att spara de pengar som behövs för att bygga Tredje spåret i tunnel[262]. Det är mot samma bakgrund man bör tolka stödet för regionplanekontorets tidigare förslag om att dra en tunnel under Kungsholmen för att undvika att så många trafikanter samlas vid den trånga

259. ”Stig Dingertz har spårat ur”, [notis], DN, 24/6-93

260. Stadsbyggnadsnämnden, utdrag ur protokoll, §24, punkt 1, 16/12-93

261. ”Staden slår ny slag för tunnel”, Peo Österholm, SvD, 25/6-93

262. ”Pengar finns att spara till en järnvägstunnel”, Ingemar Ahlstrand [tekn dr och lärare i trafikekonomi vid KTH], Lotta Edholm [rikdagsledamoten fp], och Maria Leissner [ledamot av fp:s partistyrelse], DN, 27/6-93

Centralen [263]; liksom stödet för ett tredje spår i ytläge i 200 000 dagliga resenärers namn, d.v.s. de som är beroende av tåget för sitt arbete eller sina nöjen[264]. Detta gäller även domprosten Caroline Krooks krav om att ett tredje spår vid Riddarholmskyrkan stoppas helt[265]. Alla anser, om än på olika sätt, att situationen fortfarande står öppen.

Då väljer SJ-chefen Stig Larsson att varna för att beslutet om tågtrafiken förbi "Getingmidjan" söder om Stockholm Central inte tål fler förseningar. Denna viktiga men förhållandevis tillbakadragna aktör, förklarar att SJ och ledningen för Banverket medvetet legat lågt för att ge politikerna möjligheten att diskutera igenom spårförstärkningen, men att man inte längre har råd med ytterligare två tre års rådrum. Stig Larsson påminner om att det ursprungligen, enligt Dennis avtalet för Stockholmstrafiken, var tänkt att Tredje spåret skulle varit färdigt 1998 och att om ett par år kommer taket för trafikens volym att nås. För honom har miljö- och sakfrågan hamnat snett i debatten." Sakfrågan och tekniken har hamnat snett i skymundan för känslor " beklagar han sig. Samtidigt ansluter han sig till de som sätter sig emot att pendeltågresenärer drivs ner i en underjordisk station. "Deras dagliga resesituation är en absolut och konkret miljöfråga. De får definitivt en sämre miljö om pendeltågtrafiken flyttas långt under jord. Här står alltså kulturmiljö mot mänsklig miljö". Argumentet är känt, men formuleringen ny och slående[266].

SJ-chefen hinner precis konstatera att ett nytt spår snabbt behövs, när Erik Skogby från byggföretaget Skanska en vecka senare kommer med det, för den oinvigde, lätt surrealistiska

263. "Kungsholmstunnel bättre än tredje spåret", Eie Herlitz och Jan Wiklund [aktiva i Miljöförbundet (Alternativ Stad)], SvD, 27/6-93

264. "Pendeltåg behöver eget spår ovan jord", Carl-Johan Jargenius [pendeltågresenär Spånga], DN, 3/7-93

265. "Domprost kräver att tredje spåret stoppas", Per Aschan, SvD, 13/8-93

266. "Inga fler förseningar", Pralen Melander, DN, 18/8-93

förslaget att bygga om den sträckan av dubbelspåret som går i tunnel under Riddarholmen så att den rymmer tre spår i stället för två, samt att isolera den mot vibrationer. ”Ett komplicerat bygge men inte alls särskilt svårt” framhåller Skanskas Erik Skogby om sin lösning som dessutom inte beräknats bli dyrare än Banverkets tidigare förslag[267]. ”Generande enkelt” lär upphovsmannen självbelåtet ha sagt om förslaget som undviker alla intrång på byggnader vid Riddarholmen, hamnar fyra meter längre bort från Riddarholmskyrkan, och tar en betydligt mindre yta av Riddarfjärden i anspråk. Ytterst dynamiserande, skulle man i stället kunna säga om ett förslag som visserligen snabbt kommer att visa sig innebära en rad allvarliga tekniska hinder men som icke desto mindre ger en helt ny fart åt debatten.

För tillfället är det dock vägverkets uppräkning av kostnaderna av bilringen till hela fem miljarder som fångar allmänhetens uppmärksamhet[268]. Dennisöverenskommelsen blir allt skörare[269]. En grupp utländska experter tillkallas för att syna kostnaderna för tunnlar och vägar i Dennispaketet[270]. Det har blivit ”tid att öppna Dennispaketet” framhåller Dagens Nyheter[271]. Samuel Strandberg, en framträdande folkpartist i Stockholmskommunfullmäktige, byter offentligt ståndpunkt för att ställa sig emot den överenskommelse han tidigare röstat för[272]. Föga förvånande, dyker Emil Frölunds förslag snart

267. ”Tredje spåret – I gamla tunneln”, Anders Sundström, DN, 27/8-93; ”Tredje spåret får plats bredvid känsliga hus”, Peo Österholm, SvD, 27/8-93

268. ” ’Ringen’ fem miljarder dyrare”, Jan Falk, DN, 2/9-93; ”Krismöte om Dennispaketet”, Lena Hennel, SvD, 4/9-93; ”Miljarden som glömdes bort”, Pelle Jacobsson, Aftonbladet, 6/9-93

269. ”Debatten om Dennis tar ny fart”, Lena Hennel och Peo Österholm, SvD, 7/9-93

270. ”Utländsk expertis granskar Dennispaketet”, Pralen Melander, DN, 7/9-93

271. ”Tid att öppna Dennispaketet” [ledare], DN, 8/9-93

272. ”Dårskap genomföra Dennispaketet”, Samuel Strandberg, DN, 9/9-93

upp igen som ett alternativ till Dennisöverenskommelsen[273], samtidigt som flera röster kräver en omprövning av Dennispaketet[274]. Redan en vecka (sic) senare redovisar de tillsatta amerikanska, engelska och norska experterna att fördyringen stannar vid 3 miljarder[275]. Fördyringen blev måhända inte så omfattande som befarat, men Länstidningen skriver ändå i en ledare att ”Dennispaketet faller samman”[276]. Trots att paketet fortfarande får öppet stöd av moderata samlingspartiet i Stockholms stad, som ropar ”Genomför Dennispaketet nu”[277] och av VD:n i Stockholms Handelskammare som yrkar för detsamma[278], ifrågasätts Dennispaketet hårt vid denna tidpunkt. Lars Gyllensten framför återigen hur han tycker att ”Storföretagens intressen styr Dennispaketet”[279]; snart färdas ett 3500 personer starkt fackeltåg mot Dennis trafikleder[280]; och snart gör också miljöministern Olof Johansson (c) ett utspel där han förklarar Dennispaketet som kört[281]. Allt detta knappt ett år efter att överenskommelsen skrivits under.

---

273. ”Allt fler tror på 14-åringens förslag”, Titu Gräslund, Expressen, 10/9-93

274. ”Naturvårdsverket vill ompröva Dennispaketet”, SvD/TT, 16/9-93; ”Riksantikvarieämbetet varnar”, Peter Carlberg, SvD, 18/9-93; ”Boverket kritiserar Dennis”, SvD/TT, 20/9-93; ”Hälsotesta Dennisavtalet”, [notis], DN, 20/9-93

275. ”Vägverket får bakläxa av experter Dennispaketet ’bara’ tre mdr dyrare”, Lena Hennel, SvD, 21/9-93

276. ”Dennispaketet faller samman”, [ledare], Länstidningen, 24/9-93

277. ”Genomför Dennispaketet nu”, [notis], SvD, 10/10-93

278. ”Stockholm ska vara Sveriges motor”, Frans-Henrik Schartau, DN, 13/11-93

279. ”Storföretagens intressen styr paketet”, Lars Gyllensten [författare], DN, 4/11-93

280. ”Protest mot ringled samlade 3500”, Jan Falk, DN, 18/11-93; ”Fackeltåg mot Dennispaketet”, Lova Olsson, SvD, 18/11-93

281. ” – Dennispaketet är kört”, Ann-Katrin Öhman, Expressen, 12/12-93; ”Miljöministerns utspel irriterar”, Jan Kantor, DN, 14/12-93: ”Troligt ja till paket trots C -motstånd”, Mats Knutsson, SvD, 14/12-93

16 Polariseringen av debatten

Debatten om Tredje spåret är på väg mot en polarisering kring två konkurrerande förslag: tre spårtunneln i ytläge och Liljeholmsalternativet. Visserligen passar Landstingets regionplane- och trafikkontor (RTK) vid denna tidpunkt visserligen på att redovisa den visionära lösning för spårtrafiken söder om Stockholm som arkitekten Göran Johnson utvecklat: alla förbindelser, inklusive Centralstationen, tunnelbanan och en del av Söderleden skulle grävas ner under mark- och vattenytan för att återskapa en obruten vattenspegel i Riddarfjärdens innersta delar och kanalen mellan Riddarholmen och Gamla Stan[282]. Men debatten kretsar huvudsakligen runt de två ovannämnda förslagen.

Trespårtunneln har sitt ursprung dels i Banverkets tidigare ytlägeförslag och dels i Skanskas Erik Skogbys idé om att låta alla tre spår gå i samma tunnel. Liljeholmsalternativet härstammar från ett tidigare förslag från RTK som återfinns i programmet ”Högklassig kollektivtrafik – Halverad Bilism”[283], som ett av de fyra olika pendeltågtunnel förslag som Banverket 1992 tagit fram som alternativ till spåret i ytläge, samt bland de olika tunnelförslag som RTK på stadsbyggnadskontorets begäran tagit fram under våren 1993. Liljeholmstunneln utgörs av en pendeltågtunnel vars sträckning går från Tomteboda till Älvsjö via Centralen och under Liljeholmen och som finns i två versioner, antingen med anslutning till järnvägen vid Södra stationen eller med anslutning till tunnelbanan vid Mariatorget. Liljeholmsalternativet är tänkt att skona både Riddarholmen och Årstaholmarna.

Dagens Nyheter redogör för Skanskas förslag i detalj och berättar att såväl Banverket som politikerna, bl.a. landstings-

282. ”Visionär lösning på spårtrafiken, Pralen Melander, DN, 21/9-93

283. Herlitz Eie (idé), & Wiklund Jan (red) (1990) *Högklassig kollektivtrafik - Halverad Bilism*. Stockholm: Alternativ Stad - Miljöförbundet Stockholm, s.32

rådet Elwe Nilsson, visat ett stort intresse inför det nya förslaget[284]. Banverkets representanter stämmer hastigt möte med Erik Skogby för att diskutera hans förslag. Enligt Bengt Bellander visar det sig dock snabbt vid en teknisk genomgång att Skogbys förslag lider av en rad tekniska svagheter som gör det svårt att genomföra. Men förslaget är ändå avgörande för Banverket eftersom det rubbar vad som varit en av de starkaste premisserna för alla tidigare ytläge förslag, nämligen Centralbrons västra kant, något som inte varit tänkbart exempelvis 1988[285]. Efter några veckor presenterar Riggert Andersson Banverkets version av Skogbys idé. Skogbys förslag tar en mindre del av Centralbron i anspråk och utgår från tre spår i en enda tunnel: två spår lite österut och på samma nivå som idag, Tredje spåret placerat väster om dem och lite nersänkt. I Banverkets tappning går de tre spåren på samma nivå fast ännu längre österut. Detta tar ett ännu mindre utrymme av Centralbron i anspråk för att i stället minska antalet filer på Centralbron från sex till fem. Förslaget innebär inga ingrepp varken på tunnelbanan eller, viktigast, på husen vid Riddarholmen. Dessutom erbjuder det en ny Riddarholmsbro samt en förbättring av miljön omkring Riddarholmskanalen[286].

Banverkets förslag tas välvilligt emot av politikerna i Stadshuset[287], även om de samtidigt fortsätter att förbereda för ett spår i tunnel[288]. På samma sätt betecknas det som en ”kolossal förbättring” av Göran Söderström, Skönhetsrådets sekreterare, som dock betraktar en tunnel under Liljeholmen som ett bättre alternativ[289]. Banverkets styrelse beslutar i alla fall vid

284. ”Stort intresse för nytt förslag”, Pralen Melander, DN, 8/9-93

285. Bengt Bellander [Banverket/Tyréns Byggkonsult AB], intervju med författaren, 27/8-98

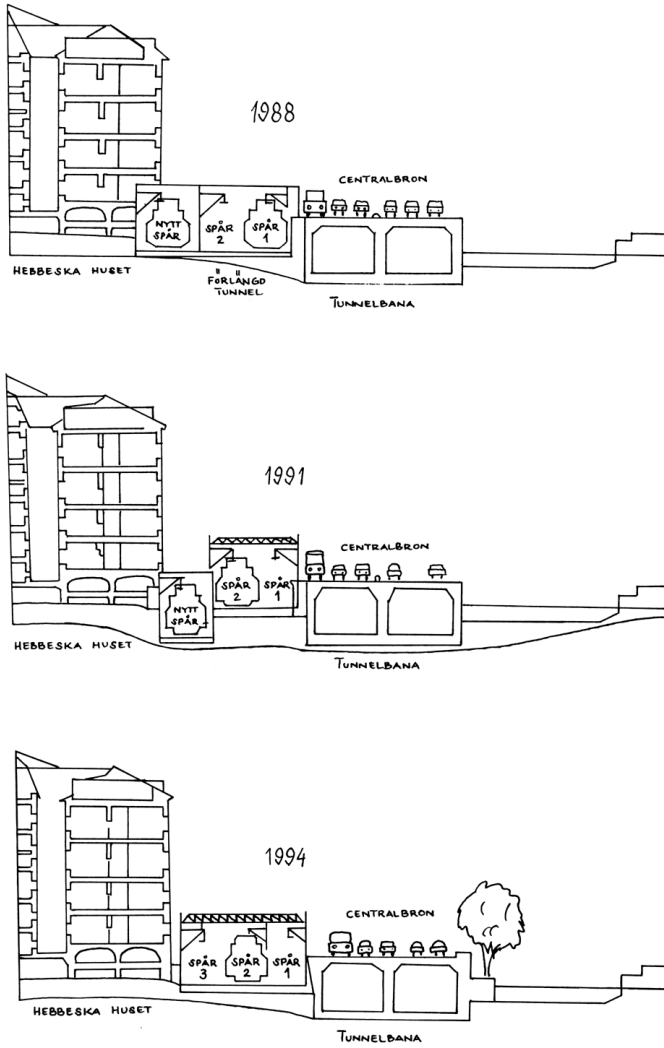
286. Banverket (1993) *3-Spårtunnel förbi Riddarholmen*. Sundbyberg: Banverket Östra Regionen, november 1993

287. ”Politikerna positiva till nytt spårförslag”, Pralen Melander, DN, 20/10-93

288. ”Tredje spåret läggs i tuber”, Pralen Melander, DN, 5/11-93

ett extrainkallat möte, att ställa sig bakom det modifierade Skanskaförslaget, vilket frammanar en diskussion om hur

289. ”Ständig kamp för skönheten”, Jan Falk, DN, 1/11-93



Olika spårdragningsalternativ vid Hebbeska huset (Illustration: H. Corvellec och Angelica Jönsson utifrån Banverkets dokumentation – ej skalenlig; jämför med befintlig spårdragning s.23)

Centralbron bör påverkas, bl.a., om den ska behålla sina sex

filer fast smalare eller bara ha fem kvar, om eventuella hastighetsbegränsningar som mindre filer skulle innebära, eller om de tillfälliga åtgärder som ett sådant förslag skulle kräva[290]. Efter att ha handlat om utrymmet väster om spåret, kommer debatten nu att handla om utrymmet österut. En hemställan om en detaljplanläggning för utbyggnaden av ett tredje järnvägsspår mellan Tegelbacken och Södra Mälarstrand via Riddarholmen baserad på den nya förslaget, skickas den 19 november 1993 till stadsbyggnadskontoret av Banverket.

Vad gäller stadsbyggnadskontorets planprogram (Tomteboda-Centralen-Liljeholmen-Älvsjö) och detaljplan om en pendeltågstunnel under Stockholm innerstad börjar remissvaren trilla in[291]. Flera aktörer hänvisar till deras tidigare ställningstaganden. Länsstyrelsen upprepar exempelvis att det intresse som bäst främjar en långsiktig, lämplig utveckling är riksintresset för järnvägen[292], och SJ vidhåller att det är en klar miljöförsämring att låta 200 000 dagliga pendeltågsresenärer byta från dagsljus och storslagna vyer till en milslång tunnel 40 meter under marken[293]. Banverket finner bl.a. ”att nu aktuella planer, med spåren i tunnel, ej är genomförbara eftersom tillräckliga investeringsmedel saknas”[294]. Andra uttrycker sitt stöd för stadsbyggnadskontorets förslag om en spårtunnel. Enligt Byggnadsstyrelsen torde samhällsnyttan för

290. ”Ja till alternativt tredje spår”, Peo Österholm, SvD, 11/11-93; ”Banverket stödjer nytt spårförslag”, Pralen Melander, DN, 11/11-93

291. För en sammanfattning av dessa se: ”Samråds och remiss redogörelse S-Dp 93038”, Stadsbyggnadskontoret, 25/10-93; ”Samråds och remiss redogörelse S-Dp 91012”, Stadsbyggnadskontoret, 28/10-93

292. ”Program för spår Tomteboda-Centralen-Liljeholmen-Älvsjö, S-Dp 93038 (…), Samrådsyttrande”, länsstyrelsen, brev till Stadsbyggnadskontoret innerstaden/Söderort, Stockholm 30/9-93

293. Se: ”Samråds och remiss redogörelse S-Dp 93038”, Stadsbyggnadskontoret, 25/10-93

294. ”Samråd angående förslag till Planprogram samt förslag till detaljplan och tillägg till detaljplaner för spårtunnel Tomteboda – Centralen – Liljeholmen – Årsta i Stockholm”, Banverket, brev till länsstyrelsen, 14/10-1993

regionen av ett nytt dubbelspår i tunnel vara större än av Tredje spåret, medan Riksantikvarieämbetet hälsar att en tunnel visar att behovet av ytterligare spårförbindelser kan förenas med hänsyn till kulturmiljön[295]. Politikerna i landstingets regionplane- och trafiknämnd dömer dock ut förslaget som intressant men orealistisk och förstärker sitt stöd för ytlägealternativet[296].

Från att ha handlat om en lång rad alternativa sträckor, i ytläge som i tunnlar, för fjärr- eller pendeltåg, håller debatten om förstärkningen av Stockholms järnvägskapacitet mot slutet av 1993 på att struktureras kring Tredje spåret i ytläge enligt 3-Spårtunnelförslaget och en pendeltågstunnel från Tomteboda till Älvsjö via Centralen, Södra stationen, och Liljeholmen. Denna polarisering framstår i alla fall tydligt i och med stadsbyggnadskontorets förslag till Stadsbyggnadsnämnden om att gå vidare med detaljplanläggningen för båda alternativ[297].

Hänvisningarna till andra tunnelalternativ blir färre, även om arkitekten tillika vice ordföranden i HSB i Tanto, Ulf Hellsten, påminner om att Regionplane- och trafikkontorets beräkningar också visat att en pendeltågstunnel via Mariatorget är samhällsekonomiskt lönsam[298].

En detaljplan för Liljeholmsalternativet har tagits fram och fått positiva remissvar.Tunnelalternativet har aldrig kommit så långt i den formella processen som nu och detta gör att kri-

295. ”Ang. förslag till tillägg till detaljplanen för spårtunnel i Stockholms innerstad inom stadsdelarna Vasastaden, Norrmalm, Riddarholmen och Södermalm i Stockholm”, Riksantikvarieämbetet, brev till Stockholms stadsbyggnadskontor, 28/9-93

296. ”Landstinget väljer tredje spår framför ny järnvägstunnel”, Peo Österholm, SvD, 29/9-93

297. ”Nya spår Tomteboda – Älvsjö”, Stadsbyggnadskontoret, tjänsteutlåtande, 28/10-93

298. ”Pendeltågstunnel alternativ till tredje spåret”, Ulf Hellsten, DN, 15/12-93

tiken emot Banverkets ytlägeprojekt förstärks. Förslaget om 3-Spårstunnel inkräktar inte på Riddarholmens hus men vad som nu väcker kritik, bl.a. hos föreningen Vårt Stockholm, är att en del av Riddarfjärden tas i anspråk genom att järnvägsbroarna måste breddas[299]. Kritiken emot Banverkets projekt om att bygga ett tredje spår i ytläge fortsätter alltså oförändrat trots att det nya förslaget svarar på mycket av den kritik som Banverkets tidigare förslag fått utstå. Skönhetsrådet uttrycker exempelvis en ”djup oro inför besluten kring tredje spåret”. Rådet finner det ”beklagligt att iaktta Banverkets okänsliga, prestigefyllda fasthållande vid sina utgångsförutsättningar” och utropar ”Låt inte kortsiktiga beslut färga framtidens dom över vårt handlande!”[300]. I och med det nya förslaget börjar motståndet emot Tredje spåret att växla positioner.

17 Stadsbyggnadsnämnden ändrar inställning

Finansieringen av tunnelalternativet är dock fortfarande inte löst[301] och detta leder till att tunneln förlorar ett av sina starkaste stöd när stadsbyggnadsnämnden bestämmer sig för att överge sina tunnelplaner och endast gå vidare med Banverkets senaste ytläge förslag. Denna omvändning i frågan är ytterst viktig då den markerar ett stopp för tunnelalternativets framsteg i den formella beslutprocessen. Nämnden motiverar sin ändrade inställning på följande sätt:

> *”Staden har engagerat sig hårt för att få en lösning där tredje spåret läggs i en tunnel. Nämnden vidhåller uppfattningen att tunnelalternativet med dragning Tomteboda-Odenplan-Centralen-Södrastationen-Liljeholmen*

299. ”Tunnel ger stora fördelar för tågtrafiken”, [föreningen Vårt Stockholm] Christina Norrby [ordförande] och Ulla Jonneborg [vice ordförande], DN, 5/12-93

300. Skönhetsrådet, öppet brev till regering och riksdag, 20/12-93

301. ”Nya spår Tomteboda – Älvsjö”, Stadsbyggnadskontorets, tjänsteutlåtande, 28/10-93

Älvsjö är det bästa ur stadsbilds- och miljösynpunkt.

Varken regering eller riksdag är dock beredda att tillmötesgå stadens krav. Det finns inga pengar till tunnellösningen. I den situationen måste staden hantera frågan om tredje spåret så att lösningarna blir de bästa möjliga under rådande omständigheter."[302]

Även om omvändningen tycks ha varit svår att acceptera för nämndens ordförande, Monica Andersson (s), som öppet säger sig inte tycka om den[303], har Stadshuset vid det här laget formellt gett upp motståndet emot Tredje spåret[304]. Ordföranden i Stadsbyggnadsnämnden forsätter dock med att ställa krav på Banverket att denna vidtar ytterligare åtgärder för att återskapa så mycket som möjligt av Riddarholmskanalen och den visuella känsla av att Riddarholmen omringas av vatten.[305]

Dagen efter stadsbyggnadsnämndens beslut ansluter sig den tidigare så kritiska Dagens Nyheter, med ett visst beklagande över att tunnellösningen inte går att genomföra, till det nya förslaget [306]. DN kritiseras då av Lennart Rydberg, borgarråd och gruppledare (fp) i Stockholms stadshus, för vilken det "tredje spåret i tunneln hade varit att föredra" [307].

Situationen i slutet av 1993 ser ut på följande sätt: SJ:s behov av en utökad spårkapacitet vid Getingmidjan kvarstår[308],

302. Stadsbyggnadsnämnden, utdrag ur protokoll, §24, punkt 1, 16/12-93
303. "Destruktiv lösning som strider mot god stadsplanering", Catharina Ingelman-Sundberg, SvD, 16/12-93
304. "Klartecken för tredje spåret", Catharina Ingelman-Sundberg och Peo Österholm, SvD, 16/12-93
305. Monica Andersson, brev till författaren, januari 2001
306. "Tredje spåret är nu acceptabelt", [ledare], DN17/12-93
307. "Tredje spåret i tunneln hade varit att föredra", Lennart Rydberg [borgarråd och gruppledare (fp) i Stockholms stadshus], DN, 27/12-93

varpå Banverket lägger fram en reviderad version av dess tidigare förslag där de tre spåren ligger i samma tunnel. Den nya versionen ryms inom de anslagna pengarna, rör inte husen på Riddarholmen, minskar buller och vibrationer på sträckan samt reducerar spårets ingrepp på Riddarfjärden. Några månader dessförinnan, har riksdagen beslutat för en satsning på trafiken men även fastställt att inga ytterligare medel kommer att tillföras en tunnel, vilket också är kommunikationsministerns och regeringens linje.

Under hela 1993 har Stadsbyggnadsnämnden hållit detaljplanen för ett spår i ytläge i långbänken. Istället har nämnden föredragit att arbeta med att utveckla en detaljplan för en tunnel lösning. Som ekonomiskt lockbete har Stockholm erbjudit sig att bekosta en del av de merkostnader en tunnellösning skulle innebära, dock långt ifrån hela den nödvändiga summan. Men vid årets slut, med motiveringen att varken regering eller riksdag verkar beredda att bekosta den merkostnad en tunnel skulle innebära, gör stadsbyggnadsnämnden en radikal omvändning och vänder sig bort från tunnellösningen för att i stället börja förespråka ytlägealternativet. Detaljplanen för ett spår i ytläge är nu redo att gå vidare till Stadshuset. Stadsbyggnadskontoret håller på att revidera detaljplanen för ytläge enligt Banverkets 3-Spåriga tunnelförslag, för att kunna överlämna ett detaljplanförslag till kommunfullmäktige. I praktiken betyder stadsbyggnadsnämndens nya inställning att Stockholms stad är på väg att godkänna Banverkets projekt. Trespårstunnelförslaget ser ut att ha fallit i bättre jord än sina föregångare. Genom att den nya sträckningen undviker intrång i Riddarholmens hus, blir mycket av den kritik som riktats emot Tredje spåret irrelevant. Några tidigare kritiska röster tycks börja acceptera idén om att Tredje spåret dras i ytläge. Efter att i flera år ha varit starkt kritisk till ytlägealternativet, börjar exempelvis Dagens Nyheter återigen försvara

308. Det framförs tydligt lite senare: ”Ett tåg i minuten”, Pralen Melander, DN, 11/8-94

Banverkets förslag. Kritiken emot Tredje spåret forsätter självfallet, men nu i en betydligt mildare ton. Den blir mer allmän och fokuserar mindre på förslagets enskilda detaljer, den handlar mer om Stockholms stadsbild och vattenfront, och mindre om enskilda fasader och källare. I början på 1994 verkar det som om idén om ett tredje spår i ytläge, lite österut om de två befintliga spåren på bekostnad av en mindre bit av Centralbron, fått starkare förankring.

En annan sammanfattning av läget står att finna i den proposition som regeringen den 13 januari 1994 överlämnar till riksdagen, om statliga garantier för väginvesteringar samt utbyggnad av kollektivtrafikens infrastruktur i Stockholms län i samband med Dennisöverenskommelsen. Om ”Nya järnvägsspår” står det:

> *”Nya spår Stockholm C-Årsta: En nödvändig förutsättning för utbyggnaden av såväl snabbtågsystemet för fjärrtrafiken som för regionaltågen i Stockholmsregionen och Mälardalen, är ökad spårkapacitet mellan Stockholm C och Årsta. Projektet finansieras helt med statliga medel och är kostnadsberäknat till ca 1 600 miljoner kronor.*
>
> *Genomförandeläget: projektet är kraftigt försenat på grund av svårigheten att finna en bra utformning av spåret i ytläge med hänsyn till stadsbilden och intrånget på Riddarholmen. En förläggning av spåret i tunnel finns det inte ekonomiska resurser för. För närvarande övervägs ett alternativ med spåret i ytläge men där vissa delar av centralbrons vägutrymme tas i anspråk”*

Lite längre fram, i stycket om ”Den forsatta planerings- och beslutprocessen”, står det:

> *”Enligt Statens fastighetsverk är det angeläget att en första etapp i stort sett begränsas till avgiftsfinansiering*

av biltrafik in till staden [de omdiskuterade biltullarna, min anm.] och satsningarna på kollektivtrafik däribland en järnvägstunnel för ett tredje och fjärde spår. Följande etapper bör föregås av ett noggrant utredningsarbete där stor vikt läggs vid att begränsa skador på berörda markområden och fastigheter. Även Byggnadsstyrelsen framhåller att utbyggnaden av ett tredje spår genom Stockholm bör uppskjutas tills det blir möjligt att bygga en dubbelspårtunnel."

samt att:

"När det gäller Tredje Spåret och dubbelspår Kungsängen-Kallhäll föreligger enligt Boverket sådana konflikter att det kan bli nödvändigt med ingripande från regeringen för att finna lämpliga lösningar"[309].

Lite tillspetsat säger staten alltså både att ett nytt spår behövs, vare sig det läggs i en tunnel eller ej, men att det samtidigt inte finns några ekonomiska medel för att bygga en sådan tunnel, vilket är orsaken till förseningar i projektet.

18 Tredje spåret kontra Centralbron

Tunnelalternativet, känt som Liljeholmsalternativet, lider en klar tillbakagång i och med att stadsbyggnadsnämnden beslutar att inte gå vidare med planeringen av en tunnellösning. Banverkets 3-Spårtunnel har blivit det enda gällande förslaget och med anledning av detta blir det nödvändigt att utreda trafikkonsekvenserna av övergången från sex till fem körfält på Centralbron som Banverkets förslag skulle innebära. Bland Gatu- och fastighetskontorets trafikingenjörer antyder man att när (och om) Österleden byggs skulle det kanske räcka med fyra körfält på Centralbron[310]. Stadsbyggnadskontoret

309. "Finansiering av vissa väginvesteringar i Stockholms län m.m.", prop. 1993/94:86

och Gatu- och fastighetskontoret drar dock officiellt slutsatsen att om antalet körfält på Centralbron minskas till fem, kommer fler bilister att vilja köra på Centralbron än vad utrymmet skulle ge möjlighet till och att detta gäller både före och efter det att Ringen byggts. Vidare skriver kontoren att reversibla körfält knappast löser kapacitetsproblemet, eftersom trafiken p.g.a. passagens centrala läge är betydande i båda riktningarna både morgon och kväll. Detta innebär att det under byggtiden, i varje fall fram tills dess att Österleden byggts, måste skapas utrymme för sex körfält på Centralbron[311]. Därmed förkastas idén om att minska antalet filer på Centralbron från sex till fem. Detta, i sin tur, innebär att brons östra kant måste bredas lika mycket som järnvägspåret kommer att bredas på brons västra kant.

Frågan om det tredje järnvägspåret knyts följaktligen på ett mycket påtagligt sätt till frågan om Centralbron. Debatten håller på att gå från konkurrens mellan olika tunnel- och ytlägelösningar till konkurrens mellan tåg och bil om stadens markyta.

Stadsbyggnadskontoret fullföljer Stadsbyggnadsnämndens beslut om att gå vidare med planförslaget om att det nya spåret bör dras omedelbart intill och i samma nivå som stambanans två befintliga spår mellan Stockholms Central och Södra Mälarstrand, och att de två spåren på Riddarholmen ska ersättas av tre nya i förskjutet läge. Stadsbyggnadskontorets omarbetade förslag presenteras i två alternativ. I alternativ 1 förblir Arkivgatan i stort sett intakt genom att behålla en ”vägg” av jordmassor alldeles intill Riksarkivets husgrund. Däremot

310. Gunnar Lantz (stadsbyggnadskontoret), brev till författaren, 11/6-99.

311. ”Trafikkonsekvenser med fem eller sex körfält på Centralbron i anslutning till tredje spåret över Riddarholmen”, Stadsbyggnadskontoret och gatu- och fastighetskontoret, PM, 17/1-94

skulle det nya spåret inkräkta på Centralbron till en bredd motsvarande ett körfält – trots en egen utredning som säger att ”om antalet körfält på Centralbron minskas till fem kommer fler bilister att vilja köra på Centralbron än vad utrymmet ger möjlighet till”[312]. I alternativ 2, omvandlas Arkivgatan en smalare gångförbindelsen, medan man bevarar sex smalare körfält på Centralbron. Båda förslagen innebär en upprustning av stadsmiljön omkring Riddarholmskanalen[313]. Utan en breddning av Centralbron leder det första alternativet till att antalet filer på bron minskas från sex till fem, vilket går emot kontorets uppfattning om att biltrafikbehovet måste tillgodoses. Förslaget måste alltså inkludera möjligheten att bygga en tillfällig körbana längs Centralbron ovanför Riddarholmskanalen i väntan på att den planerade ringleden byggs för att klara biltrafikbehovet genom innerstaden[314]. Det ser ut som om att Centralbron skulle kunna lyckas motsätta sig eventuella inkräktanden från det Tredje spåret.

De två detaljplanerna går ut för remiss och samråd. SJ tycker att föreliggande planförslag löser kapacitetsproblemet på ett bra sätt, och att de två förslagen till deras utformning och ur trafikeringssynpunkt är likvärdiga[315]. Banverket uttrycker detsamma ur järnvägsteknisk synpunkt men framhäver att alternativ 2 blir dyrare samt har en större inverkan på byggnaderna på Riddarholmen[316]. Inte heller Stockholms Lokaltrafik väljer att föredra något särskilt alternativ. SL godkänner

312. ”Trafikkonsekvenser med fem eller sex körfält på Centralbron i anslutning till tredje spåret över Riddarholmen”, Stadsbyggnadskontoret och gatu- och fastighetskontoret, PM, 17/1-94

313. ”Förslag till detaljplan för Norra och Söder Järnvägsbron mm (tredje spåret) (...) S-Dp 91012, alt.1 och alt.2, med bilagor”, Stockholms stadsbyggnadskontor, 31/1-94

314. ”Provisorisk fil räddar Riddarholmen”, Pralen Melander, DN, 1/3-94

315. ”Detaljplan i två alternativ för tredje spåret förbi Riddarholmen i Stockholm”, SJ, brev till länsstyrelsen, planenheten, 22/2-94

316. ”Snabbremiss angående förslag till detaljplan (...)”, Banverket, brev till länsstyrelsen, planenheten, 28/2-94

planerna, förutsatt att deras funktionella krav på trafiklösningen med hänsyn till busstrafiken på stomnätsgatorna Skeppsbron och Munkbron tas i beaktning[317]. Genom att gnaga några decimeter av Centralbron anses tydligen Tredje spåret nu påverka alla broar i Centrala Stockholm!

Eric Langlet, Riddarholmskyrkans arkitekt föredrar det första av de redovisade alternativen med motiveringen att just detta ger ett större avstånd, ca. 12 meter, mellan den nya spårtunneln och Riddarholmskyrkans kor[318]. Intresset för bevarandet av Centralbrons sex filer – leder däremot Stockholms miljöförvaltning till att yrka på alternativ två med en minskad Arkivgatan[319]. Mer kluvet, föredrar Gatu- och Fastighetskontoret alternativ ett, men endast om Centralbron förblir sexfilig genom en provisorisk körbanekonsol mot och över Riddarholmskanalen, annars föredrar det alternativ två[320].

En liknande inställning intas av Regionplane- och trafiknämnden som förordar alternativ 1 under förutsättningen att sex provisoriska körfält behålls fram till dess att Österleden öppnas för trafik[321]. Regionplane- och trafiknämndens utlåtande verkar dock inte vara riktigt neutralt i frågan om byggandet av Österleden, då det tämligen strikt följer ett tjänsteutlåtande undertecknat Bo Malmsten, som bekant utgör Bengt Dennis högra hand i egenskap av huvudsekreterare i det s.k. Dennis-

317. ”Yttrande över detaljplanen för Norra och Södra järnvägsbron mm […]”, SL, brev till stadsbyggnadskontoret, 24/2-94

318. Erik Langlet [Berg, Hjort & Langlet Arkitektkontor AB], brev till Riksmarskalkämbetet, 18/2-94

319. ”Ang. teknisk snabbremiss av förslag till detaljplanen för Norra och Södra järnvägsbron mm […]”, Miljöförvaltningen, brev till stadsbyggnadskontoret, 28/2-94

320. ”Förslag till detaljplan för Norra och Södra järnvägsbron mm […]”,Gatu- och fastighetskontoret, brev till stadsbyggnadskontoret, 25/2-94

321. Stockholms läns landsting, Regionplane- och trafiknämnden, utdrag ur protokoll, §21, 15/3-94; Regionplane- och trafiknämnden, yttrande, brev till stadsbyggnadskontoret, 15/3-94

kansliet sedan 1990 och som är en av Dennisöverenskommelsen allra ivrigaste försvarare. Centerpartiets representanter i nämnden kräver emellertid, i en reservation som hänvisar till chansen att ”återupprätta de historiska och unika miljöerna kring Södra Mälarstrand, Riddarholmen, Gamla Stan och Tegelbacken” och ”befria området från trafikledens obönhörliga bullermatta och öka Stockholms värde som turiststad”, att Centralbron grävs ner[322]. Detta går i linje med vänsterpartiets representanter som föreslår att möjligheten att helt förlägga Centralbron i en tunnel undersöks[323].

Länsstyrelsen hänvisar till sitt tidigare ställningstagande i vilket man anser att det intresse som bäst främjar en långsiktigt lämplig utveckling bör vara riksintresset för järnvägen. Vidare konstaterar man att alternativ 1 är det mest fördelaktiga ur kulturmiljösynpunkt, då endast mindre ingrepp på Riddarholmen och dess bebyggelser kommer att krävas. Samtidigt är en minskad kapacitet på Centralbron ofördelaktig för trafikmiljön, d.v.s. bil- och busstrafik, i Gamla Stan. Alternativ 1 kommer alltså att leda till en försämring av trafikmiljön i området tills det att Österleden sätts i funktion, d.v.s. under åtminstone en femårsperiod, medan alternativ 2 innebär ett oåterkalleligt försvinnande av Arkivgatan. Av denna anledning föreslår länsstyrelsen ett förordande av alternativ 1 samt att man prövar möjligheten med att provisoriskt bredda Centralbron mot Gamla Stan [324]. Om man föredrar att bevara (alternativ 1) eller minska (alternativ 2) Arkivgatan beror uppenbarligen på hur man väljer att se på bilarnas behov av utrymme på Centralbron samt på Österledens framtid.

---

322. Centerpartiet, Stockholms läns landsting, Regionplane- och trafiknämnden, förslagsskrivelse, 15/3-94

323. Vänsterpartiet, Stockholms läns landsting, Regionplane- och trafiknämnden, förslagsskrivelse, 15/3-94

324. ”Detaljplanen för Norra och Södra järnvägsbron mm […]”, Länsstyrelsen i Stockholms län, samrådsyttrande, 3/3-94

Trots ett allmänt erkännande av att den nya dragningen skulle vara skonsammare mot Riddarholmsmiljön, fortsätter ett flertal aktörer att förespråka en tågtunnellösning. Föreningen Vårt Stockholm hänvisar till att gångpassagen framför Hebbeska huset kommer att försvinna och hävdar att ”kvarstår gör också den viktigaste invändningen ur stadsbildssynpunkt: Broarna över Norr- och Söderström breddas med åtta meter betong”[325]. Stadsmuseet menar att ”alltjämt inkräktar den planerade spårdragningen på hela sträckan enligt föreliggande förslag ytterst allvarligt på den kulturhistoriskt synnerligen värdefulla bebyggelsen, på riksintressena, och stadsbilden”[326]. Skönhetsrådet beklagar att arbetet med att hitta en tillfredställande tågtunnellösning tycks ha avstannat, upprepar att den enda acceptabla lösningen av spåren finns i en tunnel men hävdar lite motsägelsefullt om än pragmatiskt, att alternativ 1 skulle vara det enda möjliga alternativet[327]. Efter att ha medgett att åtminstone alternativ 1 skulle kunna innebära en viss förbättring för främst Riksarkivet, hänvisar Statens fastighetsverk till dess tidigare invändningar emot projektet, gällande påverkan på holmens totalmiljö och på vattenspeglarna, ingreppen och de framtida risker för byggnaderna, störningar för hyresgästerna under och efter byggtiden. Vidare ställer verket frågan om huruvida fördelarna med ett tredje ytspår verkligen kommer att bli stora nog för att uppväga nackdelarna för stadens centrala vattenrum, byggnader, topografi, och kulturmiljöerna på Riddarholmen och Gamla Stan[328].

---

325. ”Yttrande över förslaget till ny detaljplan för tredje spåret över Riddarholmen och strömmarna, brev till Stockholms stadsbyggnadskontor”, Vårt Stockholm, 20/2-94

326. ”Förslag till detaljplan för Norra och Södra järnvägsbron mm […]”, Stockholms stadsmuseum, brev till Stockholms stadsbyggnadskontor, 23/2-94

327. ”Ang. Norra och Södra järnvägsbron mm….”, Skönhetsrådet, brev till stadsbyggnadskontoret, 21/2-94

328. ”Yttrande över förslag till detaljplanen i två alternativ för tredje spåret förbi Riddarholmen (tredje spåret) […]”, Statens Fastighetsverk, brev till Länsstyrelsen i Stockholms län, 23/2-94

Allmänna Pensionsfonden, i egenskap av ägare till Nordstedthuset, tillbakavisar bestämt ett tredje spår på Riddarholmen men konstaterar att av alternativen skulle det första vara bättre[329]. Även Stockholms arkitektförening uttrycker sitt stöd för en tunnellösning men sägs föredra alternativ 1[330].

Mest kritiska är Gamla Stans Stadsstudiecentrum och Riksantikvarieämbetet. Gamla Stans studiecentrum kritiserar i starka ordalag Stadsbyggnadsnämnden för att ha använt ”Knepet med Brasklappar” i sitt decemberbeslut och fördömer såväl Dennispaketet som samtliga alternativ i ytläge och propagerar för Liljeholmsalternativet[331]. Riksantikvarieämbetet framhåller återigen behovet av att minska ”trafikmaskineriet mellan Riddarholmen och Gamla Stan”, och vidhåller sitt tidigare stöd för en tunnellösning. Det uttrycker att inga trafikåtgärder därutöver är önskvärda i området. Riksantikvarieämbetet ställer sig kritiskt till stadsbyggnadskontorets förslag att bygga ett spår i ytläge, och finner att båda alternativen strider mot Naturressurslagens principer och att det andra alternativet dessutom bryter mot förordningen om statliga byggnadsminnen. Därför uppmanar Riksantikvarieämbetet kommunen att återuppta arbetet med detaljplanen för en tunnel[332]. En ”Dra tredje spåret i tunnel”- kommitté anordnar även en utställning om pendeltågtunnelalternativet över Liljeholmen i Kulturhuset från mars till maj 1994[333].

---

329. ”Yttrande angående alternativa förslag till detaljplanen rörande tredje spåret vid Riddarholmen”, AP fonden, brev till stadsbyggnadskontoret, 23/2-94

330. ”Ang. detaljplanen för Norra och Södra järnvägsbron mm (tredje spåret) […]”, SA Stockholms Arkitektförening, brev till Stockholms stadsbyggnadskontor, 28/2-94

331. ”Förslag till detaljplan för Norra och Södra järnvägsbron mm (tredje spåret) […]”, Gamla Stans Stadsstudiecentrum, brev till stadsbyggnadskontoret, 28/2-94

332. ”Förslag till detaljplan för Norra och Södra Järnvägsbron mm (tredje spåret) [...]”, Riksantikvarieämbetet, brev till Stockholms stadsbyggnadskontor, 4/3-94

333. ”Ytspår eller tunnel?”, Reklamblad, datum okänt

19 Mot ett godkännande av Tredje spåret i kommunfullmäktigen

Kritiken till trots går stadsbyggnadskontoret vidare med planläggningen. Ett förslag till detaljplan baserat på det tidigare alternativ 1, med en femfilig Centralbro, läggs fram i mars 1994 och får namnet ”3-Spårtunnel förbi Riddarholmen”[334]. Förslaget går återigen på remiss och möter ungefär samma svar som det tidigare ’förslag 1’ fått. En nyhet är dock att diskussionen om huruvida antalet filer på Centralbron kan minskas från sex till fem eller om bron bör breddas österut, antingen definitivt eller temporärt tills dess att Österleden är byggd, nu intar en central plats i debatten. Gatu- och fastighetsnämnden fastställer exempelvis, i enlighet med Gatu- och fastighetskontoret förslag, att det är nödvändigt att bibehålla sexkörfält på Centralbron fram till dess att Österleden öppnas [335]. I och med att Tredje spåret nu försöker sträcka ut sig över Centralbron så ersätts den tidigare konflikten kring husen vid Riddarholmen med en konflikt kring vilket utrymme stadens biltrafik bör tilldelas.

En principöverenskommelse om att bygga en ny spårtunnel över Riddarholmen ingås mellan Stockholms kommun och Svenska staten via Banverket[336]. Stadsbyggnadsnämnden upprepar än en gång argumentet att fastän staden hellre ser att Tredje spåret läggs i en tunnel finns det inte några pengar för att finansiera en tunnel lösning, godkänner sedan detaljplanen och överlämnar därefter planförslaget till kommunfullmäktige. Nämnden gör dock gällande att den är negativt inställd

334. ”Förslag till detaljplan för Norra och Södra Järnvägsbron mm (tredje spåret) [...]”, Stadsbyggnadskontoret, 25/3-94

335. ”Förslag till detaljplanen för Norra och Södra Järnvägsbron mm (tredje spåret)”, Gatu- och Fastighetskontoret, 6/4-94; Gatu- och Fastighetsnämnden, utdrag ur protokollen, §39, 19/4-94

336. ”Principöverenskommelse (mellan Stockholms kommun och Svenska staten genom Banverket, enligt den s.k. Dennisöverenskommelsen från januari 1991, med tillägg september 1992)”, 1994

till att Centralbron breddas med ett provisoriskt sjätte körfält, och att om ett sådant provisorium trots allt kommer till stånd, får dess existens inte sammankopplas med ett eventuellt byggande av Österleden. Därigenom försöker nämnden frigöra ett eventuellt beslut om Tredje spåret från genomförandet av andra delar i Dennisöverenskommelsen[337].

Snart står politikerna i kommunstyrelsen inför förslaget att lägga tre spår intill varandra i en nedgrävd tub förbi Riddarholmen medan Centralbron genomgår en tillfällig breddning på östra sidan över Riddarholmskanalen. Denna breddning ska tas bort den dag ringleden runt Stockholm är färdigbyggd så att biltrafiken kan ta omvägen om stadens inre delar[338].

Detta förslag ger, liksom dess rad av föregångare, upphov till en hel del kommentarer, kritik, svar och alternativa förslag. Gruppledaren för kristdemokraterna (kds i Stadshuset, Hardy Hedman, presenterar exempelvis ännu ett tunnelalternativ, denna gång för snabbtåg, fjärrtrafik samt godståg. Enligt kds kan tunneln börja vid Västberga, där Essingeleden möter Årstalänken för att sedan följa samma sträckning under Liljeholmen-Södermalm-Långholmen-Kungsholmen, liksom i det tidigare Kungsholmsalternativet. Sedan ska dock tunneln förgrenas i två tunnlar, en som svänger österut och mynnar ut i Centralens norra ände och en som går åt nordväst mot Tomteboda. På detta vis kommer ingen underjordisk station att behövas, snabbtågen som kommer norrifrån kommer direkt in till Centralstationen, och godstågen slipper belasta järnvägsbron förbi Gamla Stan[339].

Många uppmanar kommunfullmäktigen att rösta nej till förslaget om att bygga Tredje spåret i ytläge[340]. Men i början av juni 1994 godkänner kommunstyrelsen stadsbyggnadskonto-

337. Stadsbyggnadsnämnden, utdrag ur protokollen, §15, 19/5-94

338. ”Godta förslaget om tredje spåret”, [notis], DN, 19/5-94

339. ”Tunnel för tredje spåret bättre lösning”, Hardy Hedman, DN, 4/5-94

rets förslag om att bygga ett tredje spår vid Riddarholmen och Gamla Stan i ytläge på bron, som ska gå längs med de nuvarande spåren på norra och södra järnvägsbron samt ner i en trespårig minitunnel under Riddarholmen, detta genom att lägga beslag på en körfil från Centralbron som provisoriskt kommer att ersättas av en körbana över Riddarholmskanalen[341]. Förslaget går sedan i god ordning vidare till kommunfullmäktige, som sägs stå inträngd i ett hörn och inte har något annat val än att godkänna förslaget[342]. Frågan debatteras och röstas igenom, med en enkel omröstning och med bred majoritet, på inte mer än 32 minuter[343]. Trots den långa raden av kritiska röster[344], och trots att ingen politiker säger sig vilja ha ett tredje spår i ytläge, antar Stockholms stads kommunfullmäktige den 20 juni 1994 planen på att bygga Tredje spåret i ytläge.

Politikerna sägs gråta krokodiltårar på betong när de säger sig känna sig ”övergivna av Gud och hela världen”[345]. Mer jordnära, förklarar det ansvariga borgarrådet, Monica Andersson (s), situationen på följande sätt:

”Det är med sorg i hjärtat vi tar det här beslutet. Jag har kämpat för en tunnel hela tiden och anser att en tunnel vore det bästa. Men vi har kniven på strupen idag. Antingen skriver vi fram planen själva eller så gör regeringen det åt oss. Om regeringen skriver fram planen riskerar vi att få en väldigt

340. T.ex.: ”Krav på omförhandling av Dennispaketet växer”, Beatrice Glase [journalist], Ulf Hellsten [arkitekt SAR], Ulla Jonneborg [arkitekt SAR], DN, 18/6-94

341. ”Steg framåt för tredje spåret”, SvD/TT, 9/6-94

342. ”Sista striden om spåret”, Lottie Molund, Expressen, 19/6-94

343. ”De tog 32 minuter på sig att sarga Stockholm ännu mer”, Björn Vinberg, Expressen, 21/6-94

344. T.ex. Ernst Brunner i ”Det blir inget spår”, Lottie Molund, Expressen, 20/6-94; ”Rädda Riddarholmen”, [ledaren], Expressen, 20/6-94

345. ”Vi är övergivna av Gud och hela världen”, Mattias Hägerlund och Christian Holmén, Expressen, 21/6-94

dålig lösning för Riddarholmen och Gamla Stan. Då har vi valt att skriva fram planen själva och försökt få den bästa tänkbara lösningen, som inte gör så stora ingrepp på Riddarholmen som det ursprungliga förslaget hade gjort."[346]

Efter vad som bör beskrivas som en maktkamp mellan Stockholms stad och staten, har kommunfullmäktige antagit Banverkets och stadsbyggnadskontorets detaljplan. Arbetet med det nya spåret kan nu påbörjas så tidigt som i oktober samma år, förutsatt att ingen överklagar beslutet[347]. Det bör även anmärkas, att det vid denna tidpunkt knappt är tre månader kvar till valet.

Motståndet emot ett tredje spår i ytläge tystnar dock inte efter fullmäktigens omröstning. Till att börja med anklagas makten för att ha blivit mer anonym än någonsin[348]. Stockholmspartiet, vars representanter varit bland de få som röstat emot förslaget, föreslår att Centralbron rivs och att en tunnel för biltrafiken byggs[349]. Socialdemokraterna på Söder säger bestämt nej till några ytterligare spår och järnvägbroar över Stockholmsvatten[350].

Motståndet gäller egentligen hela Dennisöverenskommelsen, bland annat med anledning av att allmänheten levererats rätt

346. Morgonekot, P1, 21/6-94, kl. 07.00

347. "Så här byggs tredje spåret", Pralen Melander, DN, 22/6-94

348. "Vem skövlar Riddarholmen?", Håkan Tenelius [fp, kandidat till stadsfullmäktige i Stockholm], Expressen, 8/7-94

349. "Sp föreslår biltunnel under staden", [notis], DN, 28/6-94

350. Johannes Hämler [s kretsordförande på Södermalm], Stockholmsnytt, Radio Stockholm,
9/9-94, kl.16.00

så motstridiga uppgifter om Dennisöverenskommelsen effekter. En rapport från Regionplane- och trafikkontoret påminner tidigare på året t.ex. om betydelsen av en satsning på kollektivtrafiken för att minska biltrafiken i Stockholms innerstad och fastställer att åtgärderna i Dennispaketet sammantaget skulle ha en bilresedämpande effekt[351]. Men lite senare, i en rapport till Kommunikationsforskningsberedningen (KFB), hävdar fil dr. i nationalekonomi Kjell Jansson, att tidigare utredningar som använts under Dennis förhandlingarna präglas av metodologiska brister och att i stället för att visa en årlig samhällsekonomisk vinst, borde de redovisa ett årligt underskott. Han menar, och det är viktigt, att samhällsekonomiska kalkyler dessutom enbart gjorts för Dennispaketet som ett odelbart paket och att det följaktligen bl.a. saknas alternativa förslag. Därför föreskriver han ”en ny grundlig utredning av flera alternativa investeringsprogram och avgiftssystem under ledning av oberoende, vetenskaplig expertis”[352]. Rapporterna står egentligen inte direkt mot varandra. Men vad ska gemene man tro, om exempelvis Tredje spåret, när han eller hon läser den kortfattade beskrivning av Dennisöverenskommelsen som det s.k. Denniskansliet några månader senare ger ut och som lyder:

”Nya Spår Stockholm C- Årsta

Projektet omfattar ett tredje spår vid Riddarholmen, och två nya spår från södra Stockholm till Årsta, via en ny bro över Årstaviken. Utbyggnaden behövs för att klara den ökade trafiken med fjärrtåg, regionaltåg och lokaltåg. Projekteringen har påbörjats.

Kostnad: Totalt 1,6 miljarder kr.

---

351. ”Dennis och trafiken”, Regionplane- och trafikkontoret (RTK) Rapport 1994:1, Referent Magnus Carle, februari 1994, s.16

352. ”Dennispaketet – Är det lönsamt?”, Kjell Jansson, KFB-rapport 1994:7, 15/6-94

Finansiering: Projektet finansieras av Banverket.

Tidplan: Projektet är försenat. Kommunfullmäktige i Stockholm fattade i maj 1994 beslut om byggande av ett tredje spår. Beslutet överklagats till länsstyrelsen." [353]

20 Kommunfullmäktiges beslut överklagas till länsstyrelsen

Kommunfullmäktigens beslut överklagas till länsstyrelsen, bl.a. av Statens fastighetsverk, Riksmarskalkämbetet, och Hembygdsföreningen Gamla Stan. I och med dessa överklaganden blir det komplexa i statens position i högsta grad synligt. De som mest aktivt propagerat för byggandet av ett tredje spår är de två statliga aktörerna SJ och Banverket, medan man bland de som mest aktivt motsatt sig projektet finner Riksantikvarieämbetet, även här en statlig representant. Riksdagen har vägrat tillföra de ekonomiska medel som skulle möjliggöra en nedgrävning av spåret i en tunnel och Kommunikationsdepartementet har hävdat sin ståndpunkt därefter. Kommunen har då röstat igenom beslutet mot, enligt vad dess representanter påstår, sin egen övertygelse och detta endast för att undkomma statens påtryckningar. Bland de överklagande finns det kungliga hovet, som genom Riksmarskalkämbetet med ansvar för Riddarholmskyrkans interiör, yttryckt sin oro över de svenska kungarnas gravar i Riddarholmskyrkan, liksom Fastighetsverket, ännu en av statens representanter, som hävdar att det uppenbarligen finns risker för att byggnaderna vid Riddarholmen skadas[354]. Dessutom är det länsstyrelsen, också en statlig myndighet, som har till uppgift

353. " Dennisöverenskommelsen Fakta", Kommunikationskansliet för Storstockholmsöverenskommelse, augusti 1994

354. "Kungen överklagar tredje spåret", Petter Beckman, DN, 23/7-94; Se också: "Överklagning av Stockholms kommunfullmäktiges beslut 1994-06-20 att anta detaljplaneförslag för Norra och Södra Järnvägsbron mm (tredje spåret), Dp 91012", Riksantikvarieämbetet, PM, 14/7-94

att avgöra i sakfrågan.

Opinionen väcks när detaljerna kring inverkan av själva byggnadsarbetet på stadsbilden blir kända. Det är startpunkten för en bred folklig opposition[355]. Byggplanerna visar att:

> *”Riddarholmen och vattnen mellan Tegelbacken och Söder förvandlas till en enda stor, gigantisk byggarbetsplats. Under fem års tid får de som rör sig i Stockholm lära sig leva med provisoriska byggplattformar, manskapsbodar, kranar, grävmaskiner, lastbilstransporter och dunkande pålningsarbeten. ”*[356]

Och Skönhetsrådet reagerar kraftigt över en eventuell överdäckning av Riddarholmskanalen under byggtiden, fastän representanter för Skanska försäkrar att endast 1,5 meter av kanalen kommer att behöva tas i anspråk om man arbetar från pråmar [357]. Inte minst blir det faktum att Stockholm ska bli Europas kulturhuvudstad 1998 ett viktigt argument för tunnelalternativet:

> *”Ska besökarna till storevenemangen Expo 1997 och Europas kulturhuvudstad 1998 mötas av ett upprivet Stockholm som döljer sin skönhet och sina kulturvärden under överdäckningar, stenmassor, damm och buller? ”*[358]

undrar debattörerna. (Ironiskt nog, visar det sig att Riddarholmen trots allt att kom att bli en arbetsplats under 1998,

---

355. Göran Söderström [Skönhetsrådet] intervju med författaren, 25/8-99.
356. ”Ett enda misstag kan radera historien”, Jan Falk, DN, 28/9-94
357. ”Pråmar möjliggör smidigare spårutbygge”, Peo Österholm, SvD, 11/9-94
358. I ”Gör Riddarholmen till en attraktion”, Beatrice Glase [journalist], Ulf Hellsten [arkitekt], Ulla Jonneborg [arkitekt] och Torbjörn Sohl [civilingenjör], DN, 14/10-94

året då Stockholm var Europeisk kulturhuvudstad. Omfattande renoveringar som Statens fastighetsverk genomförde på Hebbeska huset medförde att en rad av blåa tvåvånings byggbaracker fick stå längs kajen på södra Riddarholmshamn större delen av året, och under sommaren blev tre fjärdeldelar av Birger Jarls torg upprivet och avstängt p.g.a. ny stenläggning[359].)

En fråga som finns på mångas läppar är:

> *”Vill vi verkligen bli kända som historielösa kulturmarodörer när det är så att det kanske t.o.m. är billigare samhällsekonomiskt sett att lägga tredje spåret i en tunnel?”*[360]

Frågor kring vad som skulle hända med den ”tillfälliga” överdäckning av Riddarholmskanalen ifall Österleden inte byggs tas upp. På samma sätt ifrågasätts påståendet att husen vid Riddarholmen inte skulle påverkas av byggarbetet. Stockholmsguiden Egon Hansen påstår exempelvis att Banverket missbedömt den 700-åriga kalkbruksteknik som använts för att mura Riddarholmskyrka och att byggarbetets vibrationer skulle innebära katastrofala följder för denna[361].

Att riksdagen valt att inte stödja tunnelalternativet ansätts hårt av några ledande politiker. Birgit Friggebo (fp) menar att det finns någon sorts Stockholmsfientlighet i riksdagen i form av ett generellt ointresse för staden[362]. Monica Andersson (s) säger att ”i Sverige har man ingen känsla för att Stockholm faktiskt är vår gemensamma huvudstad”[363]. I enlighet med gällande lagstiftning, prövar länsstyrelsen om frågan är av

359. Författarens egen observation
360. ”Stökig kulturhuvudstad”, Per Björkman [advokat], SvD, 1/12-94
361. Lokal TV Stockholm, TV4, 15/9-94, kl. 17.30
362. Lokal TV Stockholm, TV4, 15/9-94, kl. 17.30
363. Lokal TV Stockholm, TV4, 16/9-94, kl. 17.30

betydelse för de klagande i egenskap av sakägare eller som boende i anslutning till planområdet, dock utan att göra någon prövning av motståndarnas allmänna intressen. Länsstyrelsen finner att risken för eventuella skador på byggnaderna inte utgör en så betydande olägenhet att planen måste upphävas. Länsstyrelsen avslår därför överklagandena inför Stockholms stads beslut att anta detaljplanen för Tredje spåret[364]. För de som forfarande inte är nöjda, återstår det bara att överklaga beslutet till regeringens Miljö- och naturresursdepartement.

21 Kommunfullmäktiges beslut överklagas till regeringen

Däremellan inträffar ett val som ger en ny fördelning av majoriteterna i staden, landstinget och riksdagen. Socialdemokraterna har åter fått bilda regering med Ingvar Carlsson som statsminister, Anna Lindh som miljöminister, Ines Uusman som kommunikationsminister, och Margot Wallström som kulturminister. I Stockholms stadshus blir Mats Hult finansborgarråd. Trycket på de socialdemokrater som försvarat ett tunnelalternativ då de satt i oppositionen blir uppenbart.[365].

Kungahuset väljer att inte driva sin överklagan vidare. Det gör däremot HSB:s bostadsrättsförening Tanto, hyresgäster vid spårbrofästet på Södermalm samt boende på Munkbron och Mälartorget som via advokat överklagar länsstyrelsens beslut till regeringen[366]. Även Statens fastighetsverk ger sitt stöd åt tunnelalternativet och överklagar länsstyrelsens beslut till Miljö- och naturresursdepartementet. Statens fastighetsverk hävdar att länsstyrelsen inte prövat – och inte heller ansett sig

364. ”Överklagande av Stockholms kommunfullmäktiges beslut att anta detaljplan (Dp 91012)”, Länsstyrelsen i Stockholms län, beslut 16/9-94; ”Kungen kunde inte stoppa tredje spåret”, Jan Falk, DN, 17/9-94

365. ”Håll era löften nu, sossar”, Björn och Ulf Hinders, Expressen, 10/10-94

366. ”– Ett fjärde spår kräver tunnel”, Jan Falk, DN, 12/10-94

kunna pröva – motstridiga kulturella och allmänna intressen inom ramen för sin omprövning av kommunfullmäktiges planbeslut, vilket verket anser vara felaktigt. Statens fastighetsverk menar alltså att de kulturella riksintressena inte givits tillräcklig tyngd vid en seriös avvägning mellan motstående intressen[367]. Vidare underkänner Statens fastighetsverk Banverkets planer på provisoriska gång- och cykelförbindelser, broar, och övriga anläggningar under ett eventuellt byggarbete, med hänvisning till oklarheter, bristande säkerhet och risk för skador för Riddarholmskyrkan och de övriga byggnader på Riddarholmen[368]. Lite senare kompletterar Statens fastighetsverk sitt överklagande med att åberopa ett EU-direktiv om värderingen av vissa offentliga och privata projekts inverkan på miljön[369]. Tredje spåret är på väg att få en europeisk dimension.

Att några statliga instanser fortsätter att uttrycka sig negativt om kommunfullmäktiges och länsstyrelsens beslut gentemot Tredje spåret, får ett visst eko i medierna[370]. Kritiken emot projektet fortsätter oavbrutet. Kommersrådet Bo Hall återigen hänvisar till begreppet ”strategiskt överfall” – alltså ett angrepp som kommer helt överraskande och syftar till att bemäktiga sig eller i varje fall lamslå landets ledning med hjälp av våld och hot – som satts i centrum i det senaste försvarsbeslutet. Utifrån detta utvecklar han argumentet att en spårdrag-

367. ”Överklagning av Länsstyrelsens i Stockholms län beslut 1994-09-16, 11/10-94, i anledning av talan mot Stockholms kommunfullmäktiges beslut att anta detaljplan (Dp 91012, Tredje spåret)”, Statens Fastighetsverk, brev till Regeringen (Miljö- och naturresursdepartementet), 11/10-94

368. ”Synpunkter på Banverkets bygglovshandlingar-provisorier tredje spåret”, Statens Fastighetsverk, brev till Stockholms stadsbyggnadskontor, 13/10-94

369. ”Komplettering av överklagning av Länsstyrelsens i Stockholms län beslut 1994-09-16”, Statens Fastighetsverk, brev till Näringsdepartementet, 19/1-95

370. T.ex.: ”Riksantikvarien till attack mot tredje spåret – Kulturarv förstörs”, Jan Falk, DN, 22/11-94

ning över Riddarholmen gör den svenska huvudstaden och regionen oerhört sårbara[371]. I Sveriges Televisions populära kulturprogram Nike, hävdar arkitekturhistorikern Eva Eriksson att husen på holmen kommer att påverkas oerhört mycket; författaren Lars Forsell påminner om att Strömbron en gång i tiden också varit ett provisorium och att många tvivlade på att provisoriet någonsin skulle komma att tas bort; författaren Ernst Brunner menar att demokratin sattes ur spel när det beslutades att Tredje spåret skulle byggas i ytläge och finansborgarrådet Mats Hult tycks ångra att han lagt sin röst på detaljplanen då han väljer att räkna sig själv bland ”de idioter” som inte valt en tunnel från allra första början[372].

Under dessa omständigheter blir det plötsligt svårt för Banverkets Riggert Andersson att försvara den del av tunneln och bron som redan byggts[373]. Han får den (sed)vanliga hjälpen av Stockholms Handelskammare, vars direktör påpekar att de stora satsningarna i järnvägen utanför Stockholm (Grödingebanan, Mälarbanan, och Svealandsbanan) blir meningslösa om resenärer inte kan komma till det viktigaste resemålet, Stockholm[374].

22 Ett allmänt motstånd

Under vintern 1994/95 reagerar opinionen kraftigare än vad den tidigare gjort. Man börjar tända marschaller varje måndag vid brofästet för järnvägsspåret som Banverket 1992 låtit bygga över Södra Mälarstrand[375]- eller ”bockfoten” som oppositionen döpt fästet till. Måndagsmötena belyser och åskådliggör denna början till Tredje spåret och ”bockfoten”

371. ”Mycket sårbart med tredje spåret i ytläge”, Bo G Hall, DN, 9/12-94
372. Nike, SVT/Kanal 1, 25/11-94, kl. 20.00
373. Nike, SVT/Kanal 1, 25/11-94, kl. 20.00
374. ”Katastrof omförhandla Dennispaketet”, Carl-Johan Jargenius [Stockholms handelskammare], SvD, 29/11-94
375. ” ’Bockfoten’ i ljuset av tredje spåret”, [notis], DN, 9/12-94

Brofästet för järnvägsspåret över Södra Mälarstrand där det Tredje spåret skulle ha anslutit sig, av vissa kritiskt kallat ”bockfoten” (till vänster); Riddarholmen i bakgrunden (Foto: H. Corvellec)

kallas för ett smygbygge[376], något som Banverket i sin tur bestrider med hänvisning till tidigare godkända detaljplaner[377]. Måndagsmötena blir en symbol för motståndet till Tredje spåret i synnerhet, och mot Dennisöverenskommelse mer allmänt. Dessa möten ger en plattform i media åt den långa raden av kritiska röster som är emot Tredje spåret, bland andra Ulf Hellsten från kommittén ”Gräv ner tredje spåret”[378] och Magnus Cederholm från Stiftelsen Stolta Stad. Syftet är att övertyga regeringen om att upphäva beslutet om Tredje spåret och att i stället förorda en tunnel lösnin [379].

376. T.ex. av Gerd Rexed [redaktör], ABC, SVT/TV2, 12/12-94, kl. 19.15

377. ”PM avseende projekt ’Nya spår CST-Årsta’”, Banverket, 26/9-94; Bengt Bellander [Banverket/Tyréns Byggkonsult AB], intervju med författaren, 27/8-98

378. Huvudstadsradion, Radio Stockholm, 19/12-94, kl. 14.05

Ett flertal organisationer som t.ex. Stiftelsen Stolta Stad, lyckas bygga effektiva nätverk som innefattar många synliga och kunniga aktörer, inte minst aktörer med en god förmåga och breda möjligheter att hantera media. Som Ernst Brunner påpekar: ”Till skillnad från almbråket 1971 blir det inte bara radikala ungdomar utan även läkare, advokater och konstnärer som kommer att stå vid barrikaderna. Människor i det översta samhälls skiktet”[380] (fast Ulf Stahre visar att så inte var fallet med almstriden som också mobiliserade ”många olika sorts människor: ”från den yttersta revolutionerande delen som exempelvis anarkister till Östermalmsdamer”[381]).

Kampanjen mot Tredje spåret organiserar sig kring en rad personligheter som åtnjuter ett ansenligt socialt och kulturellt kapital. Täppas Fogelberg låter sig fotograferas i färd med att tända ett protestljus vid ”bockfoten”[382]. Hembygdsföreningen Gamla Stan sänder en kritisk beskrivning av projektet till samtliga medlemmar i riksdagen (författad av Erik Stark, arkitekt SAR). Flera av Nordstedts författare uttrycker i ett protestbrev sin vilja att stoppa tredje spåret, bl.a. Marianne Ahrne, Sture Allén, Lars Andersson, Louise Boije af Gennäs, Peter Dahl, Inger Edelfeldt, Anders Ehnmark, PO Enquist, Täppas Fogelberg, Gunnar Fredriksson, Jonas Gardell, Jan Guillou, Madeleine Gustafsson, Carl Hamilton, Alf Henrikson, Reidar Jönsson, Bengt af Klingsberg, Stig Larsson, Nina Lekander, Torgny Lindgren, Herman Lindqvist, Jan Myrdal, Peter Nilsson, Leif GW Persson, Agneta Pleijel, Povel Ramel, Maj Sjöwall, Olof Svedelid, Carl Henning Wijkmark, och

379. ”Ljusprotest mot Bockfoten”, Jan Falk, DN, 13/12-94

380. ”Vi stoppar tredje spåret till varje pris”, David Grossman, Södermalm, 12/12-94

381. Stahre, Ulf (1999) Den alternativa staden, Stockholm: Stockholmia förlag, s. 94

382. ”Täppas tänder på för tunnelspår”, Lottie Molund, Expressen, 20/12-90

Sven Wollter. Författarnas budskap är tydligt:

> *”Vi anställda och författarna på Nordstedts, Sveriges äldsta förlag, grundat 1823 och beläget på Riddarholmen just vid det tilltänkta tredje spåret, protesterar mot denna utbyggnad. Vi ansluter oss till den kritik som redan framförts av en rad organisationer och av tusentals stockholmare.”*[383]

Deras argument rör stadens estetik och framtidens generationer: ”Stockholms skönhet är ett oskattbart och tidlöst kapitel. Bevara det för kommande generationer”. En månad senare protesterar 57 av landets främsta konstnärer från Kungliga konstakademin på liknande grunder till kulturminister Margot Wallström[384]. Man kan också höra Lars Gyllensten på radion:

> *”Det blir en förfärlig arbetsplats under många herrans år med cementplattformar, utbyggnader, stök och ståhej. Det kommer att infalla under det s k kulturåret, när Stockholm ska vara en kulturstad av internationell remarkabilitet, internationell uppmärksamhet”,*

och:

> *”Jag tycker det är groteskt att vi i Sverige inte ska kunna vårda bättre om vårt byggnadsarv, vårt kulturarv. I det sönderbombade Europa har man lagt ner mycket pengar och mycket möda på att rekonstruera det som är förstört, t o m i Ryssland, i det som hette Sovjetunionen med kommuniststyre, enade man sig om att bygga upp och restaurera de förstörda tsarpalatsen ”*

383. ”Förstör inte vår vackra stad med Tredje spåret”, [gemensamt brev], Södermalm, 26/12-94

384. ”Protest från konstakademin”, Rebecka Tarschys, DN, 13/1-95

och igen:

> *”Hela den här trafikmaskinen som går över Riddarholmen och Gamla Stan är från början en felkonstruktion och den skulle bli ännu värre när man gör det här projekt. Sedan får man räkna med att det behövs ännu mer utbyggnader i fortsättningen, ett fjärde spår. Hur ska man göra det?”*[385]

Lars Gyllenstens utlåtande sammanfattar i mångt och mycket oppositionens argument emot Tredje spåret.

För medierna har Tredje spåret blivit en het ”story”. Antalet inlägg som handlar om Tredje spåret uppgår till flera hundra under våren 1995. De framförs av en lång rad aktörer som, den ena efter den andra, antingen fördömer eller lovordar projektet, och på detta viset bygger vidare på projektets redan krokiga historia[386].

De stödjande rösterna är förhållandevis få. Handelskammaren upprepar sin uppfattning om behovet av en utökad järnvägskapacitet[387]. Socialdemokratiska kommunalråd från Södertorns kommuner uppmanar regeringen att ge klartecken för det omstridda järnvägsbygget, med motiveringen att Tredje spåret är den mest angelägna investeringen för att kunna möjliggöra en förbättring av kollektivtrafiken[388]. Lite senare får de stöd av moderata gruppledare i de pendeltågsbetjänade kommunerna[389]. Också trafikhuvudmännen i Stockholms-, Södermanlands-, Örebro, Västmanlands-, och Uppsala län kräver ett tredje spår[390]. Enstaka insändare framhåller samma

385. Studio ett, P1, 23/12-94, 17.00

386. ”Järnvägsspårens krokiga historia”, Jan Falk, DN, 3/1-95

387. ”Tredje spåret inte bara en fråga för Stockholmarna”, [notis], DN, 18/1-95

388. ”Beslut nu om Tredje spåret”, Anders Sundström, DN, 17/1-95

389. ”Tredje spåret borde vara klart nu”, Anders Gustâv m fl [moderat ledare i de pendeltågsbetjänade kommunerna], SvD, 4/2-95

budskap:

> *”Jag åberopar det sunda förnuftet hos våra folkvalda att inte låta smulor i kanten på Riddarholmskanalen beröva oss söderbor möjligheten att utnyttja pendeltågens potentiella framtid ”* [391]

Är det inte så att valet står mellan tåg och bil?, undrar Gunnar Klaesson i en insändare, och menar att det är svårbegripligt hur man utifrån detta kan använda miljön som ett argument emot Tredje spåret[392]. Att det är svårt att förstå hur man kan kritisera Tredje spåret i miljöns namn, menar också en professor i järnvägsteknik vid Kungliga Tekniska Högskolan, som även påminner om att en ny järnvägsbro skulle minska buller och vibrationer[393]. Och till de som säger att Tredje spåret skövlar Stockholm, svarar em. professorn, att det saknar både ”sans och balans” att likna en breddning av trafikstråket med 2 à 3 meter med omgestaltningen av City under 50-talet[394].

Projektets opposition visar sig dock överlägsen vad gäller att få sitt budskap hört och till antalet dominerar de kritiska inslagen starkt. Samma korta, kritiska insändare kan till exempel på mindre än en vecka publiceras i inte mindre än DN (14/12-94), Expressen (15/12-94), SvD (19/12-94) och Aftonbladet (19/12-94) (signerad av Solveig Larsson). Listan av röster som utrycker sitt missnöje kan göras lång. Här följer ett axplock av dem: ”Stockolm är unik med sitt vatten och vi ska vara rädd om staden”[395]. ”Riddarholmskyrkan måste först

390. ”Länen kräver tredje spåret”, [notis], SvD, 3/2-95

391. Stefan Lifvergren [insändare], SvD, 30/1-95

392. ”Valet står mellan tåg och bil”, Gunnar Klaesson [insändare], DN, 27/1-95

393. ”Bilarna mycket värre än Tredje spåret”, Evert Andersson [professor], SvD, 29/1-95

394. ”Ingen fara å färde med tredje spåret”, Bo Björkman [em. professor trafikplanering KTH], SvD, 13/2-95

och främst räddas. Den är Sveriges rikshistoriehelgedom"[396]. "Personligen tycker jag att beslutet kan vänta. Det samhällsekonomiska läget kan vara mer gynnsamt om några år. Dessutom kan det finnas behov av ett fjärde spår "[397]. "Jag tror att om man om 10-20 år kommer och säger att vi behöver ett fjärde spår har man byggt sig fast här, då finns inget alternativ, då finns ingen vilja att bygga en tunnel, utan måste man forsätta här. Jag tycket det är en ganska bra argument för att inte göra det. Det är en kortsiktig lösning att lösa den här trafikfrågan med ett tredje spår. Jag tycker att man nu ska bygga en tunnel och lösa den på långt sikt "[398]. "Men allra värst är nog ändå att banverkets [obs litet b i originalet] tredje spår permanenterar ett dåligt och sårbart system för de framtida kommunikationerna i Stockholm" sammanfattar arkitekturkritikern Eva Eriksson[399]. "Så det blir verkligen ett Alexanderhugg in i stadens hjärta om man bygger Tredje spåret "[400].

Opinionen uttrycker sitt missnöje med Dennispaketet genom 36000 namnunderskrifter[401]. Så har också ett beslut om att bygga Tredje spåret antagits i kommunfullmäktige, och för oppositionen gäller det nu att förmå regeringen, och i synnerhet miljöministern Anna Lindh, att omkullkasta detta beslut och sätta stopp för ett tredje spår över Riddarholmen. Banverket är däremot angeläget om att snarast börja bygga Tredje spåret för att kunna bemöta kraven från den växande trafi-

395. Margareta Schwartz [ordf. i skönhetsrådet], Lunchcappucino, Radio Q, 12/1-95, kl. 11.00

396. Beatrice Glase [stadsstudiecentrum] i "Holmen 'säljs' i kamp mot spåret", Martin Stugart, DN, 10/1-95

397. Reidunn Laurén [kammarrättspresident och f.d. statsråd], TT, 10/1-95

398. Erik Wegraeus [riksantikvarie], Sofias Salong, Radio Q, 11/1-95, kl. 17.00

399. "Tredje spåret förvärrar gamla misstag", Eva Eriksson, DN, 1/2-95

400. Mats Widbom [Stockholms kulturhuvudstad], Sofias Salong, Radio Q, 2/2-95, kl. 17.00

401. Nyhetsmorgon, TV4, 20/12-94, kl. 8.00

ken[402].

Under tiden håller regeringen tyst. I mitten av januari gör miljöminister Anna Lindh tillsammans med kulturminister Margot Wallström en okulärbesiktning på Riddarholmen för att bilda sig en personlig uppfattning om dragningen av spåret[403]. Besöket sker under ledning av fastighetsverkets generaldirektör som själv säger sig föredra en tunnellösning för att undvika ytterligare belastning på holmen[404]. Beslutet skjuts upp, först till den första mars och sedan till maj.

Varje måndag fortsätter protesterna vid ”bockfoten”. Lars Gyllensten påpekar att ”demokratin blir mer och mer svår att hantera ju större projekt det handlar om och det ställer stora problem för hur man ska utveckla den representativa demokratin” – vilket skulle tolkas som en ursäkt för vissa av de brister han ser i projektet – och tilläger att det är viktigt att man finner former för goda kontakter mellan beslutsfattare och väljare och det har man inte. ”[405] Måndagen den 16:e januari samlas 120 personer[406]. En opinionsmässig, juridisk och teknisk debatt uppstår om hur man ska bygga Tredje spåret, d.v.s. om Tredje spårets som byggarbetsplats[407]. Nätverket vi som älskar Stockholm tillbakavisar SJ:s och Banverkets beräkning som säger att ett tredje spår skulle öka järnvägskapaciteten med 70-80 procent och hävdar att om två spår blir tre så ökar kapaciteten rent matematiskt med 50 procent[408]. Statens

402. Riggert Andersson i ”Banverket har bråttom”, Catharina Ingelman-Sundberg, SvD, 5/1-95

403. ”Ministrar på omstritt spår”, Jan Falk, DN, 12/1-95

404. ABC, SVT/TV2, 11/1-92, kl. 19.10

405. Nyheterna, TV4, 12/1-95, kl. 19.30

406. ”Byggplats för Tredje spåret återremitteras”, Peo Österholm, SvD, 17/1-95

407. ”Enkelt eller skonsamt”, Peo Österholm, SvD, 18/1-18

fastighetsverk kompletterar sin överklagan av länsstyrelsens beslut genom att åberopa EU-direktiv nr 85/337 om värderandet av vissa offentliga och privata projekts inverkan på miljön[409]. Kritiska insändare pekar på behovet av att värna om kulturen och möjligheten att införa säckstationer[410], medan pendeltågresenärerna tycks mer kluvna i sina uppfattningar[411]. Man påminner om den berömda stadsdirektören Per Hallmans (1922-27) förgäves – och antyds det, dödliga – kamp emot sammanbindningsbanan[412]. Arkitektorganisationer protesterar mot ytterligare angrepp på Stockholm, på skärgårdsstaden[413]. Olle Wästberg, som tidigare protesterat mot Tredje spåret som närboende privatperson[414], men som nu signerar i egenskap av chefsredaktör på Expressen, uppmanar den socialdemokratiska regeringen att stoppa vandalisering av huvudstaden[415] och visa vilken sorts utveckling den vill stå för[416]. Samtidigt öppnar Stadsmuseet en utställning ”Gräv ner Tredje spåret”, där man visar på konsekvenserna av ett nytt ytspår[417]. Utställningen är öppet partisk[418].

---

408. ”Claes Ånstrand räknar fel”, [notis], DN, 20/1-95

409. Brev till Näringsdepartementet, 19/1-95

410. ”Två miljarder kronor kan rädda Riddarholmen”, Claes Trygge, ”Kultur och historia hotas i Dennispaketet”, Jörgen Langhof [pendlare och miljöpartist i Södertälje], ”Stoppa spåret vid Södra stationen”, Katarina Holm, [3 x insändare], DN, 23/1-95

411. ”Pendlare om Tredje spåret”, [en frågasintervjuer med tio pendlare], SvD, 29/1-95

412. ”Spåret blev hans öde”, Fimmer, SvD, 23/1-95

413. ”Arkitekter säger nej till Tredje spåret”, TT, 23/1-95

414. Olle Wästberg, brev till Stockholms stadsbyggnadskontor, 2/3-92

415. ”Palatset, huset, och spåret”, Olle Wästberg [chefredaktör], Expressen, 24/1-95

416. ”Rasera eller rädda”, Olle Wästberg [chefredaktör], Expressen, 13/2-95

417. ”Tredje spåret på museum”, Catharina Ingelman-Sundberg, SvD, 22/1-95; ”Tredje spåret på museum”, Jan Falk, DN, 23/1-95

418. Nanna Hermansson [stadsantikvarie och Stadsmuseets chef] i ”Vår uppgift att bevara staden”, Karolina Andersson, SvD, 3/2-95

Idén om att ”Flytta tredje spåret österut” (d.v.s. på Centralbrons bekostnad) lanseras på nytt av Lennart Halm (v)[419]. ”Bilarna i tunnel - tågen på bron!” uppmanar en utredare på länsstyrelsen och tre arkitekter, som påpekar att det rymmer en paradox i argumentationen mot Tredje spåret: ” Har man råd med tunneln kan man lika gärna betala för att motorvägen hamnar under vattnet. Och till lägre kostnad dessutom ”[420]. Så småningom tar även DN ställning för att ”Riv[a] Centralbron i stället”[421].

Vanligast är dock att oppositionen mot Tredje spåret ger förslag på olika tågtunnel alternativ[422] och Emil Frölunds förslag (nu 15 år) om att gräva ner Centralbron går i repris. Förslaget bemöts med en viss respekt av Ivar Frostensson, handläggare på Miljödepartementet, som tycker att det sätter frågan kring Tredje spåret i ett vidare perspektiv[423]; också Centerpartisterna ger förslaget sitt stöd genom att föreslå en utredning om det[424]. Det påstås att politikerna egentligen inte vill göra kollektivtrafiken alltför attraktiv, av rädsla för ett minskande av biltrafiken vilket i sin tur skulle minska intäkterna från biltullarna och göra Dennislederna olönsamma[425]. Tongivande folkpartister menar att en (tåg)tunnellösning långsiktigt skulle trygga spårkapaciteten genom huvudstaden och förbättra kollektivstandarden i och med införandet av skilda spårsystem

---

419. ”Flytta tredje spåret österut” Lennart Halm (v) [insändare], Statsanställd, Nr.2-95

420. ”Bilarna i tunnel-tågen på bron!”, Jakob Lind [utredare på länsstyrelsen], Sven Svensson [arkitekt SAR], Torun Hammar [arkitekt SAR], Måns Malmborg [arkitekt], Expressen, 1/2-95

421. ”Riv Centralbron i stället”, [ledare], DN, 3/2-95; ”Ser möjligheten som spåret ger”, [ledare], DN, 13/2-95

422. ”Tunnelseförslag ska rädda Riddarholmen”, Peo Österholm, SvD, 19/1-95

423. Huvudstadsradion, Radio Stockholm, 24/1-95, kl. 14.00

424. ”C vill vara med i tredje spårets final”, [notis], DN, 24/1-95

425. ”Bättre med en tunnel Liljeholmen - Karlberg”, Lennart Michanek [insändare], DN, 20/1-95

för fjärr- och lokaltåg. De föreslår att halva kostnaden täcks genom en omfördelning av statsbudgetens infrastrukturinvesteringar[426]; lite senare tillägger fp-ledaren i Stadshuset Jan Björklund att projektet skulle kunna delfinansieras genom att sälja ut aktier i kommunala bolag som Stockholms energi eller genom att sälja några kommunala fastighetsbolag[427]. Inte helt oväntat dyker förslaget om att dra spåret västerut under Kungsholmen upp igen[428].

Trafiklandstingsrådet Claes Ånstrand (s) bemöter pro-tågtunnel argumenten: Att köra ned hundratusentals pendeltågresenärer 40 meter under Stockholms Central, är att direkt nedprioritera tågresenärerna och fresta dem till att föredra bilen vid resorna till och från jobbet. ”Ner i underjorden” är totalt fel signal om man vill locka stockholmarna att åka med kollektivtrafik, fastlår han. Han upprepar också att det inte lär bli tal om ett fjärde spår inom någon överskådlig framtid[429].

Svenska Dagbladet ställer i samma veva fram sju argument som talar för ett tredje spår och emot en järnvägstunnel:

- Trafikering: en tunnel bedöms inte som lika attraktiv för kollektivtrafiken som ett spår i ytläge.
- Tid: En tunnel kan ta upp till mellan åtta och tio år att bli färdigställd vilket är längre än vad SJ och SL vill vänta.
- Bevarandevärde: De nya planerna utgör bara ett begränsat ingrepp på holmen där skadan förresten redan är gjord.
- Kostnader: Kostnaderna talar för ett tredje spår i ytläge.

426. ”Fp tar strid för tunnel”, Birgit Friggebo [riksdagsledamot för Stockholms stad], Anne Wibble [riksdagsledamot för Stockholms län] och Jan Björklund [borgarråd, Stockholms stad], DN, 21/1-95
427. ”Låt aktier i kommunen betala tredje spåret”, Jan Falk, DN, 28/1-95
428. ”Spår som skonar staden”, Peo Österholm, SvD, 11/2-95
429. ”Tunnel ingen miljövänlig väg”, Pralen Melander, DN, 19/1-95

- Politik: Medan Stockholms politiker säger sig vara för en tunnel föredrar förortskommunerna en snabb lösning på trafikproblemen med Tredje spåret.
- Miljö: Tunnelalternativet förutsätter en sänkt tunnel på Riddarfjärdens botten, vilket förmodligen utmanar andra miljöintressen.
- Spår: Banverket och SJ säger sig föredra tre spår sida vid sida framför två gånger två spår. Dessutom verkar ett fjärde vara ganska osannolikt då det skulle kräva ganska rejäla ombyggnader på Södermalm [430].

Tidningen får lite senare svar av arkitekten Ulf Hellsten på följande sätt:

- Trafikering: En underjordisk station skulle göra det lättare för pendeltågsresenärer att byta till tunnelbana från pendeltåg.
- Tid: En tunnel skulle inte ta så lång tid eftersom en detaljplan redan finns; dessutom skulle en tunnel inte innebära så stor inverkan på den befintliga trafiken som ett spår i ytläge.
- Bevarandevärde: ”De som värnar om staden anser att gränsen för störningar sedan länge är nådd och att situationen på Riddarholmen bör förbättras i stället för att försämras”.
- Kostnader: Det är Dennisparterna som själva valt att endast anslå 1,6 miljarder till Tredje spåret och att vidmakthålla denna begränsning. En tunnel skulle egentligen vara samhällsekonomiskt motiverad.
- Politik: Ulf Hellsten ifrågasätter om invånarna i de södra kommunerna verkligen vill ha Tredje spåret.

430. ”Sju argument som talar emot en järnvägstunnel”, Peo Österholm, 12/1-95

- Miljö: Där framlägger han kalkyler som visar att Tredje spåret skulle kunna användas till full kapacitet redan år 2010. Arkitekten Ulf Hellsten tycker att förespråkarnas argument vilar på gamla idéer. Vidare går han till angrepp mot de som i slutna maktrum och i tysthet, vill göra Tredje spåret till ett oåterkalleligt faktum och varnar för att eftervärldens dom kommer att bli hård om spåret byggs[431].

Medan debatten fortsätter låter regeringsbeslutet vänta på sig. Fler och fler vänder sig till regeringen för att stoppa projektet. Inte minst Monica Andersson från stadsbyggnadsnämnden som återupprepade gånger påminner om att om staden skrev på planen att bygga Tredje spåret, så var det ett beslut taget under galgen och efter det att regeringen och riksdagen upprepade gånger sagt nej till tunnelalternativet[432].

Som extra krydda i debatten hotar ett tjugotal av Stockholms mest prominenta kulturarbetare – med författarförbundets ordförande Peter Curman i spetsen, Lars Forsell, Jonas Gardell, Jan Myrdal, Sven Bertil Taube och Gösta Ekman – med att bojkotta kulturhuvudstaden Stockholm 1998[433]. Man iscensätter en symbolisk försäljning av Riddarholmen i andelar och en omskriven protestbåttur äger rum på Riddarfjärden[434].

Alla dessa kulturpersonligheters medverkan i debatten gör att landstingsrådet Elwe Nilssons (m) tidigare argument om att många människors dagliga miljö måste ställas mot en högljudd kulturelits motstånd inför ett i verkligheten ganska litet

431. ”Sex argument för en tunnel”, Ulf Hellsten [arkitekt SAR], SvD, 16/1-95

432. ”Gräv ned framtiden i en tunnel”, Monica Andersson [stadsbyggnadsborgarrådet], Expressen, 31/1-95

433. ”Författare inleder kamp mot Dennis”, Martin Vårdstedt, DN, 20/1-95; Stockholmsnytt, Radio Stockholm, 30/1-95, kl. 17.00; Rapport, SVT/TV2, 30/1-95, kl. 19.30

434. ”Protestmöte på Waxholm III”, Petter Beckman, SvD, 31/1-95

ingrepp i stadsmiljön, återigen tas upp[435]. I munnen på de som stödjer projektet blir det att ”privilegierade kändisar och särintressen boende i innerstaden och som själva aldrig åker pendeltåg” visar ”förakt för och nonchalans mot de hundratusentals förortsbor som behöver pendla för att klara sin försörjning”[436]. Ibland är tonen t.o.m. barskare. Vissa pratar om ”kulturmaffian” och påstår att ” det finns tydligen inga gränser för den egoism, maskerad till ”kulturansvar” som mobiliseras av de människor som tack vare arv, förmögenhet eller mygel lyckats skaffa sig en bostad i innersta
den ”[437].

Vissa omständigheter får plötsligt en ny innebörd. En kabelbrand i tunnelbanan visar plötsligt hur sårbar kommunikationen mellan Stockholms norra och södra delar är, och återupplivar Kommerskollegiums argument om behovet av att sätta Tredje spåret i ett försvars- och anti-terroristsammanhang[438]. På samma sätt innebär det hårda motståndet emot Tredje spåret att varje centimeter blir viktig, till den grad att förslaget om att minska säkerhetsavståndet mellan spåren med 20 cm från 4,50 m ner till 4,30 m – drygt bredden på denna bok – blir en riksnyhet[439].

I och med att regeringen inom kort förväntas fatta ett beslut i frågan, ökar trycket på regeringen. Regeringen förblir förtegen och man spekulerar i att Kommunikationsministern Ines Uusman stödjer projektet medan kulturministern Margot Wallström och miljöministern Anna Lindh sägs vara emot[440].

---

435. ”Kritik från elit”, Pralen Melander, DN, 13/9-92

436. ”Tunnel sämre för pendeltågsåkarna”, Göran Löhman [insändare], DN, 1/2-95

437. ”Bara riv på Riddarholmen”, Ernest Fallrik [Tyresjö], [insändare], Expressen, 22/2-95

438. ”Tredje spåret ifrågasätts”, Jan Falk, DN, 28/1-95

439. T.ex.: ”Ändrad böj vid Riddarholmen”, Peo Österholm, SvD, 19/2-95

440. P1, Morgoneko, 14/2-95, 7.00

Uppmaningarna till att stoppa projektet är många. ”Vilken politiker vill gå till historien som den som skövlade Riddarholmen” frågar Jan Kantor i DN[441]. ”Jag slår vad på att tredje spåret ovan jord inte blir av om vi får rösta” hävdas det[442]. Medan debatten de senaste åren handlat om ”hur man ska på bästa sätt skaffa fram större spårkapacitet mellan Stockholms Central och landet söder om Mälaren”, menar man att det centrala i frågan är: ”kan vi tillåta oss att ytterligare förstöra den stadsmiljö som utgör Sveriges historiska hjärta”[443]. Gång på gång föreslås det olika tunnelalternativ, inte minst hänvisar man till Banverkets egna tunnelförslag. Samtidigt hörs det krav på regeringen om att motarbeta arbetslösheten inom byggbranschen bl.a. genom att bygga Tredje spåret[444]. Det uppmanas också till att motstå trycket på att göra Stockholm till ”något halvt musealt preparat” och att i stället våga behålla staden som ett stycke levande kultur genom att blanda tidsåldrar och stilideal[445].

Medan regeringsmedlemmarna behandlar frågan verkar en del politiska aktörer agera mer beroende på var de sitter – kommun, region, riksdag, eller regeringen – än på vilket parti de företräder. ”En försening blir förödande ”menar till exempel trafiklandstingsrådet Claes Ånstrand (s) och dennes föregångare Elwe Nilsson (m) som tycker att en spårtunnel

441. ”Uppvaktning i elfte timmen”, Jan Kantor, DN, 2/2-95

442. ”Om tredje spåret en gång till”, Carl Anton, Stockholmstidningen, 3/2-95

443. ”Vi får inte fara fram hur som helst”, Håkan Hagwall, SvD, 2/2-95

444. ”Katastrof hotar Stockholms byggare”, Nils Viktorsson, Stockholmstidningen, 3/2-95

445. ”Tredje spåret berikar Stockholm”, Douglas Feuk [debatt], SvD, 17/2-95

fördyrar och försenar en effektiv och attraktiv trafik för hundratusental dagliga resenärer[446]. Detta går dock tvärtemot stadshusrepresentanterna Mats Hult (s) och Carl Cederschiöld (m) som båda är överens om att ett tredje spår längs med de två redan existerande, skulle få en mycket negativ inverkan på miljön, på Riddarholmen och på vattenytorna norr och söder om holmen, och att en tvåspårig pendeltågtunnel därför skulle vara att föredra[447]. Vidare säger sig alla politiker i Stadshuset nu vara emot Tredje spåret – även om deras meningar om vilket alternativ som är att föredra går isär – och uppvaktar Anna Lindh, själv f.d. kommunalpolitiker, i ärendet[448]. Moderaterna i Nätverket vi som älskar Stockholm går emot de moderata gruppledare som bett regeringen om att snabbt besluta att spåret byggs[449]. Detta resulterar i att regeringen skjuter upp sitt beslut ytterligare några månader framåt i tiden. Frågan fortsätter därför att dela de folkvalda enligt projektspecifika linjer.

Kopplingen mellan Tredje spåret och Centralbron, mellan järnvägs- och biltrafik framgår allt klarare. Dagens Nyheter driver exempelvis en egen kampanj för rivningen av Centralbron: ”Spräng Centralbron! Lägg trafiken i en tunnel under vattnet ute i Nacka. Börja redan nu planera rivningen av alla överjordiska motorleder i innerstaden. Laga den skändade staden, återställ systematiskt hennes förlorade skönhet.”[450]. Mot liknande bakgrund uttrycker en grupp studenter att ironiskt nog är det inte kollektivtrafiken men bilismen som står i centrum och väger tyngst i debatten om Tredje spåret[451]. Banverkets generaldirektör, Jan Brandborn, passar på att upprepa att

446. ”En försening blir förödande ”, Pralen Melander, DN, 9/2-95

447. ”Staten ska betala tunnel”, Pralen Melander, DN, 9/2-95

448. ”Eniga Stockholmspolitiker säger nej till Tredje spåret”, Rolf Sundblad, TT, 15/2-95

449. ”Almstriden är ännu inte glömd”, Carl-Johan Ihrfors [Stockholm], Henrik Izos [Nacka], Per Eskilsson [Ekerö], SvD, 10/2-95

450. ”Låt Centralbron briseras”, Eva Ekselius, DN, 22/2-95

”Tre spår behövs men inte fyra”[452]. Och Emil Frölund från Lidingö får 40 000 kronor från Kommunikationskansliet för Storstockholmsöverenskommelsen för att presentera sin idé om att gräva ner Centralbron i en broschyr[453].

23 Regeringens beslut dröjer

I slutet av februari 1995 skjuter regeringen upp beslutet och lovar ett ”Besked om ’Getingmidjan’ tidigast om sex veckor”[454] vilket ger tid för debatten att ytterligare trassla in sig. För Gösta Alfvén, läkare från Stockholm, är det som i ett klassiskt drama, då man obevekligen närmar sig den stund då mördaren stiger fram ur dimmorna och avfyrar det dödande skottet mot ett redan sargat hjärta, i detta fall, ett tredje järnvägsspår. Han ser i debatten om Tredje spåret en konflikt mellan historia och skönhet å den ena sidan, och funktion och effektivitet å den andra. För honom håller Stockholm på att falla offer för funktionalismens projekt som förklarar det gamla samhället dött och låter en ny och stark människa träda fram[455]. På liknande sätt, frågar sig Stig Nordqvist, professor em. i kommunikationsteknik, om man ska upprepa de fel som begicks 1864 med sammanbindningsbanan och 1945 med fortsatt järnvägsutbyggande, en tunnelbanebro och en gatubro över Riddarholmen, eller om man äntligen ska inse att det var fel från början och att det nu gäller att välja rätt för sekler framöver[456].

---

451. ”Tredje spåret handlar ju om bilismen”, [på uppdrag av deltagarna i högskolekursen Kulturmiljö i plan och verklighet, Uppsala Universitet] Michael Bergman och Inga-Lill Cras [landskapsarkitekter LAR], Petter Forsberg och Jon Hogdal [kulturgeografer], SvD 13/2-95

452. ”Jan Brandborn: Tre spår behövs men inte fyra”, Hans Borén, TT, 22/2-95

453. ”40 000 kr till Emilpaketet”, Karolina Andersson, SvD, 23/2-95

454. ”Besked om ’Getingmidjan’ tidigast om sex veckor”, [notis], DN, 25/2-95

455. ” ’De enda lösningarnas’ arkitekter”, Gösta Alfvén [läkare, Stockholm], SvD, 27/2-95

Å andra sidan varnar SJ:s generaldirektör Stig Larsson: ”Att lägga ned tågtrafiken i tunnel med en försening på minst sex år är absolut inte acceptabelt. Inte heller att regeringen ’passar’ genom att dela ut nya utredningsdirektiv”. Han upprepar sitt två år gamla argument[457] om att ” fakta har kommit i bakgrunden för känslomässigt laddade argument ” och fastlår återigen att ”det är viktigt att ett positivt beslut om spåret fattas”[458]. Ordföranden i Huddinge kommunstyrelse ger honom sitt stöd i ett brev till kommunikationsministern[459]. Två tunnelanhängare påpekar dock att en pendeltågstunnel skulle medföra bättre överstigningsmöjligheter vid Stockholms Central och därmed en vinst för förortsborna, och passar på att framföra att tvärtemot dem som gärna vill skapa motsättningar mellan förortsbor och innerstadsbor, så vill de själva inget hellre än att uppnå ”en folkligt förankrad och gemensam grund för persontransporter i Storstockholm, svarande mot miljökrav, önskemål om attraktiva färdmedel mm.”[460]

Ett oväntat utspel i debatten görs av utbildningsministern Carl Tham vars officiella koppling till projektet är oklar, men som tydligt och ganska överraskande bryter regeringens tystnad och förklarar att det är oerhört tveksamt om det blir ett tredje spår i markläge[461]. Ett annat inslag kommer från moderaten Mikael Söderlund som föreslår att Vattenfestivalen kan finansiera en tunnel för Tredje spåret[462]. Och Torsten Egerö – som här äger betydelse som en av arkitekterna som deltog i detalj-

456. ”Kortsyn igen?”, Stig Nordqvist, SvD, 2/3-95

457. ”Inga fler förseningar”, Pralen Melander, DN, 18/8-93

458. ”SJ-chef kräver spårbeslut nu”, Pralen Melander, DN, 2/3-95

459. ”Huddinge kräver tredje spåret”, [notis], SvD, 3/1-95

460. ”Visst vinner förortsborna på att nya järnvägsspår läggs i tunnel”, Ulf Hellsten och Anders Wijkman [Stiftelsen stolta stad], DN, 18/3-95

461. ”Carl Tham tror att spåret stoppas”, Petter Beckman och Peo Österholm, SvD, 28/2-98

462. ”Festivalpengar till spårtunnel”, [notis], SvD, 1/3-95

planeringen av projektet hos stadsbyggnadskontoret – för fram att SL bör satsa på tunnelalternativ, och poängterar för SL att en dubbelspårig tågtunnel för lokaltåg behövs som 2000-talets motsvarighet till 1900-talets framgångsrika T-bana[463], samt att det råder brist på framtidsfantasi[464].

Debatten tar plötsligt internationella proportioner, genom en protest från kulturarbetare i Lettland, som i ett brev ställt till regeringen kräver att Sverige bör ta sitt ansvar för det kulturhistoriska arv som den medeltida miljön kring Riddarholmen och Gamla Stan utgör[465]. Längre söderut oroar projektet... den italienska senaten. Det visar sig att ordföranden i senatens utrikesutskott, Gian Giacome Migone som tillbringat sina barndomsår i Stockholm i egenskap av son till den italienska ambassadören, lyckats intressera ett flertal av sina kolleger för frågan om Tredje spåret. Dessa har i sin tur beslutat att framföra en uppmaning till sin utrikesminister om att ta upp frågan kring Tredje spåret och om Dennisöverenskommelsen både i EU och i Europarådet. Deras motivering är att stadskärnorna idag inte längre är enbart nationella, utan även internationella angelägenheter. De anser att kulturtillgångar liksom miljötillgångar numera är ett gränsöverskridande ansvar: som EU-medlemmar har Sverige och Italien rätten och skyldigheten att ömsesidigt stödja, respektera och kontrollera varandra, i syfte att skydda de gemensamma tillgångarna[466].

Parallellt med att debatten antar en internationell dimension gör den juridiska dimensionen sig påmind. Länsstyrelsens tidigare beslut om att avslå överklagandena gällande Stockholms

---

463. ”SL bör satsa på tunnelalternativet”, Torsten Egerö [arkitekt SAR], DN, 1/3-95

464. I ”Enkelspårig logik”, [ledare], Vi, 95-11.

465. Bl.a.: ”Lettiska kulturpersonligheter manar regeringen att stoppa tredje spåret”, TT, 6/3-95

466. ”Tredje spåret ett fall för EU?”, Arne Ruth, DN, 3/4-95; ”Dennisleder oroar italienska senatorer”, Ann-Marie Kjellander, SvD, 5/4-95

fullmäktiges godkännande av detaljplanen i september 1994, sägs ha varit uppgjort redan innan handläggningen; oppositionen varnar för att debatten är långt ifrån slut, då ett eventuellt ja från regeringen troligtvis skulle överklagas till regeringsrätten[467]. För Magnus Cederholm och Lars Gyllensten som är det uppenbart att ”nu prövas demokratins trovärdighet”[468]. Socialdemokraterna i Stockholm, Södermanland och Uppsala däremot menar att det svenska undertecknandet av Rio-överenskommelsen för en bättre miljö kräver att regeringen beslutar att bygga Tredje spåret[469].

Under denna allmänna väntan på ett regeringsbeslut, fortsätter en rad kända personer – av vissa nedlåtande kallade för ”kulturelit”– oavbrutet att motarbeta projektet genom att ständigt berätta och återberätta om Riddarholmens unika kulturella och symboliska värde. Under ett fullsatt möte i Börshusets stora sal samordnat av Stockholms stadsmuseum, Stiftelsen Stolta Stad, Samfundet S:t Erik och Gamla Stans Stadsstudiecentrum, river Erland Josephson ned applåder när han kvalificerar Tredje spåret som ett uttryck för missriktad omtänksamhet och blind, teknokratisk, planering[470]. Strindbergsällskapet protesterar emot att Strindbergs födelseplats och miljöer som han beskriver i ’Röda rummet’ hotas[471]. Även Svenska Akademiens ledamöter ser i Tredje spåret ”ett brutalt ingrepp i den känsliga stadsmiljö och det enastående sjölandskap som Stockholm erbjuder” samt att ”man kan inte på en gång bevittna ett slag mot vårt kulturarv och engagera sig i en föregiven hyllning till samma arv”[472]. Ett uttalande som f.ö. den självutnämnda kulturvännen Curt Lennart Öberg

467. ”Provokation mot spårmotstånd”, Petter Beckman, SvD, 5/3-95

468. ”Nu prövas demokratins trovärdighets”, Magnus Cederholm och Lars Gyllensten, SvD, 5/3-95

469. ”Gemensam S-aktion för tredje spår”, [notis], SvD, 28/3-95

470. ”Kulturelit i protest mot Tredje Spåret”, [notis], Metro, 7/3-95; ”Fullsatt mot Tredje spåret”, Johan Sedenius, SvD, 7/3-95

471. ”August Strindbergs födelseplats hotas”, [notis], DN/TT, 20/3-95

dömer ut som oseriöst och groteskt överdrivet[473].

Projektets anhängare fortsätter ihärdigt att försvara Banverkets 3-Spårtunneln genom att gång på gång åberopa behovet av en förstärkt järnvägvägskapacitet för pendeltågstrafiken. De senaste årens satsningar på järnvägen blir meningslösa om inte Tredje spåret i Stockholms byggs, menar Handelskammaren[474]. På samma tema säger en pendlare som vill ha en tunnellösning att:

> *”Jag skulle önska att de som kämpar för Riddarholmen såg lite längre. Stans själ är inte bara stenhus, monument och vackra vattenytor. Det finns människor också. Och vi som är en del av stan även om vi råkar bo i förorterna.”* [475]

Dennes åsikt får stöd av en rad folkpartister från olika kranskommuner[476]. Man går längre och hävdar att frågan om Tredje spåret inte enbart handlar om Stockholms skönhet utan också om pendlarnas behov[477]. Med hänvisning till den nya Svealandsbanan och den nationella helhetssynen, uppvaktar en rad landstings- och kommunalpolitiker från Sörmland regeringen med krav på en snabb lösning av spårfrågan[478]. Byggindustrin[479] liksom några fackföreningar[480] stödjer pro-

472. ”Spåret som förskräcker’”, Knut Ahnlund m fl [ledamöter i Svenska akademien], DN, 14/3-95

473. ”Svenska Akademien drar löje över sig”, Curt Lennart Öberg [kulturvän], DN, 20/3-95

474. ”Järnvägssatsningar meningslösa utan Tredje spåret”, TT, 10/3-95

475. ”Tunnel skrämmer mig”, Bernt Hodell, Aftonbladet, 11/3-95

476. ”Tredje spåret stärker kollektivtrafiken”, Leif Edgren [(fp) Huddinge] m fl, DN, 13/3-95

477. ”Pendlarna går under jorden”, Ingemar Johansson, Mitt i Huddinge, 7/3-95

478. ”Tredje spåret – Sörmlänningar kräver besked”, Michael Masoliver, DN, 11/3-95

jektet. Banverket upprepar sakligt att projektet lämnar Riddarholmens stadsmiljö näst intill orörd och att om man börjar bygga till sommaren så kommer Tredje spåret nästan att vara färdigbyggt 1998 då Stockholm ska vara kulturhuvudstad[481].

24 Regeringen upphäver Stockholms stads beslut

Under våren 1995 blir det allt tydligare att debatten mer handlar om olika syner på staden, än om den tekniska uppläggningen av projektet. Utöver den vanliga argumentationen pratar i synnerhet oppositionen mer och mer om behovet av att ”återställa” Stockholms skönhet. DN exempelvis, påpekar att ”hellre än att gräva ned nya järnvägsspår borde man … lägga biltrafiken och T-banan i nya tunnlar och låta det tredje järnvägsspåret gå i ytläge” och vidare att ”uppgiften borde vara att återställa vattenspeglarna mellan Riddarholmen, Gamla Stan och Slussen – det vill säga i första hand att få bort Centralbron och T-banebron ”[482]. Det verkar som att några ”utgår ifrån en vision om en stad vid vattnet, där vägbroar och spårbroar rivs och båttrafiken får en ny chans”[483].

Mot denna bakgrund ifrågasätter andra om Riddarholmen verkligen har det kulturella värdet som vissa tillskriver den:

> *”Hebbeska huset har infogats i gamla riksdagshuset som i sin tur byggts om helt; klostret är helt försvunnet, kyrkogården utplånad; palatsens sjögårdar är borta,*

479. ”Bortkastade investeringar om inte Tredje spåret byggs”, Ulla Bengtsson, Byggnadsindustrin, 8/95

480. T.ex. Järn- och Metallarbetarfacket i Eskilstuna: Sörmlandsnytt, P4/Sörmland, 20/3-95, 17.00

481. ”Tredje spåret stör mycket lite”, Sven Bårström [Regionchef Banverkets östra region], DN, 27/3-95

482. ”Helhetslösning av spårfrågan”, [ledare], DN, 12/3-95

483. Urban Gille [arkitekt], Bo Björklund [civilingenjör], Arthur Jönsson [byggnadsingenjör] i ”Ny idé återställer Nordens Venedig”, Jan Falk, DN, 23/3-95

> *August Strindbergs födelsehus rivet 1863; Rosenhanska palatset förfulat av 1800-talsvingar; men vi är rädda om Nordstedtska huset., färdigt 1891, och Riksarkivet, färdigt 1890, två stora sekelskifteshus som hindrar insyn från Vasabron mot de gamla palatsen på Riddarholmen. Och broarna över till holmen: den nuvarande är den sjätte – men inte den sista – bron sedan Palmstedts vackra bro kom till år 1786.*
>
> *Riddarholmen är faktiskt som turistattraktion rätt ointressant. Palatsen är förvandlad till domstolar och ämbetsverk vars lokaler inte visas. Kyrkan är stängd – utom vissa tider på sommaren – men är numera mest bara ett skal, församlingen fins inte mer, en person lär vara bosatt på holmen. Något nöjesliv att tala om existerar inte – bortsett från när det är vattenfestival."*[484]

Det blir tydligt att i mångt och mycket, mäts värdet på spåret i kulturhistoriska och symboliska enheter. Medan projektets försvarare pratar om ökad järnvägskapacitet, tidsplan, och finansiering, pratar oppositionen om stadens skönhet, och holmens kulturhistoriska värde. Vidare ifrågasätter projektets anhängare det att oppositionen jämt ändrar sina krav:

> *"Trots att Banverket nu lyckats revidera planen för tredje spåret så att den berörda byggnaden klarar sig utan ingrepp – endast en utvändig trappa och en gångväg berörs – har motståndarna till tredje spåret inte gett upp. Man hittar i stället på nya, allt mindre trovärdiga argument i sitt motstånd."*[485]

---

484. "Tänk lite på pendlarna", Anders Fröhling [ledamot i Stockholms läns landsting för Botkyrka, Salem och Södertälje; Kommunfullmäktiges ordförande (m) i Salems kommun], SvD, 7/3-95

Man kan naturligtvis bara instämma i det faktum att oppositionen ständigt försöker komma på nya argument, fast å andra sidan, är det inte detta som utgör inte själva idén med en debatt?

Då det framstår som allt mindre sannolikt att Tredje spåret byggs, dyker det upp olika mer eller mindre genomarbetade alternativ med olika konsekvenser för stadsbilden och med olika trafikmöjligheter: en tunnel på botten av Riddarholmen, en lätt tågbro väster om Riddarholmen, en pendeltågslinje mellan Liljeholmen och Fridhemsplan ännu längre västerut, eller ytterligare en våning på Centralbron[486]. Man föreslår en ny centralstation för fjärrtåg på Kungsholmen[487], eller att Centralbron, järnvägsbron och tunnelbanebron över Söderström samt Strömbron rivs[488]. Idén om att bättre signalteknik skulle göra det onödigt att bygga ett tredje spår tas återigen fram[489]. Det framförs t.o.m. planer på en pendeltågstation 40 meter under markytan[490].

Populärast bland de konkurrerande projekten, är dock ryktet om att regeringen undersöker möjligheterna att låta biltrafiken gå i tunnel under Stockholm[491]. Idén som på intet sätt är ny, verkar dock, inte minst tack vare den unge Emil Frölunds ihärdiga och välpublicerade kampanj, snabbt vinna terräng under de månader som föregår regeringens beslut. Allt bredare kretsar låter detta alternativ framstå som det bästa[492].

---

485. ”Tredje spåret: Vad är en källare värd?”, Arne Ohlsson [ord. i ST-Lok], Statstjänstemannen, 3/95
486. ”Fyra Jokrar i spårleken”, Pralen Melander, DN, 8/3-95
487. TV4, Lokal-TV Stockholm, 21/3-95, kl. 17.30
488. ”Ny idé återställer Nordens Venedig”, Jan Falk, DN, 23/3-95
489. Aktuellt, SVT/Kanal 1, 27/3-95, Kl. 21.00
490. ”Centralen kan få sju plan”, Pralen Melander, DN, 7/4-93
491. ”Österleden kan dras under city”, Peo Österholm, SvD, 29/3-95
492. T.ex.: ”Riddarholmen räddad?”, Håkan Hagwall, SvD, 29/3-95; ”Ska regeringen växla in på rätt spår?”, [ledare], DN, 30/3-95

Det sägs att självaste länsstyrelsen intresserar sig för det, och att olika kostnadsberäkningar motsvarande olika alternativ har tagits fram[493]. Det är kanske läge att påpeka att medan det finns 14 bilfiler genom Stockholms kulturkärna och nära 40 vägfält över Mälaren, finns det idag, liksom år 1871, endast två järnvägsspår[494]."En biltunnel gör största nytta" skriver Dagens Nyheter[495] som också hårt lanserar den tilltalande bilden av ett centralt Stockholm utan varken Centralbro eller tunnelbana, d.v.s. där båda är nedgrävda[496].

Fastän det inte hörs några direkta protester emot idén att gräva ner Centralbron bland de som kräver ett tredje spår i ytläge,[497] tycker arkitekten och journalisten Jerker Söderlind att idén är bedräglig. För honom blottlägger idén om en biltunnel frågan om arkitektens ansvar i förhållande till genomförandet av miljöprogrammet. Jerker Söderlind tycker att en biltunnel går stick i stäv emot EU:s miljöprogram från 1993, vilket förespråkar en förstärkt konkurrenskraft för kollektivtrafiken, ett mindre behov av rörlighet och en begränsning av bilismen. En biltunnel skulle i detta sammanhäng bara fungera som massbilismens optiska vitmedel. Ett sådant förslag, som dessutom inte är finansierat, skulle upprepa 1960-talets misstag, då det skulle medföra stora ingrepp i förorterna till bilens fördel. Lösningen borde i stället vara ett pendeltåg med egna spår och nya bytespunkter till tunnelbanan. Det är arkitekternas – som för honom lyser med sin frånvaro bland de yrkesgrupper som protesterat emot Tredje spåret – ansvar att motarbeta politikernas planer[498]. Därmed öppnar Jerker Söderlind en ny front i diskussionen om Tredje spåret. Efter

493. "Två miljarder ger vidare vatten", Peo Österholm, SvD, 5/4-95

494. "I en klass för sig", Per-Erik Olsson [teknisk konsult], DN, 11/4-95

495. "En biltunnel gör största nytta", [ledare], DN, 14/4-95

496. "Trebilder av tredje spåret", Pralen Melander, DN, 12/4-95

497. "Tung trio kräver spår i ytläge", Pralen Melander, DN, 16/4-95

498. "Arkitekterna måste ta sitt ansvar", Jerker Söderlind [arkitekt och journalist], SvD, 16/4-95

att handlat om kommunikationspolitik, bygg- och trafikteknik, ekonomi, miljö, historia, riks- samt lokalpolitik, decentralisering, säkerhetsfrågor, ansvar, estetik, urbanism, stadskärnan och förorterna, EU:s lagstiftning, senaten i Rom och Venedig mm... handlar Tredje spåret nu om arkitekternas heder: projektets förmåga att förgrena sig är uppenbarligen oändlig.

Debatten fortsätter ytterliggare i några veckor. Sedvanliga hänvisningar görs till pendlarnas behov[499] och mer allmänt till behovet av en förstärkning av järnvägskapacitet söder om Stockholms Central[500]. En jämförelse görs av Dennisöverenskommelsen med The Central Artery/Tunnel Project i Boston, ett projekt som syftar till att gräva en större stadsmotorväg i innerstaden[501]. Det påstås att det är möjligt att förbättra signaltekniken[502] vilket i driftsäkerhetens namn återigen tillbakavisas av SJ[503]. Alla möjliga alternativ föreslås som t.ex. att gräva ned både tåg och bilar[504] eller utreda ett västligare tunnelläge[505]. Man refererar Henrik von Wright, den finske filosofen, och hans idé om att det finns situationer som kan kallas omständigheternas diktatur[506]. Det sägs att ”Förfat-

499. ”Glöm inte pendlarna”, Per Zetterquist [informationschef, Stockholms handelskammare och f.d. pendlare], Expressen, 17/4-95

500. ”SJ-chefen går i striden om tredje spåret”, TT, 18/4-95; ”Därför behövs Tredje spåret”, Evert Andersson [prof. i järnvägsteknik KTH], Stig Dingertz [ledamot i Stockholms kommunfullmäktige och stadsbyggnadsnämnden], och Guy Erhling [vd Railforum Sweden], Nynäshamnsposten, 5/5-95

501. ”Dennispaketet på amerikanska”, Jan Falk och Jan Kantor, DN, 18/4-95

502. ”Tredje spåret behövs först om tio år”, Ingemar Ahlstrand [tekn dr, Tekniska högskolan], DN, 20/4-95

503. ”Nytt signalsystem minskar säkerheten”, Pralen Melander, DN, 21/4-95

504. ”Gräv ned både tåg och bilar”, Petter Beckman, SvD, 20/4-95

505. ”Utred västligt tunnelläge”, Joe Lindström [arkitekt SAR], DN, 26/4-95

tarna hotar bojkotta kulturår[et]"[507]. Man drar sig till minnes hur "[Lars Johan] Hierta kämpade mot spåret"[508].

Det politiska spelet kring projektet är intensivt. Mellan att ytterligare angripa Riddarholmen och att låta förbättra trafiksituationen, har regeringen uppenbarligen kört fast ordentligt på Tredje spåret, innan det ens är byggt[509]. Mycket riktigt låter sig regeringens beslut alltjämt vänta på. Samordningsminister Jan Nygren får i uppdrag att få till stånd en kompromiss, ett säkert tecken på att det råder oenighet bland regeringsmedlemmarna[510]. Samtidigt uppmanas de tre inblandade kvinnliga ministrarna – Ines Uusman, Anna Lindh, och Margot Wallström – att rädda svenska folket från den svenska smittan "monumentaliasis"[511].

Den 4:e maj konstaterar riksdagens trafikutskott att utbyggnaden av Tredje spåret över Riddarholmen är försenad. Det bör observeras, att hela fem motioner (c, fp, m, och två från mp) protesterar emot projektet och att samtliga förordar en tunnellösning, om än en tunnel för tåg och inte för bilar[512]. Observeras bör också, att i oenighet med sina representanter i riksdagen börjar centern i Stockholm plädera för att bilarna ska gå i en tunnel, och föreslår som det enda partiet i Stadshuset att Tredje spåret byggs i ytläge[513]. Det råder alltså total oenighet om spårets vara eller icke vara, eller om vilka alter-

506. Christian Berg [sakkunnig på Kulturdepartementet], Stockholmsnytt, Radio Stockholm, 19/4-95, kl. 17.00

507. "Författarna hotar bojkotta kulturår", Catharina Ingelman-Sundberg, SvD, 25/4-95

508. "Hierta kämpade mot spåret", Thorleif Hellbom, DN, 25/4-95

509. "Ompröva hela Dennispaketet", Thomas Hall [forskare i arkitekturhistoria, Stockholms universitet], DN, 25/4-95

510. "Beslutvånda i regeringen", PO Lindström, Arbetet/TT, 27/4-95

511. "Rädda oss från tredje spåret", Bruno Wintzell [rabulist], Resumé, 17/95

512. "Storstadsöverenskommelserna", bet.1994/95: TU22

513. "C vill ha Tredje spåret i ytläge", Peo Österholm, SvD, 5/5-95

nativ som ska föredras. Vidare är det hela Dennisöverenskommelsen som är i gungning. För Jesús Alcalá, i en särskilt väldokumenterad artikel, är det uppbenbart att ”Dennisbesluten togs utanför lagen”[514]. Argumentet hade framförts åtskilliga gånger av författaren Lars Gyllensten[515], men presenteras denna gång av en framstående jurist.

Under våren 1996 kommer det fler och fler tecken på att regeringen, efter stora svårigheter att nå enighet kring ett beslut, inte kommer att tillåta att Tredje spåret byggs i ytläge. Det sägs att vad som bland annat väger tungt, är att socialdemokraterna inte vill uppfattas som kulturvandaler[516]. Spekulationerna är intensiva och efter en viss förvirring och ytterligare förseningar, kommer den 19 maj 1996 regeringens beslut:

”Regeringen upphäver beslutet att anta detaljplanen för del av Norra och Södra Järnvägsbron m.m. (3:e spåret) inom stadsdelarna Norrmalm, Riddarholmen, Gamla Stan och Södermalm i Stockholms kommun.”[517]

Därmed har det satts stopp för Tredje spåret i ytläge för denna gång.

25 I anslutning till regeringens beslut

Regeringens beslut är dock mer omfattande än bara ett stopp för Tredje spåret, eftersom regeringen samtidigt beslutar att bygga ut fyra spår mellan Älvsjö och Södra stationen över Årstaviken.

514. ”Dennisbesluten togs utanför lagen”, Jesús Alcalá, DN, 12/5-95
515. Senaste i ”När Dennispaketet spruckit”, Finanstidningen 11/5-95
516. Arvid Lagerkrantz, Stockholmsnytt, Radio Stockholm, 15/5-95, kl. 12.00
517. Regeringsbeslut, brev till Statens fastighetsverk, sign. Anna Lindh och Ivar Frostensson, 19/5-95

”Regeringen uppdrar åt Banverket att skyndsamt projektera intill bygghandlingar, kostnadsberäkningar och i övrigt förbereda för ytterligare två nya spår parallellt med befintliga spår på sträckan Stockholms Södra till Årsta, med en ny bro över Årstaviken. Spårutbyggnaden syftar till att på kort sikt säkerställa nödvändig spårkapacitetsökning orsakad av mer omfattande tågtrafik söder om Stockholms Central än idag.”[518]

Staten får på detta viset en respit, rådrum, vad gäller Riddarholmen för att kunna lösa konflikten på klokaste sätt[519].

Dessutom tillsätter regeringen en kommitté med uppdrag att utvärdera alternativa lösningar för en utökad spårkapacitet mellan Stockholm 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 det vidare, att utarbeta ett åtgärdsprogram och en finansieringslösning. Mer specifikt ska kommittén, bl.a. med hjälp av Banverket, utvärdera tre alternativ.

- tunnellösningar mellan Stockholms Södra/Södermalm och Stockholms Central och norrut, som kompletterar befintliga spår;
- tre spår i ytläge vid Riddarholmen på det område som i dag upptas av de befintliga järnvägsspåren och Centralbron; samt
- tre spår i ytläge vid Riddarholmen och en tunnel för biltrafiken, som därmed ställs som ett fullvärdigt alternativt till ett tredje spår i ytläge.

Gemensamt för det andra och det tredje alternativet, är att det

518. ”Uppdrag till Banverket angående ökad spårkapacitet genom Stockholm”, Kommunikationsdepartementet, brev till Banverket, 19/5-95
519. Efter Ines Uusman, Stockholmsnytt, Radio Stockholm, 19/5-95, kl. 17.00

skall tas särskild hänsyn till de kulturhistoriska värdena på Riddarholmen och till önskemålen om att inte ytterligare ta Riddarfjärdens vattenspegel i anspråk[520].

Reaktionerna och kommentarerna är mycket omfattande men går i linje med tidigare ställningstaganden. Regeringens beslut om att riva upp Stadshusets beslut tas emot som alltifrån ett glädjande besked till ett katastrofalt beslut, och väcker både uppskattning och besvikelse, förvåning och skepticism. Oppositionen mot projektet jublar, även om dess glädje tar förhållandevis mindre spaltvolym i anspråk än vad dess kritik gjort. Dagen för själva beslutet hörs många av de inblandade regeringsmedlemmarna. Kommunikationsministern Ines Uusman (s) kommenterar att det är ett mycket bra förslag, som dels gynnar tågtrafiken och resenärerna, både i Mälardalen och faktiskt pendeltågen och som också tar hänsyn till den unika miljön. Miljöministern Anna Lindh (s) förklarar att regeringens beslut ger tio år för att hitta en bra lösning mellan Södra stationen och Centralen. Hon påpekar dessutom att det blir första gången man gör en seriös utredning om att faktiskt föra bilarna under jorden. Men för moderaten Elwe Nilsson är detta en bluff, då han menar att regeringen vet att varken Dennispaketet, snabbspårvägar eller landstinget kommer att betala för nya banor. Enligt honom har regeringen förkastat den detaljplan som den själv tvingat Stockholms stad att ta fram[521].

Den 20 april 1995 skriver tidningarna att ”dagens generation av beslutsfattare slipper gå till historien som kulturmarodörer” (Expressen), att regeringens beslut är ”ett ja till en helhetslösning” (DN), men också ”ett bakslag för järnvägen” (Liberala Eskilstuna-Kuriren), samt att den visar prov på en ”märklig handlingsförlamning” (Västernorrlands Alle-

520. ”Kommittédirektiv: Kommunikationer i centrala Stockholm”, dir. 1995:80, 19/5-95

521. ABC, SVT/TV2, 19/5-95, kl. 19.00

handa)[522]. För Banverket kvarstår problemet med en otillräcklig järnvägskapacitet vid centrala Stockholm. Verket aviserar att om några år kommer viss järnvägstrafik att behöva bortprioriteras mellan Stockholms Södra och Stockholms Central[523]. Andra påpekar att beslutet påverkar genomförandet av hela Dennisöverenskommelsen. ”Så läggs sten till börda och det mödosamt hoptråcklade Dennispaketet har kommit ytterligare ett steg på den vägen där det hotar att sjunka ihop av sin egen vikt”[524].

Samordningsministern Jan Nygren förnekar att beslutet har dröjt på något speciellt sätt. Han erkänner att regeringsledamöterna har haft olika uppfattningar i frågan, men framhäver att regeringen inte har varit oenig i beslutet. Han beskriver ärendet som komplicerat och understryker att det berör många olika parter[525]. Avgörande för regeringens beslut tycks ha varit hänsyn till kulturmiljön vid Riddarholmen, som är av riksintresse[526]. En sällsynt intern kampanj från kulturministern Margot Wallström mot sina kolleger tycks också ha spelat en viktig roll. Det visar sig senare under sommaren 1995, att Kulturdepartementet under vintern sammanställt och till regeringsmedlemmar skickat konfidentiella exemplar av en folder som innehöll Anders Wahlgrens film ”Staden i mitt hjärta” om rivningen av den gamla Klarakvarteret, en uppsats baserad på Georg Henrik von Wrights teori om omständigheternas diktatur och ytterligare en annan som granskade argumenten för Tredje spåret, en rad protestbrev varav ett från en tretton åring (kan det ha varit Emil Frölund?, min anm.) samt olika förslag till pressmeddelanden under rubriken ”Regeringen säger nej till tredje spåret”[527]. Debatten livades för en

522. P1, Lunchekots tidningskrönika, 20/5-95, kl. 12.30

523. ”Banverket varnar för indragningar i tågtrafik”, Peo Österholm, SvD, 23/5-95

524. ”En räddad miljö?”, [ledare], Stockholmstidningen, 26/5-95

525. ”Hela landet berörs”, Peo Österholm, SvD, 21/5-95

526. ”Nej till tredje spåret vid Riddarholmen”, DN/TT, 20/5-95

kort stund upp kring huruvida Margot Wallström använt sig av en konsultfirma för att påverka sina regeringskollegor. Det talas om ”ett genombrott för professionell lobbying i regeringens interna arbete”[528]; om ”ny dimension till regeringsarbete”[529]; om ”lobbymästarinna Wallström”[530]. Fast med tanke på att den totala kostnaden för framställningen av de tio foldrarna uppgick till blygsamma 21 000 inkl moms för grafisk formgivning[531], kan omfånget av kampanjen mot Margot Wallström tyckas fullständigt oproportionell. Snarare visade kulturministern exempel på skicklig argumentering som delvis byggt på en teknisk kompetens som faktiskt ligger inom hennes ansvarsområde. När Anders Björk (m) anmäler kulturministern till konstitutionsutskottet (KU), utökas endast ytterligare antalet instanser som på något sätt fått ta ställning i frågan om Tredje spåret.

Vad som är nytt i debatten är att det nu går att jämföra Tredje spåret med västkustbanan som också drabbats av åtskilliga konflikter och förseningar (och detta några år innan den s.k. Hallandsåsskandalen som skulle sätta ett tillfälligt men långvarigt stopp för tunneln under åsen). ”Järnvägen är bra men spåret förskräcker”[532]. En del av uppmärksamheten förflyttas också från Riddarholmen till Årstabron[533].

Efter bara några dagar försvinner Tredje spåret från medier-

527. Enligt beskrivningen i: ”Övertalningskampanj inom regeringen”, Sigfrid Leijonhufvud, SvD, 28/8-95

528. ”Margot Wallström använde sig av konsulter i egen kampanj mot tredje spåret”, TT, 28/8-95

529. ”Lobba vidare”, [ledare], Arbetet, 29/8-95

530. ”När konsulterna styr”, Göteborgs Posten, 29/8-95

531. Enligt Margot Wallström, Folkradion, P3, 28/8-95, kl. 13.03

532. ”Järnvägar också!”, Peter Olsson, GT/iDag, 21/5-95

533. ”Ny bro i väntan på tredje spåret”, Jan Söderström, Stockholmstidningen, 26/5-95; ”Bron värre än spåret”, David Grossman, Södermalm, 29/5-95; ”Stoppa planerna på Årstabron”, Uno Jarsjö m fl [insändare], DN, 10/11-95

nas bevakning. Under året som följer regeringens beslut riktas uppmärksamheten i stället mot Årstabron, och mer allmänt mot genomförandet av Dennisöverenskommelsen. På den politiska arenan fästs uppmärksamheten på Margot Wallströms övertalningskampanj riktad till sina regeringskolleger, samt mot att Monica Andersson (som var så kritisk mot Tredje spåret) blivit generaldirektör för Banverket,. Inlägg för eller emot Tredje spåret dyker ibland upp, men det är sällan. I väntan på den utredning som regeringen just beställt, råder det en ovanlig tystnad kring Tredje spåret.

26 Riddarholmskommittén

Kommittén som ska utreda i frågan om järnvägskapaciteten mellan Stockholms Södra och Stockholms Central tar snabbt Riddarholmskommittén som namn. I enlighet med dess uppdrag, beställer Riddarholmskommittén olika utredningar bl.a. en kring ett tredje spår i nuvarande läge, en pendeltågtunnel och en biltunnel. De olika alternativen presenteras sedan av Banverket, med Monica Andersson som generaldirektör fr.o.m. januari 1996, i en utredning som tar upp inte mindre än sex alternativa lösningar: ett nytt spår i ytläge, fyra olika pendeltunnlar som kombinerar två lösningar på Norrmalm och två lösningar på Södermalm, samt en fjärtågtunnel med ny underjordisk station vid Centralen; utredningen tar även upp en eventuellt rivning av Centralbron samt en avstängning av Munkbroleden, alternativa sträckningar Södermalm – Årsta, samt ett flertal studerade men ej rekommenderade sträckor.

Banverkets utredning kommer fram till att medan ett spår i ytläge skulle kosta 2,3 miljarder, skulle kostnaderna för de olika pendeltågtunnlarna ligga mellan 5,9 och 7,5 miljarder, och kostnaden för en fjärrtågtunneln på upp till 9,7 miljarder. Ett spår i ytläge framstår alltså återigen som i jämförelse långt billigare än alla tunnelalternativ. Dock, och det är nog av vikt, påpekar man i studien att den samhällekonomiska kalkylen

visar att skillnaden mellan ytspårs- och tunnelförslagen för pendeltåg är mycket liten:

”Ett tunnelsystem för pendeltåg med nya stationer på Norrmalm och Södermalm omfördelar trafikarbetet inom centrala Stockholm på ett annat sätt än ett ytspår. Den samhällekonomiska kalkylen för de olika förslagen pekar på att ytspårförslaget och förslagen med pendeltågstunnlar är likvärdiga. Kalkylen pekar vidare på att förslaget med fjärrtågstunnel har klart sämre samhällsekonomisk lönsamhet trots att detta förslag ger mycket hög kapacitet.”[534]

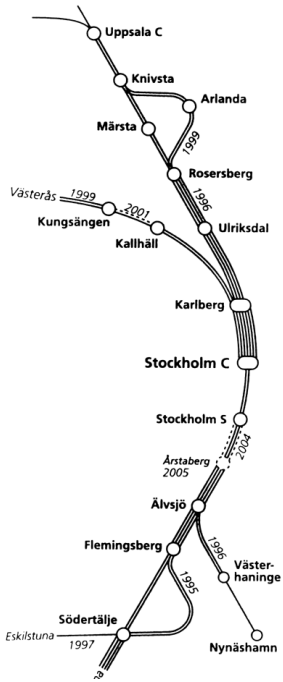
Därmed hänvisar utredningen indirekt frågan om en utökad spårkapacitet till frågan om hur mycket en sådan investering får kosta.

I september 1996 kommer Riddarholmskommitténs slutbetänkande[535]. Slutbetänkandet redogör utförligt för Getingmidjans historiska bakgrund samt dess trafikpolitiska betydelse. Det fastlår behovet av att förstärka järnvägskapaciteten genom Stockholm och hänvisar som grund för sitt resonemang till Banverkets ovan nämnda utredning. Betänkandet avfärdar fjärrtågsalternativet med anledning av att det endast tillför en mindre kapacitetsökning men ändå skulle innebära extremt höga kostnader. Det avfärdar även pendeltågstunnlarna med anledning av ”det obehag som många har av tunnelresor” samt att två åtskilda system skulle innebära att man ”förlorar möjligheten att kunna utnyttja trespårslösningens flexibilitet”. Vidare hänvisar det till att ”Stockholm är dock ännu en alltför liten stad” för att riktigt kunna motivera att man börjar utvecklingen av en flerkärning tåginfrastruktur, vilket kan bli aktuellt ”tidigast om några decennier”. Kommit-

534. Banverket (1996) Nya Spår genom Stockholm. Sundbyberg: Banverket Östra Regionen, augusti 1996, s.3

535. SOU 1996:121 (1996) Spår, miljö och stadsbild i centrala Stockholm. Betänkande av Riddarholmskommittén. Stockholm: Kommunikationsdepartementet

tén konstaterar att ytlägealternativet är klart billigare än alla andra lösningar. Kommittén finner också att ytlägealternativet erbjuder en överlägsen driftsäkerhet, behåller resenärernas upplevelser, förbättrar Birger Jarls torg samt minskar bullret från trafiken vilket gör det till överlägset också vad gäller projektets kvalité. Därför föreslår kommittén att ett tredje järnvägsspår byggs öster om de nuvarande spåren, företrädelsevis med förbättringar för gång och cykeltrafik.



Nya spår i Storstockholm (Karta: Banverket / LG Thambert Arkitekt AB)

Vidare föreslår kommittén att Storstockholmsöverenskommelsen ändras så att Centralbron och om möjligt också Österleden ersätts av en biltunnel mellan Södermalm och Norrmalm. Kommittén betraktar även idén om att också gräva ner tunnelbanan i en tunnel som intressant.

”Vi anser att den mest angelägna av alla stadsbilds- och miljöförbättringarna mellan Södermalm och Tegelbacken är att ersätta Centralbron med tunnel.”[536]

Kommitténs val i detta avseende är föga förvånande då dess ordförande, Gertrud Sigurdsen, redan i mars 1996 sagt att ”det är inte järnvägen som är problemet. Kan vi istället få ner biltrafiken, är det bra” [537].

536. SOU 1996:121 (1996) Spår, miljö och stadsbild i centrala Stockholm. Betänkande av Riddarholmskommittén. Stockholm: Kommunikationsdepartementet, s.49

Kommittén har länge öppet arbetat med två alternativa biltunnlar: en kortare tunnel under själva Riddarfjärden och en sex kilometer lång tunnel under hela Stockholms innerstad[538]. Märkligt nog tar den i sitt slutbetänkande, inte ställning i just denna fråga[539].

Riddarholmskommitténs arbete verkar vara präglat av Dennisöverenskommelsen[540]. Därför framstår det som märkligt att den förblir oklar kring finansieringen av dess förslag rörande nedgrävning av Centralbron och eventuellt tunnelbanan. Kommittén fastlår att staten bör bekosta järnvägen och staden bekosta gatuanslutningar till biltunneln, samt att den nya nord-syd biltunneln bör finansieras med statliga vägmedel och bilavgifter. Men med tanke på Kommunikationsdepartementets upprepade ståndpunkt om att inga statliga medel finns att tillgå för att finansiera projektet, och på att moderaterna är emot all form av bilavgift, kan förslaget knappast anses finansierat.

Riddarholmskommitténs förslag tas av många emot på ett positivt sätt. Dagens Nyheter påpekar att medan man i början av 1995 hade att välja mellan pest och kolera – mellan att ytterligare förstöra en av Sveriges mest värdefulla stadsmiljöer eller att spoliera järnvägstrafikens utvecklingsmöjligheter – har Riddarholmskommittén nu insett att problemet inte ligger i järnvägen utan i biltrafiken. ”Frågan var fel ställd” förklarar DN och antyder att svaret nu är rätt[541]. ”Förslaget välkomnas av både motståndare och anhängare”[542]. Banverket och Stockholms lokaltrafik visar sig positiva, liksom alla politiska

537. ”Regeringens utredare för biltunnel”, Petter Beckman, DN, 20/3-96
538. ”Utredare vill riva Centralbron i Stockholm”, TT, 18/7-96
539. ”Klarsignal för tredje spåret”, Från Riksdag och Departement, 25/96
540. Tomas Ahlberg, intervju med författaren 9/6-99.
541. ”En lösning för Riddarholmen”, [ledare], DN, 1/9-96
542. ”Tummen upp”, Jan Almgren, DN, 3/9-96

partier i Stadshuset, Stiftelsen Stolta Stad, länsstyrelsen, Stockholms stadsmuseum, kommunstyrelsen i Södertälje liksom Naturskyddsföreningen. Nästan alla ger sitt stöd år förslaget. Handelskammaren uppmanar ”Bygg tredje spåret nu”[543]. Över lag lyckas parollen ”Gräv ned den fula bron”[544] ena alla parter. Tågtunnellösningen framstår knappast längre som något alternativ till ett spår i ytläge[545], något som Stadsmiljörådet beklagar då det tycker att kommitténs huvudförslag innebär en stark koncentration till det redan hårt ansträngda området vid Stockholms Central[546].

De kritiska röster som hörs hänvisar till frågan om vem som ska finansiera nedgrävningen av Centralbron[547]. Frågan är särskilt känslig eftersom den förutsätter kraftiga ingrepp i Dennisöverenskommelsen, samtidigt som det pågår försiktiga diskussioner om den s.k. kontrollstationen 1996 som Dennisparterna kommit överens om 1992[548]. Kontrollstationen aktualiserar den långa raden av ekonomisk, juridisk, opinionsmässig, och politisk kritik som Dennisöverenskommelsen fått utstå de senaste åren. Inte minst därför att den tillsammans med Årstabron ingår i ett maktspel mellan staten och Stockholms stad[549], framstår frågan om finansieringen av Tredje spåret i detta sammanhang som ytterligare ett hot mot Dennisöverenskommelsen. Detta bekräftar miljöministern genom att antyda att i och med Riddarholmsförslaget, har tiden kommit för en rejäl diskussion om hela Dennispake-

543. ”Bygg tredje spåret nu”, Stockholms Handelskammaren, pressmeddelande, 2/9-96

544. ”Gräv ned den fula bron”, [ledare], SvD, 3/9-96

545. ”Förslagen som förlorade mot Tredje Spåret”, Peo Österholm, SvD, 23/9-96

546. Brev till Kommunikationsdepartementet, 24/9-96

547. ”Kommittén vill sköna Riddarholmen”, Aktuellt i politiken, 34/96; ”En utredning som kräver utredning”, Peo Österholm, SvD, 3/9-96

548. ”Dennispaketet år 1996 – Avstämning inför Kontrollstation 96”, Regionplane- och trafikkontoret, Promemoria, no. 27, Oktober 1996

549. ”Biltunnel krav för Årstabro”, Petter Beckman, DN, 19/10-96

tet[550].

27 Mot slutet för Dennispaketet

Den 4 december 1996 kommer regeringen med en proposition om infrastrukturinriktning för framtida transporter.

> *”Regeringen anser att en utbyggnad till fyra spår mellan Södermalm och Årsta, med en ny järnvägsbro över Årstaviken, är nödvändig för att på kort sikt kunna säkerställa tillräcklig spårkapacitet för den utökade tågtrafik som planeras söder om Stockholm. Med anledning av att spårutbyggnaden mellan Årsta och Södermalm kompletterad med förbättrad signalteknik, kan antas innebära att erforderlig spårkapacitet kommer att finnas tillgänglig under den kommande planperioden, anser regeringen att det inte finns skäl att nu forcera en ytterligare spårutbyggnad genom Stockholm”*

vidare:

> *”Det är regeringens uppfattning att en ytterligare spårutbyggnad genom centrala Stockholm på sikt är nödvändig (…).”*

och:

> *”Regeringens anser att en utbyggnad av ett tredje spår i ytläge kompletterat med en vägtunnel som ersätter Centralbron, skulle ge möjligheter att förbättra miljön och göra de kulturhistoriska värdena mer tillgängliga i området kring Gamla Stan.”*

samt:

---

550. ”Miljöministern vill ändra Dennispaketet”, Lena Hallerby, SvD, 5/9-98

”Trafikplaneringen genom centrala Stockholm är emellertid i första hand en fråga för Stockholms kommun.”[551]

Det råder en viss oenighet omkring vad regeringens proposition egentligen innebär för tågtrafiken i centrala Stockholm. Den allmänna tolkningen blir att regeringen visar sig beredd att följa Riddarholmskommitténs förslag och finansiera ett tredje spår i ytläge, men senarelägger projektet, och att staten ej kommer att finansiera en nedgrävning av Centralbron. Med tanke på vad som gäller för finansborgarrådet Mats Hult – nämligen ”Utan en nedgrävning av Centralbron – Inget tredje spår”[552] – är det uppenbart att finansieringen av den eftertraktade tunneln har blivit ”ett pokerspel mellan regeringen och Stockholmspolitikerna”[553].

Återigen skiljer åsikterna om Tredje spåret sig vilt. Handelskammaren tycker att regeringen sviker pendeltågsresenärerna i.o.m. sitt uteblivna beslut[554]. DN titlar ”Tredje spåret kvar i långbänk” och bedömer att varken kommunikationsministern eller Stadshuset driver en realistisk linje[555]. Banverkets generaldirektör Monica Andersson tycker däremot att om Centralbron grävs ner blir ett Tredje spår i ytläge något helt annat än det som tidigare diskuterats, nämligen ett helhetsgrepp som löser en del av Stockholms trafikproblem samt respekterar miljön[556].

---

551. ”Infrastruktur inriktning för framtida transporter”, prop. 1996/97:53, s.89/90
552. ”Kollisionskurs om tredje spåret”, Peo Österholm, SvD, 4/12-96
553. ”Staten vill inte bekosta biltunnel”, Petter Beckman, DN, 3/12-96
554. ”Regeringen sviker pendeltågsresenärerna”, Stockholms Handelskammaren, pressmeddelande, 6/12-96
555. ”Tredje spåret kvar i långbänk”, [ledare], DN, 6/12-96
556. ”Tredje spåret: Banverkets generaldirektör gillar läget”, Catharina Ingelman-Sundberg, SvD, 8/12-96

Många frågar sig dock om och när den faktiska nedgrävningen av Centralbron skulle ske, och uttrycker en viss rädsla för att spåret kommer att byggas men utan att bron grävs ner[557]. Det är i synnerhet Stockholms politiker som oroar sig och i början av januari 1997 träffar alla sju partier i Stadshuset en överenskommelse om att Centralbrons biltrafik ska läggas i en tunnel. Partierna enas dessutom om att inte föra fram någon detaljplan för nya Årstabron till fullmäktige, innan frågan om Centralbrons trafik i tunnel lösts[558].

Under hösten 1996 fortsätter utvärderingen av Dennisöverenskommelsen. Bredvid Tredje spåret framstår Västerleden eller Österleden som svårt kontroversiella frågor. Genomförandet av överenskommelsen är i flera avseenden allvarligt försenat och därtill har det kommit fördyrningar som visar sig vara många och höga. I december 1996 väljer regeringen att utvidga de statliga lånegarantierna för projektet[559]. Men när regeringsrätten väljer att säga nej till den s.k. Norra länken vid Bellevueparken med hänsyn till nationalparklagen[560], möter Dennisöverenskommelsen ett juridisk hinder av vikt. I samarbete med centern, väljer då den socialdemokratiska regeringen att presentera en ny trafikplan som enligt pressmeddelandet innebär att ”Dennispaketet är skrotat”. För arkitekten Erik Stark från Hembygdsföreningen Gamla Stan blev odelbarheten paketets fall[561].

Det nya paketet, som snabbt döps till Inespaketet efter kom-

557. T.ex.: ”Tyvärr blir det nog ingen tunnel”, Magnus Cederholm m fl, Södermalm, 16/12-96; ”Så vill regeringen lura Stockholm”, Ingemar Ahlstrand, m fl [debatt], DN, 5/1-97

558. Skrivelse till kommunikationsminister Ines Uusman, Bertil Karlberg [stadsbyggnadsborgarrådet], 13/1-97

559. ”Uusmann[sic]: Hållbar ekonomi krävs för Dennispaketet”, Anna Helsén, TT, 17/12-96

560. ”Norra länken olaglig”, Petter Beckman, DN, 2/2-97

561. Erik Stark, brev till författaren, januari 2001

munikationsministerns förnamn (observera att det liksom kollegor på GRI påpekat för mig, aldrig blev tal om något Bengtpaket), innebär framförallt en bantning och senareläggning av olika trafikleder och Tredje spåret på bekostnad av Centralbron medan denna grävs ner[562].

Som helhet är Dennisöverenskommelsen därmed slut.

28 Pendeltågstunnel kontra Centraltunnel

Riddarholmskommitténs förslag fick historien om Tredje spåret vid Riddarholmen att för en stund göra uppehåll. Historien om Årstabron fortsätter dock med oförminskad energi. Stockholms stad antar under våren 1998 efter många debattinlägg, politiska överläggningar, och allmänna turer en detaljplan[563]. Denna överklagas till länsstyrelsen[564] som avslår överklagandet. Årstabron jämförs vid en ny 'Bockfot', ett sätt att göra Tredje spåret över Riddarholmen oundvikligt[565]. Det blir då regeringens tur att ta ställning och denna bekräftar Stockholms stad beslut[566]. Regeringens beslut överklagas till regeringsrätten[567] som dock fastställer att en ny bro över Årstaviken får byggas längs med den gamla Årstabron[568].

"Den blir en betongskapelse i nyfunkis, enkel och diskret, men i motsats till den äldre funkisens betongkon-

562. "Regeringen presenterar förbättrad trafiklösning för Stockholmsregionen", Kommunikationsdepartementet, pressmeddelande, 7/2-97

563. "Stort kliv närmare Södra länken", Lena Hallerby, SvD, 3/3-98

564. "Brobygge får Söder att se rött", Ingvar Karmhed och Catharina Ingelman-Sundberg, SvD, 20/3-99

565. "Dennispaketet – En ny Årstabro är pengarna i sjön", Magnus Sederholm, Anders Flood, SvD, 11/4-99

566. "Regeringen godtar Årstabron", Näringsdepartementet, pressmeddelande, 20/5-99

567. "Brobygge bör prövas i Regeringsrätten", Pralen Melander, DN, 18/11-99

568. "Nya Årstabron får byggas - Trots protester", Bertil Brohman, Expressen, 11/1-00

struktioner målad. Arkitekten har föreslagit en rödfärg, som skulle kontrastera både mot sommarens grönska och vinterns vithet."[569]

Byggnadsarbetet har snabbt påbörjats[570] och sommaren 2004 blir det fyra spår ända fram till Stockholm Södra. För Getingmidjan betyder Årstabron en ökad kapacitet (upp till 3 tåg i timmen), samt en mindre känslighet för störningar[571].

Vad gäller Tredje spåret får Kungsholmenbanan, som bl.a. var ett av de alternativ som Banverket tog fram 1992[572], återigen betydelsefulla stödinlägg. Det hänvisas till att Kungsholmenbanan är samhällsekonomiskt lönsamt, skonar både Riddarholmen och Årstabron, medför bättre överstigningsmöjligheter mellan pendeltåg och tunnelbanan, skapar ur trafiksynpunkt en ny tyngdpunkt i stadsbygden, minskar järnvägstrafikens sårbarhet, och kan byggas i etapper[573]. Kungsholmen-banealternativet tillbakavisas dock med hänvisning till att en del argument för Kungsholmenbanan saknar

569. Taurnet, http://www.taurnet.se/orstabro.htm 30/8-99

570. "Omstritt brobygge påbörjat", Peo Österholm, SvD, 15/9-99

571. Riggert Andersson [Banverket], intervju med författaren, 27/10-00

572. Banverket (1992) Spårlösningar i Stockholm. Sundbyberg: Banverket Östra Regionen, november 1992

573. "Vad lär oss tredje spåret? – Om demokrati, samhällsnytta och samhällskostnad", Ingemar Ahlstrand [tekn dr, civ ek, RRVV och KTH], KulturMiljöVård (KmV), 1/97; "Stockholmstrafiken – Planera efter resenärernas behov!", Thomas Fång [Årstavikens vänner, LO-medlem], SvD, 2/6-99; "Utred alternativet pendeltågstunneln", Ingemar Ahlstrand [tekn dr, forskare KTH], DN, 18/3-98; "Stockholmstrafiken: Sök lösningar i medborgarnas intresse!", Ingemar Ahlstrand [tekn dr, civ ek, KTH], Roland Andersson [nationalekonom, professor i fastighetsekonomi], KTH, Jan Henriksson [civ ing, fd tf professor i trafikplanering, KTH], Lars Hultkrantz [professor i nationalekonomi, särskilt transport och turism, Uppsala Universitet och Högskolan i Dalarna], Jan Owen [professor i transportekonomi, Linköping Universitet], SvD, 15/7-99; "Kungholmenbanan – Det enda raka för Stockholm", som ovan samt Samuel Strandberg [geograf och f.d. trafikpolitiker], SvD, 9/12-99; "Alternativet Tredje spåret och Centralbron i tunnel – Banverket förbereder förlustprojekt", som ovan, 14/1-00.

grund[574]. En sådan tunnel, svarar Hans Öhman från Banverket, skulle först och främst vara mycket dyrare än vad som påstås, vidare uppskattar pendlarna möjligheten att ta sig till arbetsplatserna i City och där kunna byta färdmedel, och därför utgör detta ingen självklar eller snabb lösning[575].

I februari 1998 föreslår regeringen att kostnaden för en eventuell utbyggnad av Tredje spåret vid Riddarholmen och en tunnel i stället för Centralbron utreds[576]. Och i juni 1998 får Vägverket och Banverket i uppdrag att:

> *”utreda de tekniska och ekonomiska förutsättningarna för att bland annat bygga en vägtunnel som ersätter Centralbron. Utredningen ska ske i samarbete med Stockholms kommun. (…)*
>
> *Utredningen ska också omfatta en analys av olika alternativ som ger en förbättrad kollektivtrafik, en miljöanpassad lösning för vägtrafiken och en ökad spårkapacitet för järnvägstrafiken i centrala Stockholm. En utgångspunkt för spårutbyggnaden ska vara Banverkets utredning från augusti 1996 ’Nya spår genom Stockholm’.”*[577]

Under tiden väljer näringsministern Björn Rosengren att betrakta tredje spåret som ”en öppen fråga”[578] Den 30 september 1999 lämnar Banverket och Vägverket utredningen

574. ”Stockholmstrafiken Kungsholmsbanan är inget realistiskt alternativ”, Peter Egardt [vd för Stockholms Handelskammare], Roland Larsson [f d sekreterare i LO- distriktet i Stockholms län], SvD, 1/7-99

575. ”Kungsholmenbanan inte något alternativ i dag ”, Hans Öhman [regionchef Östra banregionen, Banverket], SvD, 20/12-99

576. ”Finansiering av vissa trafikanläggningar i Stockholms län m.m.”, prop. 1997/98:123

577. Kommunikationsdepartementet, pressmeddelande, 11/6-98

578. ”Ja till ny Årstabro. Regeringsbeslut. För dyrt att reparera den gamla bron, säger Björn Rosengren”, Pralen Melander, DN, 21/5-99

”Järnvägsspår och vägförbindelser genom centrala Stockholm – september 1999”[579] till regeringen. Utredningen, som togs fram av de två ovannämnda verken tillsammans med Stockholms stad och även Statens Fastighetsverk, presenterar två olika alternativ på lösningar:

> *”**Alternativ 1:***
>
> *Utbyggnad till tre järnvägsspår för all trafik mellan Centralstationen och Södermalm (2,4 miljarder kronor i nuvarande kostnadsläge). Den nuvarande Centralbron för bilar rivs och ersätts med ett nytt tunnelsystem – Centraltunneln. (6,7 miljarder kronor i nuvarande kostnadsläge)*
>
> ***Alternativ 2:***
>
> *En ny tunnel (två alternativ) för pendeltågstrafiken för att avlasta de spår som används för rikstrafik och samtidigt förbättra för pendeltågtrafiken. (6,1 eller 6,7 miljarder kronor i nuvarande kostnadsläge)”*[580]

Valet står alltså nu mellan ett tredje spår i kombination med Centraltunneln, dvs. en nedgrävd Centralbro, (alternativ 1: 9,1 miljarder) och en pendeltågstunnel i kombination med den befintliga Centralbron (alternativ 2: 6,1 - 6,7 miljarder). Utredningen förordar med andra ord, ett val mellan en bearbetning av SJ banavdelnings förslag från 1988[581] eller Riddarholmskommitténs slutbetänkande från 1996[582]. Utredningen innebär därmed att det som under hela 90-talet hade varit

579. Banverket, Stockholms stad och Vägverket, ”Järnvägsspår och vägförbindelser genom centrala Stockholm - september 1999”. Stockholm: Banverket, Stockholms stad, och Vägverket.

580. Banverket, pressmeddelande, 30/9-99

581. Banverket–VBB (1988) Nya spår genom Stockholm–Sammanfattning av en förstudie. n.p: Banverket

huvudalternativet, dvs. att bygga ett tredje järnvägsspår längs med Centralbron, ej längre betraktas som aktuellt.

SJ nöjer sig med att påminna om att Tredje spåret är en nyckelfråga för landets tågtrafik och resenärernas krav på större punktlighet och väljer att överlåta åt beslutfattarna att avgöra vilken teknisk lösning som är att föredra[583]. En majoritet i landstinget och SL, med trafiklandstingsrådet Elwe Nilsson (m) i spetsen, föredrar en pendeltågstunnel[584]. Enligt Aftonbladet föredrar dock en majoritet av tidningens läsare det första alternativet som innebär att Centralbron grävs ned och att Tredje spåret byggs[585]. Verksamma vid Riksantikvarieämbetet anser att det skulle radikalt minska buller och avgaser och återställa mycket av den historiska miljön och stadsbildens skönhet[586]. Att gräva ner Centralbron är föga överraskande det alternativ som alla partierna i Stockholms stad förespråkar [587].

”Järnvägsspår och vägförbindelser genom centrala Stockholm – september 1999”:s utredning behandlar dock inte, enligt regeringens direktiv, finansieringsfrågorna[588]. Frågan om vem som ska betala de mer än 6 miljarder som de olika alternativen sägs kosta är därmed inte löst. Regeringen verkar vara

582. SOU 1996:121 (1996) Spår, miljö och stadsbild i centrala Stockholm. Betänkande av Riddarholmskommittén. Stockholm: Kommunikationsdepartementet

583. SJ, pressmeddelande, 30/9-99

584. ”Pendeltågstunnel ’en lösning för alla’”, Pralen Melander, DN, 1/10/99”; ”Ny pendeltunnel löser problem”, Bertil Brohman, Expressen, 25/2-00; ”SL-krav drabbar bilister”, Peo Österholm, SvD, 25/2-00

585. ” - Gör en tunnel av Centralbron”, Sven-Anders Eriksson, Aftonbladet, 2/10-99

586. ”Ett förslösat Stockholm mellan Söder och Norrmalm”, Robert Benett, Lena Simonsson, Axel Unnerbäck [samtliga verksamma vid Riksantikvarieämbetet, min anm.] Kulturmiljövård (Kmv), 1/2000

587. ”Pendeltågstunnel troligast - Staten väntas ge regionen ansvaret för att lösa den långdragna frågan”, Osmo Vatanen, DN, 11/3-00

588. Banverket, pressmeddelande, 30/9-99

på väg att överlämna valet av alternativ till tjänstemän och politiker genom att låta Banverket få göra en tillrådlighetsbedömning enligt den nya miljöbalken, vilket innebär ett fritt val för politikerna[589].

Debatten om Stockholmstrafiken och i synnerhet Getingmidjan forsätter med oförminskad intensitet. Många pekar på behovet av att öka spårkapaciteten över centrala Stockholm. Andra ifrågasätter den samhällsekonomiska lönsamheten av både en nedgrävning av Centralbron eller av en pendeltågstunnel[590]. Banverket, SJ och SL anklagar politikerna för att genom sin beslutsvånda permanentera trafikeländet i Stockholm[591]. Det talas även om s.k. duo spårvagnar, dvs. spårvagnar som går både på järnväg och på spårvagnsnät som en alternativ lösning[592].

Behovet om ökad spårkapacitet genom centrala Stockholm kvarstår. Det visar sig att många förseningar har sitt ursprung hos krångel på spåren vid Getingmidjan[593]. Banverket påpekar att dagens spårkapacitet används maximalt och att även med en ny Årstabron så förblir behovet av en ökad kapacitet vid Getingmidjan högaktuell om man ska kunna tillfredställa den snabbt växande regionaltrafikens behov[594]. Den 14 december 2000 får Banverket i uppdrag av regeringen att pla-

589. ”Pendeltågstunnel troligast - Staten väntas ge regionen ansvaret för att lösa den långdragna frågan”, Osmo Vatanen, DN, 11/3-00

590. ”Alternativet Tredje spåret och Centralbron i tunnel – Banverket förbereder förlustprojekt”, Ingemar Ahlstrand [tekn dr, civ ek, KTH], Roland Andersson [nationalekonom, professor i fastighetsekonomi], KTH, Jan Henriksson [civ ing, fd tf professor i trafikplanering, KTH], Lars Hultkrantz [professor i nationalekonomi, särskilt transport och turism, Uppsala Universitet och Högskolan i Dalarna], Jan Owen [professor i transportekonomi, Linköping Universitet], Samuel Strandberg [geograf och f d trafikpolitiker], 14/1-00.

591. ”Minst tio år till av kaos i trafiken”, Bo Bylund [generaldirektör Banverket], Daniel Johannesson [generaldirektör SJ], Kjell Nilsson [vd SL], DN, 22/12-99

592. ”Spårvagn kan ersätta tredje spåret”, Osmo Vatanen, DN, 22/3-00

593. ”Många stopp vid getingmidjan”, Peo Österholm, SvD, 4/3-01

nera för en utbyggnad av spårkapaciteten genom centrala Stockholm utifrån sitt egna (tillsammans med Vägverket) förslag från 1999.

Så som det är formulerat så bär regeringens uppdrag på tydliga spår av mer än tio års debatt:

> *”Banverket ska i planeringsarbetet samordna olika intressen i syfte att nå en ekologiskt, socialt, kulturellt och samhällekonomiskt längsiktigt hållbar trafiklösning.”*

samt

> *”Stockholms kommun är ansvarig för den fysiska planeringen i centrala Stockholm och Banverket är ansvarigt för utvecklingen av landets järnvägssystem. En god samordning bör därför eftersträvas mellan kommunens planering och den regionala och nationella infrastrukturplaneringen, i syfte att verka för en långsiktig och miljöanpassad helhetslösning för trafiken i centrala Stockholm.”*

Det ena citatet listar de olika typer av argument som använts i debatten medan det andra påminner om konflikten som under flera år ställt Stockholms stad och staten mot varandra.

Dessutom understryker regeringens uppdrag till Banverket nödvändigheten att lösa finansieringsfrågan. Med hänvisning till de höga kostnader som de olika alternativ medför, uppmanas Banverket dels att identifiera vilka andra parter än staten skulle kunna bidra till finansieringen och dels att eventuellt planera utbyggnaden i deletapper när det klarlagts hur en helhetslösning kan komma att se ut. Tidsplanen är satt så att lös-

---

594. Riggert Andersson [Banverket], intervju med författaren, 27/10-00; ”Nytt tredje spår dröjer minst fem år”, Peo Österholm, SvD, 27/10-00

ningen bör komma i drift senast 2011.[595]

Det är med andra ord minst tio år tills dess att Stockholms spårkapacitet förstärks. En ny procedur börjar, denna gången anpassad till den nya lagen om byggande av järnväg och den nya miljöbalken vilket bl.a. innebär en detaljerad samrådsprocedur redan vid förstudieplanet. Banverket presenterar våren 2001 ett samrådsdokument som på ett syntetiskt sätt påminner om de olika alternativ som utarbetades under 1990-talet med dess för- och nackdelar[596]. Det nya projektet döps till Cityspåren, ett nytt namn som i sammanhanget markerar slutet på det Tredje spårets epok.

Samtidigt som regeringen ger Banverket i uppdrag att planera för en utbyggnad av spårkapaciteten tillsätter den en kommitté med uppdrag att lämna förslag på insatser som förbättrar transportsystemet inom Stockholms län[597]. Våren 2001 blir Bosse Sundling (regionchef för Riksbyggen) ordförande i den s.k. Stockholmsberedningen som ska försöka lösa huvudstadens tilltagande trafikinfart[598]. I enlighet med dess uppdrag fastställer beredningen knappt tre månader senare att ”frågan om en ökad spårkapacitet genom Stockholms centrala delar har absolut högsta prioritet och snarast måste ges en långsiktig lösning” och ”förordar att en pendeltågstunnel byggs först eftersom denna bedöms kunna genomföras snabbast”[599].

---

595. ”Uppdrag att planera för en utökad spårkapacitet genom centrala Stockholm”, pressmeddelande, Näringsdepartementet, 14/12-00

596. ”Information inför samråden om Cityspåren våren 2001 – Låt oss få vetta vad du tycker”, Banverket, april 2001

597. ”Kommittédirektiv: Förbättring av transportsituationen i Stockholmsregionen”, Näringsdepartementet, dir: 2000:9

598. ”Stockholmstrafiken: Ny utredning ska lösa trafikinfarkten”, Anders Sundström, DN, 15/3-01

599. ”Stockholmsberedningen förordar angelägna åtgärder i transportsystemet i Stockholmsregionen”, Näringsdepartementet, pressmeddelande, 20/6-01

Idéerna, men även orden, känns bekanta. Stockholmsberedningens iver att 'snabbt' åstadkomma en 'långvarig' lösning på Stockholmstrafiken för tankarna tillbaka till Bengt Dennis planer. Ånyo sägs det att järnvägskapacitetsproblemet genom centrala Stockholm ska få en snabb lösning. Men regeringens omfattande trafikproposition hösten 2001 (364 miljarder under perioden 2004-2015) nöjer sig med att fastställa att "en ökad spårkapacitet genom centrala Stockholm är mycket angelägen", en sådan "bör rymmas inom ramen för järnvägsinvesteringar" dock med "regional medfinansiering" som "förutsättning för projektet"[600]. Det återstår att se vad 'snabbast' betyder i sammanhanget.

Sammanfattningsvis: *Fortsättning följer…*

Historien om Tredje spåret är tillräckligt trasslig för att förvirra vem som helst. Turerna har varit många och ingen vet hur det blir med Cityspårens eller Stockholmsberedningens framtid.

Paradoxalt nog är detta precis vad som gör Tredje spåret så intressant. Mediernas och publikens stora engagemang i frågan gör det möjligt för oss att noggrant följa hur projektet debatterats. Vi får därmed en unik möjlighet att observera hur ett infrastrukturprojekt blir till. I en tid då alltfler ingrepp på städerna görs i någon projektform, ger Tredje spåret oss ett enastående tillfälle att följa hur städernas förändring organiseras.

Denna bok har inte för avsikt att gissa vad projektets framtid kan eller kommer att bli. Det är inte heller min mening att försöka lista ut om det blir ett tredje spår i kombination med Centraltunneln, en pendeltågstunnel i kombination med den befintliga Centralbron, eller en någon annan lösning. Jag är personligen varken *för* eller *emot* någon särskild lösning och

600. "Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem", prop. 2000/01: 20

jag har inte som syfte att producera ett partiskt inlägg i debatten, tvärtom.

Den enda som man med säkerhet kan säga om debatten om Tredje spåret är att fortsättning följer. Denna bok vill bli en del av denna fortsättning genom att redovisa för hur debatten gick till, bringa lite klarhet i hur diskussionerna styrt projektets tillblivelse samt illustrera hur den offentliga debatten styr utvecklingen av vår tids städer. Tredje spåret är ett utomordentligt exempel på hur städernas framtid formas. Men för att förstå hur, måste man först förstå dynamiken i debatten.

Kapitel 3 - En exemplarisk debatt

Historien om Tredje spåret ger ett bestående intryck av förvirring, upprepningar, återfall och godtycklighet. I detta kapitel ska jag dock visa att även i en sådan debatt kan man avläsa egenskaper som gör dess dynamik mer förståelig.

Till att börja med gäller det att skilja på vad som å ena sidan bidragit till att reglera debatten och försett den med en viss stabilitet och förutsägbarhet, samt å andra sidan, vad som kunnat tillföra debatten ett visst mått av tillfällighet, instabilitet och oförutsägbarhet och mer generellt öppnat den för influenser som befinner sig utanför vad som egentligen utgör projektet om Tredje spåret. I ett andra skede gäller det att kartlägga debattens argumenteringslogik. Debatten om Tredje spåret visar att det är avsevärda skillnader på hur ett projekt kritiseras och hur det försvaras. Även om de som försvarar ett projekt och de som kritiserar det ofta använder sig av retoriska grepp som liknar varandras och även om de ofta refererar till samma värden, organiserar de inte sina ställningstaganden på samma sätt. Medan tillvägagångssättet hos de som försvarar ett Tredje spår i ytläge påminner om en matematisk bevisföring, gick de som kritiserade förslaget till väga på något man kan kalla för ett argumentativt sätt, d.v.s. ett sätt som tillåter att man gång på gång byter perspektiv, hittar nya infallsvinklar, och föreslår nya alternativ. Skillnaden är av betydelse och belyser grundläggande olikheter i hur de som föreslår och de som kritiserar ett projekt ser på sin uppgift. Låt mig börja med vad som gett stadga alternativt skapat instabilitet i debatten.

1 Stadga och instabilitet

Även om debatten kring Tredje spåret ofta verkar förvirrad, innebär det för den delen inte att den saknar struktur. Den juridiska processens formella karaktär, de inblandade organisationernas institutionella logik samt den offentliga debattens villkor ger den stadga.

Den gällande juridiska proceduren för Tredje spåret fastställer ett visst antal etapper genom vilka varje projekt måste passera. Sammanfattningsvis utgörs den av att stadsbyggnadsnämnden ber stadsbyggnadskontoret att sammanställa ett detaljplaneförslag. När förslaget är färdigt, skickas det ut för samråd och remiss. Efter eventuella förändringar ska förslaget röstas igenom av stadsbyggnadsnämnden, kommunstyrelsen och kommunfullmäktige. Kommunen har då antagit en detaljplan. Denna kan dock överklagas. Detta sker först hos länsstyrelsen och därefter, om det blir avslag och under vissa förutsättningar, hos regeringen. Blir det återigen avslag kan frågan – återigen under vissa förutsättningar – överklagas hos regeringsrätten.

För projektet Tredje spåret har proceduren kring ytlägeförslaget dragit ut över tiden och komplicerats av att man samtidigt drivit delar av en detaljplaneförslagsprocedur för en pendeltågstunnel. De två procedurerna gick in i varandra, samtidigt som ytterligare alternativ, bl.a. en fjärrtågstunnel, introducerades i debatten. Den juridiska processen är, för alla väl insatta aktörer, dock transparent. Liksom under ett etapplopp, känner deltagarna naturligtvis till resultatet av de etapper som passerats, men de vet också innebörden av de etapper som återstår, och försöker på så vis att förbereda framtida drag. Deras handlingar kan och bör alltså tolkas såväl ur ett nutids- som ett framtidsperspektiv. Det handlar om att bygga upp starka positioner inför en framtid man vet ska komma, och genom att förstå hur aktörerna just försöker förekomma framtiden, skingras en del av debattens oklarheter.

Banverket hade exempelvis anledning att tro att länsstyrelsen inte skulle godkänna något överklagande av Stockholmstads beslut. Länsstyrelsen hade vid flera tillfällen uttryckt att även om projektet om Tredje spåret ställer ”två sinsemellan oförenliga riksintressen av mycket hög dignitet” mot varandra, ansåg man det vara riksintresset för järnvägen som bäst främjar landets långsiktiga utveckling. De som skulle behöva blidkas var alltså till att börja med stadsbyggnadsnämnden och sedan kommunen. Därför presenterade Banverket ett uppgraderat förslag av sitt ytlägeprojekt som nämnden skulle kunna acceptera, nämligen det s.k. 3-Spårtunnelförslaget[601]. Detta förväntades vara lättare för kommunen att acceptera då det inte längre gjorde några ingrepp på husen vid Riddarholmen, även om det gav upphov till nya problem genom att ta viss utrymme av Centralbron i anspråk.

Den juridiska processen fastställer projektets gång. Den stakar ut etapper som erbjuder möjligheter för dem som deltar i debatten att uttrycka sig. Detta har projektets aktörer varit väl medvetna om, liksom medierna, som aldrig varit så aktiva som strax före och lite efter viktiga juridiska etapper. Förutom att de juridiska etapperna hör till vad som gör debatten möjlig, så har de även en reglerande och stabiliserande effekt på debatten.

Vad som vidare ger debatten stadga är de aktiva organisationernas institutionella handlingslogik. Med institutionell handlingslogik avser jag det sätt att handla som är specifikt för varje organisation. En organisations institutionella handlingslogik finns inskriven i dess historia och traditioner, normer och värderingar, officiella mål och formella strukturer, liksom i dess medlemmars professionella bakgrund. Den kännetecknar hur man inom en viss organisation definierar, närmar sig och hanterar de problem, interna som externa, som organisa-

601. Banverket (1993) 3-Spårtunnel förbi Riddarholmen. Sundbyberg: Banverket Östra Regionen, november 1993

tionen konfronteras med. Den institutionella handlingslogiken uttrycker organisationens egna tänkesätt, och känns igen från ett beslut till ett annat[602, 603].

Exempelvis driver Banverket, Riksantikvarieämbetet, Stockholms Handelskammare, Regionplane-och trafikkontoret (RTK), och Skönhetsrådet i första hand sina specifika intressen: att modernisera landets järnvägsinfrastruktur, att försvara rikets kulturhistoriska arv, att främja huvudstadens ekonomiska aktivitet, att organisera kollektivtrafiken i regionen, respektive att arbeta för en förskönings av staden. Var och en av dessa organisationer behandlar Tredje spåret utifrån det egna kompetensområdet. Trogna sin institutionella logik, närmar de sig projektet ur ett antingen transporttekniskt, kulturhistoriskt, regionalekonomiskt, trafikpolitiskt eller estetiskt perspektiv. Det är inom ramarna för dessa perspektiv som dessa organisationer är legitima, och utifrån dessa perspektiv som de uttalar sig.

Debatten stabiliseras t.ex. av att Kommerskollegium, i egenskap av landets expertmyndighet för utrikeshandel och handelspolitik med uppgift att informera näringslivet om hur handeln bör fortgå i kris- och krigsläge, nästan varje år återkommer angående de säkerhetsrisker som Tredje spåret skulle innebära. Debatten underbyggs genom att projektet gång på gång sätts i samma sammanhang. Det är organisationernas institutionella logik som ger form åt debatten när Stiftelsen Stolta Stad troget ger röst åt stadens skönhet, det kungliga huset åt Riddarholmskyrkan, och kranskommunerna åt pendlarna.

Att vissa organisationer gång på gång för fram samma argu-

602. Powell, Walter W., & DiMaggio, Paul J. (1991) The New Institutionalism in Organizational Analysis. Chicago: University of Chicago Press

603. Se även: Tullberg, Maria (2000) Växelsång – Om organisering för förändring på SJ. Göteborg: BAS

ment går i linje med vissa organisationers uppgift att se till att ett visst perspektiv faktiskt beaktas och att en viss argumentering faktiskt förs. Organisationernas institutionella logik inte bara säkerställer en viss mångsidighet i debatten. Den ger debatten stadga, även om det ibland tar formen av upprepningar och inslag av repetitiv karaktär.

Något som ytterligare bidrar till att ge debatten en stabil form är den offentliga debattens mediala villkor, medielogiken. ”För att uttrycka det med andra ord, så innebär medielogiken att sådant blir nyheter som passar mediernas format, dess organisation, interna arbetsvillkor, normer och behov av uppmärksamhet” noterar Jesper Strömbäck[604]. Tredje spåret blev en fråga för allmänheten genom mediernas enträgna intresse vilket även betyder att den har fått ta del av projektet såsom medierna valt att servera frågan.

Det är något man med rätta kan kalla för ”kommunikationens tyranni” och använda för att ifrågasätta den strikta anpassningen av information till mediernas tekniska och ekonomiska logik[605]; eller också kan man beklaga ”nyhetsjournalistikens ytlighet” som gör att man ”söker den heta debatten för dagen, men inte hinner intressera sig för den djupare analysen, och därmed försvårar för den som söker grund för ett välgrundat ställningstagande”[606].

Kvarstår dock att medierna har haft en avgörande betydelse när det gäller att offentliggöra Stadsbyggnadsnämndens eller trafikutskottets överläggningar, meddelandena från regeringskansliet, eller Banverkets brev. Det är betydligt fler som har tagit del av vad Stiftelsen Stolta Stad haft att säga om Tredje

604. Strömbäck, Jesper (2000) Makt och Medier – Samspelet mellan medborgarna, medierna och de politiska makthavarna. Lund: Studentlitteratur, s. 157

605. Ramonet Ignacio (1999) La tyrannie de la communication, Paris: Galilée

606. Ulf Hellsten, brev till författaren, 22/5-99

spåret än vad som deltagit på något möte som stiftelsen anordnat. Medierna gör det möjligt för debatten att bli offentlig. Deras format har förvisso fått påverka längden, stilen, tonen m.m. av varje inslag; deras syn på vad som är en nyhet har visserligen begränsat vad som har fått komma på tal; liksom standarden på deras arbete bestämt kvalitén på debatten: det är fortfarande massmedierna som gjort det möjligt för deltagarna att mötas. I och med att medierna påtvingade debattens alla deltagare sina kommunikativa normer, skapade de samtidigt det gemensamma språket – mediespråket – som gjorde att allmänheten fick ta del av och även medverka i debatten. Medierna må pressa in debatten inom ramarna för sin logik, likväl är det de som gör den möjlig.

Var och en på sitt sätt, har den juridiska processen, de deltagande organisationerna samt medierna påtvingat debatten en rad formella, institutionella och kommunikativa normer som gett debatten struktur, stadighet och läsbarhet. Debatten står dock inte enbart under deras stabiliserande inverkan. Annat har påverkat dess utveckling i motsatt riktning. Allt ifrån den nationella politiken, Sveriges inträde i den Europeiska Unionen (EU) och den internationella ekonomiska konjunkturen, till unika händelser som en kabelbrand i tunnelbanan har öppnat debatten mot mer tillfällighet, instabilitet och oförutsägbarhet.

Det politiska först. Under hela 1990-talet har minoritets- och koalitionsregeringar avlöst varandra. Valet 1988 gav ingen riksdagsmajoritet och socialdemokraterna såg sig tvungna att under de två sista mandatåren fråga för fråga skapa allianser, t.ex. med m, c och fp för deras europapolitik, med fp och c för deras energipolitik eller med m och fp för Öresundsbron (vilket f.ö. är samma allians som för Dennisöverenskommelsen). Valet 1991 påkallade ett regeringsskifte, men utan att skapa någon absolut riksdagsmajoritet för den borgerliga koa-

litionen bestående av m, fp, kds och c och som alltför ofta blev beroende av det nyckfulla högerpopulistiska partiet ny demokrati. Valet 1994 medförde ett nytt regeringsskifte, denna gång till socialdemokraternas fördel, men med minoritet i riksdagen blev dessa tvungna att stödja sig först på vänsterpartiet och sedan på centern för att kunna agera[607].

Detta har gjort att projektet om Tredje spåret behandlats av kommunalråd och ministrar tillhörande olika partier. Går man igenom debatten efter ministernamn får man t.ex. upp kommunikationsministrarna Georg Andersson (s), Mats Odell (kds) och Ines Uusman (s), miljöministrarna Olof Johansson (c) och Anna Lindh (s), mark- och planministern Görel Thurdin (c), kulturministern Margot Wallström (s), utbildningsministern Carl Tham (s) och samordningsministern Jan Nygren (s). Några av dem tillhörde partier som hade skrivit under Dennisöverenskommelsen (för minnets skull: s, m, fp) medan andra (t.ex. c och kds) inte gjorde det. Det betyder inte att politikerna som fick bestämma över projektets öde valdes just på grund av deras inställning gentemot det Tredje spåret. Deras utnämning grundar sig i nationalpolitiska betraktelser som befinner sig långt utanför projektet. Icke desto mindre fick de ta vissa beslut om det Tredje spåret.

På samma sätt påverkade den ekonomiska konjunkturen debattens gång. Samtidigt som man slutförhandlade om Dennisöverenskommelsen, gick den svenska kronan in i en av sina värsta kriser i modern tid (med en upplåningsränta för en kort tid symboliskt höjd till 500 % och en flytande krona som snabbt förlorade i värde mot de flesta valutor); sedan gick den ekonomiska tillväxthalten ned och räntesatserna upp, vilket kraftigt försämrade förutsättningarna för en infrastrukturinvestering som Tredje spåret; men några år senare ökade arbetslösheten inom byggbranschen och all väg- och järnvägskonstruktion blev attraktiva sysselsättningspolitiska åtgärder.

607. När, Var, Hur, olika band för åren 1990 – 1999, Stockholm: Forum

Tillväxtnivån, ränteläget och arbetslösheten hör alltså till det som styrt över projektets levnadsöde.

Enskilda händelser kan även de visa sig vara avgörande. En kabelbrand i tunnelbanan blir ett träffande bevis på hur sårbar kommunikationen mellan Stockholms norra och södra delar är. Ett avlägset beslut, regeringsrättens nej till vägtunnelprojektet genom Bellevueparken, blir ett juridiskt nådaskott för den redan kraftigt försvagade Dennisöverenskommelsen (som snart ersätts av en mindre trafikplan av den socialdemokratiska regeringen i samarbetet med centern) och befriar Tredje spåret från att vara endast en del av ett större paket. Enskilda men framstående individer tar ställning, bland dem hovsångerskan och blivande chefen för Drottningholmsteatern, Stockholms domprost, flera av Nordstedts författare, konstnärer från Kungliga konstakademin, höga tjänstemän, jurister, professorer, kulturarbetare i Lettland, och den högt aktade Astrid Lindgren. Till och med italienska senatorer, ledda av sonen till en f.d. ambassadör, har haft sitt att säga om Tredje spåret.

Även tillfälligheter bestämmer. Stockholmspolitikern Anna Lindh var till exempel mammaledig den dag 1994 då Stockholmsstads kommunfullmäktige röstade igenom detaljplanen för Tredje spåret. Hade hon varit närvarande, hade hon året därpå i egenskap av miljöminister, p.g.a. av tvåinstansjäv inte kunnat behandla överklagan till regeringen av stadens beslut. Regeringens beslut om att riva upp Stockholmstads detaljplan hade då kunnat bli något annat och Tredje spåret en realitet.

Debatten är alltså ställd under inflytande från en heterogen samling av politiska, ekonomiska, tekniska och juridiska faktorer. Vissa av dem är intimt förknippade med projektet, medan andra har sitt ursprung långt utanför detsamma. Vissa innebär stadga andra överraskande vändningar. Och ur deras interaktioner föds såväl debattens dynamik som projektets utveckling.

2 Debatteringslogik

Att enbart betrakta hur de olika aktörerna interagerar, är att endast återge en del av debattens dynamik. Det är lika viktigt att kartlägga hur de olika idéer, förslag och kritik som förs fram i debatten möts. Detta är vad argumentationsteori ägnar sig åt. Argumentationsteorin intresserar sig för vilka argument som läggs fram, i vilket syfte, på vilket sätt, och vilken inverkan de har på de som lyssnar (eller talar). Fokus ligger på hur, i en argumentering, acceptansen av en kontroversiell ståndpunkt ökar (eller minskar) hos läsare och åhörare. Det gäller att fånga vad det är som sker när idéer och synpunkter ställs mot andra idéer och synpunkter. [608]

Det logiska är av underordnad betydelse när det gäller att övertyga en publik. Därför tar argumentationsteorin avstånd från logikens strikta fokusering på hur ett resonemang eller en rad propositioner hänger ihop utifrån vissa i förhand bestämda (läs logiska) principer. Den utgår istället från att argumentering är en social verksamhet i all dess komplexitet och intresserar sig för såväl en argumentations struktur, dess sociala villkor och dess effekter, som för hur dessa tre hänger ihop. Argumentationsteori ger sig ut för att förstå, förklara och eventuellt ifrågasätta dynamiken hos situationer där argumentering förekommer.

Om man tillämpar argumentationsteori på debatten om Tredje spåret, visar det sig att man inte försvarar ett projekt på samma sätt som man kritiserar det. Detta innebär dock inte att allt skiljer sig i det sätt man försvarar eller kritiserar ett projekt. Både de för Tredje spåret och de emot, har på flera punkter försvarat sina idéer och argument på likartade sätt. Man vänder sig mot samma publik och använder sig av

608. Eemeren, Frans, Grootendorst, Rob, och Snoeck Henkemans, Francisca (eds) (1996) Fundamentals of Argumentation Theory – A Handbook of Historical Backgrounds and Contemporary Developments, Mahwah: Lawrence Erlbaum Associates, Publishers

samma retorik, och bidrar således till det lite förvirrade intrycket av att det endast rör sig om att ställa idé mot idé. Studerar man däremot de närvarande debatteringslogikerna närmre, upptäcker man att det finns väsentliga skillnader i det sätt parterna i debatten gått tillväga. Det är dessa likheter och skillnader som jag ämnar förtydliga.

Det är viktigt att återigen understryka att på flera punkter liknar försvarandet och kritiken av projektet varandra. Man vänder sig till samma publik, vare sig det gäller vissa av procedurens nyckelaktörer som Stockholms stadsbyggnadskontor, Banverket, Kulturdepartementet, riksdagen, och länsstyrelsen, eller enskilda grupper såsom ekologer, bilister, politiker, arkitekter och affärsmän, eller den breda allmänheten.

I lika stor utsträckning använder man sig av siffror och tal, vilket ger intrycket av att Tredje spåret är en fråga om mått och precision. Dennisöverenskommelsen betydelse mäts t.ex. utifrån de för perioden 1991-2005 sammanlagda 28 miljarder i investeringar som överenskommelsen representerar eller utifrån det faktum att de partier som står bakom uppgörelsen svarar för över 80 procent av mandaten i landstinget och för nära 75 procent i Stockholms stad. Pendeltågstunnelalternativet kritiseras för att ”vid Centralen skulle 150 000 resenärer varje dag få förflyttas från en nivå 40 meter under jord till ytan ”[609], vilket kontras med att:

> *”Pendeltågsstationer under T-Centralen skulle ligga lika långt under gatan som Östermalmstorgs t-bana gör. Under rusningstrafiken skall dock 60 procent av pendelresenärerna stiga om till t-banan. De får då betydligt kortare gångavstånd än nu. Nuvarande gångväg vid Centralen från pendeltåg till t-banan, som bibe-*

609. ”Sju argument som talar emot en järnvägstunnel”, Peo Österholm, 12/1-95

hålles med Tredje spåret, är 400 meter lång."[610]

Beträffade dessa 500 meter spår åberopas bl.a. 100 år av debatt, 13 500 insamlade underskrifter, 200 000 dagliga resenärer som är beroende av tåget för både arbete och nöjen, 200 miljoner till ett tunnelbygge som Stockholmsstad erbjuder sig att bidra med, två miljarder extra för att gräva spåret i en tunnel och därmed 'rädda Stockholm', och hundra miljarder i statliga satsningar på vägar och järnvägar – debatten är späckad med siffror.

På båda sidor används ordspråk och maximer (t.ex., det lätt enigmatiska "Man skjuter [...] inte den sista vargen för nöjets skull"[611]), klichéer (t.ex., "kultureliten"[612]), slagord (t.ex., "Gräv ned den fula bron"[613]). Man skapar dramatiska situationer genom att ta ut eventuella invändningar i förväg (t.ex. då, Banverkets regionchef börjar med att försvara sitt projekt med "Hela miljön mellan Gamla stan och Riddarholmskyrkan *skulle* vara hotad."[614] – min kursivering). Och framförallt upprepar man sina argument så ofta som möjligt.

För en del handlar det lika mycket om att presentera väl genomtänkta idéer som att förvalta ens synbarhet. Detta för att kunna upprätthålla ett tillräckligt opinionsmässigt och medialt tryck som vid rätt tillfälle kan tänkas påverka beslutstagarna, lokala som nationella. Det gäller med andra ord att få sina egna argument att framstå som representativa för allmänhetens åsikt, och samtidigt förse beslutsfattarna med ord som de kan göra till sina egna när de ska motivera sina beslut.

---

610. "Sex argument för en tunnel", Ulf Hellsten [arkitekt SAR], SvD, 16/1-95
611. "Vi får inte fara fram hur som helst", Håkan Hagwall, SvD, 2/2-95
612. "Kritik från elit", Pralen Melander, DN, 13/9-92
613. "Gräv ned den fula bron", [ledare], SvD, 3/9-96
614. "Tredje spåret stör mycket lite", Sven Bårström [regionchef Banverkets östra region], DN, 27/3-95

Skillnaderna i tillvägagångssätten mellan de för och de emot Tredje spåret blir mer framträdande om man lutar sig närmre över de värden och värderingar varje sida lyckats uppbåda. Visserligen är det samma värden som både sidorna använder sig av: framsteg, skönhet, säkerhet, demokrati, ekonomi (som motsats till slöseri) och rättvisa. Men de aktualiseras på olika sätt. Man understryker t.ex. olika aspekter av projektet, man placerar sig ur olika synvinklar (t.ex. en förorts- eller söderbos, tågpassagerarnas eller bilisternas) men etablerar även olika prioriteringsordningar. Man kan hänvisa till samma värden på många olika sätt, allt beror på hur. Särskilt viktigt är hur man rangordnar de värden man gör anspråk på[615].

I det här fallet är kontrasten mellan debattens båda sidor slående. Kortfattat föredrar projektets försvarare stadens tillgänglighet framför stadens miljö[616]. De sätter en förbättring av stadens transporter framför en försköning av stadsbilden, även om de gärna gläds över de fördelar vad gäller buller och vibrationer som en ny järnvägsbro innebär och gör märkbara ansträngningar för att förbättra projektets estetiska kvaliteter. De föredrar förnuft framför känslor och ställer sina lösningars tekniska och ekonomiska realism mot idealismen i den kritik de utsätts för. De väljer handling framför prat, och vill påbörja bygget så fort som möjligt, hellre än att vänta på en eventuell upplösning av existerande problem. De prioriterar framtiden framför det förflutna, i det att de gynnar en tillväxtsyn framför en museal syn på staden, även om de erkänner att Tredje spåret som lösning uppstått ur en serie historiska val som inte tvunget utgör någon idealisk grund för utvecklingen

615. Perelman, Chaïm, & Olbrechts-Tyteca, Lucie (1958) Traité de l'argumentation – La nouvelle rhétorique. Bruxelles: Éditions de l'université de Bruxelles, s. 107

616. För att använda terminologi hos: Nordqvist, Stig (1993) Ett dåligt arv – Om järnväg, tunnelbana och billed över Riddarholmen i Stockholm med anledning av "tredje spåret". Norplan (Nordiska institutet för samhällsplanering), Meddelande 1993:2

av Stockholms järnvägar. Deras inställning är starkt präglad av rationalitet[617] och deras tillvägagångssätt kraftigt inspirerat av den formella juridiska processen.

Projektets motståndare tenderar för deras del att anamma motsatta rangordningssystem. De ger högsta prioritet åt bevarandet av det historiska arvet och till återställandet av Stockholms skönhet, även om de vill sammanföra detta med en varaktig förbättring av Stockholms transportsituation. Rädda för de negativa effekterna av ett förhastat handlande, efterlyser de ett brett medborgardeltagande i beslutsprocessen i syfte att väl förankra projektet. De strider emot den tekniska och ekonomiska realismen som de håller ansvariga för misstag som ödeläggelsen av Klarakvarteret, och pläderar i stället för mer humanism i stadsplanering. Framför en funktionell beskrivning av staden som kommunikationskärna eller tillväxtpol, föredrar projektets motståndare den erfarenhetsbaserade upplevelse man kan ha av den.

På så vis vänder man sig alltså till samma publik, tar delvis samma retorik och värden i anspråk, men rangordnar och aktualiserar dem på radikalt motsatta sätt. Men skillnaderna i de två tillvägagångssätten går ännu längre om man ser på hur de är strukturerade.

Pro-ytläges tillvägagångssätt påminner om en rationell beslutsprocess. Det framstår som ett resonemang som sammanför argument som är sprungna ur olika kontexter (trafik, ekonomi, miljö, regionalutveckling, kulturmiljövård, stadsplanering) men som konvergerar i riktning mot en och samma tanke, den om nödvändigheten att bygga det Tredje spåret[618]. Sammanfattningsvis kan detta resonemang reduceras till sex

617. För en kritisk syn på stadsplaneringens rationaliteten se: Flyvbjerg, Bent (1998) Rationality and Power – Democracy in Practice. Chicago & London: The University of Chicago Press

618. Resonemanget här inspireras av Toulmin, Stephen (1958) The Uses of Arguments. Cambridge, UK: Cambridge University Press

påståenden:

- Det är nödvändigt att öka järnvägskapaciteten genom centrala Stockholm
- Valet står mellan en tunnel och ett spår i ytläge
- Tredje spåret är den bästa tekniska lösningen
- Tredje spåret är den bästa ekonomiska lösningen
- Tredje spåret känner inte (längre) något hinder av kulturhistoriskt slag
- Tredje spåret måste byggas

Dessa sex påståenden artikuleras strikt det ena ur det andra och logiken i resonemanget är stark, särskilt som varje påstående i sin tur vilar på ett systematiskt resonemang ämnat att framhäva dess giltighet. Den hävdade nödvändigheten av att förstärka Stockholms järnvägskapacitet grundar sig således på sammankopplingen av, å ena sidan, Stockholmsregionens kollektivtrafikskris, en förutspådd ökning av trafiken och en politisk vilja att förstärka den järnvägsburna transporten samt, å andra sidan, tågtrafikens tekniska villkor och att det idag endast går två järnvägsspår genom centrala Stockholm. På samma sätt baseras påståendet om att Tredje spåret är det bästa alternativet ur ekonomisk synpunkt på, å ena sidan de många utredningar som Banverket lagt fram och som alla visat på Tredje spårets mindre kostnad och å andra sidan på Dennisöverenskommelsen. Pro-ytläges position vill vara extremt tydlig och välgrundad, med andra ord obestridlig.

För motståndarna till ett spår i ytläge är tillvägagångssättet ett helt annat. Kritiken emot projektet är ytterst varierande. Den tar lika mycket det lokala som det globala i beaktning, det framtida som det förflutna, och lägger alltifrån tekniska, ekonomiska, estetiska, miljömässiga till demokratiska aspekter på projektet. Det handlar om ett systematiskt ifrågasättande av varje etapp i pro-ytläge sidans argumentering.

Punkt för punkt angriper Tredje spårets motståndare dess förespråkares resonemang. Man ifrågasätter hur angelägen kollektivtrafikkrisen i regionen verkligen är och bestrider att projektet verkligen behövs. Man tillbakavisar Banverkets prognoser och att man 'skyndsamt' måste ingripa. Det hävdas att Tredje spåret inte når upp till regeringens målsättningar vad gäller järnvägstrafiken. Man angriper metoderna för och resultatet av kostnadsberäkningarna för de olika alternativen. Man tar avstånd både från Banverkets bundenhet till Stockholms Central och från nödvändigheten av att respektera Dennisöverenskommelsen. Och när Banverket hävdar att deras senaste version av projektet förskonar Riddarholmens byggnader, pekar man på Riddarholmskyrkans ömtålighet och att alla byggtekniska lösningar innebär risker.

För motståndarsidan handlar det om att visa att ytläge-sidans resonemang inte är oklanderligt. I detta syfte kommer Tredje spårets motståndare oupphörligen med nya alternativ. Man propagerar oavbrutet för en tvåspårig pendeltågs- eller en fjärrtågstunnel. (Ur teknisk synpunkt är en pendeltågs- och en fjärrtågstunnel två mycket olika lösningar vad gäller den tillåtna maxlutningen, djupet på banan och antal hållplatser, och därmed även dess kostnad). Man föreslår att införa säckstationer eller att inte låta alla tåg gå via Centralen. Vidare presenteras flera alternativa sträckningar, som t.ex. att låta en tunnel gå via Liljeholmen eller Kungsholmen. Förslaget om att gräva ner Centralbron får omfattande uppmärksamhet och blir omstöpt till olika alternativ. Genom att systematiskt kontra ytläge-sidans resonemang, söker motståndarna att göra projektet om Tredje spåret osäkert. Logiken består i att vid varje tillfälle med hjälp av exempel visa att Tredje spåret inte är den enda existerande möjligheten, och alltså inte *så* obestridlig som projektets försvarare vill få det att framstå.

Skillnaden i de två argumenteringssätten kan tolkas olika. Jag föreslår att se denna som ett uttryck för den motsättning som Perelman och Olbrechts-Tyteca[619] finner mellan bevisning

och argumentering. Den förstnämnda, bevisning, påkallar det logiska resonemanget: det obestridliga i övergången från ett steg till ett annat (man förhandlar inte om ett resonemang utan det tvingar sig på en), det tidlösa hos ett sådant tillvägagångssätt (resonemangets värde förändras inte med tiden) samt vissheten i vad som framförs (i alla fall inom det idésystem som används). Den andra, argumenteringen, påkallar ett tillvägagångssätt som refererar till åsikten, kritiken och rätttfärdigandet. Argumenteringen är medveten om sitt beroende i förhållande till de olika kontexter (tid, plats och övriga sammanhang) innanför vilka den utspelas. Argumenteringen vädjar till övertygelsens (ja, t.o.m. kunskapens) relativa, ömtåliga och tillfälliga karaktär.

Medan pro-ytläge sidan förlitar sig på bevisföring som tillvägagångssätt, så förlitar sig motsidan på argumentering. De sistnämnda har till skillnad från pro-sidan inte ryckt fram i täta led som organiserats kring ett väl ordnat resonemang. Kritiken emot Tredje spåret har snarare vilat på ett löst nätverk av aktörer som utan att vara direkt knutna till varandra inte heller behövt se till att deras argument varit sammanhängande. Även om aktiv i den juridiska proceduren, har motståndarsidan därtill framgångsrikt iscensatt synliggörandet av Tredje spåret genom att använda sig av lagliga men utomjuridiska handlingsmöjligheter så som organiserandet av utställningar, av folkliga demonstrationer, och inte minst av mediernas intresse för projektet. Allt utefter mediernas och opinionens tycke, har motståndet till Tredje spåret kunnat låta skifta sina positioner – t.ex. från en kritik av Tredje spårets inverkan på Riddarholmens byggnader till kravet på att återställa Stockholms skönhet – utan att egentligen behöva ta konsekvenserna av sådana förändringar. Sett från vinkeln av en motsättning mellan bevisning och argumentering, visar

619. Perelman, Chaïm, & Olbrechts-Tyteca, Lucie (1958) Traité de l'argumentation – La nouvelle rhétorique. Bruxelles: Éditions de l'université de Bruxelles

debatten om Tredje spåret tydligt på den senares kapacitet att hålla den förstnämnda i styr.

Men skillnaden i tillvägagångssättet mellan de som försvarar och de som bestrider Tredje spåret kan även tolkas som en återspegling av den fundamentala asymmetrin som finns mellan att föreslå och att ifrågasätta. Medan ett förslag i form av en beviskedja inte är starkare än sitt svagaste argument äger däremot hela ifrågasättandet av förslaget kraften av sitt starkaste argument. Projektets försvarare måste t.ex. bevisa att det är 100 % säkert att gräva under ett 1800-tals palats utan att åsamka det någon skada – vilket naturligtvis är omöjligt eftersom man inte helt och hållet kan eliminera riskerna i ett sådant företag. För kritikerna räcker det dock med att hänvisa till sunt förnuft för att antyda att palatset skulle ta skada – vilket är tämligen enkelt och bokstavligen omöjligt att kontra. Bevisbördan är uppenbarligen ohjälpligt ojämn.

Effekterna av denna asymmetri förstärks dessutom av att ett projekts försvarare måste föra projektet framåt, medan det för dess motståndare räcker med att försinka det, genom att t.ex. fördröja omröstningen av detaljplanen för Tredje spåret tillräckligt länge för att få till stånd detaljplanen för en tunnellösning eller lansera det attraktiva men icke finansierade förslaget att gräva ner Centralbron. Man hejdar visserligen inte projektet, men från uppehåll till uppehåll, lyckas man att radikalt modifiera vilkoren för dess förverkligande. Den som föreslår ett projekt *måste* tillfredställa *alla* etapper i processen, medan det *räcker* för den som vill stoppa projektet att uppehålla det vid *en enda*.

Och detta gäller oavsett vilket alternativ, ytläge eller tunnel, det rör sig om. Så snart parterna upphört att ifrågasätta för att föreslå eller att föreslå för att ifrågasätta, vänder de på debattsituationens asymmetri. De som argumenterar emot Tredje spåret måste plötsligt bevisa att tunnelalternativet är möjligt medan det för dem som försvarat ytläget nu räcker att visa på

svagheterna hos en tunnel. Sidorna har därmed inte bara bytt roller utan även debatteringslogik.

Debattens deltagare har sammanfattningsvis inte endast anlitat liknande retoriska metoder och åberopat samma värderingar. Samma bevisande logik har använts för att försvara ytläge- som tunnelalternativ, medan samma argumenterade logik använts för att bekämpa desamma. Och genom att växla mellan bevisning och argumentering – som representerar i sig radikalt skilda sätt att se, veta och tänka – har parterna lyckats hålla varandra i evig schack.

3 Sex uppslag om varför det (ännu) inte blivit något Tredje spår

Frågan om varför Tredje spåret aldrig lyckats få fäste i Stockholms grund, kvarstår dock. Liksom den omfattande historiska beskrivningen i förra kapitlet antyder, är det ingen fråga som enkelt kan besvaras. Ändå är det en viktig och legitim fråga, om inget annat för att få en avslutning på denna boks historia. Så, med risk för att förenkla saker och ting mer än önskvärt, låt mig försöka att i sex punkter sammanfatta varför Tredje spåret ännu inte sett dagens ljus.

a. Inget givet bra eller givet dåligt projekt

Först skulle jag vilja tillbakavisa den enkla förklaringen att projektet inte materialiserats för att det skulle ha varit dåligt redan från början. Om så varit fallet, skulle en så intensiv debatt aldrig uppstått, då folk sällan i god tro tvistar om vad som är uppenbart. Långvarigheten och intensiteten i debatten om ett Tredje spår i ytläge, visar snarare på det motsatta: att projektet hela tiden klart haft både bra och dåliga sidor, och att det aldrig varit någon självklarhet i att kunna skilja dessa åt. För att vi ska kunna förstå hur och varför Tredje spåret blivit så kontroversiellt, måste vi vända vår uppmärksamhet mot dess tidiga historia, nämligen den debatt det gav upphov till. I detta avseende är hur projektet beskrivs i debatten vid en

enstaka tidpunkt endast ett led i dess (icke-) tillblivelse och en sådan beskrivning uttrycker knappast någon innersta natur av projektet som i sin tur kunde förklara varför Tredje spåret byggs eller inte. Tredje spårets projektet har ingen natur i sig. Viktigare är det att följa hur det ena förslaget leder till det andra i den ständiga omdefinieringsprocessen som Tredje spårets projektet har varit föremål för.

b. Lösa förbindelser till viktiga sammanhang

I början av perioden är den funktionella nödvändigheten i att öka järnvägskapaciteten genom centrala Stockholm vida accepterad, förutom hos de få som anser att en förbättrad signalteknik skulle kunna göra ett nytt spår onödigt. Projektet innebär inte någon teknisk utmaning. Det finns en bred politisk förankring vad gäller att förbättra järnvägstrafiken i Stockholmsregionen och projektet åtnjuter stödet från många lokala politiker i kranskommunerna och politiker runt om i landet, liksom representanter inom handel och industri. Dessutom är projektet om ett Tredje spår i ytläge till stora delar finansierat. Med andra ord uppfyller Tredje spåret alltså de viktigaste villkoren som krävs för att ett projekt ska kunna förverkligas.

Problemet är att efter mer än tio år har projektets politiska symbolik har vänt totalt. Det Tredje spåret har stegvis förlorat sitt politiska stöd bland de lokala och nationella organ som har en formell beslutanderätt. Sin egen långa historia till trots, införlivades Tredje spåret i Dennisöverenskommelsen. När överenskommelsen hamnade under allt starkare press – delvis, men endast delvis, grundad på kritiken emot just ett Tredje spår i ytläge – förlorade projektet mycket av sin politiska legitimitet. Det blev möjligt, t.o.m. trovärdigt, att anklaga det för att vara ett odemokratiskt ingrepp, trots att detaljplanen röstats fram av en stor majoritet i kommunfullmäktige. Projektet blev till en symbol som få politiker ville förknippas med då de kände att opinionen bland väljarna vänt. Fastän nästan alla

ansåg ett tunnelalternativ vara för dyrt, började allt fler be om att få fram kostnadsuppgifterna för ett ännu dyrare alternativ, nämligen att omvandla Centralbron till en tunnel, Centraltunneln, som därmed ersätter Tredje spåret som politisk nyckelsymbol (eller symboliskt projekt) för Stockholms kollektivtrafik.

Viktigt i sammanhanget är att den formella procedurens hela längd (förslag, detaljplan, remissprocedur, omröstning i kommunfullmäktige, med möjlighet för en första överklagan till länsstyrelsen, en andra till regeringen, och en tredje till regeringsrätten) antytt att projektet knappast hade kunnat genomgå hela proceduren under en enda mandatperiod. Eftersom majoriteterna skiftade efter varje val och på varje valnivå under perioden 1989-1999, kom projektet att i omgångar behandlas av politiker med skilda övertygelser. I praktiken hade de ofta att välja mellan att antingen riva upp eller giltigförklara beslut som tagits av deras föregångare och som nu befann sig i oppositionen, vilket alltid varit en känslig fråga inom politiken. Processens längd och komplexitet medför att ingen enskild individ, grupp, eller organisation (inklusive de politiska partierna) faktiskt beslutar om ett sådant projekts liv eller död. Att projektet blir till eller ej är den kollektiva produkten av ett större nät aktörer där såväl individer som organisationer, det tekniska som det juridiska, symboler som beräkningar, eller förnuft så väl som känsla ingår. Det är interaktionerna mellan dessa aktörer som avgör projektets öde och man kan inte nog understryka hur komplexa interaktionerna mellan aktörer av olika slag är.

Överlag står Tredje spåret nu osäkert i flera av de sammanhang som är avgörande för ett urbant projekts framgång (d.v.s. genomförande), så som ekonomi, politik, ideologi, kultur eller estetik, men även tid och rum. Vad som skett är att kopplingen mellan projektet och en del av dessa avgörande sammanhang blivit lösare och lösare under det att tiden gått.

Projektet blev t.ex. ursprungligen presenterat som en förutsättning för den framtida utvecklingen av järnvägen. Men under det att kritikerna starkt betonade projektets likhet med äldre lösningar, förlorade det snabbt utsikterna på någon glamourös framtid- och framstegsprägel. Det uppfattades i stället vara en del av en gammaldags och illa uttänkt lösning på Stockholms trafiksituation – en symbolisk värdeminskning som kan relateras till den förlust av politiskt stöd som tidigare nämnts.

Likaledes föddes Tredje spåret i en kontext av trafikexperter som varskodde om det trängande behovet av en ökad järnvägskapacitet. Den offentliga förståelsen för projektets angelägenhet minskade dock för varje år som trafiken inte kollapsade trots att spåret fortfarande inte byggts. Vem skulle tro på ännu en profetia om hur transportsystemet kommer att kollapsa inom fem år om inte Tredje spåret byggs, när nu samma dramatiska profetior uttalats under mer än tio års tid?

Samtidigt har projektet inte lyckats frigöra sig från den betungande kritiken om att sakna respekt för historia och stadsbild… även om man tycker att det borde kunnat göra det. Kritiken framfördes väldigt tidigt i projektets historia, med goda skäl tycks det, eftersom projektet senare avsevärt förbättrades på den punkten. I sin senaste version berör ytlägeprojektet inte längre Riddarholmens gamla byggnader och lägger sig endast marginellt på Riddarfjärdens vatten. Man skulle kunna föreställa sig att projektet tjänat på en sådan förändring, men knappast: projektets motståndare var skickliga nog för att förflytta sin kritik från Tredje spårets skadliga inverkan på Riddarholmens kulturella arv till nödvändigheten av att återställa Stockholms skönhet – ett smart argumenterings drag som helt och hållet ställer om debatten.

Till att början med är återställningsargumentet något man knappast kan säga emot: vem skulle hävda sig vara emot en vackrare stad? För det andra, är det ett argument som är så

brett formulerat att det nästan är omöjligt för projektets försvarare att matcha det. Betydelsen av de tekniska förbättringar som gjorts på Tredje spåret upplöses därmed i en mer omfattande och diffus debatt om stadens långsiktiga framtid, en debatt som i sin tur avsevärt sträcker sig utanför Banverkets, eller för den delen vems som helst, kompetensområde. Vem kan påstå sig vara i stånd till att i praktiken återställa en stads skönhet? Och återigen, vad menar man med att återställa? Att ge tillbaka Riddarholmen till de adelsfamiljer som en gång ägde den, att återskapa 1750-, 1850- eller 1950-talens påstådda glans eller att göra om holmen till ett utomhusmuseum om medeltiden? En fråga man i så fall borde börja med är varför denna förnyelse måste starta med just Tredje spåret – särskilt som de flesta tycks vara överens om att järnvägspåren inte är Getingmidjans mest störande inslag.

Återställningsargumentet har gjort det omöjligt för Tredje spåret att göra sig kvitt anklagelserna om okänslighet inför historia, skönhet och arv. Detta är ett strålande exempel på hur ett argument kan få ett projekt att associeras till ett problem utan lösning och därigenom skapa en kontext som effektivt neutraliserar all argumentering baserad på projektets kvalitéer.

Särskilt viktigt är att projektet ej lyckades komma tillrätta i det ekonomiska sammanhanget. Medan de som försvarade projektet hänvisade till att det Tredje spåret var fullt finansierat, så var detta sällan fallet med de som föreslog alternativa lösningar. De olika alternativa lösningarna till ett Tredje spår i ytläge (t.ex., en fjärrtågstunnel, en pendeltågstunnel, en Centraltunnel för bilar,...) stötte på finansieringsproblem och deras förespråkare var inte alltid beredda eller kapabla att står för de merkostnader som deras förslag innebar. De som föredrog alternativ till det Tredje spåret argumenterade ofta att fler resurser borde ställas till förfogande eller att andra borde stå för merkostnaderna. Det märkvärdiga är att de hade inte den faktiska kraften att genomföra sitt förslag, dock tillräcklig

med kraft för att få det att framstå som ett trovärdigt alternativ.

Det Tredje spåret visar därmed att det är lika lätt att göra det som är ekonomiskt möjligt till det enda som är realistiskt som det är lätt att förorda bra bättre lösningar om man inte tar hänsyn till finansieringsfrågan. Projektets ekonomiska aspekter har varit starkt omdebatterade under alla dessa år utan att någon ståndpunkt kunnat etablera sig. Det Tredje spåret är på detta vis ett praktexempel på den kontroversiella roll som ekonomin intagit i nutidens offentliga debatt. Medan den ena sida vill göra ekonomin till något slags objektiv dörrvakt och låta den inta en central plats i beslutsprocessen (i realismens namn), så vill den andra underordna ekonomin annan logik (i högre och viktigare värdens namn). Det handlar om en kraftig ideologisk och även vetenskapsteoretisk motsättning om vad som i ett samhälle är givet och inte, vad som utgör ovillkorliga krav och vad som kan väljas. Återigen visar sig debatten om Tredje spåret vara en spegel som återger viktiga trender i dagens Sverige.

Projektet har med andra ord inte lyckats skapa tillräckligt starka nätverk av aktörer och argument, utan tilldrog sig i stället allt starkare nätverk emot sig[620]. Hur kommer detta sig? Det kan bero på den asymmetri som finns mellan nödvändiga och tillräckliga villkor. Det är för projektet nödvändigt att genomgå den formella procedurens alla etapper, medan det för dess motståndare är tillräckligt att uppehålla projektet kring en av dem: när det kommer till att mobilisera och bilda nätverk, utgör detta en viktig skillnad. Ett svar på frågan kan också vara att projektet inte övertygat och fått uppslutning kring de kombinationer av tid, plats, symboler, organisationer och tekniska system det behövde. Oavsett hur väsentligt projektet är ur funktionell synpunkt, föll projektet på dess oför-

620. Latour, Bruno (1992) Aramis ou l'amour des techniques. Paris: Éditions la Découverte

måga att få uppslutning kring sin sak.

c. För stor och för svag ovisshet

Ovissheten[621] har varit för stor. Projektet om Tredje spåret har inte lyckats neutralisera konkurrerande alternativ. Tvivlet bestod, då Tredje spåret aldrig lyckades formuleras som ett att 'bygga eller att inte bygga' projekt, utan förblev ett alternativ i tävling med andra, först en tågtunnel och senare en biltunnel. Motståndarnas strategi av att systematiskt utmana med alternativa lösningar, även lösningar som man tidigare förkastat, blev i detta avseende framgångsrik. Det enda påtagliga resultatet efter tio års debatterande är bytet från ett tvåvalsalternativ (tåg i ytläge/tåg i tunnel) till ett annat tvåvalsalternativ (tåg i tunnel/bilar i tunnel).

Eller så har ovissheten varit för svag. När projektet väl utmärkts av massmedia som skadligt för stadsbilden, blev det en symbol för en oacceptabel form av ingrepp på staden. Om projektet inte blivit så symboliskt hade det kanske kunnat ta sig igenom hela proceduren. Den uppmärksamhet projektet fick i medierna, och därmed också motståndarsidans skicklighet i att använda medielogiken till deras egna syften, var i den bemärkelsen avgörande.

d. Olika berättelser om stadens framtid

Projektets tillblivelse berodde på debattens dynamik och denna vändes till motståndarsidans fördel. Deras ovan nämnda skicklighet i att få tillgång till medierna och att rama in sin kritik på ett sätt som passade medielogiken är nyckeln till denna framgång; att så många kända kulturella och politiska personligheter uttryckte deras motstånd till projektet var bidragande. Av desto större betydelse var att man på motståndarsidan ändlöst lyckades upprepa sin kritik utan att få den att framstå som just upprepad – vilket beror på att man på denna

621. Sahlin-Andersson, Kerstin (1989) Oklarhetens strategi – Organisering av projektsamarbete. Lund: Studentlitteratur

sidan av debatten varit särskilt uppfinningsrik.

För att kunna försvara sin syn på projektet, var varje sida tvungen att producera någon slags historia om hur Tredje spåret skulle komma att påverka staden – och där hade motståndarna mer fantasi. Pro-sidan höll sig till sin historia om att Tredje spåret är den bästa möjliga lösningen på frågan om tågtransporten genom centrala Stockholm och att annars hotar kaoset regionens trafik. Motståndarsidan däremot hittade på en mängd olika historier. Den förde sin publik till den Storhetstidens Riddarholmen; den varnade för att vibrationerna från ett nytt spår skulle störa den medeltida kungen Magnus Ladulås i sin grav i Riddarholmskyrkan; den utsåg sig till skönhetens och historiens försvarare; den åberopade Riokonventionen och förknippade därigenom Tredje spåret till den fruktade växthuseffekten; och den hänvisade till Stockholms unika luft, ljus och vatten närhelst det var möjligt.

Alla dessa historier är (urban-)fiktiva versioner av stadens framtid. De inleds med en serie ”om”, fortsätter med en rad av löften om hur saker skulle kunna göras eller undvikas och utarbetar motsvarande scenarion för hur staden gradvis kommer att utvecklas. Projektet om Tredje spåret visade sig vara en narrativ rymd var all sköns historier byts och byts ut i syftet att skapa en övertygande berättelse om hur ett eventuellt Tredje spår skulle inverka på stadens utseende och mer generellt dess framtid. Motståndarsidans rika och varierande historier framstår överlag som mer övertygande än de linjära historier baserade på projektets tekniska ändamålsenlighet som försvarssidan lade fram.

e. Asymetrin mellan bevisning och argumentering

Våra protagonister närmade sig debatten om Tredje spåret i ytläge på radikalt olika sätt. Inte så att de presenterade argumenten inte sällan refererade till samma information eller inte använde likartad retorik. Utan på så vis att de som föreslog projektet och de som kritiserade det organiserade sina kam-

panjer enligt vad den Nya Retoriken anser vara motsatta debatteringslogiker nämligen bevisning och argumentering.

Medan rösterna som höjdes till ytlägeprojektets försvar resonerade i termer av en bevisföring om projektets nödvändighet och genomförbarhet, så anammade rösterna emot projektet en argumenteringslogik ämnad att få folk att sluta sig till idéerna om att projektet var ett hot för bl.a. stadsbilden, miljön och stadens framtid. Detta ledde protagonisterna till att rama in informationen de använde inom motsatta debattekniker och att mer generellt betrakta olika slags kunskap som giltig. Sedan bytte protagonisterna debatteringslogik när det handlade att kritisera respektive försvara tunnelalternativet. De som hade fått försvara ytlägeprojektet fick i stället rikta kritik emot en tunnellösning medan de som hade kritiserat ytlägealternativet fick komma fram till bevis över tunnelns lämplighet. Man hade bytt roller och därmed debatteringslogik.

Bevisning och argumentering är inte symetriska, bl.a. då den ena ej är starkare än sitt svagaste argument medan den andra är minst lika stark som sin starkaste. I och med att parterna flera gånger under debattens gång växlade mellan de två debatteringslogik kunde de dra fördel av denna grundläggande asymmetri och effektivt blockera alla motpartens förslag.

f. Riddarholmens genius loci

Låt mig så till sist – lika ovetandes som någon annan om framtiden – och som en personlig konklusion, få uttrycka min åsikt om fallet. För mig visar Tredje spåret att man inte kan bevisa utan endast argumentera för eller emot *genius loci,* platsens själ – denna vackra romerska beteckning på den komplexa helheten av egenskaper som gör en plats speciell att vistas på, lämpligen aktualiserad av Christian Norberg-Schulz[622]. Hur vi identifierar oss med vår omgivning, vår fullständiga relation till den och till världen, går inte att reducera till ett gäng formella propositioner. Det går egentligen med näppe att reduce-

ras till vad språken kan uttrycka. *Genius loci* kan inte ställas under några formella bevis. Som bäst kan den kommenteras, bearbetas och indexeras. Den sammanbinder erfarenheten – oansenlig, exklusiv, direkt eller förmedlad – man kan ha av en plats. Det är en fråga om karaktär, om hur platsen till slut bär på mening. *Genius loci* är vad som är utmärkande för en plats. Storslagna vyer såväl som detaljer kan ge uttryck för den. Det är platsens identitet. Och denna identitet, denna själ blir en del av de som upplever den, och de som upplever den vet om detta. Vad historien om Tredje spåret förtäljer oss är att om de som upplever själen i en plats kan offentligt uttrycka hur mycket detta betyder för deras tillvaro, så kommer de också att vilja göra det.

622. Norberg-Schulz, Christian (1979/1984) Genius Loci – Toward a Phenomenology of Architecture. New York: Rizzoli International Publications, Inc.

Slutsatser - Meningsskapande strategier

Vad kan då slutligen en debatt som den kring Tredje spåret lära oss om hur de stora städerna organiseras – forskningsprogrammet *Managing the Big City*:s studieobjekt? Att staden föds ur debatten. Att den formas i diskussionen, genom utbytet av idéer, värden och synpunkter. Detta gäller för Tredje spåret lika mycket som för Citytunneln i Malmö eller utvidgningen av The Albert and Victoria Museum i London: det är i konfrontationen mellan projekten och den mening som tillskrivs dem som staden formas. För att förstå logiken i stadens utveckling, för att förstå hur den organiseras, måste man vara inbegripen med förutsättningarna, villkoren och logiken i de debatter dess utveckling ger upphov till.

Fallet om Tredje spåret är lärorikt: staden föds ur debatten. Tredje spåret handlar emellertid inte om någon återgång till Atens *agora*. Dagens urbana debatt är inte, såsom i Aten på 500-talet f. kr., en debatt där medborgarna – per definition alltid manliga, myndiga och fria – med livliga röster utfrågar varandra i diverse ämnen. Det är tvärtom en ytterst medialiserad debatt, som följer den juridiska procedurens regler snarare än den klassiska retorikens, och där man oftare talar i egenskap av språkrör för en organisation än i sitt eget namn. Villkoren för dagens debatt skiljer sig däri avsevärt från de som rådde i den antika staden – även om det går att se vissa paralleller mellan dem.

En sådan parallell rör det utrymme som argumentering respektive bevisning får i en debatt. Liksom Perelman och Olbrechts-Tyteca påpekar[623], argumenterar man nämligen inte i god tro om vad som är uppenbart, utan i en bevisföring är det däremot fråga om att ta sig igenom ett resonemang

genom steg som framstår som uppenbara. Föreställningen om det uppenbara står i grunden för bevisningen: att gå tillväga på så sätt att, den som accepterar premisserna och principerna för ett resonemang ser sig, i kraft av det uppenbara, tvungen att acceptera dess slutsatser.

Att inte acceptera de slutsatser man kommer fram till genom bevisföring är att vägra ge vika för det uppenbara. Detta gäller inte vad man kommer fram till genom argumentering. Slutpoängen i en argumentering tvingar sig inte på sin publik på samma sätt som en bevisförings slutsatser. I en argumentering kan var och en framföra sina synpunkter; man lyssnar med mer eller mindre uppmärksamhet och god vilja och man lägger mer eller mindre vikt, under en kortare eller längre tid, vid den enes eller den andres argument. Att inte acceptera den andres slutpoäng är endast en inbjudan till en fortsatt debatt.

Det finns inget påtvingande i debatten om Tredje spåret. Tvärtom är allt föremål för ifrågasättande, såväl debattens premisser som vad som står på spel och sätten att resonera. Etablerade idéer överges bit för bit medan idéer man trodde övergivna ständigt återupptas. I debatten finns inget uppenbarligt *rätt* eller *fel*. Endast starka idéer och förbundna teman som avlöser, delar och konkurrerar med varandra, och som på så sätt modellerar opinionen efter sina rörelser. Debatten om Tredje spåret tecknar en utmärkt illustration på vad ett tillvägagångssätt baserat på argumentering innebär.

För tillfället framstår debatten om Tredje spåret som om argumenteringen segrat över bevisföringen. Denna seger bekräftar att ett fundamentalt brott uppstått i den svenska stadsbyggnadstraditionen. Den tid då det var möjligt att planlägga städerna genom att göra anspråk på ett s.k. vetenskapligt förfarande tycks vara förbi. Det är möjligt att denna brytning

623. Perelman, Chaïm, & Olbrechts-Tyteca, Lucie (1958) Traité de l'argumentation – La nouvelle rhétorique. Bruxelles: Éditions de l'université de Bruxelles

symboliskt inleddes 1971 med Almstriden, liksom vissa kritiska röster tycks mena. Denna brytning kan ha flera orsaker: mediernas allt intensivare närvaro och intresse för det spektakulära, framväxten av enfrågerörelser jämte de traditionella politiska partierna, utveckling av de politiska partierna mot ökad alliansvänlighet, men även de svårigheter som funktionalismen i urbanismen med tiden mött. Tredje spåret visar med all önskad tydlighet att det idag inte längre räcker med att kunna bevisa för att få bygga.

De som önskar inverka på staden måste kunna övertyga, d.v.s. förföra. Men att förföra är inte att bevisa. Även om en bevisföring kan vara förförande, gäller inte det omvända. För att förföra måste man argumentera, övervinna motståndet – steg för steg eller allt på en gång, beroende på personer och omständigheter –, få uppslutning kring sina idéer och upprätthålla förtroendet och intresset hos de man tilltalar.

Detta har lagstiftarna tagit i beaktning och kräver ordnandet av ett utökat samrådsförfarande av de som vill genomföra ett infrastrukturprojekt. Man ska i ett tidigt skedde anordna möten där projektet presenteras och debatteras inför öppen publik. Det rör sig om att i lag befästa vikten av att föra en offentlig debatt och därmed erkänna betydelsen av den argumentativa logiken i ett projekts tillblivelse. Det kommer naturligtvis att bli intressant att följa hur i längden aktörer som Banverket, kommunerna eller medierna hanterar denna förändring i deras sätt att tänka och att handla. Den nya samrådsproceduren kan ses som ett steg i denna riktning.

Att följa en argumentativ logik visar sig vara ett sätt att bygga staden som utgår ifrån ett annat sätt att skapa mening. Det är denna mening debatten handlar om: den mening man tillskriver ett politiskt engagemang, en socio-ekonomisk undersökning eller ett estetiskt ställningstagande. Samtidigt speglar sig staden och debatten i varandra: den offentliga debatten utformar det urbana och omvänt. Båda är en plats för socialt

umgänge och utbyte. Båda är en plats där olika visioner möts, konfronteras och blandas. Debatten är en plats där stadens mening förhandlas fram, där staden kollektivt i*mening*sätts (som man i*scen*sätter en pjäs), och är på så sätt en av platserna där staden organiseras.

Och medan bevisningen producerar en enhetlig mening, något som gäller för alla, som står för sanningen och därmed icke är förhandlingsbart, så producerar argumenteringen en mening som är individ eller på sin höjd grupp specifik. Den meningen är djupt förankrad i var och ens erfarenhet av debatten och vad den syftat på. Den genom bevisföring producerade meningen kan endast framställas på ett sätt, till skillnad från den genom argumentering producerade meningen som följer lika mycket logikens omständigheter, gamla vanor och nya idéer som förnuft och känslor. Den senare kan inte reduceras till endast en möjlighet eller ett alternativ. Tvärtom förenar den sig med den mångfald av sammanhang och synpunkter som är varje individs, grupps eller organisations egna. Är det något debatten om Tredje spåret förtäljer, så är det hur mångfalden bland de individuella och kollektiva meningsskapande strategierna fastställer villkoren för utarbetandet och iscensättandet av de projekt som vill förändra staden.

Malmö, den 17 september 2001.

Bilaga - Argumenttabell

I denna bilaga återges ett urval av de argument som har förts fram i debatten. De har schematiskt ordnats enligt följande teman:

- Om behovet av ett nytt spår
- För det Tredje spåret
- Mot det Tredje spåret
- För en pendeltågstunnel
- Mot en pendeltågstunnel
- Fler alternativ
- Debatten om Dennisöverenskommelsen
- Debatten om Centralbron och Centraltunneln
- Övrigt

Formuleringarna har förenklats något för att bättre passa tabellformen.

Jag har försökt att minimera överlappningar, men vissa upprepningar förekommer fortfarande, vilket med tanke på debattens natur, är oundvikligt. Likväl har det inte varit möjligt att helt komma i från en viss godtycklighet i valet av vilka argument som skulle tas upp samt vem dessa skulle tillskrivas.

HCo

	Om behovet av ett nytt spår
Storstadstrafikkommittén (STORK)	Den lokala och regionala tågtrafiken i Stockholmsregionen är i behov av en utbyggnad för att förstärka dess kapacitet. (1988)
Thomas Michelsén (DN)	- Man kan ifrågasätta om SJ redan nu behöver starta så många som tjugosju tåg i timmen söderut från Centralen. (november 1992) - Kapaciteten på befintligt spår kan ökas om: a) SJ går över till modernare vagnar b) en ny och mer anpassad signalteknik installeras. (november 1992)
Reidunn Laurén (kammarrättspresident och f.d. statsråd)	Beslutet kan vänta. Det samhällsekonomiska läget kan vara mer gynnsamt om några år. (januari 1995)
	För det Tredje spåret
Statens Järnvägar (SJ)	- SJ har ett akut behov av ett tredje spår över centrala Stockholm, för att kunna hantera alla de tåg som om endast ett par års tid kommer att behöva cirkulera där. (april 1990) - Den nya lösning som erbjuds skulle göra Stockholm ännu vackrare: spåret smyger sig fram under Riddarholmens kant och miljön förbättras med terrasser med planteringar och ett vattenfall, träd vid Riddarholmskyrkan och ny stenläggning. (april 1990) - Viktigt för Stockholmsregionens tågtrafik att den så kallade Getingmidjan försvinner med hänvisning till de omfattande investeringar som gjorts i nya vagnar för Mälardalens regionaltåg. (november 1990) - Den föreslagna utbyggnaden av Getingmidjan över Riddarholmen och Årstabron är tillräcklig för att täcka kapacitetsbehoven under en överskådlig tid. (mars 1992) - Att försena projektet med minst sex år genom att lägga ned tågtrafiken i en tunnel, är absolut inte acceptabelt. Inte heller att regeringen 'passar' genom att dela ut nya utredningsdirektiv. (mars 1995) - Fakta har kommit i bakgrunden av känslomässigt laddade argument. (mars 1995)

Banverket	- Det Tredje spåret är nödvändigt både ur regional och nationell trafiksynpunkt. (oktober 1990) - Inget behov av ett fjärde spår inom någon överskådlig framtid. (januari 1992) - Inget fjärde spår kommer att byggas i Riddarholmsavsnittet. (mars 1992) - Mycket av det som kan komma att skadas under byggtiden kommer också att kunna återställas. (februari 1992) - Kostnadsberäkningarna för olika pendeltågstunnelalternativ visar att ett Tredje spår i ytläge är det klart billigaste alternativet. (november 1992) - 3-spår i tunnel förslaget: Tre spår på samma nivå som tar ett mindre utrymme av Centralbron i anspråk för att i stället minska antalet filer på Centralbron från sex till fem. Förslaget innebär inga ingrepp varken på tunnelbanan eller, viktigast, på husen vid Riddarholmen. Dessutom erbjuder det en ny Riddarholmsbro samt en förbättring av miljön omkring Riddarholmskanalen. (november 1993) - Om 3-spår i tunnels två olika alternativ: alternativet som minskar Arkivgatan och bevarar sex smala körfält på Centralbron är dyrare och har en större inverkan på byggnaderna på Riddarholmen än det andra. (februari 1994) - Det oerhört bråttom med att börja bygga Tredje spåret om man ska kunna bemöta kraven från den växande trafiken. (januari 1995) - Aviserar att om några år kommer viss järnvägstrafik att behöva bortprioriteras mellan Stockholms Södra och Stockholms Central. (maj 1995) - Ett spår i ytläge skulle kosta 2,3 miljarder, medan kostnaderna för de olika pendeltågstunnlarna skulle ligga mellan 5,9 och 7,5 miljarder, och kostnaden för en fjärrtågtunneln på upp till 9,7 miljarder. (augusti 1996) - ”Ett tunnelsystem för pendeltåg med nya stationer på Norrmalm och Södermalm omfördelar trafikarbetet inom centrala Stockholm på ett annat sätt än ett ytspår. Den samhällekonomiska kalkylen för de olika förslagen pekar på att ytspårförslaget och förslagen med pendeltågstunnlar är likvärdiga. Kalkylen pekar vidare på att förslaget med fjärrtågstunnel har klart sämre samhällsekonomisk lönsamhet trots att detta förslag ger mycket hög kapacitet.” (augusti 1996)

Landstingets regionplane- och trafikkontor (RTK)	- Beklagar de ingrepp som spårutbyggnaden kommer att kräva i miljö och stadsbild, men bedömer att de negativa effekterna uppvägs av de positiva. (februari 1992) - Om 3-spår i tunnel: Förordar att bevara Arkivgatan under förutsättningen att sex provisoriska körfält behålls fram till dess att Österleden öppnas för trafik. (februari 1994) - Denisöverenskommelsen bör hållas: ”Ger regeringen direktiv om en omfördelning inom (Dennis)avtalsramen tror jag inte att politikerna längre ställer upp bakom någon del av trafikpaketet”. (mars 1995)
Anders Sundström (DN)	1990 års plan löser den svåra ekvationen att bygga en ny järnväg utan att fördärva den känsliga historiska miljön. (april 1990)
Stockholms Handelskammare	- De stora satsningarna i järnvägen utanför Stockholm (Grödingebanan, Mälarbanan, och Svealandsbanan) blir meningslösa om resenärer inte kan nå det viktigaste resemålet, Stockholm. (november 1994; mars 1995) - Förvånar sig över att debatten om Tredje spåret förts internt inom Stockholm när de flesta som kommer att åka det är invånare från kommunerna söder om Stockholm. (januari 1995) - ”Glöm inte pendlarna!”: Debatten har dominerats av välartikulerade små grupper som i sitt dagliga liv inte behöver fundera över hur väckning, frukost och lämning av barn på dagis ska kombineras med en timmes resa innan man är på jobbet. Det är för denna gruppen som Tredje spåret byggs. (Per Zetterquist, informationschef och f.d. pendlare; april 1995) - Genom den nya spårdragningen och modern teknik blir det en påtaglig förbättring av miljön vid Riddarholmen (september 1996)

Peter Egardt (vd för Stockholms Handelskammare), Roland Larsson (f d sekreterare i LO-distriktet i Stockholms län)	”Stockholm håller på att drabbas av trafikinfarkt. Tusentals stockholmare tillbringar tusentals timmar per dag i bilköer och i väntan på pendeltåg och tunnelbanor som inte kommer. De samhällsekonomiska kostnaderna för detta är många miljarder kronor per år. Stockholms län växer med 20 000 invånare per år. Trafiksituationen förvärras snabbt. Företag slås ut eller förhindras att växa på grund av att transportkostnaderna rusar iväg. För att inte tala om vad de kostar alla enskilda människor i offrad fritid som stockholmarna - de svenskar som jobbar mest av alla - sannerligen kunde ha behövt för att ta hand om sina barn och sig själva.” (juli 1999)
Centern (Stockholms läns landsting och Stockholms stad)	Ett visst ingrepp i dagens miljö måste vägas mot stora miljövinster för kommande generationer. Tredje spåret livsviktigt för miljön. (september 1990)
Första Dennisöverenskommelse	Projektering av ett tredje spår över Riddarholmen och två nya spår från Södra Station via en ny bro över Årstaviken till Årsta påbörjas omedelbart. (januari 1991)
Anders Malm (Stadsbyggnadskontoret)	Birger Jarls torg – torget utanför Riddarholmskyrkan – fräschas upp med gamla lyktor samt nya planteringar i samband med byggandet av spåret. (januari 1992)
Elwe Nilssons (m, landstingsråd)	Många människors dagliga miljö måste ställas mot en högljudd kulturelits motstånd till ett i verkligheten ganska litet ingrepp i stadsmiljön. (september 1992)
Olika kommuner söder om Stockholm	600 000 tusen invånarna, d.v.s. 40 % av Stockholms läns befolkning, kräver att Getingmidjan byggs bort för att effektivisera den regionala tågtrafiken. (maj 1992)
Göran Löhman (insändare, DN)	Banverkets alternativ i ytläge är minst 2000 miljoner kronor billigare för tågresenärerna och skattebetalarna. (november 1992)

Stadsbyggnadsnämnden	”Staden har engagerat sig hårt för att få en lösning där Tredje spåret läggs i en tunnel. Nämnden vidhåller uppfattningen att tunnelalternativet med dragning Tomteboda-Odenplan-Centralen-Södra stationen-Liljeholmen-Älvsjö är det bästa ur stadsbilds- och miljösynpunkt. Varken regering eller riksdag är dock beredda att tillmötesgå stadens krav. Det finns inga pengar till tunnellösningen. I den situationen måste staden hantera frågan om Tredje spåret så att lösningarna blir de bästa möjliga under rådande omständigheter.” (december 1993)
Stig Dingertz (m, trafiklandstingsrådet)	- Samma politiker som tidigare släppt fram en sexfilig biltrafikled intill Riddarholmen motsätter sig nu ett tredje spår för pendeltågresenärernas behov. (mars 1993) - Ett Tredje spår skulle ge användning för Södra stationen som man nyligen utrustat med fyra spår för en miljard kronor. (mars 1993) - Ett Tredje spår klarar behoven en bra bit in på 2000-talet och är alltså inte alls en så kortsiktig åtgärd som dess kritiker påstår. (mars 1993)
Bo Björkman (professor emeritus i trafikplanering vid KTH)	- Planerarna liksom invånarna bör acceptera att anläggningar för transportsystem rent allmänt innebär ingrepp i stadsmiljön: ”En stad kan inte bevaras som ett slutet museum, den är en spegel av ett samhälle i förvandling”. (maj 1993) - Det saknar både ”sans och balans” att likna en bredning av trafikstråket med 2 à 3 meter med omgestaltningen av City under 50-talet. (februari 1995)

Evert Andersson (professor i järnvägsteknik)	- Tredje spåret är en riksangelägenhet och den enda tillfredställande lösningen ur ett trafiktekniskt perspektiv. Man borde dessutom värna om den starka skönhetsupplevelsen som tågresenärer får uppleva när de kommer till Stockholm söderifrån. (juni 1993) - Det nya utförandet kommer att ge betydligt mindre ljud- och vibrationsstörningar mot omgivningen. (januari 95) - En attraktiv spårburen trafik är oslagbar ur miljö- och energi synpunkt. (januari 95) - En tunnel kostar 3000 miljoner mer än det Tredje spåret. (januari 95) - Vore det inte rimligt att även de som åker kollektivt med tåg får uppleva den vackra miljön längs Stockholms infart söderifrån? (januari 95) - Det är idag ett stort problem att det inte finns något reservspår om något skulle hända på ett av de två spåren. (januari 95) - Tre spår kan tyckas sämre än totalt två plus två spår. Det är dock så, att det föreslås sammanlagt fyra spår bredvid varandra hela vägen söder om Södra station. Det är bara på en sträcka på knappt två kilometer som tre spår planeras. (januari 95) - En tunnel under Stockholms City tar tid att bygga. (januari 95)
Skönhetsrådet	- Betecknar 3-spår i tunnel -förslaget som en kolossal förbättring men betraktar dock en tunnel under Liljeholmen som ett bättre alternativ. (Göran Söderström, Skönhetsrådets sekreterare; november 1993) - Beklagar att arbetet med att hitta en tillfredställande tågtunnellösning tycks ha avstannat. (februari 1994) - Upprepar att den enda acceptabla lösningen av spåren finns i en tunnel. (februari 1994) - Betraktar alternativet som bevarar Arkivgatan som det enda möjliga. (februari 1994)

Dagens Nyheter	- Det ursprungliga förslaget om ett tredje järnvägsspår var dåligt, men 3-spår i tunnel -lösningen innebär däremot endast mycket små ingrepp på husen vid Riddarholmen. Dessutom är Staten inte beredd att skjuta till de extra medel som krävs för byggandet av en tunnel. Ur Stockholms perspektiv hade en tunnel varit att föredra då man hade sluppit nya ingrepp på Riddarholmen samt förbättrat den lokala trafiken. För SJ:s resenärer däremot, minskar tre parallella spår känsligheten för störningar. Därmed är det Tredje spåret det bästa alternativet. (december 1993) - Om Riddarholmskommittén slutbetänkande: ”Frågan var fel ställd” och antyder att svaret nu är rätt. (september 1996)
Länsstyrelsen	- ”Enligt länsstyrelsens uppfattning är det alltså fråga om två sinsemellan oförenliga riksintressen, som båda är av mycket hög dignitet sett i ett riksperspektiv. I dagsläget torde det enligt länsstyrelsens uppfattning vara svårt att finna alternativa sträckningar som är ekonomiskt och kapacitetsmässigt realistiska. De alternativ som nu diskuteras är avsevärt dyrare än det nu aktuella förslaget. Så länge det inte har visats hur finansieringen av alternativa sträckningar kan åstadkommas, anser länsstyrelsen att det intresse som bäst främjar en långsiktig lämplig utveckling är riksintresset för järnvägen.” (april 1992) - Om 3-spår i tunnels två olika alternativ: Förordar alternativet som bevarar Arkivgatan med anledning av det är mest fördelaktig ur kulturmiljösynpunkt, även om det innebär en försämring av trafikmiljön i området under åtminstone en femårsperiod tills det att Österleden sätts i funktion, medan alternativ 2 innebär ett oåterkalleligt försvinnande av Arkivgatan, och förordar att man prövar möjligheten med att provisoriskt bredda Centralbron mot Gamla Stan. (mars 1994)
Stefan Lifvergren (insändare, SvD)	”Jag åberopar det sunda förnuftet hos våra folkvalda att inte låta smulor i kanten på Riddarholmskanalen beröva oss söderbor möjligheten att utnyttja pendeltågens potentiella framtid.” (januari 1995)
Gunnar Klaesson (insändare, DN)	- Är det inte så att valet står mellan tåg och bil ? (januari 1995) - Menar att det är svårbegripligt att hur man utifrån detta kan använda miljön som ett argument emot Tredje spåret. (januari 1995)

Peo Österholm (SvD)	Sju argument för ett tredje spår och emot en järnvägstunnel: 1. Trafikering: en tunnel bedöms inte som lika attraktiv för kollektivtrafiken som ett spår i ytläge. 2. Tid: En tunnel kan ta upp emot åtta till tio år att bli färdigställd, vilket är längre än vad SJ och SL vill vänta. 3. Bevarandevärde: De nya planerna utgör bara ett begränsat ingrepp på holmen där skadan förresten redan är gjord. 4. Kostnader: Kostnaderna talar för ett tredje spår i ytläge. 5. Politik: Medan Stockholms politiker säger sig vara för en tunnel föredrar förortskommunerna en snabb lösning på trafikproblemen med Tredje spåret. 6. Miljö: Tunnelalternativet förutsätter en sänkt tunnel på Riddarfjärdens botten, vilket förmodligen utmanar andra miljöintressen. 7. Spår: Banverket och SJ säger sig föredra tre spår sida vid sida, framför två gånger två spår. (januari 1995)
Bo Björkman (professor, KTH)	”Följ exemplet från det ’eviga’ Rom där starka trafikflöden ger livfull inramning åt mäktiga Colosseum och anrika Forum Romanum.” (mars 1995)
Göran Löhman (insändare, DN)	Privilegierade kändisar och särintressen boende i innerstaden och som själva aldrig åker pendeltåg nonchalerar och visar förakt för de hundratusentals förortsbor som behöver pendla för att klara sin försörjning. (februari 1995)
Svensk Trafiktidning	”Om samtliga aspekter vägs samman – behovet att ge kollektivresenärer attraktiva kollektiva resor som också är skonsamma för miljön med beaktande av minsta möjliga ingrepp på kulturanläggningar till en ekonomi som motsvarar våra resurser – då ska regeringen fatta beslut om att anlägga Tredje spåret.” (januari 1995)
Ernest Fallrik (insändare, Expressen)	- Det finns tydligen inga gränser för den egoism, maskerad till ’kulturansvar’ som mobiliseras av de människor som tack vare arv, förmögenhet eller mygel lyckats skaffa sig en bostad i innerstaden. (februari 1995) - Vem har någonsin brytt sig om att fråga vad bilisterna och förortsborna tycker? (februari 1995)

Nils Viktorsson (Stockholmstidningen)	Man kan motarbeta arbetslösheten inom byggbranschen bl.a. genom att bygga Tredje spåret. (februari 1995)
Douglas Feuk (debattinlägg, SvD)	Motstå trycket på att göra Stockholm till något halvt musealt preparat och våga behålla staden som ett stycke levande kultur genom att blanda tidsåldrar och stilideal. (februari 1995)
Socialdemokraterna i Stockholm, Södermanland och Uppsala	Det svenska undertecknandet av Rio-överenskommelsen för en bättre miljö kräver att regeringen beslutar att bygga Tredje spåret. (mars 1995)

Bernt Hodell (Aftonbladet)	”Jag skulle önska att de som kämpar för Riddarholmen såg lite längre. Stans själ är inte bara stenhus, monument och vackra vattenytor. Det finns människor också. Och vi som är en del av stan även om vi råkar bo i förorterna.” (mars 1995)
Torgny Johansson (Byggettan ordförande)	Arbetslöshet hotar byggarbetarna och ett beslut om Tredje spåret måste tas. (mars 1995)
Anders Fröhling (ledamot i Stockholms läns landsting för Botkyrka, Salem och Södertälje; Kommunfull-mäktiges ordförande (m) i Salems kommun)	”Hebbeska huset har infogats i gamla riksdagshuset som i sin tur byggts om helt; klostret är helt försvunnet, kyrkogården utplånad; palatsens sjögårdar är borta, August Strindbergs födelsehus rivet 1863; Rosenhanska palatset förfulat av 1800-talsvingar; men vi är rädda om Nordstedtska huset, färdigt 1891, och Riksarkivet, färdigt 1890, två stora sekelskifteshus som hindrar insyn från Vasabron mot de gamla palatsen på Riddarholmen. Och broarna över till holmen: den nuvarande är den sjätte – men inte den sista – bron sedan Palmstedts vackra bro kom till år 1786. Riddarholmen är faktiskt som turistattraktion rätt ointressant. Palatsen är förvandlad till domstolar och ämbetsverk vars lokaler inte visas. Kyrkan är stängd – utom vissa tider på sommaren – men är numera mest bara ett skal, församlingen finns inte mer, en person lär vara bosatt på holmen. Något nöjesliv att tala om existerar inte – bortsett från när det är vattenfestival.” (mars 1995)

Arne Ohlsson (ordförande i ST-Lok)	Trots att Banverket nu lyckats revidera planen för Tredje spåret så att den berörda byggnaden klarar sig utan ingrepp – endast en utvändig trappa och en gångväg berörs – har motståndarna till Tredje spåret inte gett upp. Man hittar i stället på nya, allt mindre trovärdiga argument i sitt motstånd. (mars 1995)
Leif Edgren m.fl. (fp)	- Tredje spåret är nyckeln till att satsningarna på järnvägen ska kunnas utnyttjas och är en livskvalitetsfråga för inte minst invånarna i länets kommuner. (mars 1995) - Tredje spåret är den viktigaste enskilda åtgärden för att stärka kollektivtrafiken i Dennispaketet. (mars 1995)
Trafikhuvudmännen i Stockholms-, Södermanlands-, Örebro, Västmanlands-, och Uppsala län	Tredje spåret är inte enbart en stockholmsfråga. Den bör inte enbart beslutas av Stockholmarna. (mars 1995)
Riddarholmskommitténs slutbetänkande	- Fastlår behovet av att förstärka järnvägskapaciteten genom Stockholm. - Avfärdar fjärrtågsalternativet med anledning av att det skulle innebära extremt höga kostnader men endast tillföra en mindre kapacitetsökning. - Avfärdar även pendeltågstunnlarna med anledning av att två åtskilda system betyder att man förlorar möjligheten att kunna utnyttja trespårslösningens flexibilitet samt av det obehag som många har av tunnelresor. - Menar vidare att Stockholm är dock ännu en alltför liten stad för att riktigt kunna motivera att man börjar utvecklingen av en flerkärning tåginfrastruktur, vilken kan bli aktuell tidigast om några decennier. - Konstaterar att ytlägealternativet är klart billigare än alla andra lösningar. - Finner också att ytlägealternativet erbjuder en överlägsen driftsäkerhet, månar om resenärernas upplevelser, förbättrar Birger Jarls torg samt minskar bullret från trafiken, vilket gör det till överlägset också vad gäller projektets kvalité. - Därför föreslår kommittén att ett tredje järnvägsspår byggs öster om de nuvarande spåren, företrädelsevis med förbättringar för gång- och cykeltrafik. - Föreslår också att Storstockholmsöverenskommelsen ändras så att Centralbron och om möjligt också Österleden ersätts av en biltunnel mellan Södermalm och Norrmalm. (september 1996)

	Mot det Tredje spåret
Riksantikvarieämbetet	- Ett järnvägsspår i ytläge utgör ett alltför stort ingrepp i den av riksintresse kulturhistoriska miljön på Riddarholmen, Gamla Stan och de karakteristiska vattenrummen vid Riddarfjärden. (1988, samt vid upprepade tillfällen därefter) - Trafikapparaten vid Riddarholmen måste på sikt avvecklas och det vore ett ödesdigert misstag att ytterligare bygga sig fast i detta mycket olyckliga läge. (mars 1992) - ”Med en tunnel kan vi äntligen definitivt bryta den sorgliga utvecklingen som lett till allt värre ingrepp i Stockholms internationellt märkliga historiska kärna Gamla Stan med Riddarholmen.” (Margareta Björnstad, riksantikvarie, september 1992) - Finner att båda 3-spår i tunnel –alternativen strider mot Naturressurslagens principer och att alternativet med en minskad Arkivgatan dessutom bryter mot förordningen om statliga byggnadsminen. (mars 1994) - ”Jag tror att om man om 10-20 år kommer och säger att vi behöver ett fjärde spår har man byggt sig fast här, då finns inget alternativ, då finns ingen vilja att bygga en tunnel, utan måste man forsätta här. Jag tycket det är en ganska bra argument för att inte göra det. Det är en kortsiktig lösning att lösa den här trafikfrågan med ett tredje spår. Jag tycker att man nu ska bygga en tunnel och lösa den på långt sikt.” (Erik Wegraeus, riksantikvarie, januari 1995)

Byggnadsstyrelsen / Statens Fastighetsverk	- Sprickor kan komma att uppstå i samband med spårdragnings-arbetet. (Hadi Loftis; fastighetsingenjör, december 1991) - Invänder mot: a) påverkan på holmens totalmiljö b) konsekvenserna av ingrepp på byggnaderna c) framtida risker för byggnaderna d) störningar för hyresgästerna under byggnadstiden och därefter. samt föreslår att det fortsatta arbetet inriktas på att minska trafikapparaten genom Stockholm i stället för att öka den. (mars 1992; februari 1994) - Menar att de kulturella riksintressena inte givits tillräcklig tyngd vid en seriös avvägning mellan motstående/stridiga intressen. (oktober –94) - Underkänner Banverkets planer på provisoriska gång- och cykelförbindelser, broar och övriga anläggningar under ett eventuellt byggarbete, med hänvisning till oklarheter, bristande säkerhet och risk för skador för Riddarholmskyrkan och de övriga byggnaderna på Riddarholmen. (oktober 1994) - Åberopar ett EU-direktiv för värderingen av vissa offentliga och privata projekts inverkan på miljön. (januari 1995) - Hävdar att Banverket felaktigt påstår att 3-spår i tunnel-projektet inte innebär några ingrepp på husen vid Riddarholmen fastän arbetet kommer att pågå går drygt tre meter under Hessensteinska huset och även Hebbeska huset påverkas. (januari 1995) - Vi anser att allmänheten skall få yttra sig nu när den riktiga informationen är känd innan arbetet med Tredje spåret påbörjas. Dessutom har vi påpekat för regeringen att behandlingen av det här ärendet inte uppfyller EU:s krav. (januari 1995)
Svenska Dagbladet	- SJ-banavdelnings plan från 1988 på att bygga ett järnvägsspår över Riddarfjärden har fått omfattande kritik från en rad remissinstanser. (april 1990) - Tredje spåret är en moralisk fråga som bottnar i den hänsynslöshet som visats när det gamla Stockholm revs under 1950- och 1960-talen. (maj 1993)
Lennart Rydberg (fp)	Det är dags att säga nej till SJ:s planer på att cementera ytterliggare en bit av Riddarholmen. (maj 1990)
Stefan Günther (arkitekt)	En ingenjörskonstens mästarstycke i skohornsteknik som ställer fler problem än vad det löser. (september 1990)

Skönhetsrådet	- SJ:s 1990 års projekt fullföljer misstaget med sammanbindningsbanan från 1860-talet och bidrar till ett utplånande av Riddarholmskanalen. (Per Wästberg, november 1990) - Ingrepp i husens stomme ska betraktas med lika stort allvar som utåt synliga förändringar. (mars 1992)
Sven Hansson och Beatrice Glase (Gamla Stans Stadsstudiecentrum)	Riddarholmens minnesmärkens värde kan inte mätas i pengar. (december 1990)
Anonym (Stadsbyggnadskontoret)	Ett förslag helt i 60-talets anda då man lyckades förstöra hela city. (december 1991)
Vera Siöcrona (Hembygdsföreningen Gamla Stan)	- En järnvägsutbyggnad mellan våra innersta och mest sakrosankta holmar skulle vara ett attentat. (februari 1992) - Med det Tredje spåret försämras miljön, äventyras kulturvärden samt slösas pengar kortsiktigt. (mars 1992)
Olle Wästberg (här som privatperson)	En 8 meter respektive 10 meter bred utbyggnad av det nuvarande järnvägspåret ytterligare minskar den fria vattenytan i Stockholm. (mars 1992)
Eva Eriksson (DN, Moderna Tider)	- Estetiska värden riskerar att få stå tillbaka för tekniska lösningar. (mars 1992) - Gör inte än en gång de historiska misstagen. (mars 1992) - Genomförandet av planerna för sammanbindningsbanan, tunnelbanan samt detaljplanen för ett tredje spår under Södermalm utgör en tidsinställd bomb. (februari 1995)
Brf. Mälartorget 13	Kräver att Banverket redovisar planerna för spår 4 innan byggandet av 3e spåret påbörjas och att dessa planer ska vara bindande för all framtid. (mars 1992)
Miljöförvaltningen	En ökning av trafikkapaciteten genom ett tredje spår skulle leda till en oacceptabelt hög nivå av buller för de närboende. (mars 1992)

Marianne Råberg (Stadsmuseet)	Fruktar eventuella skador på Riddarholmskyrkan och finner att området runt Riddarholmen är redan illa sargat. ”Ska man bygga fast sig i fulheten för all framtid?” (februari 1992)
Ulf Hård av Segerstad (SvD)	Situationen Vittnar om den uttalade historiefientlighet som präglade den tidiga, extrema modernismen i dess förmenta marsch mot den totala likformighetens utopiska samhälle i tecknet av teknologisk uniformism och internationalism. (mars 1992)
Stadsmiljörådet	Nuvarande spår räcker mer än väl för såväl fjärr- som för regionaltrafik men så småningom kommer det däremot att behövas en ökad spårkapacitet för tätare pendeltågstrafik. (november 1992)
Kommerskollegium	- Framför att koncentrationen av tågtrafiken genom samma punkt gör landet sårbart i händelse av krig. (april 1992); - Hänvisar till se, t.ex., Gulfkriget och Balkankriget. Detsamma vad gäller terrorism. (april 1993; december 1994)
Naturvårdsverket	Anser att utbyggnaden av järnvägen skulle innebära så stora ingrepp att man djupare bör utreda dess miljökonsekvenser i enlighet med naturresurslagen (NRL). (maj 1992)
Dagens Nyheter	- Det vore oförsvarligt att förstöra 1600-talshus p.g.a. vad de anser vara endast en temporär lösning för tågtrafiken. (maj 1992) - Kostnader lär tillkomma ett Tredje spår som kommer att gnaga flera av Riddarholmens kulturbyggnader i kanterna och att gå så nära som sju meter från Riddarholmskyrkan. (november 1992)

AP fonden 1-3 (ägare till det s.k. Nordstedtska huset)	- Alternativet med ett tredje spår har alltför mycket karaktär av provisorium över sig för att de stora nackdelar det medför skall behöva accepteras. Med tanke på de satsningar som i övrigt görs på en upprustning av järnvägstransporterna, kan detta tredje spår inte bli annat än en temporär lösning på kapacitetsproblemen i den s.k. getingmidjan. Det är ett uttryck för en kortsiktighet i planeringen som på sikt kan ledan till ännu värre ingrepp i Stockholmsmiljön. (mars 1993) - Det Tredje spåret innebär en rad negativa konsekvenser för fastighetens ekonomi. Skulle Banverkets förslag till ett tredje spår genomföras kommer ersättningskrav från fonden. (mars 1993)
Hembygdsföreningen Gamla Stan	Det är viktigt att se till helheten och vårda Stockholm ur ett kultur- och miljöperspektiv. (mars 1992)
Gunnar Landborn (DN)	Oppositionen jämför sitt motstånd med 'almstriden' 1971. (april 1993)
Ulf Kristersson (m, riksdagsledamot)	- Jämför det Tredje spåret med den tidigare rivningen av Klarakvarteret eller byggandet av Centralbron. Han kallar dessa för stadsmiljöbrott och varnar för att man kommer att upprepa samma fel. (april 1993) - Föreslår att man antingen omfördelar pengarna inom Dennisöverenskommelsen så att man får råd att bygga både ett tredje och ett fjärde spår eller att man skjuter upp bygget tills regeringen anser att man har råd att ta hänsyn till miljön i Stockholm. (april 1993) - Det är inte tid att vara slapphänt med pengar just nu. Men det är faktiskt inte heller tiden att låta förhållandevis små summor locka oss att göra ingrepp som vi – och framför allt kommande generationer – senare kommer att få ångra. (april 1993)
Olle Bengtzon (skribent och ledamot i stadsmiljörådet) m.fl.	Det Tredje spåret skulle ytterligare koncentrera spårtrafiken och byten mellan tunnelbana och pendeltåg till Stockholms Central. På sikt skulle detta komma att skada regionens ekonomi och framtid då det skulle bromsa utvecklingen av områden utanför City. (april 1993)

Ernst Brunner (författare)	- Den dag de försöker bygga kommer det att krylla av argt folk vid brofästena. (juni 1993) - Till skillnad från almbråket 1971, blir det inte bara radikala ungdomar utan även läkare, advokater och konstnärer som kommer att stå vid barrikaderna. Människor i det översta samhällsskiktet. (december 1994)
Skönhetsrådet	- Finner det beklagligt att iaktta Banverkets okänsliga, prestigebetonade fasthållande vid sina utgångsförutsättningar. (december 1993) - Låt inte kortsiktiga beslut färga framtidens dom över vårt handlande! (december 1993) - Motsätter sig en eventuell överdäckning av Riddarholmskanalen. (september 1994)
Stadsmuseet	Om 3-spår i tunnel-förslaget: alltjämt inkräktar den planerade spårdragningen på hela sträckan enligt föreliggande förslag ytterst allvarligt på den kulturhistoriskt synnerligen värdefulla bebyggelsen, på riksintressena, och på stadsbilden. (februari 1994)
Vårt Stockholm	Om 3-spår i tunnel-förslaget: hänvisar till att gångpassagen framför Hebbeska huset kommer att försvinna. (februari 1994)
Lottie Molund (Expressen)	Om genomröstningen av det Tredje spåret: Kommunfullmäktige står inträngd i ett hörn och har inte något annat val än att godkänna förslaget. (juni 1994)
Monica Andersson (s, ordförande i stadsbyggnadsnämnden)	- Om genomröstningen av det Tredje spåret i Stadshuset: ”Det är med sorg i hjärtat vi tar det här beslutet. Jag har kämpat för en tunnel hela tiden och anser att en tunnel vore det bästa. Men vi har kniven på strupen idag. Antingen skriver vi fram planen själva eller så gör regeringen det åt oss. Om regeringen skriver fram planen riskerar vi att få en väldigt dålig lösning för Riddarholmen och Gamla Stan. Då har vi valt att skriva fram planen själva och försökt få den bästa tänkbara lösningen, som inte gör så stora ingrepp på Riddarholmen som det ursprungliga förslaget hade gjort.” (juni 1994) - Påminner om att när staden skrev på planen till att bygga Tredje spåret, så var det ett beslut taget under galgen och efter det att regeringen och riksdagen upprepade gånger sagt nej till tunnelalternativet. (januari – 95)

Jan Falk (DN)	Riddarholmen och vattnen mellan Tegelbacken och Söder förvandlas till en enda stor, gigantisk byggarbetsplats. Under fem års tid får de som rör sig i Stockholm lära sig leva med provisoriska byggplattformar, manskapsbodar, kranar, grävmaskiner, lastbilstransporter och dunkande pålningsarbeten. (september 1994)
Beatrice Glase (journalist), Ulf Hellsten (arkitekt), Ulla Jonneborg (arkitekt) och Torbjörn Sohl (civilingenjör)	Ska besökarna till storevenemangen Expo 1997 och Europas kulturhuvudstad 1998 mötas av ett upprivet Stockholm som döljer sin skönhet och sina kulturvärden under överdäckningar, stenmassor, damm och buller? (oktober 1994)
Per Björkman (advokat)	”Vill vi verkligen bli kända som historielösa kulturmarodörer när det är så att det kanske t.o.m. är billigare samhällsekonomiskt sett att lägga Tredje spåret i en tunnel?” (december 1994)

Egon Hansen (stockholmsguide)	Banverket har missbedömt den 700-åriga kalkbruksteknik som använts för att mura Riddarholmskyrkan och byggarbetets vibrationer skulle innebära katastrofala följder för denna. (december 1994)
Lars Forsell (författare)	Påminner om att Strömbron en gång i tiden också varit ett provisorium och att många tvivlade på att provisoriet någonsin skulle komma att tas bort. (november 1994)
Mats Hult (s, finansborgarråd)	Ångrar att han lagt sin röst på detaljplanen och han väljer att räkna sig själv till ”de idioter” som inte valt en tunnel från allra första början. (november 1994)
Eva Milger och Gerd Rexed (redaktör, SVT)	Brofästet för järnvägsspåret som Banverket 1992 låtit bygga över Södra Mälarstrand döps till ”bockfoten” och kallas smygbygge. (december 1994)
Kollektivt brev från olika Nordstedtsförfattare	Stockholms skönhet är ett oskattbart och tidlöst kapitel. Bevara det för kommande generationer. (december 1994)

Lars Gyllensten (författare)	Jag tycker det är groteskt att vi i Sverige inte ska kunna vårda bättre om vårt byggnadsarv, vårt kulturarv. I det sönderbombade Europa har man lagt ner mycket pengar och mycket möda på att rekonstruera det som är förstört, t o m i Ryssland, i det som hette Sovjetunionen med kommuniststyre, enade man sig om att bygga upp och restaurera de förstörda tsarpalatsen. (december 1994)
Eva Eriksson (arkitekturkritiker)	Banverkets [obs litet b] tredje spår permanenterar ett dåligt och sårbart system för de framtida kommunikationerna i Stockholm. (februari 1995)
Mats Widbom (Stockholms kulturhuvudstad)	- Det blir verkligen ett Alexanderhugg in i stadens hjärta om man bygger Tredje spåret. (februari 1995) - Man ställer frågorna i fel ordning. Det är något slags logik som behövs här, vad är det som egentligen är viktigt? Har Stockholm råd med att bygga ett tredje spår, som verkligen spolierar stadens själ, stadens hjärta? Det är frågan man måste börja med innan man börjar bolla med siffror. (februari 1995) - Det handlar om en lång kedja av beslut, som har med rivningen på Norrmalm att göra men även med andra frågor som går långt tillbaka, hur man har hanterat stadsbygget i Stockholm och hur folk känner sig överkörda. Nu har man kommit till en punkt som har ett starkt symboliskt innehåll. (februari 1995)
Magnus Sederholm (Stiftelsen Stolta Stad)	- Det är tre stycken övergripande mål som har kommit bort i debatten. Det ena handlar om demokratin, vår möjlighet att påverka vår närmiljö. Den andra handlar om miljön i sig och vad man ska ha för sorts framförhållning. Det tredje handlar om en sorts känsla av hembygdsrätt. (februari 1995) - Oppositionen mot Tredje spåret har ett väldigt stark stöd bland näringslivet. Det beror på Stockholms attraktionskraft som etableringsort för näringsliv och annat. Den här skövlingen äventyrar helt enkelt attraktionskraften. (februari 1995)
Nätverket vi som älskar Stockholm	Tillbakavisar SJ:s och Banverkets beräkning som säger att ett tredje spår skulle öka järnvägskapaciteten med 70-80 procent utan hävdar att om två spår blir tre så ökar kapacitet rent matematiskt med 50 procent. (januari 1995)

Fimmer	Jämför konflikten med den berömda stadsdirektören Per Hallmans (1922-27) förgäves, och antyds det, dödliga kamp mot sammanbindningsbanan. (januari 1995)
Olle Wästberg (chefsredaktör på Expressen)	- Uppmanar den socialdemokratiska regeringen att stoppa vandalisering av huvudstaden och visa vilken sorts utveckling den vill stå för. (februari 1995) - Säger att allt fler börjar tala om ett samband mellan sterila miljöer, trafikens övertagande av städerna, storskalighet och brist på respekt för kulturarbete som en del av förklaringen till att vi fått en hårdare samhälle. (februari 1995)
Peter Curman (författarförbundets ordförande), m.fl.	Hotar med att bojkotta kulturhuvudstaden Stockholm 1998 om det Tredje spåret byggs. (januari 1995)
Carl Anton (Stockholmstidningen)	”Jag slår vad på att Tredje spåret ovan jord inte blir av om vi får rösta.” (mars 1995)
Håkan Hagwall (SvD)	- Medan debatten de senaste åren handlat om hur man ska på bästa sätt skaffa fram större spårkapacitet mellan Stockholms Central och landet söder om Mälaren har den centrala frågan blivit ”kan vi tillåta oss att ytterliggare förstöra den stadsmiljö som utgör Sveriges historiska hjärta. (februari 1995) - Förverkligas Tredje spåret enligt nuvarande planer kommer Ines Uusmans, Anna Lindhs, och Mats Odells namn omsider att drabbas av samma förbannelser som de som sedan länge uttalats över de Stockholmspolitiker som på femtio- och sextiotalet lät skövla Norrmalm. (februari 1995)
Niclas Grunewald (TV4)	Det Tredje spåret håller på att bli ett begrepp, en symbol för maktmissbruk och ett exempel på hur starka ekonomiska intressen än en gång kör över demokratins och folkets vilja. (januari 1995)

Gösta Alfvén (läkare)	”Det finns en stark längtan hos många, politiker som vanligt folk, att läka Stadens sargade hjärta och återskapa de viktiga sambanden mellan Riddarholmen och Gamla Stan. Men i stället, som i ett klassiskt drama, närmar sig obevekligen den stund då mördaren stiger fram ur dimmorna och avfyrar det dödande skottet mot ett redan sargat hjärta, i detta drama i form av ett tredje järnvägsspår. Den laddning som måste explodera i ytterligare ett mord är den mellan historia och skönhet å den ena sidan, och funktion och effektivitet å den andra.” (februari 1995)
Olle Wästberg (Expressen)	”Det känns alltför väl igen. Stockholms stadsmiljö har utsatts för en hänsynslöshet som är närmast ofattbar.” (januari 1995)
Lennart Halm (v)	”Minns almbråket i Kungsträdgården!” (februari 1995)
Eva Eriksson (arkitekturhistoriker)	”1971 visade det sig att almarna i Kungsträdgården alls inte måste huggas ner som man tidigare påstått. Det fanns andra och mycket bättre lösningar. Så är också fallet denna gång.” (februari 1995)
Harald Wikman (fastighetsskötare för Riddarholmskyrkan i 48 år)	”Riddarholmskyrkan tål inte mer trafik. Kyrkan är det så mycket att ge på, för hon är färdig at ramla ihop när som helst, och får vi ett spår till och det ska köras hårdare trafik (...) då kommer det att lossna en sten någonstans, lite gran i början och glida ut, så ramlar den snart ner. Det är inget vidare med det.” (februari 1995)
Stig Nordqvist, (professor em. i kommunikationsteknik)	Undrar om man ska upprepa de fel som begicks 1864 med sammanbindningsbanan och 1945 med fortsatt järnvägsutbyggande, en tunnelbanebro och en gatubro över Riddarholmen, eller om man äntligen ska inse att det var fel från början och att det nu gäller att välja rätt för sekler framöver. (mars 1995)

Erland Josephson (skådespelare)	Ser Tredje spåret som ett uttryck för missriktad omtänksamhet och blind, teknokratisk, planering. (mars 1995)
Strindbergsällskapet	Protesterar mot att August Strindbergs födelseplats och de miljöer han beskriver i 'Röda rummet' hotas. (mars 1995)
Knut Ahnlund m.fl. (svenska akademiens ledamöter)	Ser i Tredje spåret "ett brutalt ingrepp i den känsliga stadsmiljö och det enastående sjölandskap som Stockholm erbjuder". (mars 1995)
Martin Stuart (DN)	"År 1971 stod jag passivt vid sidan av om när en handfull aktivister slogs för almarnas bevarande i Kungsträdgården. Till slut gav politikerna vika och almarna står där än. En läxa för livet." (mars 1995)
Gian Giacome Migone (senator, Italien)	Det Tredje spåret inverkan på Riddarholmen utgör en europeisk angelägenhet. (april 1995)
Ingemar Ahlstrand (tekn dr, KTH)	Med modern teknik kan man skjuta investeringen i Tredje spåret 10-15 år framåt i tiden. (april 1995)
Thorleif Hellbom (DN)	Lars Johan Hierta kämpade emot spåret men Nils Ericsson forsatte ändå oförtrutet att bygga. (april 1995)
Christian Berg (Kulturdepartementet)	"Henrik von Wright, den finska filosofen, sa en gång att det finns situationer som man kan kalla för omständighetens diktatur, att alla beslut och delar i saker leder till ett cirkelresonemang och till resonemang där det inte går att peka på vem som är ansvarig." (april 1995)
	För en pendeltågstunnel
Riksantikvarieämbetet	Spåren bör läggas i en tunnel med hänvisning dels till ämbetets kritik mot ett Tredje spår i ytläge och dels till pendeltågtunnel-alternativet som beskrivs i SJ:s utredning 1988. (1988, samt vid upprepade tillfällen därefter)

Byggnadsstyrelsen / Statens Fastighetsverk	- Kostnaderna för ett tunnelalternativ har överdrivits medan kostnaden av ett tredje spår i ytläge starkt underskattats. (mars 1992) - Inget tunnelalternativ torde kunna konkurrera prismässigt med det Tredje spåret, men det måste få kosta något att bevara den för hela riket unika bebyggelsen på Riddarholmen intakt. (mars 1992)
Thomas Hall (forskare och lärare i konstvetenskap)	Ett tredje spår i ytläge är knappast någon långvarig lösning då ett fjärde spår kommer att behövas redan omkring år 2020, vilket en pendeltågtunnel skulle kunna möjliggöra redan nu. (april 1992)
Stockholms stadsbyggnadsnämnd	En tunnel under Riddarholmen är att föredra ur miljö- och stadsbildsynpunkt. (juni 1992)
Monica Andersson (s, stadsbyggnadsborgarråd)	- På längre sikt skulle en djuptunnel mellan Karlberg och Liljeholmen bli både billigare och mer trafikeffektiv. (december 1992) - Tredje spåret är en riksanglägenhet. (juni 1993) - Det är Stockholm som ska bestämma över den bästa lösningen, i ytläge eller i tunnel. (december 1993).
Stadsbyggnadskontoret	Liljeholmsalternativet är en lösning som skulle skona både Riddarholmen och Årstabron samt erbjuda intressanta övergångsmöjligheter vid Liljeholmen för tunnelbanan och den planerade snabbspårvägen Allvik-Gullmarsplan. (våren 1993)
Agneta Dreber (Stockholmspartiet)	En ekonomisk kalkyl bör innehålla en värdering av kulturhistorien och att detta gör en investering i tunnel lönsam. (juni 1992)

P-G. Selking	En lång dubbelspårig tunnel från Årsta (i söder) till Tomteboda (i norr) med hållplatser vid Mariatorget, Vasagatan- Stockholm C, Sankt Eriksplan alternativt Odenplan och Karolinska sjukhuset, skulle kunna fungera som en snabbtunnelbana genom innerstaden. (juli 1992)

Kulturnämnden	Tycker att alternativa lösningar bör utredas, varav i första hand någon form av tunnel. (maj 1992)
Tage Hertzell och John Sjöström (SvD)	- Dra spåret över Liljeholmen, så som föreslagits av 1915 års bangårdskommission, för att befria staden från sammanbindningsbanan och rädda Årstabron. (september 1992) - Kungsholmsbanans pendeltåg skulle bli en naturlig del av tunnelbanenätet. (september 1992) - Kungsholmsbanan skulle förkorta pendelresenärernas genomsnittliga restid avsevärt och lätta trycket på Centralen. Förbindelsen är den kortast tänkbara. (september 1992)
Stadsmiljörådet	En dubbelspårig pendeltågstunnel från Årsta, under Kungsholmen, till Karlberg skulle vara ett led mot ett flerkärnigt Stockholm. (november 1992)
Dagens Nyheter	Tunnelalternativet skonar Riddarholmen samtidigt som det löser det framtida problemet av ett fjärde spår och på lång sikt därför även blir en billigare lösning. (februari 1993)
Göran Sidenbladh (arkitekt SAR, f.d. stadsbyggnadsdirektör)	Ställer ev. investeringar i en tunnel mot vad de projekterade underjordiska billederna i Dennisöverenskommelsen tillåts att kosta och frågar retoriskt: hur många kilometer under perifera grönområden projekterade biltunnlar får man avstå från för att ha råd med pendeltågstunneln? (mars 1993)
Regionplane- och trafikkontoret (RTK)	En tunnel från Älvsjö i söder till Tomteboda i norr med nya stationer vid Odenplan, Centralen, Mariatorget, och Liljeholmen (men varken Södra station eller Karlberg) skulle vara samhällsekonomiskt lönsam. (juni 1993)
Mats Hult, Anna Lindh, och Monica Andersson (s)	Föreslår att Stockholms stad, som ett tecken på god vilja, bidrar med tvåhundra miljoner till byggandet av en tunnel. (april 1993)
Anders Sundström (DN)	Minst fyra femtedelar av Stockholmarna föredrar ett spår i tunnel. (maj 1993)

Jan Björklund (fp, Stadshuset)	Tunnelprojektet kunde delfinansieras genom att Stockholms stad säljer ut aktier i kommunala bolag som Stockholms energi eller genom att sälja några kommunala fastighetsbolag. (januari 1995)
Folkpartiet/ Liberalerna (arbetsgrupp – Söder)	- Konstaterar att den dåliga miljön vid Riddarholmen finns där redan idag samt att Tredje spåret i sig gör inte saken mycket värre utan i stort är anpassat till de förutsättningar som ges. - Föredrar en västlig dragning av järnväg i tunnel (Fridhemsplan – Liljeholmen). (mars 1992)
Ulf Hellsten (arkitekt)	- Sex argument till en tunnels fördel: 1. Trafikering: En underjordisk station skulle göra det lättare för pendeltågsresenärer att byta från pendeltåg till tunnelbana. 2. Tid: En tunnel skulle inte ta så lång tid eftersom en detaljplan redan finns; dessutom skulle en tunnel inte ha så stor inverkan på den befintliga trafiken som ett spår i ytläge skulle. 3. Bevarandevärde: ”De som värnar om staden anser att gränsen för störningar sedan länge är nådd och att situationen på Riddarholmen bör förbättras i stället för att försämras”. 4. Kostnader: Det är Dennisparterna som själva valt att endast anslå 1,6 miljarder till Tredje spåret och att vidmakthålla denna begränsning. En tunnel skulle egentligen vara samhällsekonomiskt motiverad. 5. Politik: ifrågasätter om invånarna i de södra kommunerna verkligen vill ha Tredje spåret. 6. Miljö: framlägger kalkyler som visar att Tredje spåret skulle kunna användas till full kapacitet redan år 2010. - ”Förespråkarnas argument vilar på gamla idéer”. - ”SL:s totala ointresse för (pendeltågstunnel) lösningen kan bara förklaras med att man redan bundit upp sig för spåret genom satsningar på Södra station, den s.k. bockfoten och ombyggnader vid Centralen.” (januari 1995)

Birgit Friggebo (riksdagsledamot för Stockholms stad), Anne Wibble (riksdagsledamot för Stockholms län) och Jan Björklund (borgarråd, Stockholms stad)	- För en tunnel: 1. Spårkapaciteten genom huvudstaden tryggas långsiktigt 2. Centralens kapacitet tryggas långsiktigt 3. Skilda spårsystem för fjärr- och lokaltåg skapas 4. Kollektivstandarden förbättras - Att söka en långsiktig lösning till konflikten mellan riksintresset för kulturminnesvården och riksintresset för goda trafikkommunikationer måste vara målet- en lösning som visar respekt för vårt arv och våra minnen och som öppnar möjligheter för framtiden. (januari 1995)
Erik Wegraeus (riksantikvarie)	Om man slår ut tunnelkostnaderna på ganska många år framöver så är det inte så stora kostnader. (februari 1995)
Eie Herlitz (mp)	En pendeltågstunnel möjliggör att man bygger ett regionalt heltäckande nät av spårbundna kommunikationer som påminner om U-Bahn + S-Bahn (Tyskland) eller RER + Metro (Paris). (februari 1995)
Eva Ekselius (insändare, DN)	Laga den skändade staden, återställ systematiskt hennes förlorade skönhet. (februari 1995)
Ulf Hellsten och Anders Wijkman (Stiftelsen stolta stad)	En pendeltågstunnel skulle medföra bättre överstigningsmöjligheter vid Stockholms Central. (mars 1995)
Torsten Egerö (arkitekt SAR)	- SL:s tal om att köra i katakomber verkar vara något av ett demagogiskt svepskäl. T-banan har ännu längre tunnlar och åtminstone en station, Östermalm, som ligger på cirka 40 meters djup. (mars 1995) - SL bör satsa på en dubbelspårig tågtunnel för lokaltåg som 2000-talets motsvarighet till 1900-talets framgångsrika T-bana. (mars 1995)
	Mot en pendeltågstunnel

Statens Järnvägar	- Vi behöver ett tredje spår omedelbart, detta är Sveriges mest angelägna projekt. (april 1990) - Ett tunnelbygge skulle komma att kosta uppemot 10 miljarder. (april 1990) - Det finns ingen annan lösning än ett tredje spår. (april 1990) - Det är en miljöförsämring att låta 200 000 dagliga pendeltågsresenärer byta från dagsljus och storslagna vyer till en milslång tunnel 40 meter under marken. (oktober 1993)
Stig Larsson (SJ-chefen)	- Sakfrågan och tekniken har hamnat snett i skymundan för känslor. - Kulturmiljö står mot mänsklig miljö. (augusti 1993)
Bengt Ahlqvist (arkitekt, Ahlqvist & Co.)	Två tredje delar av järnvägstrafiken är pendeltåg. Tänk på de hundratusentals pendeltågsresenärerna från förorterna. De kommer att se utsikten. Bygger man en tunnel under vattnet ser de ingenting utom mörker. (april 1990)
Banverket	Kostnaden för både en fjärr- som pendeltågstunnel överstiger kraftigt vad som tilldelats Tredje spåret i Dennisöverenskommelsen. (mars 1992 och upprepade gånger därefter)
Elwe Nilsson (m)	- En tunnel skulle bli mycket dyrare. (september 1992) - De extra miljarder som en tunnel skulle kosta finns inte att tillgå. (september 1992; oktober 1993) - Det är oacceptabelt att tvinga hundratusentals pendelresenärer att lämna jordytan för en tunnel under Vasagatan så djup som 40 meter. (september 1992) - Den eventuella försämringen av många människors dagliga miljö måste ställas mot en högljudd kulturelits motstånd mot ett i verkligheten ganska litet ingrepp i stadsmiljön. (september 1992)
Claes Ånstrand och (s, trafiklandstingsrådet) Elwe Nilsson (m, f.d. trafiklandstingsrådet)	En spårtunnel fördyrar och försenar en effektiv och attraktiv trafik för några hundratusen dagliga resenärer. (februari 1995)

Mats Odell (kds, kommunikationsminister)	- Det finns inga ekonomiska förutsättningar för en statlig finansiering av ett tunnel alternativ. (december 1992) - Stockholms stad får lägga Tredje spåret i en tunnel, men utan några statliga bidrag utöver vad ett tredje spår i ytläge skulle kosta. (december 1992)
Stig Dingertz (m)	- En tunnel mot Stockholms Central skulle bli så brant att bara pendeltåg skulle kunna köras där. (mars 1993) - Ifrågasätter det vettiga i att satsa fyra miljarder kronor på ett spår i tunnel när detta beräknas att ge ett tillskott på max 1000 pendeltågresenärer. (juni 1993)
Ulf Adelsohn (landshövdingen i Stockholms län)	Beskriver erbjudandet om 200 miljoner som Stockholms politikerna lagt fram för bidra till finansieringen av en tunnel som politiskt elegant men verkningslöst, då en tunnel kostar hela 1,8 miljarder mer än ett spår i ytläge. (maj 1993)
Landstingets regionplane- och trafiknämnd	Tunnelförslaget är intressant men orealistisk. (oktober 1993)
Claes Ånstrand (s, trafiklandstingsrådet)	Att köra ned hundratusentals pendeltågresenärer 40 meter under Stockholms Central är att direkt nedprioritera tågresenärerna och fresta dem till att föredra bilen vid resorna till och från jobbet. ”Ner i underjorden” är totalt fel signal om man vill locka stockholmarna att åka med kollektivtrafik. (januari 1995)
Sten Nordström	”Hela tanken med att låta resenärer möta Stockholm genom en tunnel synes mig vara tänkt av någon som aldrig har kommit med tåget från söder en sommarkväll och sett den bild som då breder ut sig framför fönstret. Så ska man möta staden!” (februari 1995)
Arne Ohlsson	En nyligen inträffad omfattande kabelbrand i tunnelbanan borde ha stämt Tredje spårets motståndet till eftertanke. (mars 1995)

	Övriga alternativ
Eie Herlitz och Jan Wiklund (Alternativ Stad – Miljöförbundet Stockholm)	En dubbelspårig linje för pendeltåg från Älvsjö i söder till Tomteboda i Norr och med underjordiska stationer vid Liljeholmen, Fridhemsplan samt Karolinska sjukhuset gör byggandet av ett tredje järnvägsspår söder om Stockholms Central onödigt. (1990)
Kerstin Haagen (Byggnadsstyrelsen)	Låt Älvsjö få komplettera Stockholms Central som fjärrtågsstation och frakta passagerarna från Älvsjö vidare till Stockholms Central med pendeltåg. (december 1991)
Axel Unnerbäck (Riksantikvarieämbetet)	Alternativ finns men de har inte presenterats på ett sätt som ger beslutsfattarna någon möjlighet att ta ställning. (december 1991)
Nils Bronner (civilingenjör)	Ett tredje spår genom centrala Stockholm vid den s.k. Getingmidjan behövs men innebär ett stort miljöintrång i stadsbilden, är dyrt och tekniskt besvärligt. Varför ej överväga ett radikalt västligare läge för ett tvärgående spår. (januari 1991)
Sven Lundh	Dra tre spår på Riddarholmens västra sida, respektive in i en tunnel under Riddarfjärdens södra del och på Centralbron över dess norra. (mars 1992)
Gabriel Gadd	Inredd två ändstationer, en i söder vid Årsta och en i norr vid Tomteboda, för att äntligen åtgärda det historiska misstag som en gång begicks när tågtrafiken drogs genom Stockholms kulturhistoriska centrum. (januari 1992)
John Sjöström och (professor) Torsten Westman (f.d. stadsbygnadsdirektör)	Påpekar att hela Stockholms utveckling hitintills skett mot en enda kärna, med som följd ett alltför hårt tryck mot stadens centrum och en oacceptabel utsatthet av huvudstaden; hävdar att det blivit tid att åstadkomma en vettigare struktur i regionen genom att dra spåret mot andra centrumpunkter. (mars 1992)
Svenska Arkitekternas Riksförbund (SAR)	En flerkärning infrastruktur behövs. (mars 1992)

Thomas Michelsén (DN)	På längre sikt får kanske stat och kommun gemensamt trots allt råd med merkostnaden för att bygga en tunnel. (november 1992)
Görel Thurdin (c, mark- och planminister)	Regeringen behöver utreda hur ett fjärde järnvägsspår i Stockholm kan lokaliseras utan att det berör Riddarholmens känsliga kulturmiljö. (november 1992)
Claes Ånstrand (s, trafiklandstingsråd)	Ingen med ansvar för pendeltågen, regionaltågen eller fjärrtågen kan med säkerhet förutse behoven om 20-30 år. Därför har heller ingen argumenterat för ett fjärde spår. (januari 1995)
Hardy Hedman (kds, Stadshuset)	Presenterar en tunnel som börjar vid Västberga, där Essingeleden möter Årstalänken, för att sedan följa samma sträckning under Liljeholmen-Södermalm-Långholmen-Kungsholmen, som det tidigare Kungsholmsalternativet. Sedan ska dock tunneln förgrenas i två tunnlar, en som svänger österut och mynnar ut i Centralens norra ände och en som går åt nordväst mot Tomteboda. På detta vis kommer ingen underjordisk station att behövas, snabbtågen kommer direkt in till Centralstationen, om de kommer norrifrån, och godstågen slipper belasta järnvägsbron förbi Gamla Stan. (maj 1995)
Diverse ursprung	Olika alternativ (olika datum): - En tunnel på botten av Riddarholmen - En lätt tågbro väster om Riddarholmen - En pendeltågslinje mellan Liljeholmen och Fridhemsplan ännu längre västerut - Ytterligare en våning på Centralbron - En ny centralstation för fjärrtåg på Kungsholmen - Att Centralbron, järnvägsbron och tunnelbanebron över Söderström samt Strömbron rivs.
Mats Hult (s, finansborgarråd)	Utan en nedgrävning av Centralbron – Inget tredje spår. (december 1996)

Ingemar Ahlstrand m fl (tekn dr, civ. ek., KTH)	Kungsholmenbanan: - Är samhällsekonomiskt lönsam. - Skonar både Riddarholmen och Årstabron. - Medför bättre överstigningsmöjligheter mellan pendeltåg och tunnelbanan. - Skapar en ny tyngdpunkt i stadsbygden. - Minskar järnvägstrafikens sårbarhet. - Kan byggas i etapper. (olika inlägg: mars 1998, juli 1999, december 1999, januari 2000)
Hans Öhman (regionchef Östra banregionen, Banverket)	Om Kungsholmenbanan: - Skulle bli mycket dyrare än vad som påstås. - Pendlarna uppskattar möjligheten att ta sig till arbetsplatserna i City och där kunna byta färdmedel. - Utgör ingen enkel och snabb lösning. (december 1999)
D. Gössner (insändare, Mitt i Huddinge)	Använd dubbeldäckade vagnar. (mars 1995)
	Debatten om Dennisöverenskommelsen
Erik Langby (m)	Ge Stockholm den andel skatter och avgifter som motsvarar stadens generella bidrag till landets välstånd. (augusti 1990)
Kampanjen Välj spår	Om Dennisöverenskommelse 1: Socialdemokraterna har svikit miljöopinionen för att tillmötesgå de kapitalstarka vägtrafikintressenterna. (januari 1991)
Alternativ Stad	Om Dennisöverenskommelse 1: Investeringar i biltrafiken är bortkastade pengar. (januari 1991)
Per Gahrton (Miljöpartiet)	- Dennisöverenskommelsen innebär katastrofala miljöeffekter - Det finns inget finansiellt samband i Dennispaketet mellan motorvägssatsningarna och kollektivtrafikutbyggnaden. (april 1991)
Börje Karlsson (DN)	Om Dennisöverenskommelse 1: kvinnorna har lämnats utanför beslutsprocessen. (januari 1991)

Länstidningen i Södertälje	Dennispartierna har valt en i huvudsak mycket konservativ trafik- och transport filosofi och byggt sig fast i en struktur som inte bara åsamkar akuta skador på miljön utan som också permanent prioriterat biltrafiken före kollektivtrafiken. (januari 1991)
Peter Konborg (Transportforskningskommissionen)	Minst en stor trafikled inom Dennisöverenskommelsen bör ersättas av ett eller flera kollektivtrafiksobjekt. (december 1990)
Dennispartierna	- Dennisförslaget innebär såväl satsningar på kollektivtrafiken som väginvesteringar. (våren 1991) - Överenskommelsen avleder en del av trafiken från stadens centrum (ink. Riddarholmen och Gamla stan) och förbättrar därmed miljön. (våren 1991) - Dennisöverenskommelsen är en kompromiss. (våren 1991)

Stockholms Handelskammare	- Dennisöverenskommelsen förstärker regionens optimism och konkurrenskraft. (januari 1991) - Dennisöverenskommelsen utgör en helhet där enskilda delarna kompletterar varandra. Den utgör en positiv signal, en vitamininjektion som verkligen behövs i en mycket besvärlig tid för länets näringsliv. En utebliven överenskommelse innebär givetvis motsatsen och kommer dessutom att mycket allvarligt skada tilltron till regionens framtida konkurrensförmåga. (september 1992)
Andra Dennisöverenskommelsen	Nämner, till skillnad från den första överenskommelsen, två alternativ: ett spår i ytläge eller ett spår i en tunnel. (september 1992)
Bo Malmsten (Denniskansliet)	”Staten hade under många år varit alldeles för njugg när det gällt tilldelning av statliga pengar till Stockholmsregionens trafiksystem, en uppfattning som delades av alla Stockholmspolitiker”. (1993)

Jan Falk (DN)	Kalkylerna som står till grund för Dennisöverenskommelsen beskrivs som felaktiga, rena glädjekalkyler. (april 1993)
Lars Gyllensten (författare)	- Stockholms politiker visar en bristande hänsyn för demokrati, bristande hänsyn för Stockholms skönhet, bristande hänsyn för dess miljö och även bristande hänsyn inför den svenska huvudstaden ansökan om att bli Europas kulturella huvudstad 1998. (april 1993) - Demokratin blir mer och mer svår att hantera ju större projekt det handlar om och det ställer stora problem i hur man ska utveckla den representativa demokratin. (januari 1995)
Elwe Nilsson (m, finansborgarrådet i Stockholms stad), Carl Cederschiöld (m)	- Säger sig inte kunna förstå hur Lars Gyllensten gång på gång kan jämställa byggandet av ringleden utanför staden, vars syfte är att föra trafiken runt staden för att skydda folk och bebyggelser inne i staden, med rivningen av Norrmalm vars syfte var att släppa trafiken genom staden. (maj 1993) - Bemöter anklagelserna om att Dennisöverenskommelsen fattats på ett odemokratiskt sätt. De påpekar att beslutet godkänts av en mycket stor politisk majoritet, vilket givetvis inte garanterar någon objektivitet, men i alla fall hör den demokratiska traditionen till. (maj 1993)
Görel Thurdin (c)	Påstår att Dennisöverenskommelsen kommit till på ett fullständigt regelvidrigt sätt i slutna rum. Elwe Nilsson (m) säger emot. (oktober 1993)
Ulf Adelsohn och (landshövding i Stockholms län) Peter Gorpe (planeringsdirektör vid länsstyrelsen)	Dennispaketet värnar om miljön och välfärden. (oktober 1992)
Ingemar Ahlstrand m fl (tekn dr och lärare i trafikekonomi vid KTH)	Ersätt Västerleden med Essingeledens Brommagräns för att spara de pengar som behövs för att bygga Tredje spåret i tunnel. (juni 1993)

Kjell Jansson (fil dr. i nationalekonomi)	- Hävdar att tidigare utredningar som använts under Dennis- förhandlingarna präglas av metodologiska brister och att i stället för att visa en årlig samhällsekonomisk vinst, borde de redovisa ett årligt underskott. (juni 1994) - Menar att samhällsekonomiska kalkyler enbart gjorts för Dennispaketet som ett odelbart paket och att det följaktligen bl.a. saknas alternativa förslag. (juni 1994)
Birgit Friggebo (fp)	Det finns någon sorts Stockholmsfientlighet i riksdagen i form av ett generellt ointresse för staden. (september 1994)
Monica Andersson (s)	I Sverige har man ingen känsla för att Stockholm faktiskt är vår gemensamma huvudstad. (september 1994)
Lennart Michanek (insändare, DN)	Politikerna vill egentligen inte göra kollektivtrafiken alltför attraktiv, av rädsla för ett minskande av biltrafiken vilket i sin tur skulle minska intäkterna från biltullarna och göra Dennislederna olönsamma. (januari 1995)
Jan Falk och Jan Kantor (DN)	Liksom The Central Artery/Tunnel Project i Boston, tillkom Dennisöverenskommelsen med syfte att lösa upp respektive undvika ett växande trafikkaos i storstadsregionen. (april 1995)
Bruno Wintzell (rabulist [sic])	Till ministrarna som ska avgöra överklagandet om det Tredje spåret: Rädda svenska folket från den svenska smittan ”monumentaliasis”! (april 1995)
Jesús Alcalá (DN)	Dennisbesluten togs utanför lagen. (maj 1995)
Stockholmstidningen	Om regeringens beslut att upphäva Stockholms stads godkännande av det Tredje spåret: ”Så läggs sten till börda och det mödosamt hoptråcklade Dennispaketet har kommit ytterligare ett steg på den väg där det hotar att sjunka ihop av sin egen vikt.” (maj 1995)

Stadsmiljörådet	Beklagar att Ridarholmskommitténs huvudförslag innebär en stark koncentration till det redan hårt ansträngda området vid Stockholms Central. (september 1996)
	Debatten om Centralbron och Centraltunneln
Bengt Ahlqvist (arkitekt, Ahlqvist & Co)	Om att bygga det Tredje spåret öster om de nuvarande spåren: Söderleden är byggd ovanpå tunnelbanan och tunnelbanans tak håller inte för tunga godståg. (april 1990)
Ewa Törngren (v)	Tredje spåret läggs över delar av den nuvarande Centralbron för att tydligt markera en prioritering av kollektivtrafiken före bilismen. (januari 1992)
UlfAdelsohn (Landshövding i Stockholms län)	”För mig är det Centralbron som är det hänsynslösa ingreppet. Om jag hade haft något inflyttande då den projekterades på 50-talet hade jag med all kraft verkat för en tunnel.” (oktober 1992)
Åke Zetherström	Bygg om Centralbron till en billed i två våningar. (oktober 1992)
Emil Frölund (som blev känd som 13-åringen från Lidingö)	Dennisöverenskommelsen vilar på förlegade eller rentav felaktiga antaganden om bilisternas behov och vanor. Ersätt Dennisuppgörelsen med att: 1. riva Centralbron för att dra leden i en lång billed under vattnet förbi Riddarholmen. 2. bygga ett tredje och fjärde spår vid det frigjorda utrymmet. (januari 1993, maj 1993)

Jan Owen Hansson (professor i transportekonomi)	En förutsättning för att Österleden ska vara samhällsekonomiskt lönsam är att den leder till en kraftigt minskning av trafiken genom Gamla stan. För att visa att man verkligen tror på vad man säger, och för att göra motståndarna mindre missnöjda, borde Österledens tillskyndare komplettera sin plan med det logiska tilläget att kapaciteten för genomfartstrafiken genom Gamla stan skall minkas. Det kan man göra genom att riva Centralbron eller Strömbron. (januari 1993)
Stadsbyggnadskontoret och Gatu- och fastighetskontoret	Om antalet körfält på Centralbron minskas till fem kommer fler bilister att vilja köra på Centralbron än vad utrymmet skulle ge möjlighet till och att detta gäller både före och efter det att Ringen byggts. Reversibla körfält löser knappast detta kapacitetsproblem, eftersom trafiken p.g.a. passagens centrala läge är betydande i båda riktningarna både morgon och kväll. Vilket innebär att det under byggtiden, i varje fall fram tills dess att Österleden byggts, måste skapas utrymme för sex körfält på Centralbron. (januari 1994)
Centerpartiet (Landstinget)	Vill att Centralbron grävs ner för att återupprätta de historiska och unika miljöerna kring Södra Mälarstrand, Riddarholmen, Gamla Stan och Tegelbacken, samt befria området från trafikledens obönhörliga bullermatta och öka Stockholmsvärde som turiststad. (mars 1994)
Vänsterpartiet (Landstinget)	Föreslår att möjligheten till att helt förlägga Centralbron i en tunnel undersöks. (mars 1994)
Stadsbyggnadsnämnden	Är negativt inställd till att Centralbron breddas med ett provisoriskt sjätte körfält, och att om ett sådant provisorium trots allt kommer till stånd, får dess existens inte sammankopplas med ett eventuellt byggande av Österleden. (maj 1995)

Jakob Lind m fl (utredare på länsstyrelsen)	- Har man råd med tunneln kan man lika gärna betala för att motorvägen hamnar under vattnet. Och till lägre kostnad dessutom. (februari 1995) - För en Centraltunnel: ”Österleden – som planeras som en sänktunnel – är tänkt bli referensobjekt för Skanska Fläkt. Men här i City, bjuds ett ännu bättre tillfälle att profilera framtida ingenjörskunnande. Det politiska fönstret är öppnat– låt fläktarna gå”. (februari 1995)
Eva Ekselius (DN)	”Spräng Centralbron! Lägg trafiken i en tunnel under vattnet ute i Nacka. Börja redan nu planera rivningen av alla överjordiska motorleder i innerstaden. Laga den skändade staden, återställ systematiskt hennes förlorade skönhet.” (februari 1995)
Rolf Broberg (krönika, DN)	För att gräva ner bilarna i en tunnel: I stället för att diskutera denna dagligdags pågående hälso- och kulturskymning, förorsakad av den ohämmade bilismen, riktar debattörerna nu in sina blickar på det miljövänliga tåget. (mars 1995)
Dagens Nyheter	Uppgiften borde vara att återställa vattenspeglarna mellan Riddarholmen, Gamla Stan och Slussen – det vill säga i första hand att få bort Centralbron och T-banebron. (mars 1995)
Per-Erik Olsson (teknisk konsult)	Medan det finns 14 bilfiler genom Stockholms kulturkärna och nära 40 vägfält över Mälaren, finns det idag, liksom år 1871, endast två järnvägsspår. (april 1995)

Jerker Söderlind (arkitekt och journalist)	- Ifrågasätter nedgrävningen av Centralbron som lösning: 1. Bilismen är inte ett estetiskt problem. 2. Grön Innerstad och gråa förorter. 3. Kollektivtrafik måste bli mer attraktiv för att vinna marknadsandelar mot bilismen. 4. Ansvariga arkitekter tiger. ”Biltunnlar är i praktiken en massbilismens 'optiska vitmedel' – smutsen finns kvar men syns inte.” (april 1995)
Robert Benett, Lena Simonsson, Axel Unnerbäck (Riksantikvarieämbetet)	Att gräva ner Centralbron och bygga det Tredje spåret skulle radikalt minska buller och avgaser och ge tillbaka mycket av den historiska miljön och stadsbildens skönhet. (januari 2000)
	Övrigt
Nina Brensén och Henrik Georgson (boende i kvarteret Lappskon mindre)	Om samrådsprocedurens förfarande: Varför finns det bara ett detaljplaneförslag att ta ställning till? (mars 1992)
Riksdagens trafikutskott	I frågan om huruvida den nödvändiga spårlösningen ska genomföras som ett ytläge- eller tunnelalternativ, anser utskottet att riksdagen normalt inte bör fatta detaljbeslut om hur konkreta spårdragningar bör ske. (maj 1993)
Jan Myrdal (författare)	”Ja, för det här... du vet, det kan bli halmstrået som knäcker kamelens rygg. De förstörde hela centrum, i Warsawa byggde de upp det, i Stockholm förstörde de det. Det var inte lönsamt annat än för byggherrarna. Det var en otäck symbios mellan de ledande kommunalpolitikerna och... du kan kalla det maffiametoder, med vilka några människor som blev väldigt rika på att förstöra stan”. (med reservation för hörfel, januari 1995)

Riddarhuset Brandförsvaret Stockholms energi Stockholms hamn Stockholm vatten Televerket/Telia	Finner inget eller endast lite att anmärka angående Tredje spåret– projektet.

Referenser

Banverket (1992) *Spårlösningar i Stockholm*. Sundbyberg: Banverket Östra Regionen

Banverket (1993) *3-Spårtunnel förbi Riddarholmen*. Sundbyberg: Banverket Östra Regionen

Banverket (1994) *Nya spår Stockholm Central-Årsta – Miljöprogram Riddarholmen*. Sundbyberg: Banverket Östra Regionen

Banverket (1996) *Nya spår genom Stockholm*. Sundbyberg: Banverket Östra Regionen

Banverket, och Ahlqvist & Co (1991) *Nya spår Stockholm Central-Årsta*. Sundbyberg: Banverket Östra Regionen

Banverket, Stockholms stad, och Vägverket (1999) *Järnvägsspår och vägförbindelser genom centrala Stockholm - september 1999*. Stockholm: Banverket, Stockholms stad, och Vägverket

Dufwa, Arne (1985) *Trafik, broar, tunnelbanor, gator – Stockholms tekniska historia*. Stockholmsmonografier, Stockholm: Stockholms stad

Eemeren, Frans, Grootendorst, Rob, och Snoeck Henkemans, Francisca (eds) (1996) *Fundamentals of Argumentation Theory – A Handbook of Historical Backgrounds and Contemporary Developments*. Mahwah: Lawrence Erlbaum Associates, Publishers

Flyvbjerg, Bent (1998) *Rationality and Power – Democracy in Practice*. Chicago & London: The University of Chicago Press

Fogelström, Per-Anders (1960) *Stockholm – staden vid vatt-*

nen. I sex vandringar av Per-Anders Fogelström. Stockholm: Tiba Tryck

Glase, Béatrice och Glase, Gösta (1988) *Gamla Stan med Slottet och Riddarholmen*. Reviderad upplaga. Stockholm: Trevi

Herlitz Eie (idé), & Wiklund Jan (red) (1990) *Högklassig kollektivtrafik – Halverad Bilism*. Stockholm: Alternativ Stad - Miljöförbundet Stockholm

Kungliga Byggnadsstyrelsen (1968) *Riddarholmen – En idéplan – Principiella Riktlinjer för lokalanvändning och byggnadsåtgärder*. Stockholm: Kungliga Byggnadsstyrelsen

Larsson, Ulf (1993) Riddarholmen eller Kungsholmen? – Den professionella debatten och de politiska besluten kring sammanbindningsbanan och Stockholm brofrågor 1926-1931. *Trita HST Working paper* 93/6 Department of History of Science and Technology, Kungliga Tekniska Högskolan

Latour, Bruno (1992) *Aramis ou l'amour des techniques*. Paris: Éditions la Découverte

Lilienberg, Albert (1929) *1928 års förslag till generalplan för Stockholms tätare bebyggda delar*. Stockholm: K.L. Beckmans Boktryckeri

Malmsten, Bo (1993) Dennisöverenskommelsen – Processen, Aktörerna, Innehållet, *Kommunikationsforskningsberedningens (KFB) rapport* 1993:18, november 1993

Norberg-Schulz, Christian (1979/1984) *Genius Loci – Toward a Phenomenology of Architecture*. New York: Rizzoli International Publications, Inc. [Originally published in Italian as: *Genius Loci - paesaggio, ambiente, architettura*]

Nordqvist, Stig (1993) Ett dåligt arv – Om järnväg, tunnelbana och billed över Riddarholmen i Stockholm med anledning av ”tredje spåret”. *Norplan (Nordiska institutet för samhällsplanering), Meddelande* 1993:2

Perelman, Chaïm, & Olbrechts-Tyteca, Lucie (1958) *Traité de l'argumentation – La nouvelle rhétorique*. Bruxelles: Éditions de l'université de Bruxelles

Powell, Walter W., & DiMaggio, Paul J. (1991) *The New Institutionalism in Organizational Analysis*. Chicago: University of Chicago Press

Ramonet, Ignacio (1999) *La tyrannie de la communication*. Paris: Galilée

SJ Banavdelning, and VBB (1988) *Nya spår genom Stockholm – Förstudie med kostnader för några alternativ*. Sundbyberg: Banverket Östra Regionen

SOU 1990:16 (1990) *Storstadstrafik 5 – Ett samlat underlag*. Slutbetänkande av Storstadstrafikkommittén. Stockholm: Kommunikationsdepartementet

SOU 1991:19 (1991) *Storstadens trafiksystem – Överenskommelser om trafik och miljö i stockholms-, göteborgs- och malmöregionerna*. Stockholm: Kommunikationsdepartementet

SOU 1996:121 (1996) *Spår, miljö och stadsbild i centrala Stockholm – Betänkande av Riddarholmskommittén*. Stockholm: Kommunikationsdepartementet

Sahlin-Andersson, Kerstin (1989) *Oklarhetens strategi – Organisering av projektsamarbete*. Lund: Studentlitteratur

Sidenbladh, Göran (1981) *Planering för Stockholm 1923-1958*. Monografier utgivna av Stockholms kommunfullmäktige 22:v3. Uppsala: Almqvist och Wiksell

Stahre, Ulf (1999) *Den alternativa staden*. Stockholm: Stockholmia förlag

Strömbäck, Jesper (2000) *Makt och medier – Samspelet mellan medborgarna, medierna och de politiska makthavarna*. Lund: Studentlitteratur

Toulmin, Stephen (1958) *The Uses of Arguments*. Cambridge, UK: Cambridge University Press

Tullberg, Maria (2000) *Växelsång – Om organisering för förändring på SJ*. Göteborg: BAS

A

ABC-nytt 65
Adelsohn Ulf 73, 74, 83, 95, 96, 98, 242, 247, 249
Adenfors Rolf 58
Adolfsson Petra 11, 13, 17
af Gennäs Louise Boije 134
af Klingsberg Bengt 134
Aftonbladet 17, 41, 70, 71, 80, 83, 103, 137, 152, 176, 224
Agrenius Gösta 32
Ahlberg Thomas 11, 167
Ahlqvist 40
Ahlqvist & Co 26, 39, 45, 55, 57, 241, 249, 255
Ahlqvist Bengt 40, 61, 241, 249
Ahlstrand Ingemar 101, 157, 171, 173, 177, 236, 245, 247
Ahlund Knut 152, 236
Ahrne Marianne 134
Alcalá 248
Alcalá Jesús 159
Alfvén Gösta 148, 235
Allén Sture 134
Allmänna Pensionsfonden 121
Allvik 88, 237
Almgren Sture 167
Almstriden 33, 85, 86, 134, 147, 213, 230
Alternativ Stad 47, 52, 102, 105, 243, 245, 256
Andersson Evert 100, 137, 157, 221
Andersson Georg 189
Andersson George 38
Andersson Karolina 140, 148
Andersson Lars 134
Andersson Magnus 83
Andersson Monica 11, 62, 79, 80, 88, 89, 90, 100, 101, 112, 124, 129, 144, 164, 170, 231, 237, 238, 248
Andersson Riggert 11, 106, 132, 139, 173, 178
Andersson Roland 173, 177

Anton 146, 234
AP fonden 121, 230
Aramis 205, 256
Arbetet 163
Arkivgatan 116, 117, 118, 119, 217, 218, 221, 222, 226
Arlandabanan 75
Aschan 102
av Segerstad Ulf Hård 62, 229

B

Balkankriget 86, 229
Bangårdsavtalet 30
Bangårdskommission, 1919 års 70
Banverket 12, 15, 16, 17, 33, 39, 43, 44, 45, 50, 51, 55, 56, 57, 58, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 73, 77, 78, 79, 81, 88, 89, 90, 96, 97, 102, 103, 105, 106, 108, 109, 111, 112, 113, 114, 115, 117, 122, 125, 127, 129, 131, 132, 133, 138, 139, 143, 146, 147, 152, 153, 154, 160, 162, 164, 165, 166, 167, 170, 173, 174, 175, 176, 177, 178, 179, 185, 186, 187, 192, 193, 196, 197, 204, 213, 217, 219, 223, 225, 227, 228, 230, 231, 232, 233, 241, 245, 255, 257
Banverket, politiska styrelsen 45
Banverket, styrelsen 45
Banverkets budget 45
Beckman Petter 127, 144, 149, 151, 157, 167, 168, 170, 171
Bellander Bengt 11, 71, 106, 133
Bellevueparken 171, 190
Benett Robert 176, 252
Bengtsson Ulla 153
Bengtzon Olle 87, 230
Berg Christian 158, 236
Berg, Hjort & Langlet Arkitektkontor 118
Bergbom John 50
Berglund Helge 32

Berglund Lars-Olof 41, 80
Bergman MIchael 148
Bilavgifter 67
Bildt Carl 101
Birger Jarls staty 24
Birger Jarls torg 25, 58, 129, 166, 219, 225
Björk Anders 163
Björklund Bo 153
Björklund Jan 142, 239, 240
Björkman Bo 53, 97, 137, 220, 223
Björkman Per 129, 232
Björkö 27
Björnstad Margareta 72, 73, 74, 87, 226
Blanck Christina 11
Blom Birgitta 60, 87
Blomquist Lena 39, 40
Blomqvist Christine 11
Blücher Gösta 87
Bologna 14
Borén Hans 148
Bostadsrättsföreningen Mälartorget 1 228
Bostadsrättsföreningen Tanto 130
Boston, The Central Artery/Tunnel Project 157, 248
Botkyrka 154, 224
Boverket 87, 104, 115
Brandborn Jan 147, 148
Brandförsvaret 68, 253
Branting Hjalmar 24
Brensén Nina 252
Broberg Rolf 251
Brohman Bertil 172, 176
Brommagräns, Essingeledens 101, 247
Bronner Nils 47, 243
Brunner Ernst 98, 99, 124, 132, 134, 231
Byggettan 224
Byggnadsindustrin 153

Byggnadsstyrelsen 23, 29, 57, 60, 63, 64, 65, 78, 109, 115, 227, 237, 243, 256
byggnadsstyrelsen 65
Byggnadsstyrelsen / Statens Fastighetsverk 227
Byggnadsstyrelsen, distrikt Gamla Stan 97, 98
Byggnadsstyrelsen, Kungliga 23, 256
Bylund Bo 177
Bårström Sven 63, 153, 193
Bäckstedt Eva 39, 43, 44, 45, 48, 51, 52, 53, 58, 61, 71

C

Carlberg Peter 104
Carle Magnus 126
Carlsson Ingvar 130
Carlsson Kent 52
Cederholm Magnus 133, 151, 171
Cederschiöld Carl 48, 91, 96, 97, 99, 147, 247
Centerpartiet 43, 44, 91, 99, 119, 188, 219, 250
Centerpartiet, Knut Nilsson 52, 83
Centralbron 32, 41, 66, 70, 74, 83, 91, 95, 106, 108, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 122, 123, 124, 125, 141, 147, 148, 153, 155, 156, 160, 164, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 175, 176, 177, 180, 185, 197, 199, 202, 215, 217, 222, 225, 230, 243, 244, 249, 250, 251, 252
Centrale del Latte 14
Centraltunneln 175, 180, 202, 215, 249
Cityspåren 179, 180
Cityterminalen 33
Citytunneln 211
Civildepartementet 52
Colosseum 223
Cras Inga-Lill 148
Curman Peter 144, 234
Czarniawska Barbara 11, 13, 14

D

Dagens Nyheter (DN) 17, 38, 40, 68, 82, 84, 93, 95, 103, 105, 112, 113, 147, 156, 167, 222, 229, 238, 251
Dahl Peter 134
Dahlborg Björn 11
Dennis Bengt 34, 38, 43, 44, 45, 46, 47, 50, 91, 144, 180
Dennis bengt 51
Denniskansliet 17, 18, 51, 118, 126, 246
Dennislederna 141, 150, 248
Dennisöverenskommelse 2 75
Dennisöverenskommelsen 16, 17, 18, 34, 35, 48, 51, 54, 58, 63, 66, 71, 72, 75, 76, 77, 79, 84, 85, 90, 92, 96, 103, 114, 123, 150, 157, 159, 162, 164, 167, 168, 171, 172, 188, 189, 190, 192, 196, 197, 201, 215, 230, 238, 241, 245, 246, 247, 248, 249, 256
Dennisöverenskommelsen 1 49, 51, 219
Dennisöverenskommelsen 2 246
Dennisöverenskommelsens 53, 83
Dennispaketen 159
Dennispaketet 34, 35, 52, 75, 79, 82, 98, 99, 104, 121, 138, 140, 157, 158, 161, 162, 168, 169, 171, 172, 225, 245, 247, 248
Dennispartierna 91, 246
DiMaggio Paul J 186, 257
Dingertz Stig 85, 87, 100, 101, 157, 220, 242
Dobers Peter 11, 13
Dreber Agneta 52, 63, 237
Drottningholmsteatern 190
Dufwa Arne 23, 255

E

Edelfeldt Inger 134
Edgren Leif 152, 225
Edholm Lotta 95, 99, 100, 101
Edmar Desirée 98
Eemeren Frans 191, 255

Egardt Peter 174, 219
Egerö Torsten 149, 150, 240
Ehnmark Anders 134
Ekman Gösta 144
Ekselius Eva 147, 240, 251
Enquist PO 134
Erhling Guy 157
Ericson Nils, järnvägschef 28, 30
Ericsson Nils 236
Eriksson Eva 62, 132, 138, 228, 233, 235
Eriksson Rolf 68
Eriksson Sven-Anders 176
Eskilsson Per 147
Eskilstuna, Järn- och Metallarbetarfacket i 153
Eskilstuna-Kuriren 161
Essingeleden 101, 123, 244, 247
Essingeöarna 28
EU, miljöprogram 156
EU-direktiv nr 85/337 140
Europa, kulturell huvudstad 1988 92
Europa, kulturell huvudstad 1988 i 98, 128
Europapolitik 188
Europarådet 150
Europeiska Unionen (EU) 188
Europeiska unionen (EU) 150, 157
Expressen 17, 38, 41, 59, 72, 73, 79, 83, 104, 124, 130, 137, 140, 141, 145, 161, 176, 223, 234

F

Falk Jan 11, 32, 52, 56, 60, 68, 72, 93, 103, 104, 107, 128, 130, 131, 134, 136, 139, 140, 142, 145, 153, 155, 157, 232, 247, 248
Fallrik Ernest 145, 223
Faltbjursjön 28
Feldt Kjell-Olof 82
Feuk Douglas 146, 224

Fimmer 140, 234
Finanstidningen 159
Flood Anders 172
Flyvbjerg Bent 195, 255
Fogelberg Täppas 134
Fogelström Per-Anders 27, 87, 255, 256
Folkpartiet 43, 44, 48, 49, 65, 75, 77, 83, 90, 91, 188, 239
folkpartiet 49
Folkradion 163
Forsberg Petter 148
Forsell Lars 132, 144, 232
Forum Romanum 223
Franciskanerna 25
Franciskanerorden 23
Frandsén Christine 11
Frankrike 67
Fredrik I 94
Fredriksson Gunnar 134
Fridhemsplan 47, 78, 155, 239, 243, 244
Friggebo Birgit 129, 142, 240, 248
Frostensson Ivar 141, 159
Fröhling Anders 154, 224
Frölund Emil 82, 83, 84, 93, 95, 103, 141, 148, 155, 162, 249
Fång Thomas 173
Föreningen Vårt Stockholm 111, 120
Förordningen om byggnadsminnen (SFS 1988
1229) 60

G

Gadd Gabriel 66, 67, 243
Gahrton Per 52, 245
Gamla 121
Gamla riksarkivet 39
Gamla Riksdagshuset 25
Gamla riksdagshuset 153, 224
Gamla Stan 23, 32, 41, 46, 47, 54, 55, 57, 61, 70, 74, 86, 91,

95, 97, 98, 105, 119, 120, 121, 123, 124, 125, 136, 150, 153, 159, 169, 222, 226, 231, 235, 244, 250, 251, 256
Gamla stan 193, 246, 250
Gamla Stan, Hembygdsförening 59
Gamla Stan, Hembygdsföreningen 127, 134, 171, 228, 230
Gamla Stan, Stadsstudiecentrum 95, 96, 121, 151, 228
Gamla Stans Stadsstudiecentrum 121
Gardell Jonas 134, 144
Gatu- och fastighetskontoret 116, 118, 122, 250
Georgson Henrik 252
Getingmidjan 32, 33, 41, 42, 45, 49, 54, 68, 74, 76, 77, 102, 112, 148, 165, 173, 177, 204, 216, 219, 243
Gille urban 153
Glase Beatrice 23, 47, 124, 128, 138, 228, 232, 256
Glase Gösta 23, 256
Gorpe Peter 98, 247
Gothenburg Research Institute (GU) 14
Grootendorst Rob 191, 255
Grossman David 134, 163
Gråmunkarholmen 23
Gråmunkarna 23
Gräslund Titu 72, 104
Grödingebanan 132, 218
Grunewald Niclas 234
Guillou JAn 134
Gulfkriget 67, 86, 229
Gullmarsplan 49, 88, 237
Gustaf III 24
Gustafsson Madeleine 134
Gustâv Anders 136
Gustav II Adolf 24
Günther Stefan 46, 227
Gyllenberg Eva-Karin 84
Gyllensten Lars 92, 93, 96, 97, 104, 135, 136, 139, 151, 159, 233, 247

Gössner D. 245
Göteborg 37, 94
Göteborgs Handelshögskola 14, 18
Göteborgs Posten 163
Göteborgsregionen 38, 49, 50, 257

H

Haagen Kerstin 57, 243
Haga 92
Haga-Brunnsviken-området 92
Haglund Gunnar 40
Hagwall Håkan 146, 155, 193, 234
Hall Bo G 67, 87, 131, 132
Hall Thomas 63, 158, 237
Hallandsåsskandalen 163
Hallerby Lena 169, 172
Hallman Per 140, 234
Halm Lennart 141, 235
Hamilton Carl 134
Hammar Torun 141
Hammarbyleden 29
Handelskammaren 136, 168
Handelskammartidningen 38
Hansen Egon 129, 232
Hansson Jan Owen 250
Hansson Sven 47, 228
Hebbeska huset 25, 33
Hebbeska trappan 94
Hector Monica 11
Hedman Hardy 123, 244
Hellberg Anders 87
Hellbom Thorleif 158, 236
Hellsten Ulf 11, 110, 133, 144, 187, 193, 239, 240
Helmfrid Staffan 87
Helsingfors 14
Hennel Lena 58, 103, 104

Henning Carl 134
Henrikson Alf 134
Henriksson Jan 173, 177
Herlitz Eie 47, 102, 105, 240, 243
Hermansson Ralph 72
Hertzell Tage 70, 238
Hessensteinska huset 32, 94
Hessensteinska palatset 25
Hierta Lars Johan 28, 158
Hinders Björn 130
Hinders Ulf 130
Hjort & Langlet Arkitektkontor AB 118
Hodell Bernt 224
Hogdal Jon 148
HSB i Tanto 110
Huddinge kommunstyrelse 149
Hult Mats 71, 91, 92, 99, 130, 132, 147, 238, 244
Hult mats 90
Hultin Olof 93
Hultkrantz Lars 173, 177
Hultman Birger 54
Hägerlund Mattias 124
Häggvik 47
Hälso- och miljöeffekter i storstadsområden 37

I

Ihrfors Carl-Johan 147
Inespaketet 171
Ingelman-Sundberg Catharina 112, 139, 140, 158, 170, 172
Isaksson Karolina 11
Italien 150

J

Jacobsson Pelle 83
Jansson Jan Owen 83
Jansson Kjell 126, 248

Jargenius Carl-Johan 102, 132
Jarsjö Uno 163
Johannesson Daniel 177
Johansson Ingemar 152
Johansson Olof 104, 189
Johansson Torgny 224
Johnson Göran 105
Jonneborg Ulla 111, 124
Josephson Erland 236
Jönsson Angelica 11
Jönsson Reidar 134

K

Kammarrätten 24, 60
Kampanjen Välj spår 245
Kantor Jan 104, 146
Karl Knutsson 24
Karl XII 94
Karlberg 42, 80
Karlberg Bertil 171
Karlsson Börje 44, 48, 53, 245
Karmhed ingvar 172
Karolinska sjukhuset 47, 63
Kjellander Ann-Marie 150
Klaesson Gunnar 137, 222
Klaesson Lennart 53
Klara 98
Klarakvarteret 91
Klaratunneln 95
Klaraviken 29
Knave Anders 41
Knutsson Mats 104
Kommerskollegium 186, 229
Kommunikationsdepartementet 37, 38, 82
Kommunikationsdepartementet Storstadstrafikkommittén (STORK) 37

Kommunikationsforskningsberedningen (KFB) 126
Konborg Peter 48, 246
Kranskommunerna 50
Kristdemokraterna 99, 123, 189
Kristersson Ulf 91, 95, 99, 230
Kristina, drottning 24
Kronborg Peter 48
Krooks Caroline 102
Kulturdepartementet 162, 192
Kulturnämnden 238
Kungholmsalternativet 89
Kungliga konstakademin 135, 190
Kungliga Tekniska Högskolan 97
Kungsholmen 25, 28, 46, 77, 101
Kungsholmenbanan 173
Kungsträdgården 33
Könberg Bo 49
Köttorget 28

L

Lagen om hushållning med naturresurser (SFS 1987 12) 60
Lagerkrantz Arvid 159
Landborn Gunnar 86, 230
Landstingets regionplane- och trafikkontor 218
Landstingets Regionplane- och trafikkontor (RTK) 89
Landstingets regionplane- och trafikkontor (RTK) 17, 58, 105
Landstingets regionplane- och trafiknämnd 110, 242
Langby Erik 42, 43, 245
Langhof Jörgen 140
Långholmen 25, 28
Langlet Eric 118
Lantz Gunnar 11
Larsson Roland 174, 219
Larsson Solveig 137
Larsson Stig 39, 40, 41, 102, 134, 149, 241

Larsson Ulf 30, 33, 34
Latour Bruno 205
Laurén Reidunn 138, 216
Ledél Ralph 48, 54
Leissner Maria 101
Lekander Nina 134
Lettland 150, 190
LG Thambert Arkitekt AB 166
Lifvergren Stefan 222
Lilienberg Albert 30, 32
Liljeholmen 47, 49, 70, 80, 89
Liljeholmsalternativet 88, 89, 105, 110
Liljeholmstunneln 105
Liljesköld Agneta 80
Lind Jakob 141, 251
Lindgren Astrid 87, 190
Lindgren Barbro 87
Lindgren Torgny 134
Lindh Anna 90, 130, 138, 139, 145, 147, 158, 159, 161, 189, 190, 238
Lindqvist Herman 134
Lindström Joe 157
Lindström PO 158
LO- distriktet i Stockholms län 174, 219
Loftis Hadi 57
London 14
Lundh Sven 66, 243
Lundholm Ann-Marie 86, 90
Lunds universitetsbiblioteket 17
Länsstyrelsen i Stockholms län 69, 109, 119, 130, 168, 222
Länstidningen 53, 104
Länstidningen i Södertälje 246
Löhman Göran 81, 219, 223

M

Magnus Ladulås 24

Malm Anders 58, 219
Malmsten Bo 51, 81, 118, 246
Mamsten Bo 76
Mariabergslinjen 29
Mariatorget 63, 89, 105, 110
Masoliver Michael 152
Mattsson Michael 52
Mazza Carmelo 14
Mazzoni Myriam 11
Mediearkive 18
Melander Pralen 11, 38, 43, 44, 45, 49, 63, 65, 66, 72, 75, 79, 82, 84, 85, 88, 89, 99, 100, 102, 103, 105, 106, 113, 117, 125, 145, 147, 149, 156, 172, 174
Melander pralen 147, 155, 157
Michanek Lennart 248
Michelsén Thomas 73, 82, 216, 244
Migone Gian Giacome 150, 236
Milger Eva 232
Miljö- och naturresursdepartementet 130
Miljöförbundet Stockholm 47
Miljöförvaltningen 118, 228
Miljökonsekvenser 67
Miljöpartiet 44, 52
Moderaterna 44, 48, 49, 75, 91, 104, 147, 188
Moderna Tider 228
Molund Lottie 124, 134, 231
Montgomery Henry 60, 87
Motormännens riksförbund 53
Munkbron 118, 130
Myrdal Jan 134, 144, 252
Mälarbanan 75, 132
Mälardalsregionen 75
Mälaren 26

N

Nacka 147

Nacka Värmdö Allehanda 43
Naturresurslagen (NRL) 68, 87
Naturskyddsföreningen 168
Naturvårdsverket 67, 229
Nelldal Bo-Lennart 11
Nice 66
Nicolin Curt 69
Nilsson Elwe 65, 72, 96, 97, 106, 146, 161, 176, 241, 247
Nilsson Eva 57
Nilsson Kjell 177
Nilsson Peter 134
Nilssons Elwe 81, 144, 219
Norberg-Schulz Christian 208
Nord Christina 57
Nordens Venedig 153
Nordin Anders 90
Nordqvist Stig 34, 149, 194, 235
Nordstedts 24, 25, 135, 154, 190
Nordström Sten 242
Norplan 34
Norra och Södra Järnvägbron 68
Norrby Christina 111
Norrmalm 28, 46
Nydemokraterna 99
Nygren Jan 158, 162, 189
Nyström Louise 11
Näringsdepartementet 179
Nätverket vi som älskar Stockholm 147

O

Odell Mats 80, 85, 96, 98, 99, 189, 242
Odenberg Mikael 99
Odenplan 63, 89

Ohlsson Arne 155, 225, 242
Olbrechts-Tyteca Lucie 194, 197, 211
Ollén Christina 59, 60
Olsson AnnMarie 11
Olsson lova 104
Olsson Per-Erik 156, 251
Olsson Peter 163
Owen Jan 173, 177

P

Pauli Ulf 11
Pendeltågstunnelalternativet 192
Perelman Chaïm 194, 197, 211
Persson Georg 83
Persson Leif GW 134
Pipan Tatiana 14
Pleijel Agneta 134
Porsander Lena 11, 13, 14
Postterminalen 33
Presstex 18
Program för trafiken i Stor-Stockholmsregionen 47
Prop. 2000/01
    20 180

R

Railforum 68
Rallaren 45, 77
Ramel Povel 134
Ramonet Ignacio 187
Regeringsrätten 60, 172, 190
Regionplane- och trafikkontoret (RTK) 110, 126, 186, 238
Regionplane- och trafiknämnden 118
Reuterskiöld Claes 66
Rexed Gerd 232
Riddarfjärden 25, 28, 41, 66, 96, 97, 103, 113
Riddarholmen 15, 23, 24, 25, 26, 29, 30, 32, 33, 34, 35, 36,

39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 49, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 66, 68, 69, 71, 72, 74, 76, 77, 79, 81, 82, 83, 84, 85, 88, 89, 92, 94, 95, 96, 97, 98, 101, 103, 105, 106, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 116, 117, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 131, 132, 133, 135, 136, 138, 139, 141, 143, 144, 145, 146, 147, 148, 150, 151, 152, 153, 154, 155, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 167, 168, 172, 173, 174, 185, 194, 197, 198, 203, 204, 207, 208, 216, 217, 218, 219, 220, 222, 224, 226, 227, 228, 229, 231, 232, 235, 236, 237, 238, 239, 243, 244, 245, 246, 249, 250, 251, 255, 256
Riddarholmsbro, en ny 106
Riddarholmsbron 23, 24
Riddarholmsförslaget 168
Riddarholmskanalen 46, 74, 106, 112
Riddarholmskommittén 164, 165, 167, 175
Riddarholmskommitténs slutbetänkande 225
Riddarholmskyrkan 23, 24, 25, 40, 54, 58, 94, 103, 186
Riddarhuset 16, 68, 253
Riksantikvarieämbetet 15, 16, 17, 55, 56, 63, 69, 110, 121, 127, 186, 226, 236
Riksarkivet 24, 25
Riksbanken 38
Riksbankens Jubileumsfond 11, 14
Riksbyggen 179
Riksdagens trafikutskott 252
Riksdagstrycket 17
Riksmarskalkämbetet 127
Ringen 116
Risberg Anette 11
Rixlex 18
Rom 13
Rosengren Björn 174
Rudberg Eva 98
Ruth Arne 150

Rydberg Lennart 42, 43, 54, 91, 99, 112, 227
Råberg Marianne 229

S

Sahlin Mona 99
Sahlin-Andersson 206, 257
Saltsjön 28
Samec Ann Charlotte 61, 80, 81, 96
Samfundet Sankt Erik 151
Sankt Eriksplan 63
Schartau Frans-Henrik 51, 104
Sedenius johan 151
Sederholm Magnus 233
Selking P-G 237
Selking PG 63
Sidenbladh Göran 30, 86, 238
Sigurdsen Gertrud 166
Simon Hebbes hus 94
Simonsson Lena 11, 176, 252
Siöcrona Vera 58, 59, 228
SJ banavdelning 39, 56, 175
Sjöberg Magnus 60
Sjökvist Elisabeth 57
Sjöman Tomas 71
Sjöström John 66, 67, 70, 238, 243
Sjöwall Maj 134
Skanska 102, 105
Skeppsbron 118
Skogby Erik 102, 105, 106
Skoglund Per 53
Skönhetsrådet 16, 17, 46, 106, 120, 128, 186, 221, 228, 231
SL 78
Smedsudden 29
Smedsuddslinjen 30
Smith Lars-Åke 83
Socialdemokraterna 44, 48, 49, 53, 65, 75, 77, 99, 189

Socialdemokraterna i Stockholm, Södermanland och Uppsala 224
Socialdemokraterna på Söder 125
Sohl Torbjörn 128
Solli Rolf 14
Sommar-OS 92
Sotto Richard 11
Spårdragningsalternativ 108
Spårvagnstrafiken i Stockholm, återinföra 35
Stadsbyggnadskontoret 69, 88, 89, 109, 110, 111, 115, 237, 250
Stadsbyggnadsnämnden 90, 110, 112, 113, 121, 187, 220, 250
Stadshuset 83
Stadsmiljörådet 17, 73, 79, 229, 238, 249
Stadsmuseet 61, 231
Stahre Ulf 134
Stark Erik 11, 134, 171
Statens Fastighetsverk 17, 114, 131, 175
Statens Järnvägar (SJ) 16, 216, 241
Statsarkivet 24
Statstjänstemannen 155
Steen Ewa 11
Stiftelsen Stolta Stad 16, 17, 133, 151, 168, 186, 187
Stockholm 13
Stockholm Nord 47
Stockholm Syd 47
Stockholms Arkitektförening 121
Stockholms arkitektförening 121
Stockholms bangårdsfråga 29
Stockholms Central 15, 25, 36
Stockholms energi 68, 253
Stockholms grundare 24
Stockholms hamn 253
Stockholms Handelskammare 16, 132, 186, 218, 246
Stockholms innerstad 55
Stockholms järnvägskapacitet 110

Stockholms järnvägstrafik 15
Stockholms landsting 91
Stockholms Lokaltrafik (SL) 17
Stockholms stadsbyggnadskontor 56, 192
Stockholms stadsbyggnadsnämnd 237
Stockholms stadsmuseum 120, 151, 168
Stockholms vatten 253
Stockholmsberedningen 179
Stockholmskommunfullmäktige 103
Stockholmsmoderaterna 91
Stockholmsnytt 49, 125
Stockholmspartiet 44, 52, 125
Stockholmsregionens tågtrafik 45
Stockholmstidningen 224, 248
Storstadstrafikkommittén 216
Strandberg Samuel 103, 173, 177
Strannegård Lars 13
Strindberg August 72
Strindbergsällskapet 236
Ströberg Per-Arne 11
Strömbäck Jesper 187
Strömstedt Bo 73, 87
Strömstedt Margareta 87
Stuart Martin 236
Sundblad Rolf 147
Sundling Bosse 179
Sundström Anders 93, 103, 136, 179, 218, 238
Sundström Arne 53
Sunström Anders 40
Svea Hovrätt 94
Svea hovrätt 60
Svealandsbanan 75, 132
Svedelid Olof 134
Svensk Trafiktidning 223
Svenska Akademien 151
Svenska Arkitekternas Riksförbund (SAR) 67, 243

Svenska Dagbladet (SvD) 39, 72, 92, 93, 97, 142, 227
Sveriges Riksbank 34
Söderleden 40, 105
Söderlind Jerker 11, 156, 252
Söderlund Mikael 149
Söderlundstunneln 95
Södermalm 25, 28, 35
Södermalms Mariaberget 32
Söderström 32
Söderström Göran 11, 91, 106
Söderström Jan 163
Södertälje Syd 47
Södra Mälarstrand 109
Södra stationen 105
Sörbring Gunnar 82, 84, 96, 98

T

Tannenberg Tord 11, 38
Tanto-området 68, 69, 96
Tarschys Rebecka 135
Taube Evert 24
Taube Hedvig 94
Taube Sven Bertil 144
Tegelbacken 109, 119
Televerket/Telia 253
Tenelius Håkan 125
Tham Carl 149, 189
Thurdin Görel 79, 97, 189, 244, 247
Thurdins Görel 101
Tomteboda 47, 88, 105
Tonell Lennart 53
Törngren Ewa 66, 249
Toulmin Stephen 195
Trafikhuvudmännen i Stockholms-, Södermanlands-, Örebro, Västmanlands-, och Uppsala län 225

Trafikutskottet 187
Transportforskningskommissionen 48
Trotzig Gustaf 72
Trygge Claes 140
TT 163
Tullberg Maria 186
Tunnelalternativet 110
tunnelalternativet 111
Tunnellösningar 54
Tyréns Byggkonsult AB 106

U

Unnerbäck Axel 57, 176, 243, 252
Uppmark Erik 32
Utbyggande av spår- och trådbusstrafik 38
Uusman Ines 130, 158, 161, 171, 189

V

Vasagatan 63
Vatanen Osmo 176, 177
Vattenfestivalen 149
VBB-VIAK 63, 64
Viktorsson Nils 146, 224
Vinberg Björn 124
von Rosen Adolf 28
von Wright Georg Henrik 162
von Wright Henrik 157
Vårdstedt Martin 144
Vårt Stockholm 231
Vänsterpartiet 44, 99, 119, 250
Västerleden 43, 44, 49, 50, 54, 58, 67
Västernorrlands Allehanda 161

W

Wahlgren 86, 162
Wallenberg A.O. 28

Wallström Margot 135, 139, 158, 162, 163, 189
Wallström margot 130
Wallströms Margot 164
Warszawa 13
Wegraeus Erik 240
Weichbrodt Kristina 11
Weiss Lennart 52
Westerlund Kerstin 65, 98
Westling Cecilia 11
Westman Torsten 67, 243
Wibble Anne 240
Widbom Mats 233
Wijkman Anders 240
Wiklund Jan 47, 102, 105, 243
Wikman Harald 235
Wintzell Bruno 158, 248
Wollter Sven 135
World Trade Center, attentaten mot 87
Wästberg Ole 59
Wästberg Olle 59, 140, 228, 234
Wästberg Per 46, 87

Z

Zetherström Åke 70, 249
Zetterquist Per 157

Å

Ånnerud Annika 87
Ånstrand Claes 142, 146, 241, 242, 244
Årsta 49, 63
Årstaholmarna 105
Årstaviken 56
Åström Birger 87

Ä

Älvsjö 47, 49, 77, 105

Ö

Öberg Curt Lennart 151
Öhman Ann-KAtrin 104
Öhman Hans 174, 245
Öresundsregionen 14
Österholm Peo 68, 77, 79, 80, 83, 84, 85, 89, 93, 94, 95, 97, 98, 99, 101, 103, 109, 110, 112, 128, 139, 141, 143, 145, 155, 158, 162, 168, 170, 173, 176, 177, 178, 192, 223
Österleden 44, 48, 50, 54, 58, 67
Östermalm Nytt 58
Östermalmnytt 54