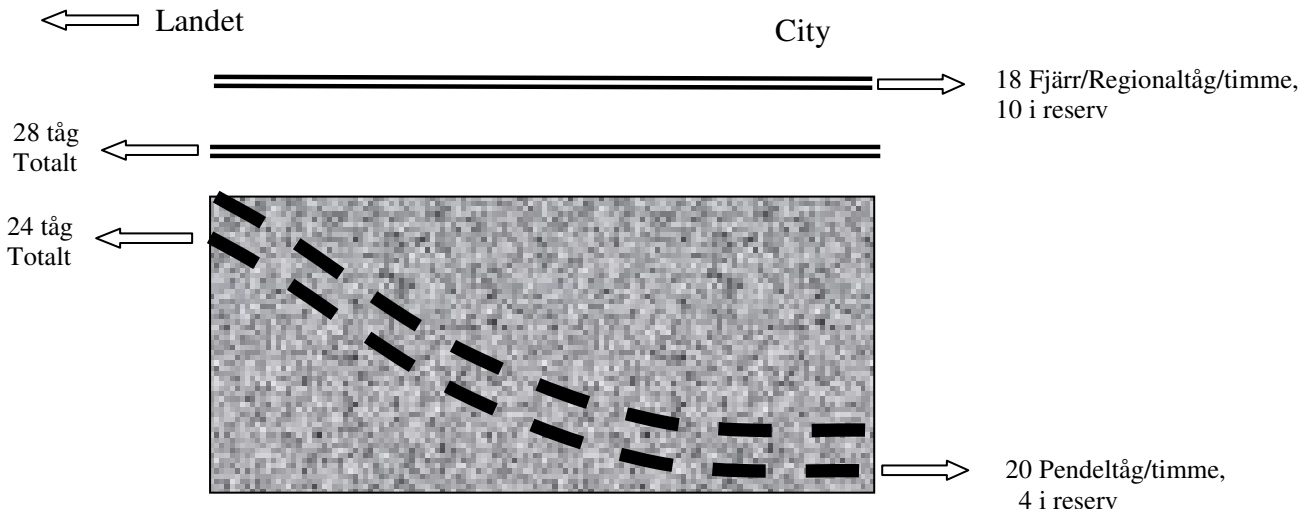


Fråga 1 Kapacitet

Är det möjligt att skapa bättre kapacitet med 3 parallella spår än 2 + 2 spår?

Behovet år 2030 är enligt järnvägsplanen 18 fjärr och regionaltåg och 26 Pendeltåg.

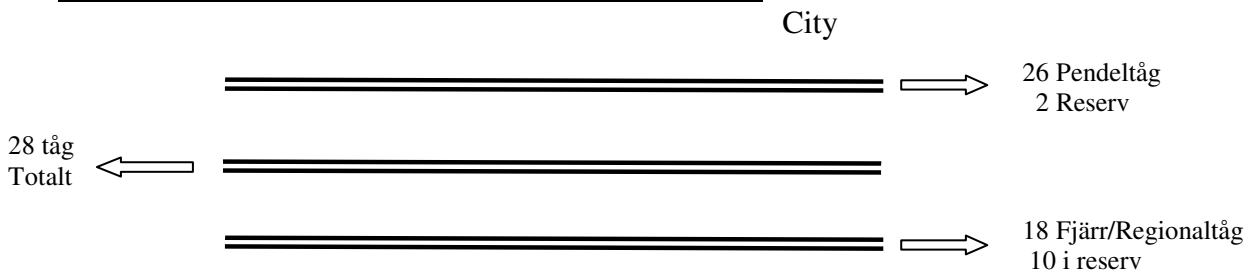
Stambana + Citybana, kapacitet under maxtimme



I järnvägsplanen framgår att tunnelspår medger en maxkapacitet av 24 pendeltåg/timme varav 4 tåglägen/timme ska vara i reserv och att befintliga spår som skall nyttjas av fjärr- och regionaltåg har en maxkapacitet av 28 tåg/timme varav 4 tåglägen/timme ska vara i reserv.

Innebär detta då en överkapacitet för fjärr- och regionaltåg på befintliga spår av 6 tåg/timme under rusningstid och att behovet av 26 Pendeltåg inte kan uppnås med Citybanan etapp 1?

Tre parallella spårs kapacitet under maxtimme



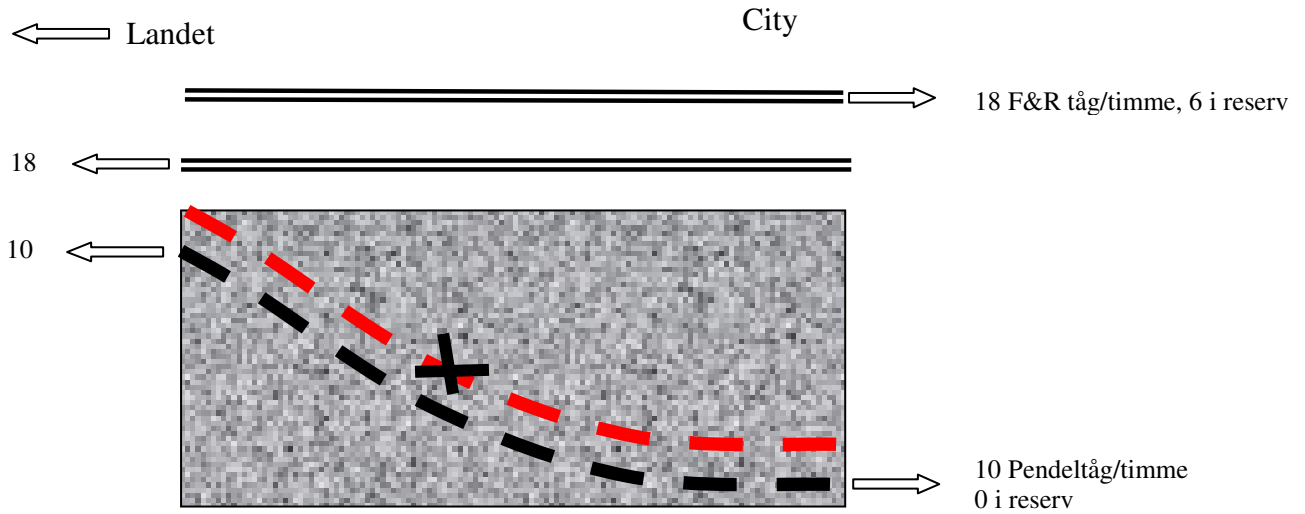
Med ytterligare ett ytspår är det enligt 1992 års järnvägsutredning möjligt att utnyttja spåren asymmetriskt så att tågen på två spår körs i huvudriktningen (in till stan på morgonen och vice versa på em) och endast ett spår används för tåg i andra riktningen.

Innebär då detta att tre spår uppnår kapacitetsbehovet och ändå skapar en möjlig kapacitetsökning av 8 tåg/timme vid planeringsperiodens slut år 2030?

Fråga 2 Pålitlighet vid fel

Är det troligt att pålitligheten är bättre med tre parallella spår än 2 + 2 spår?

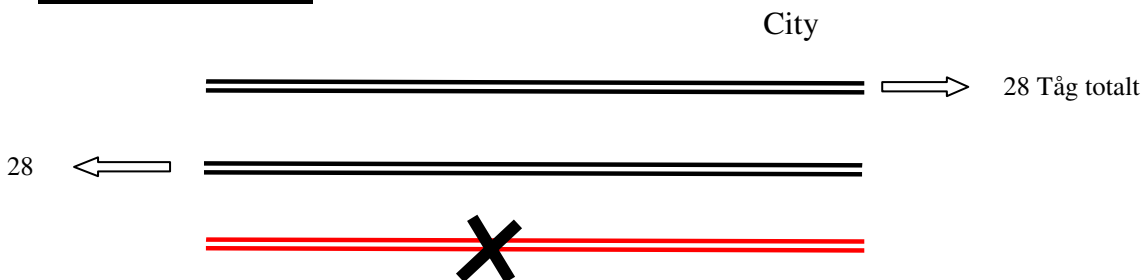
Stambana + Citybana



I Ytspårsutredningen framgår att det vid ett (1) fel på befintliga spår över Riddarholmen (den sk Getingmidjan) endast blir möjligt att köra 12 tåg i vardera riktning mot normalt 28 tåg/timme, dvs endast 40 % av maxkapaciteten blir tillgänglig för trafik.

Innebär byggandet av Tunnelspår samma förutsättningar som en ny Getingmidja, dvs att vid ett (1) fel endast blir möjligt att köra 10 pendeltåg/timme genom tunneln i vardera riktning mot normalt 24 tåg?

Tre parallella spår



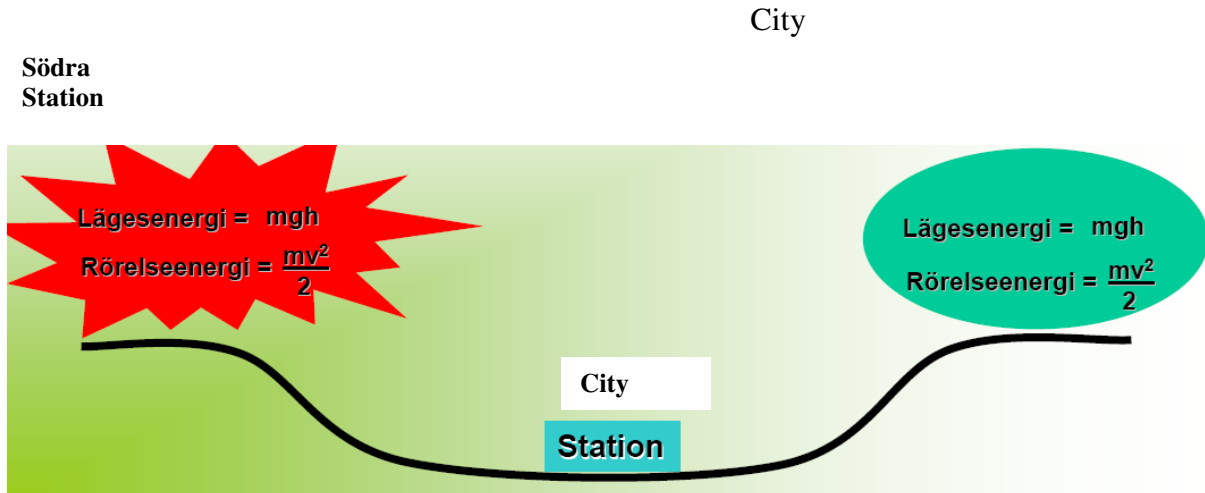
Med tre Ytspår anger utredningen att det minst belastade spåret troligtvis kommer att användas för växelvis trafik och vid ett (1) fel kvarstår då två spår med full kapacitet 28 tåg/timme.

Är det därmed rimligt att anta att tre parallella Ytspår är pålitligare än två Getingmidjor varav den ena är Tunnelspår?

Fråga 3 Energi och Klimatpåverkan

Är det ett faktum att tre ytspår är energisnålare än 4 spår varav två går i tunnel?

Citybana i tunnel

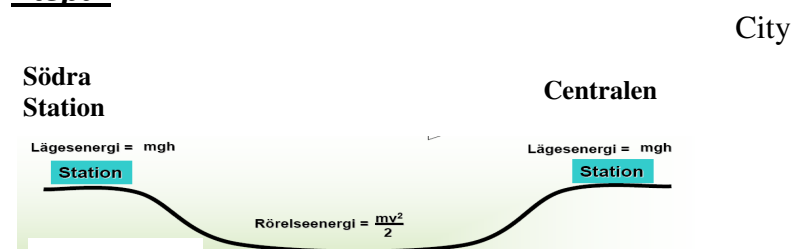


Med Tunnelspår fordras att pendeltågen som väger ca 400 ton styck måste bromsa hela vägen från Södra station som ligger 10 m över vattnet till en ny station, City, 40 m under T-centralen, dvs en total höjdskillnad av 50 m.

Värme och partiklar är tänkta att ventileras bort med stora fläktar. Passagerare ska transporteras till ytan med hissar och rulltrappor.

Tågen skall därefter tillföras ny energi för att via Odenplan kunna lyftas upp till ytan vid Tomtebodan. Tunnelns totala längd är 6 km.

Ytspår



Med Ytspår går tågen som i en berg-och-dalbana. Från Södra Station som ligger ca 10 m över havet rullar tågen utför för att passera lägsta punkten under Riddarholmen och sedan av rörelseenergin fortsätta upp mot Centralen.

Är det rimligt att anta att det går åt väsentligt mycket mer energi med Tunnelspår jämfört med Ytspår, både att bygga och att driva banan?

Fråga 4 Miljö och Gestaltning

Kan kulturhistorisk miljösanering i samband med byggande och drift av ytterligare ett ytspår ge ett renare och tystare Stockholm än Citybanan?

Som akustiker har vi en gedigen erfarenhet av buller. Vi vet att maximalnivån från tågtrafik beror på att stålbroarna mullrar när tågen passerar. I utredningen anges att med Ytspår ingår renovering av broarna för två miljarder vilket inte är fallet med Tunnelspår. Med Tunnelspår bevaras bullret

Med Ytspår erbjuds möjligheter till synergieffekter med flera projekt som är aktuella i området såsom renovering av Slussen (både som trafikkarusell och vattenlås) och kulturhistorisk miljösanering av Riddarholmen. I samtal med Riksantikvarieämbetet mottogs ovanstående bildspel chockartat positivt. Ungdomar uttrycker det mer drastiskt: **"Reclaim the City by Extreme Infra Makeover"**

Frågan är om Ni sällar Er till gruppen bullerkramare som vill bevara bullret eller förordar Ytspår i kombination med kulturhistorisk miljösanering?

