

Vädjan till Sveriges Statsminister
Fredrik Reinfeldt och Regeringen.

Från Mats Lundblad, Djursholm 2007-04-16

Håll fast vid beslutet från den 1 oktober:

Stoppa tågtunnelbygget "Citybanan" under Stockholm -

**-satsa mångmiljarderna mysigare och bättre!
Fatta inga evt beslut för en tågtunnel innan
alla oklarheter och alternativ har redovisats!**

Huvudalternativen bortglömda

Det finns alternativ, som är avsevärt billigare, trevligare, mysigare och bekvämare för resenärerna, främst dessa två, vilka har "glömts bort":

a) Modern teknik så att **tågen kan köra med 2 - 1,5 minuts intervall på befintliga två spår**, gärna kompletterat med ett reservspår. **Varför behöver tågen 2,5 minuters (ca 3 km) intervall när bilar klarar sig med 2,5 sek (ca 50 m) intervall?** Två spår gäller en kort sträcka. Vid Stockholm Södra och Centralen växlas tågen in/ut till olika plattformar. **För högst, troligen avsevärt lägre än, 16 000 000 000 kr borde detta vara tekniskt möjligt !!!**

b) **Rättvis fördelning av markutrymmet = 4 spår + 4 bilfiler över mark**, dvs 2 järnvägsspår till byggs på bekostnad av 2 av nuvarande 6 bilfiler på Centralbron.

25 punkter mot "Citybanan":

Yäsentligt försämrad standard och trivsel för väldigt många resenärer

1) Tvingas ner i en **mycket brant och djup tunnel under vatten** och nästan hela innerstan.

2) Kan ej njuta av den förtjusande och för **själen välgörande utsikten över Riddarfjärden** samt vattnen mot Kungsholmen. Livskvaliteten och tågåkarglädjen reduceras drastiskt!

3) **Mycket långa och djupa rulltrappor** - upp till tre i serie - och gångar för att komma upp till marknivå, tar mycket lång tid att gå och inger ofta olust.

4) **Väsentligt sämre miljö** i en djup tunnel - dålig luft, farliga partiklar, buller.

5) Det stora tunneldjupet ger förmodligen besvär i örongångarna hos många på grund av **snabba tryckförändringar**.

6) Mycket farligt och besvärligt vid eventuella större **olyckor och sabotage!** Har du beslutsfattare lust att sitta instängd i ett tåg mycket djupt under Riddarfjärdens vatten om en brand / ett sabotage / en större katastrof inträffar?

7) Försvårar eventuell blivande utbyggnad av en **station Slussen Väst eller en halvstation alldeles intill T Gamla stan** - för snabbyte på samma plattform. -- Annars enkelt att kunna byta till T-banor / Saltsjöbanan, Nacka-bussar etc samt snabbt komma ut och njuta av Riddarfjärden och kanske en blivande badpiazza vid Munkbron / Riddarholmen!

Enormt orättvist samt emot bättre global miljö

8) Ett enormt stort svek mot människor och miljö om **kollektivtrafikanterna "skyfflas" djupt ner** under Riddarfjärden medan **bilisterna majestätiskt** fortsätter att glida fram uppe vid Gamla Stan !!!!!

Det är av högsta vikt att kollektivtrafiken blir så attraktiv, mysig och trevlig som möjligt så att folk med glädje åker tåg i stället för att ta bilen.

Livskvalitet = snabb, turtät, bekväm, billig kollektivtrafik över mark och hav!!

Jag tvivlar på att de som förordar tågtunneln själva åker pendeltåg och tunnelbana!

Åk t ex blå linjen uppe från Centralstationen till uppe vid Fridhemsplan - tåget kör på 3 minuter - men vad blir totaltiden med alla gångarna, rulltrapporna och rullbanden ???

Om förordarna åker bil är de förstås glada över att själva inte bli nedgrävda!

Obefintliga eller bristande delutredningar och redovisningar ...

9) Att införa modern teknik så att **tågen kan köras med tätare intervall** tas ej upp.

10) Alternativet att **i stället bygga en tunnel för bilar** bör tas upp.

Mycket viktigt att veta vad den skulle kosta, samt etiska synpunkter - varför "skyffla ner" alla pendeltågsresenärerna och ej i stället en del av bilisterna (fyra filer av sex kan bli kvar uppe).

11) Direkt efter regeringens besked den 1 okt att stoppa tågtunneln började några tågtunnelanhängare en intensiv propaganda. **Enorma ekonomiska intressen** finns som "lobbar" mot politiker etc:

- * Tunnelborrare, lastbilsfirmor etc
- * De som vill bygga affärscentrum under Odenplan
- * Bilistorganisationer ("viktigare att bilarna får köra uppe än tågen").

(Mängder av jobb finns ändå - förbättra i stället kollektivtrafiken och staden på ännu mer mänskliga och miljövänliga villkor.)

12) I debattinlägg propagerar en del **lokalpolitiker** för tågtunneln, t ex "... bygg snarast ... , den har tio fördelar ...". När jag frågar politikerna om vilka dessa fördelar är, får jag **inga svar** alls !!!

13) Såväl allmänhet som beslutsfattare bör få en vettig redogörelse för de alternativ som finns (utan att förtiga något), där tydligt alla relevanta **för- och nackdelar** står med, beräknad totalkostnad och byggtid. Såväl lokalpolitiker som **SLs planeringsavdelning** (som ju bör måna om oss resenärers bästa) har när jag har frågat inte kunnat ge någon sådan.

14) Det saknas så vitt jag förstår utredning och redovisning för allmänhet och beslutsfattare om vilka **för- respektive nackdelar en tågtunnel** skulle ha för oss vanliga resenärer !!!

15) **Kostnaden** för Citybanan har **ökat skandalöst** mycket sedan de första beloppen nämndes. Antingen är hela projektet väldigt dåligt planerat, eller har man medvetet - för att få politikerna att nappa och sen få svårt att backa - nämnt ett alldeles för lågt belopp i början. Nuvarande beloppet är 1 år gammalt.

16) **Snedvriden** jämförelse: I Rodes rapport, sammanfattningen sid 6, står:

... tredje spår 6,5 miljarder kr inklusive följdkostnader och för Citybanan 15,9 miljarder kr (prisnivå 2006-03).

OBS!!: I Citybanans belopp är följdkostnader alltså ej med!!! "Lurigt och fult !!!" **OBS!!** (Väldigt stora kostnader!!)

17) I Rodes rapport redovisas **inte** tydligt den (då) beräknade **totalkostnaden** för Citybanan. En del nödvändiga mycket dyra arbeten står i texten i bilagor!

Har Rode i slutsumman "glömt" mycket stora kostnader för att **bredda Odenplans station, ny bro/spår vid Gamla Stan** och **inköp av alla nya specialtåg** - de nuvarande klarar väl inte tunnelns branta backar (se nedan) ???!!

18) Ingen vet vad slutsumman blir - om projektet blir som för **Hallandsåsen** kan det bli en gapande superskandal!!!

19) Märkligt att en del lokalpolitiker vid fördyringar sagt ungefär "Nu har projektet **ökat jättemycket** i pris - nu måste vi se till att vi snabbt får igång bygget."

20) Projektets blivande påverkan uppe i Stockholms stadsmiljö har sopats under mattan - de i flera år **enorma bergtransporterna** per lastbil genom smala innerstads-gator, där många småbarnsfamiljer bor.

21) Som en fördel med tågtunneln nämns att "det blir två nya **tågstationer**". Vore det inte ärligt att nämna att två försvinner, så **slutresultatet blir = ± 0**. (Idéer... - se min kommande skrivelse ...)

22) I Rodes rapport skrivs att det skulle ta **längre tid att bygga ett tredje spår** (intill Riddarholmen ...) än att bygga hela Citybanan (tunneln mycket djupt under Riddarfjärden och stora delar av innerstaden samt underjordiska stationer). Märkligt!

Det tredje spåret var på gång att byggas år 1996, liksom det då även förordades om att bygga en biltunnel i stället för en tågtunnel!

23) Var finns **uträkningarna till beloppen** i Rodes rapport? Med tanke på tidigare felräkningar borde delsummor och källor redovisas. (Rode har i regel ej räknat eller skrivit själv, han har klippt ihop och sammanfattat underlag som andra har gett honom.)

24) En eventuell tågtunnel under Riddarfjärden lär bli så brant att vanliga tåg ej kan köra! Om man ändå måste beställa helt nya tåg - **beställ i stället tåg som kan köra med t ex 60 sek intervall** på 2-3 spår vid Riddarholmen (med förbättrat, nytt signalsystem). (Inkl tåg till Eskilstuna etc.) Då är det helt onödigt - ett stort slöseri - att bygga den enormt dyra tågtunneln!

25) Några miljövänner har i välmening nog "tänkt fel" - men är det inte bättre att **flytta några tegelstenar** än att alla pendeltågsresenärer i Stockholm tvingas djupt under vatten. (Jämför med Umeå!) I krigshärjade Europa har kyrkor etc byggts upp på nytt, liksom här på Skansen - då kan vi väl flytta någon liten tegelvägg!

Mats Lundblad (Civiling Teknisk Fysik KTH)
Falks väg 23 182 54 Djursholm
08 755 5077
mats.lundblad@bredband.net

Har skrivit debattartiklar samt gjort utförliga förslag till bättre SL-trafik och miljö, grundade på observationer under ca 50 år utan egen bil i Stockholm, och på "ärligt logiskt tänkande".

Jag skickar snart **idéer om bättre, snabbare och bytesvänligare kollektivtrafik** i Stockholm samt om **rättvisa och optimering mellan bilister och övriga trafikanter**. ///