



Datum
2008-01-26

Banverkets datum
2008-01-24

Banverkets Diariern
F07-1911/SA30 rev 1

Minnesanteckningar

Citybanan i Stockholm

Tid: den 14 januari 2008, kl 11.00 – 12.15

Plats: Citybanans projektkontor Vattugatan 17, 3 tr

Närvarande: Projekt Citybanan

Åsa Wisén, Tyréns AB
Jenny Johansson, Tyréns AB
Björn Halldén, Comma AB
Sören Karlsson

Medborgare

Olle Markstedt
Ulf Johannisson
Martin Höjer

Om mötet: Mötet hade efterfrågats av Olle Markstedt i syfte att reda ut vad i sak vi medborgare är överens om med Projekt Citybanan, nedan kallat Projektet, vad i sak som skiljer våra uppfattningar åt.

Åsa Wisén förde minnesanteckningar vid mötet, diariern F07-1911/SA30, och sedan har Olle Markstedt kompletterat dessa med vad Medborgarna anser i verkligheten avhandlades. Medborgarnas minnesanteckningar är tillsända Banverket med diariern F07-1911/SA30 rev 1.

1 Presentation av mötesdeltagare

Ulf Johannisson presenterade sig som medborgare och berättade att han är managementkonsult. Martin Höjer presenterade sig som medborgare samt civilingenjör och akustiker. Olle Markstedt presenterade sig som medborgare och akustiker som under många år följt, och på uppdrag av SL, arbetat med planeringen av Citybanans kravspecifikation för stationsutformningar.

Åsa Wisén berättade att hon som konsult sedan hösten 2006 har arbetat med Citybanans järnvägsplan och att Jenny Johansson från samma konsultföretag arbetar med järnvägsplanen för delprojekt Årstabron-Älvsjö. Sören Karlsson berättade att även han var konsult och är ansvarig för enheten Projektstab inom organisationen. Björn Halldén är inhyrd konsult från Comma och tillförordnad informationsansvarig i Projekt Citybanan intill dess tjänsten tillsätts med ordinarie personal.

Ulf undrade vem som är projektets chef. Sören berättade att Kjell-Åke Averstad är projektchef och att han är underställd Lotta Brändström (chef för Investeringsdivisionen). Lotta i sin tur är underställd Generaldirektören.

2 Mötets innehåll

Olle inledde mötet med att tacka för att vi fått komma och att vi som medborgare uppfattade våra synpunkter som en kvalitetssäkring för Projektet. Olle undrade om Projektet anser att det är värdefullt att få in synpunkter. Åsa svarade att alla synpunkter är värdefulla, men att flera av synpunkterna som inkommit presenterar en annan lösning än Citybanan. En annan lösning provas inte i järnvägsplanen och det är därför inte möjligt att tillgodose dessa synpunkter i detta skede. Banas läge är redan är prövad i och med Regeringens beslut om tillåtlighet.

Olle berättar att han under mötet kommer att uppehålla sig vid de fyra frågor om **Miljö (Gestaltning), Energi, (Klimatpåverkan), Pålitlighet, och Kapacitet** som tillsänts Banverket och Projektet vid ett flertal tillfällen.



Datum
2008-01-26

Banverkets datum
2008-01-24

Banverkets Diariernr
F07-1911/SA30 rev 1

3 Miljö (Gestaltning)

Olle visar tre fotografier över St Eriksbron, Slussen respektive Odenplan och ställer frågor hur Projektet bedömer att intrycken av syn, lukt, känsel, smak och hörsel kommer att förändras på respektive plats med utbyggd Citybanan.

3.1 St Eriksbron

Projektet anser att med Citybanan kommer endast hörseln att påverkas, genom att det med pendeltågen i tunnel kommer att bli tystare på Kungsholmen.



3.2 Slussen

Projektet anser att med Citybanan kommer endast hörseln att påverkas, genom att det med pendeltågen i tunnel kommer att bli tystare vid Slussen.



3.3 Odenplan

Projektet anser att i och med att Citybanan gör ingrepp och sedan återställer miljön finns alla möjligheter att göra den visuella gestaltningen bättre, varför uppfattningen var att synintrycket kommer att bli vackrare. Övriga sinnen anser Projektet inte kommer att påverkas av Citybanan.



Olle påtalade att Projektet och Medborgare har vad gäller buller en diametralt skild uppfattning, vilket har påtalats som synpunkt och som svar på Projektets svar på synpunkter på järnvägsplanen i PM efter utställelse F07/-1809/SA20. Som akustiker anser vi att med Citybanan blir bullret oförändrat vid St Eriksbron och Slussen och bullret kommer sannolikt att öka vid Odenplan beroende på mer anslutningstrafik till den nya Pendeltågsstationen vid Odenplan.



Datum
2008-01-26

Banverkets datum
2008-01-24

Banverkets Diariennr
F07-1911/SA30 rev 1

4 Energi (Klimatpåverkan)

Olle redogjorde för hur det går åt jämförelsevis mer energi att köra tåg upp och ner i en tunnel jämfört med att köra tåg på en plan yta. Projektet hade inget att invända. Vi också överens om att det kommer att gå åt mer energi under byggtiden då Citybanans tunnlar ska drivas. Olle förklarade att körning upp och ner i tunnlar kommer att orsaka ökat slitage på hjul och räls när energin från 400 ton tunga tåg skall bromsas ner och lyftas upp mellan Södra Station och City som har en höjdskillnad på ca 50 m. Det ökade slitaget kommer förutom ökade underhållskostnader också att föranleda sofistikerade ventilationssystem för att inte äventyra passagerare och järnvägsarbetares hälsa. Även vertikaltransporter av passagerare är energikrävande. Projektet hade ingenting att invända.

Åsa påtalade dock att Citybanan är ett långsiktigt hållbart och energisnålt kollektivtrafiksystem genom Stockholm. Citybanan ger dessutom en förbättring i järnvägsnätet nationellt, vilket är en förutsättning för att kunna flytta mer transporter till den mer energisnåla järnvägen.

Olle eftersökte en LCA (LivsCykelAnalys) från järnvägsutredningen som jämför Ytspår med Tunnelalternativ. Åsa lovade att undersöka om detta är gjort och återkomma med besked.

5 Pålitlighet

Olle redovisade konsekvenser för hur kapaciteten förändras vid ett fel för en lösning med tre parallella spår kontra för 2 + 2 spår som är lösningen med Stambanan på befintliga två spår och pendeltågen på två spår i en tunnel. Projektet hade ingenting att invända.

Olle vill ha reda på var i utredningsmaterialet till järnvägsutredningen som det finns beskrivet, dels vad som händer med tågkapaciteten vid stopp på ett spår och dels hur man ska hantera de människor som befinner sig i systemet vid en sådan störning. Åsa lovade att undersöka om detta finns dokumenterat och återkomma med besked.

6 Kapacitet

Olle undrar var i utredningsmaterialet för järnvägsutredningen det finns redovisat hur många människor som åker över Getingmidjans två spår idag och hur fyllnadsgraden ser ut i tågen. Åsa lovade undersöka detta och återkomma med besked.

Olle redovisade att kapaciteten har ökat 23 % i och med att tågtypen X10 under 2007 har ersatts med X60. Projektet hade inget att invända.

Olle redovisade att X60 har utrustats med speciell kopplingsautomatik för att förenkla rangering. Projektet hade inget att invända.

Olle redovisade att Regeringens förslag om gemensam huvudman för både Pendeltåg och Regionaltåg sannolikt kommer att påverka båda trafikslagens fyllnadsgrad och därmed positivt kommer att öka kapaciteten. Projektet hade inget att invända.

Vi var därmed överens om att det är avsevärt fler personer som norrut färdas in mot Centralen under morgontimmarna än söderut från Centralen och vice versa på eftermiddagen.

Vi var även överens om att kapacitetsbehovet är störst ca två timmar under morgonen och ungefär lika lång tid under eftermiddagen. 20 timmar av dygnet är det därmed överkapacitet.

Olle redovisade hur kapaciteten över Getingmidjan under 2007 har ökats från 24 tåg/timme till 28 tåg/timme i och med att växlarna vid Tegelbacken har bytts ut. Kostnad för kapacitetsökningen är redovisad till nästan en Miljard kronor. Om dagens 14 Pendeltågen/timme flyttas till Citybanans tunnel, skapas därmed en överkapacitet på Stambanan. Åsa påtalade att detta var Projektets intention för att kunna växa i framtiden. Olle påtalade då att prognosen under planeringsperioden fram till 2030 pekar på en 80%-ig ökning vilket därmed skulle innebära 18



Datum
2008-01-26

Banverkets datum
2008-01-24

Banverkets Diariernr
F07-1911/SA30 rev 1

tåg som mest per timme och att investeringarna vid Tegelbacken för att öka kapaciteten på Stambanan därmed inte blir nödvändiga. Projektet hade inget att invända.

Olle redovisade att Citybanan etapp 1 endast medger 20 tåg/timme främst beroende på plattformskapaciteten vid Odenplan, Södra Station och Årstaberget och att behovet 2030 är 26 tåg/timme. Projektet hade inget att invända.

Medborgarna drog därmed slutsatsen att Citybanan etapp 2 måste byggas långt innan planeringsperiodens slut 2030. Projektet hade inget att invända.

Olle redovisade Banverkets järnvägsutredningar från 1992 och 1996 där det står beskrivet att man med asymmetriskt flöde (fler tåg i en riktning) kan öka kapaciteten med 3 parallella spår till det dubbla i huvudriktningen jämfört med 2 spår. Vilket skulle innebära 56 tåg per timme i prioriterad riktning vid högtrafik. Det framgår även av tidigare järnvägsutredningar att med tre parallella spår är möjligt att bedriva underhållsarbete under lågtrafik vilket inte är möjligt med 2-spårssystem.

Åsa påtalade att detta förvisso var sant men att asymmetriska flöden även är möjligt med Citybanan. Olle frågade hur detta är teoretiskt och praktiskt möjligt men Åsa avböjde att svara med hänvisning till att kompetensen för kapacitetsutredning inte fanns med vid mötet. Olle vidhåller att detta är en viktig parameter och vill att Projektet redovisar en kapacitetsutredning tillhörande järnvägsutredningen som visar att det med Citybanan går att öka kapaciteten genom asymmetriska flöden.

Olle redovisade historien om hur Socialdemokraterna 1995 genom Miljöminister Anna Lind upphävde detaljplanen för Tredje Spåret över Riddarholmen och därigenom politiskt stoppade fortsatt utbyggnad av Ytspår till tre parallella spår. Olle frågade Projektet om man höll med Carl Cederschiöld om att man 1995 borde ha byggt det Tredje Spåret. Projektets tystnad tolkades som att Projektet håller med Carl Cederschiöld.

Medborgarna tolkade detta som om Projektet anser att Tysta Spår¹ som innehåller det Västra Ytspåret därmed är ett rimligt alternativ till Citybanan och att detta därmed borde ingå i Miljökonsekvensbeskrivningen i enlighet med Miljöbalkens 6 kap. 12§.

¹ Tysta spår är en vidareutveckling av det Tredje Spåret där större hänsyn har tagits till miljön. Mer finns att läsa om förslaget på www.KnutpunktSlussen.se



Datum
2008-01-26

Banverkets datum
2008-01-24

Banverkets Diariennr
F07-1911/SA30 rev 1

7 Tidigare hantering av inkommen skrivelse

Olle ber om ursäkt om han har sårat någon genom att skicka en skrivelse till Banverket mfl långfredagen den 6 April 2007 innehållande förslag på debattartikeln "Sluta såsa Åsa" och en bild med texten "Citybanans företrädare?". Olle läste även upp ett mejl tillsänt Kerstin Blix och Kjell-Åke Averstad där han försöker förklara sitt handlande.

Olle frågar vad som upprört Projektets medarbetare och Åsa höll upp en bild från HC Andersson saga om "Kejsarens nya kläder". Olle frågade vad denna bild har med Citybanan att göra men fick inget svar. Björn påpekar att man som medborgare inte kan räkna med att en myndighet ska kunna avgöra vad som är skämt och vad som är allvar i inkomna skrivelser.

Olle påtalar att allt som insänds till Projektet och Banverket är att anse som synpunkter på järnvägsplanen. Speciellt de fyra frågorna är av yttersta vikt och som Björn den 26 och 27 september i mejl konfirmerade att allt som insänts skulle **"behandlas på samma sätt som övriga synpunkter som nu sammanställs för att lämnas till länsstyrelsen. Materialet är offentlig handling och därmed tillgänglig för dem som vill ta del av det"**. Olle uttryckte sin förvåning över att just de fyra frågorna som vid detta möte avhandlats inte fanns med i det PM efter utställelse av järnvägsplanen för Citybanan F07-1809/SA20.

Åsa talar om att projektet inte har uppfattat denna önskan men att skrivelsen är omhändertagen genom muntlig kommentar av Kjell-Åke Averstad under våren 2007 samt genom skriftligt svar i januari 2008.

Olle svarar att Kjell-Åke gav ett muntligt löfte om att svara skriftligt inom en vecka, det tog över ett halvår innan något svar formulerades den 7 januari 2008 diarienummer F07-1911/SA30. Några muntliga svar på frågorna har Kjell-Åke aldrig lämnat till Olle. Åsa beskriver vidare att Projektet (Banverket?) får in en mängd frågor och synpunkter men att alla inte kan hänföras till järnvägsplanen. Anledningen till att Projektet (Banverket?) inte uppfattade att Olles skrivelse skulle beaktas som synpunkter på järnvägsplanen, är främst att den inte var utformad som en sådan. Olle har besökt utställningen och lämnat skrivelser under utställningstiden. Projektet (Banverket?) har hanterat skrivelserna som synpunkter järnvägsplanen i och med att de var utformade så, de inkom dessutom under utställningstiden och de inkom genom de kanaler som var reserverade för synpunkter på järnvägsplanen (brevlåda i utställningslokalen, postadress eller citybanan@banverket.se).

Olle har tidigare i mejl svarat att Projektet vid sammanställning av synpunkter har ansvar att handlägga detta i sin roll som Myndighet. Detta har även muntligt bekräftats både på telefon och vid möte i utställningslokalen. I förvaltningslagen (1986:223) står i 4§ om myndigheters serviceskyldighet att **"Om någon enskild av misstag vänder sig till fel myndighet, bör myndigheten hjälpa honom till rätta"**.

Olle vidhåller därmed att allt översänt material skall beredas på samma sätt som övriga inkomna synpunkter på järnvägsplanen och översändas till länsstyrelsen för yttrande innan myndigheten Banverket kan fastställa järnvägsplanen. Åsa vidhåller Projektets uppfattning och vi kan konstatera att Medborgarna och Projektet på denna punkt är oense.



Datum
2008-01-26

Banverkets datum
2008-01-24

Banverkets Diariernr
F07-1911/SA30 rev 1

8 Årstabron – Älvsjö

Olle frågade om det inte vore en bättre lösning att lyfta upp pendeltågsspåren på bro istället för att lyfta upp ett fjärrtågsspår i projektet Årstabron – Älvsjö. Med en sådan lösning skulle bättre flexibilitet kunna skapas och den utbyggnad som Citybanan etapp 2 ändå måste bygga därmed skulle bli klar redan nu. Jenny berättade att den utbyggnad som regleras i järnvägsplanen inte omöjliggör utbyggnad till fyra pendeltågsspår vid Årstaberget.

Olle berättade att han kommer att lämna synpunkter för Årstabron – Älvsjö som skriftliga synpunkter under pågående järnvägsplanesamråd.

Antecknat vid mötet

Justerat den 26 januari 2008

Handläggare
Åsa Wisén
Tel. 08-762 30 77
Mobil 070-514 12 59
asa.wisen@banverket.se

Medborgare
Olle Markstedt
Mobil 070-516 24 27
olle.markstedt@telia.com