

ĈEFA STACIDOMO de STUTTGART

S21 – Fervoja projekto – sub-terigo de la stacidomo de Stuttgart Hbf (aktualigo de la problemoj)

Grava lim-atentigo : Detala artikolo pri la planoj kaj alternativoj al la fervoja projekto S21 (Stuttgart 21) troviĝas en la Jarkolekto de TAKE (2012, paĝoj 38-49). Tiu projekto de modernigado de la stacidomo de Stuttgart levis multajn kritikojn pri problemoj ĝis nun ne solvitaj.

Ĝis nun la ĉefa stacidomo (Hauptbahnhof) de Stuttgart estas kapa stacidomo kun 16 trakoj. Laŭ la plano de 1994 oni volas formeti la sur-teran kaptan stacidomon, kaj samloke konstrui sub-teran travetureblan stacidomon kun 8 trakoj.

Tiun projekton oni amendis per alternativa trako super la Ŝvaba uraso al Ulm, sed pri tiu ne temas ĉi-tie, ĉar tiu ne dependas de la subtera stacidomo.

Je la 5-a de Aŭgusto 2014 oni komencis la gravajn konstrulaborojn; sed mal-konstruaj laboroj, la detruo de la flankaj aloj de la impona stacidoma komenciĝis jam je la 12-a de Aŭgusto 2010. Kelkaj avertoj jam realiĝis – pri la daŭro, la kostoj, pri la kvanto da grundakvo, pri geologiaj problemoj en kelkaj tuneloj (entute ĉirkaŭ 66 km, ĉar temas pri unudirektaj trakoj).

Konstruo-Tempo:

Oni planis realigi S21“ ĝis 2021; sed jam nun bezonos minimume ĝis 2023 !

Kapacito de S21:

En tiu kapa stacidomo, konstruita en 1922, funkciis 8 trakoj, en 1928 entute la nunaj 16 trakoj kun adicia trako [1a]*2.

En 1978 ekfunkciis la 2 subteraj trakoj de la regiona S-Bahn“, kaj ek de 1976 antaŭ la stacidomo troviĝas la subtera haltejo de la Stadt-Bahn“ (parte subtera metroo). La hora kapacito de tiuj 16 trakoj estas 54 trajnoj, etendiĝebla ĝis 72.

**Bildo 1:Projekto**

La avantaĝo de S21 estus la traveturo de trajnoj, kiu ebligas enveturi pli rapide; sed oni planis ke estos unu au du trajnoj sur la sama trako. La malavantaĝo de S21 estas la redukto al 8

trakoj. Tial oni planis ke povus stari du trajnoj sur la sama trako.

La kapacito reduktiĝus al 32 trajnoj. La kovro-kvociendo inter uzataj kaj ne-uzataj trakoj devus esti 50% por garantii sekurecon ; 60% estus rigardata la limvaloro de la trajno-sekvo. e streĉo-testo pri matena plena trafiko, DB (Deutsch Bahn) diris ke la kapacito estus 49 trajnoj hore. Sed tiam la kovrado estus 84% ! *3

Nova stadidomo:

Je la 15-a Septembro 2016 oni metis la fundamentan ŝtonon de la nova stacidoma subtera halo – evidente 2 jarojn post la planita dato.*1

Certe, la nova subtera halo aspektus pli elegante ol la malnova perono-halo; oni planis 28 blankajn kalikoformajn kolonojn, 12 metrojn altajn. Sed pleje gravas la utilo.

Kritikoj (vidu TAKE 2012):

La peronoj estas tro mallarĝaj, aparte apud la rulŝtuparoj. Se brulus, oni havus du sekurajn ŝtuparajn elirojn ambaŭflanke, en distanco de 400 m. Sed kiel moviĝus homoj en rulseĝo ?

La trakoj – kaj peronoj – montras strangan deklivon de 1,5% pro la valoraj grundakvaj fontoj en Stuttgart !! En Kolonjo la peronoj deklivas je 0,68% kaj tie okazis jam plurfoje akcidentetoj: ene de 3 jaroj for-rulis 13 trajnoj kaj vundis 6 pasaĝerojn.

8 trakoj estas tro malmultaj. Oni planas, ke regule du trajnoj povas halti sur la sama kajo, kiel okazas ankaŭ aliloke. Se unu trajno malfruiĝos, la vico ŝanĝiĝos, kaj la vojaĝantoj devos kuri kune kun la valizoj, infanĉaroj kaj similaj obstakloj al alia haltejo. Mal-bonan tian ekzemplon oni povas sperti en la ĉefa stacidomo *Hamburg Hbf*. Krome, kelkfoje la rulŝtuparoj ja ne funkcias.

Pro tiuj problemoj la kapa stacidomo estas – ankoraŭ nun – la plej bona varianto, ĉiukaze por la uzantoj inter kiuj pli kaj pli troviĝas maljunaj kaj handikapitaj. La kalkulita ŝparado de kelkaj minutoj tute ne gravas, se kutime la trajnoj malfruiĝas je pli ol 10 minutoj, kaj je malagrabla situacio kiam trajno alvenos ĉe alia perono.

Kostoj altiĝadas:

En la TAKE-artikolo de 2012 temis pri kostoj de 4,5 miliardoj Euroj, kion la DB (Deutsche Bahn AG) asertis fiksa, kaj la civitana voĉdono je la 27-a de Novembro 2011 okazis enkadre de ĉi-tiu sumo. Ĉirkaŭ unu jaro post la voĉdono, DB mem akceptis antaŭvideblajn kostojn de 6,5 miliardoj. Kaj en 2016 aperis takso de la Federacia Kalkulraporta Kortumo, kiu vidis riskon ĝis 10 miliardoj!

Demokratio reduktita:

La civitanoj dufoje postulis voĉdonon pri la tuta projekto, sed ne ricevis permeson. Finfine sole eblis voĉdoni pri tio, ĉu la federacia lando Baden-Virtembergo eliru el la kontrakto, kiu enhavas subtenon de 930 milionoj Euroj flanke de la lando. Bedaŭrinde tiu voĉdono havis komplikajn celojn. En la argumentado temis pri la plej bone planita projekto, kaj fiksaĵoj de 4,5 milionoj €, malgraŭ tio, ke alternativa kalkulado de Vieregg-Roessler – mendita de la Verda Partio kaj de BUND (medio-protektantoj) - jam eltrovis kostojn de 6,9 miliardoj €.

DB ankaŭmensoge asertis, ke S21 havus la duoblan kapaciton ol la ekzistanta kapa stacidomo *2. Kaj oni alpakis projekton de rapida relvojo al Ulm, por allogi la homojn en tiu sud-orienta regiono voĉdoni favore al S21.

Finfine 58,9% malakceptis la eliron **el** la kontrakto, kredante al DB ke la kostoj eliri el la projektoj estus tre altaj kaj al la falsaj asertoj. Poste multaj diris, ke ili alkrucis malĝuste, pro la stranga voĉdono-demando.

Sed la politiko bedaŭrinde respektis ĉi-tiun voĉdonadon, sen peti juĝkortumon prijuĝi la falsajn asertojn kaj malgraŭ ke nur unu jaron poste oni oficiale akceptis, ke la kostoj altiĝos je preskaŭ duono. Aliflanke DB ne respektis la limigitan subtenon de la lando, sed post la kosto-altiĝo intertempe postulis multe pli. Sed ne ricevos.

Grund-akvo plimultas:

Kaj oni bezonis novan permeson forpumpi 80.000 litrojn hore da grund-akvo.

Anhidrito laboros:

En la regiono estas pluraj kuŝejoj da anhidrito (seka gipso) Plurajn tunelojn oni traboras tra tiaj tavoloj, se iamaniere akvo povus eniri en tavolon da anhidrito, ĝi etendiĝus, kun tioma forto ke ĝi povus detrui la tunelajn beton-tubojn. Ene de 3 km ekzistas 4 anhidritaj kuŝejoj. Tie por la tunelo necesas tre malrapida laboro: oni boras 40 cm, kaj tuj aplikas akrilaton kaj uretanon, por kalfatri la porojn, kaj kovras per ŝpruc-betono – kiu bezonas 8 horan hardiĝo-tempon ĝis eblos la sekva paŝo.

Entute temas pri vojo da 33 km, do 66 km en unu-trakaj tuneloj por S21. Malbonaj ekzemploj pri anhidrito videblas en la proksimeco: La aŭtoŝosea tunelo Engelberg-Tunnel montras daŭran bezonon ripari la tubojn, ĉar tie laboras“ anhidrit-tavolo.

Kaj en Staufen, ĉirkaŭ 20 km sude de Freiburg im Breisgau

–kie por uzi geotermikon oni traboris tian tavolon - en kiun enpenetris akvo. Pluraj domoj de Staufen suferas, ene de unu jaro, fendojn vertikale je kelkaj centimetroj.

Klimato:

Oni kalkulis ke la gigantaj movoj da gruso (ktp.) el la tuneloj, kaj la produktado de ŝtalo, betono kaj aliaj materialoj kaŭzos gigantan klimato-efekton pro 1,6 milionoj tunoj da CO₂. Deutsch Bahn argumentas, ke la alternativa rel-vojo al Ulm ŝparos 170.000 t da CO₂; sed ili ne kalkulis la pli grandan aer-reziston de trajnoj en la tuneloj. *4

Regiona trafiko:

La S-Bahn bezonus etendiĝon; sed la mono estas bezonata por S21. La plano celas ankaŭ ligi la pli alte situantan flughavenon Stuttgart al la rapida linio de ICE, sed pri tio necesus alia artikolo pro la teknikaj kaj sekurecaj problemoj, krom la pliaj kostoj. Plie, ĉiu ICE-trajno bezonus adiciajn 15 minutojn.

Alternativo „Umstieg 21“ (trajn-ŝanĝo 21):

Ekzistas ankoraŭ alternativo al la plano S21. La kritikantoj opinias ke ne estas tro malfrue, ŝanĝi la planon. Ili proponas lasi la kapan stacidomon supre, kiu garantias la simplan ŝanĝon de unu perono al alia, kaj krome donas la bezonatan tempo-spacon, ĉar estas 16 trakoj (anstataŭ 8 en S21).

La jam grandega fosaĵo por la nova peronohalo povus resti kaj servus kiel ampleksa bushaltejo, biciklo parkejo, kaj en pli suba etaĝo oni povus parkadi aŭtomobilojn. Tiel la stacidomo estos la turnopunkto por ĉiuj trafikoj.

Konstruaĵoj:

Per nova tegmento super la peronoj eblus kolekti sun-energion, kaj tamen allasi lumon en la halon.

Inform-Fontoj:

Multaj detaloj pri la alternativoj troviĝas ĉe **www.kopfbahnhof-21.de**

La oficiala retejo de DB estas: **<http://www.bahnprojekt-stuttgart-uhl.de/aktuell/>**

K21 – die Alternative zu „Stuttgart 21“, 5-a eldono 2011-02, 64 paĝoj, de Initiative Leben in Stuttgart – Kein Stuttgart 21.

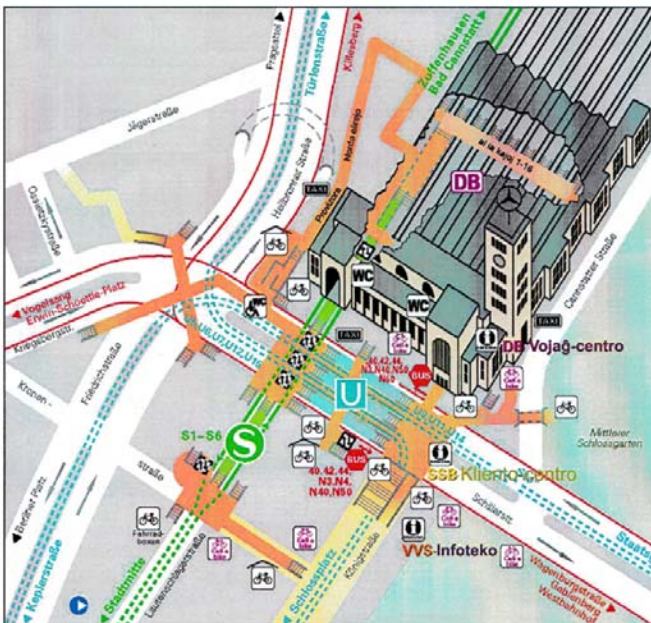
Inter 2010 kaj 2016 ofte aperis artikoloj en la regiona **Badische Zeitung**, en Kontext (semajna alternativa gazeto), kaj en aliaj amas-medioj. DB prezentas la planojn en ekspozicio en la turo de la stacidomo, kaj sur gigantaj banderoloj super la fosaĵo en la longa trair-ponto de la peronoj al la stacidoma halo

*1) Bad. Ztg. 2016-09-15, p. 3

*2) de.wikipedia.org pri „Stuttgart Hauptbahnhof“, kaj „Stuttgart 21“, kaj Alternativer Geschäftsbericht der DB AG 2015/16 des Bündnis Bahn für Alle, p.III

*3) Jürgen Lessat en Kontext (semajna gazeto), 2014-10-11, p.4

*4) Jürgen Lessat en Kontext, 2016-01-30, p.2



Ĉef-stacidomo en Stuttgart