Förvaltningschef

Sara Catoni
08-686 1937
sara.catoni@sll.se

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2018-01-22

Trafiknämnden
2018-02-20, punkt 16

Ärende
TN 2017-0546
TN 2017-1657
Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Svar på skrivelse från S och MP - Kostnader för automatiserad drift på röda linjen samt skrivelse från MP – Ny upphandling av signalsystem för röda linjen

Ärendebeskrivning

Skrivelse TN 2017-0546, daterad 2017-03-21, rör landstingets beslut att skjuta konverteringen till automatiserad drift på röda linjen på framtiden.

Skrivelsen efterfrågar en redogörelse för vilka kostnader som redan lagts ner på projektet samt vilka fördyrande kostnader som beräknas uppkomma när projektet skjuts på framtiden.

Skrivelse TN 2017-1657, daterad 2017-11-21, rör landstingets beslut att häva avtalet med leverantören av röda linjens signalsystem.

Enligt skrivelsen föreslås trafiknämnden besluta uppdra att dels påbörja ny upphandling av signalsystem till röda linjen. dels återkomma med en plan för införande av nya signalsystem för befintliga och nya tunnelbanelinjer.

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande samt skrivelser TN 2017-0546 respektive TN 2017-1657.

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta

att anse att skrivelserna TN 2017-0546 och TN 2017-1657 är besvarade.

Förvaltningschef

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2018-01-22

Ärende
TN 2017-0546
TN 2017-1657

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Förslag och motivering

Sammanfattning

Vid sammanträde med beredningen för utbyggd tunnelbana den 21 september 2017 avhandlades tilläggsärende FUT 2017-0233, gällande investeringsobjekt fordon.

Vid sammanträde med trafiknämnden den 26 september 2017 avhandlades samma tilläggsärende (nr 34).

Som en del i detta ärende beslöt trafiknämnden att uppdra åt förvaltningschefen för trafikförvaltningen att utreda tunnelbanesystemet.

Nämnda utredning (”Systemanalys tunnelbana”) har påbörjats inom förvaltningen och utredning ska göras ur ett systemperspektiv i syfte att tillhanda de mest effektiva lösningarna, om och hur det befintliga systemet ska utvecklas.

Bakgrund

Byggandet av tunnelbanan skedde i huvudsak under 50-, 60- och 70-talet. Den senaste utbyggnaden var förlängningen till Skarpnäck 1994. Grön linje fick ett nytt signalsystem kring millennieskiftet. Både gamla CX-vagnar och nyare C20-vagnar kunde, och kan fortfarande, trafikera samtliga linjer tack vare signalsystemet ombord.

Det är mycket som har hänt på senare tid avseende tunnelbanan.

Överenskommelsen i Stockholmsförhandlingen skedde 2013 och våren 2015 fattades beslut i Landstingsstyrelsen att godkänna att befintligt signalsäkerhetssystem används för utbyggd tunnelbana Blå respektive Gul linje. Under 2016 fattades budgetbeslut att skjuta UTO (förarlös automatiserad drift) för Röd linje på framtiden. Som en del i Sverigeförhandlingen finns en ny station Hagalund och ny linje Fridhemsplan-Älvsjö (förutsätter statens godkännande). I november 2017 hävdes avtalet med leverantören av nytt signalsystem för röd linje.

Överväganden och motivering

I pågående utredningsarbeten för tunnelbanan hanteras flera perspektiv: tunnelbanans bidrag till trafikkapaciteten i kollektivtrafiksystemet i stort, åtgärder för att behålla samkörbarhet av tunnelvagnar mellan olika linjer, effektivisering av operativ ledning, uppgradering och utveckling av funktioner, kompatibilitet, moduler, gränssnitt, utbyte av delar som nått sin livslängd, prediktivt underhåll av både bana och fordon samt tekniska installationer, användning av arbetsfordon, kapacitet och förmågor i depåer, tunnelbanans skydd och dess förmåga att skydda.

Samtliga perspektiv beaktas på kort, mellan och lång sikt.

Exempel på kort sikt är Röda linjens omedelbara behov i samband med hävt avtal. Exempel på mellanlång sikt är behov i samband med utbyggnad Blå och Gul linje. Exempel på lång sikt är strategier vid ytterligare utbyggnader av tunnelbanan, behov av nya funktioner och automatisering.

Tunnelbanans utveckling är mångfasetterad. Det är idag inte möjligt att ge ett kort och snabbt svar utan att ta med resultatet från kommande Systemanalys tunnelbana.

Alla steg vi väljer att ta idag ska vägas samman med hela tunnelbanans stegvisa och kloka utveckling över tid.

Caroline Ottosson
Förvaltningschef

Sara Catoni
Biträdande förvaltningschef

SKRIVELSE
2016-03-21

miljöpartiet de gröna

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

Kostnader för automatiserad drift på röda linjen

I landstingsdirektörens budgetunderlag framgår att investeringsutrymmet krymper med ca 8 miljarder jämfört med tidigare beräkningar. Som konsekvens av detta skjuts flera projekt på tiden och är inte med i kommande plan. Ett exempel på detta är konverteringen till automatiserad drift på röda linjen. Samtidigt har ett stort förberedelsearbete kopplat till denna konvertering redan genomförts, bl.a. en ny depå, ett nytt trafikstyrningssystem, upphandling av C30 vagnar samt en omfattande utredningsrapport gällande helautomatiskt drift.

Vi vill därför uppdra till förvaltningschefen att återkomma till Trafiknämnden med en redogörelse för vilka kostnader som redan har lagts ner på projektet samt fördyrande kostnader som beräknas uppkomma om projektet skjuts på tiden.

SKRIVELSE
2017-11-21

miljöpartiet de gröna

Ny upphandling av signalsystem för röda linjen

Efter många år och flera turer har landstinget hävt avtalet med leverantören av röda linjens signalsystem. Det finns inget förtroende för den tidigare leverantören, men det finns fortfarande ett behov av ett nytt signalsystem. Därför vill Miljöpartiet omgående påbörja en ny upphandling av röda linjens signalsystem.

Ett stort förberedelsearbete kopplat till automatiseringen av röda linjen har redan genomförts, bl.a. en ny depå, ett nytt trafikstyrningssystem, upphandling av C30 vagnar samt en omfattande utredningsrapport gällande helautomatiskt drift.

Helautomatisk drift i tunnelbana innebär stor flexibilitet i transportsystemet samt lägre driftskostnader. Till exempel går det att köra med halva tåg dubbelt så ofta under icke-rusningstid utan att det leder till ökade driftskostnader. Punktligheten ökar och resenären får minskade vänte- och bytestider samt totalt sett kortare restider. Den samhällsekonomiska nyttan av dubblerad turtäthet är 251 miljoner kronor per år. Landstinget kan inte vänta med en sådan fördelaktig investering.

Ett nytt signalsystem är en förutsättning för att förarlösa tåg ska bli verklighet i Stockholmsregionen. Miljöpartiet vill även att nya tunnelbanelinjer ska byggas för automatstyrd trafik vilket innebär att tågen kan köras tätare. Den typen av modern tunnelbana, som är standard i till exempel Köpenhamn, Rom och Barcelona, behöver bli standard även vid utbyggnad och upprustning av tunnelbanan i Stockholmsregionen.

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta

att uppdra till förvaltningschefen att påbörja en ny upphandling av signalsystem till röda linjen

att uppdra till förvaltningschefen att återkomma till Trafiknämnden med en plan för införande av nya signalsystem för befintliga och nya tunnelbanelinjer