Trafikförvaltningen

Investeringsprojekt

TJÄNSTEUTLÅTANDE

2020-11-12

Ärende/Dok. id.

TN 2020-1318

Infosäk. klass

K1 (Öppen)

Handläggare

Karin Svingby

08 686 30 33

Karin.svingby@sll.se

Trafiknämnden
2020-11-24, punkt 32

# Svar på skrivelse från (v) angående de nya C30-vagnarna och SL:s föråldrade signalsystem

## Ärendebeskrivning

Svenska Dagbladet har under september månad publicerat en granskning om C30:s introduktion på Röda linjen. Med anledning av detta har Vänsterpartiet ställt följande frågor:

1. Kommer C30-vagnarnas fulla kapacitet att kunna nyttjas? Om inte, vilka är hindren?
2. Kommer åtgärder vidtas för att avhjälpa de hinder som finns för att kunna nyttja C30:s fulla kapacitet?
3. Vad beräknas dessa avhjälpande åtgärder kosta?

## Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande samt Vänsterpartiets skrivelse angående C30.

## Förslag till beslut

Förvaltningschefen föreslår att trafiknämnden beslutar följande.

1. Skrivelsen anses besvarad

Trafikförvaltningen

Investeringsprojekt

TJÄNSTEUTLÅTANDE

2020-11-12

Ärende/Dok. id.

TN 2020-1318

Infosäk. klass

K1 (Öppen)

## Förslag och motivering

Målet för Röda linjen är en robust trafiklösning, med både en ny depå och nya, moderna tåg med kapacitet för närmare tio procent fler passagerare samt möjlighet till turtäthet med upp till 30 tåg i maxtimmen vid behov. Ökad total passagerarkapacitet uppnås således både genom att de nya C30-vagnarna rymmer fler resenärer än dagens vagnar och vid behov även genom utökad turtäthet. Ökningen av turtätheten från dagens 24 tåg/timme genom det centrala snittet och riktning är beroende av flera faktorer, dels vagnarnas utformning (fler passagerardörrar, förbättrade resenärsflöden i vagnarna och förbättrad driftsäkerhet) och antalet tillgängliga vagnar, dels av infrastrukturens utformning och de utmaningar som finns där. De nya C30-vagnarna är en av de förutsättningar som möjliggör utökad turtäthet i maxtimmen, men det är det totala systemet dvs. inkluderat den befintliga infrastrukturen som mer precist avgör hur stor ökningen kan bli.

I samband med att avtalet med signalsystemsleverantören Ansaldo hävdes genomförde trafikförvaltningen en riskinventering för att kunna utreda och därmed minimera riskerna för negativa konsekvenser kopplade till det hävda avtalet för nytt signalsystem. Riskinventeringen omfattade även behoven av anpassning av dagens signalsystem till de nya C30-fordonen.

Att göra riskinventeringar och utreda potentiella risker är ett normalt förfarande i trafikförvaltningens projekt och sker för att riskerna ska kunna förebyggas. Det innebär varken att projektet fördyras eller försenas.

När ett nytt fordon ska köras i befintligt system krävs regelmässigt anpassningar. Detta är normalt förfarande i alla fordonsprojekt.

Nedan följer svar på de frågor som har ställts i skrivelsen:

1. **Kommer C30-vagnarnas fulla kapacitet att kunna nyttjas? Om inte, vilka är hindren?**

De levererade C30-vagnarna kommer att kunna köra enligt beslutad omfattning i genomförandebeslutet från 2019. De kommer att innebära en kapacitetsökning för tunnelbanans röda linje.

2. **Kommer åtgärder vidtas för att avhjälpa de hinder som finns för att kunna nyttja C30:s fulla kapacitet?**

För närvarande pågår anpassning av dagens system till de nya C30-tågen. Trafikförvaltningen har hittills inte fått några oroväckande indikationer från det arbetet.

### 3. Vad beräknas dessa avhjälpande åtgärder kosta?

Trafikförvaltningens bedömning är att potentiell hantering avseende åtgärder kopplade till driftsättningen av C30 ryms inom ramen för befintlig budget för röda linjen.

Löpande kostnader för underhåll och anpassning av dagens system ryms inom befintlig budget för underhåll.

David Lagneholm
Förvaltningschef

Karin Svingby
Avdelningschef Investeringsprojekt

Stockholms läns landsting

SKRIVELSE
2020-09-22

Trafiknämnden

Vänsterpartiet

# Angående de nya C30-vagnarna och SL:s föråldrade signalsystem

En förutsättning för tunnelbanas ökade kapacitet med tätare trafik var att modernisera den röda linjen med ett nytt signalsystem och moderna tåg.

2013 beställdes 96 tunnelbanevagnar av littera C30 av Bombardier. Idag har 13 nya C30-vagnar tagits emot och fram till 2023 ska ytterligare 80 vagnar levereras, vilka i huvudsak ska trafikera den röda linjen.

Under samma period upphandlades också bytet av signalsystemet på röda linjen. Arbetet kantades av stora förseningar och brister och SL sade därför till slut upp avtalet 2017. Det gamla signalsystemet blev därmed kvar tills vidare.

I en artikel i Svenska Dagbladet 13 september 2020 kan vi läsa att regions Stockholms miljardinvestering på de nya tunnelbanetågen som skulle modernisera tunnelbanan nu också hindras av ett föråldrat elsystem. Signalsystemet som finns på röda linjen är beroende av lådor som släpper igenom likströmmen och blockerar växelströmmen, impedanslådor. Det finns cirka 1400 lådor nedgrävda under spåret längs med röda linjen. När C30 beställdes var det med åtanken att ett nytt signalsystem och därför är dessa tåg inte byggda för det system som finns idag. Enligt SvD har endast ett fåtal testkörningar kunnat göras på grund av den föråldrade teknologin. Dagen efter dementerade förvaltningen uppgifterna i Svenska Dagbladet och menade att problematiken att göra testkörningar med de nya C30-tågen inte har så mycket att göra impedanslådor utan snarare spårutrymme.

Problematiken kvarstår dock, vi har nya tåg som inte är utformade för den befintliga infrastrukturen, och vars fulla kapacitet därmed inte kan nyttjas.

Med hänvisning till ovanstående vill vi ha svar på följande frågor:

1. Kommer C30-vagnarnas fulla kapacitet att kunna nyttjas? Om inte, vilka är hindren?

2. Kommer åtgärder vidtas för att avhjälpa de hinder som finns för att kunna nyttja C30:s fulla kapacitet?

3. Vad beräknas dessa avhjälpande åtgärder kosta?