Trafikförvaltningen

Investeringsprojekt

TJÄNSTEUTLÅTANDE

2020-11-13

Ärende/Dok. id.

TN 2020-1315

Infosäk. klass

K1 (Öppen)

Handläggare

Karin Svingby

08 686 30 33

Karin.svingby@sll.se

Trafiknämnden
2020-11-24, punkt 31

Svar på skrivelse från (S) angående C30

Ärendebeskrivning

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

1. Finns det risk att C30-tågen inte kommer att kunna tas i trafik utan ytterligare investeringar?
2. Har det uppkommit andra problem, utöver kopplingen till signalsystemet, med C30-vagnarna? Om så vilka och hur hanteras de?
3. När planeras för kommersiell drift av C30-vagnar?
4. När planeras för kommersiell drift av alla 80 vagnar?

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande samt Socialdemokraternas skrivelse angående C30.

Förslag till beslut

Förvaltningschefen föreslår att trafiknämnden beslutar följande.

1. Skrivelsen anses besvarad

Trafikförvaltningen

Investeringsprojekt

TJÄNSTEUTLÅTANDE

2020-11-13

Ärende/Dok. id.

TN 2020-1315

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.

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.

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

1. **Finns det risk att C30-tågen inte kommer att kunna tas i trafik utan ytterligare investeringar?**

I dagsläget ser trafikförvaltningen inte att det finns en sådan risk på röd linje.

2. **Har det uppkommit andra problem, utöver kopplingen till signalsystemet, med C30-vagnarna? Om så vilka och hur hanteras de?**

På de första C30-tågen som levererats till trafikförvaltningen uppfyllde batterierna inte den standard som förvaltningen har kravställt. De berörda vagnarna och batterierna har åtgärdats av leverantören. Vidare har det

uppkommit några mindre fel och brister men som samtliga har åtgärdats av leverantören. Detta rör till exempel ljudvolym och fördröjning i högtalare.

Syftet med att genomföra testkörningar långt innan samtliga vagnar går ut i kommersiell drift är att hinna fånga upp potentiella fel och brister och åtgärda dem innan trafiksättning, samt försöka minimera påverkan på tidplanen. Då finns det utrymme i tidplanen för att upptäcka och åtgärda den här typen av fel utan att det behöver påverka hela projektets framskridande.

Den största utmaning som projektet för närvarande har att hantera är den pågående pandemin som har försenat projektet under våren och sommaren:

- Leveranser av tekniska komponenter och reservdelar har varit svårare än vanligt i och med att leveranskedjorna har påverkats av pandemin. Detta i sin tur påverkar leveransen av vagnar.
- Tekniska specialister har inte kunnat komma till fabriken i Tyskland samt till Norsborg på grund av inrese- och utreseförbud under våren.

3. När planeras för kommersiell drift av C30-vagnar?

Sedan vecka 44 används C30-vagnar i den ordinarie tunnelbanetrafiken.

4. När planeras för kommersiell drift av alla 80 vagnar?

C30-vagnarna driftsätts och testas löpande i takt med att de levereras. När samtliga vagnar är levererade kommer de också att kunna sättas i kommersiell drift.

David Lagneholm

Förvaltningschef

Karin Svingby

Avdelningschef Investeringsprojekt

Trafikförvaltningen

Investeringsprojekt

TJÄNSTEUTLÅTANDE

2020-11-13

Ärende/Dok. id.

TN 2020-1315

Infosäk. klass

K1 (Öppen)

Skrivelse angående C30

I media har vi senaste dagarna åter kunnat läsa oroväckande rapporter om att haveriet med Röda linjens signalsystem kan få långtgående konsekvenser på trafikstarten för C30-tågen. Tre år efter att det första nya tåget levererades vet vi ännu inte när tågen kan användas fullt ut i ordinarie trafik. C30 skulle ha introducerats för reguljär trafik för över ett år sedan (sommaren 2019).

Detta kopplas i media till problem med signalsystemet på Röda linjen då planen när C30-tågen beställdes var att ha ett nytt signalsystem färdigt till när tågen levererades. Avtalet med Ansaldo hävdes 2017 och C30 tågen behöver därför köras i det gamla signalsystemet.

Det handlar om totalt 96 tågvagnar som beställdes i maj 2013. En order på över 5 miljarder kronor. På sikt är det tänkt att 80 vagnar, två vagnar i varje tåg, ska trafikera den röda linjen. Hittills har endast två tåg – fyra vagnar – testats samtidigt.

Vi socialdemokrater vill gå till botten med frågan och reda ut en gång för alla hur situationen kopplat till C30-vagnarna ser ut. Vidare menar vi att det är väsentligt bättre att trafiknämnden får information direkt från förvaltningen och inte via media.

Därför vill vi ställa följande frågor:

1. Finns det risk att C30-tågen inte kommer att kunna tas i trafik utan ytterligare investeringar?
2. Har det uppkommit andra problem, utöver kopplingen till signalsystemet, med C30-vagnarna? Om så vilka och hur hanteras de?
3. När planeras för kommersiell drift av C30-vagnar?
4. När planeras för kommersiell drift av alla 80 vagnar?