

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2021-01-27

Ärende
TN 2020-1399

Handläggare
Jens Plambeck
08-686 16 51
jens.plambeck@sll.se

Trafiknämnden
2021-02-16, punkt 9

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Förslag till yttrande över motion av Jens Sjöström och Khashayar Farmanbar (S) angående Saltsjöbanans nygamla vagnar (Motion 2020:42, RS 2020-0696)

Ärendebeskrivning

Jens Sjöström och Khashayar Farmanbar (S) har skrivit en motion 2020:42 angående Saltsjöbanans fordon, där trafiknämnden föreslås utreda ifall nya vagnar är kostnadseffektiva på längre sikt än ombyggda vagnar från Röda linjen. Ärendet avser yttrande över motion.

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande samt motion av Jens Sjöström och Khashayar Farmanbar (S) 2020:42, RS 2020-0696 om Saltsjöbanans fordon.

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta följande.

1. Föreliggande förslag till yttrande godkänns och översänds till regionstyrelsens förvaltning.

Förslag och motivering

Jens Sjöström och Khashayar Farmanbar (S) har skrivit en motion till regionfullmäktige angående fordon på Saltsjöbanan, där de föreslår att göra ett

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2021-01-27

Ärende
TN 2020-1399

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

omtag på vagnfrågan och utreda ifall nya vagnar är kostnadseffektivare på längre sikt än ombyggda tunnelbanevagnar.

Trafikförvaltningen ser positivt på den föreslagna ambitionen i motionen att långsiktigt lösa Saltsjöbanans fordonsförsörjning. Val av lösning behöver dock hanteras både på kort och lång sikt och finansieringen behöver rymmas inom den av Regionen fastställda investeringsplanen. Utrednings- och beslutsprocessen ska följa åtgärdsvals- och investeringsprocessen enligt Regionens Riktlinje Investeringar (RS 2019-0867).

Nedan beskrivs kort bakgrunden till nuvarande situation samt trafikförvaltningens plan för att utreda Saltsjöbanans fordonsfråga.

Bakgrund

Saltsjöbanans befintliga fordon

Saltsjöbanan är klassificerad som lokal järnväg. När SL tog över Saltsjöbanan 1969 hade fordonsflottan inte rustats upp sedan 1913. Samtidigt hade SL på 1970-talet ett överskott av nya vagnar till tunnelbanan. Det överskottet användes till Saltsjöbanan och dessa modifierade vagnar (motorvagnar C10 och manövervagnar C11) trafikerar Saltsjöbanan än idag.

Saltsjöbanans upprustning och kapacitetsökning 2013

År 2013 tas beslut om att rusta upp Saltsjöbanan och utföra bullerdämpande samt kapacitetshöjande åtgärder (SL-2012-03710). De befintliga fordonen bedömdes kunna leva drygt 15 år ytterligare och ersättas kring 2030. Genom upprustningen moderniseras spåranläggningen och elkraftmatningen och får ny livslängd på 40-60 år. En ökning från dagens 20-minuterstrafik till 12-minuterstrafik möjliggörs genom att två nya mötesstationer byggs och fordonsflottan utökas med fler fordon. För att öka säkerheten utrustas banan och fordonen med ett modernt signalsäkerhetssystem (ATP/ATC).

I förnyat genomförandebeslut 2014 (TN 2013-0710) skulle 14 tunnelbanevagnar byggas om till sju fordon för Saltsjöbanan för att möjliggöra 12-minuterstrafik med 6-vagnståg (105 meter).

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2021-01-27

Ärende
TN 2020-1399

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

I det senaste genomförandebeslutet 2020 (SL 2017-0735) reducerades fordonsombyggnaden till ett fordon vilket möjliggör 12-minuterstrafik med 4-vagnståg (70 meter). Syftet med redueringen av fordonsombyggnaden var att frigöra investeringsmedel för att åtgärda Saltsjöbanans bullerproblem. Behov av 6-vagnståg i 12-minuterstrafik uppstår först när Saltsjöbanan kan gå in till Slussen igen. En förutsättning för trafik till Slussen är att både Norra Danviksbron och Slussens järnvägsstation har öppnat för trafik vilket i nuläget tidigast kan ske 2026.

Trafikförvaltningens plan för att utreda Saltsjöbanans fordonsfråga

Som en konsekvens av att utbyggnaden av tunnelbanan till Nacka försenats genomför trafikförvaltningen under 2020-2021 en åtgärdsvalsfas i enlighet med Riktlinje Investeringar (RS 2019-0867). Denna åtgärdsvalsfas utreder bland annat olika möjligheter för buss och Saltsjöbanan att tillsammans lösa det kapacitetsbehov som förväntas uppstå som konsekvens av att tunnelbanan försenats.

Som del i denna åtgärdsvalsfas utreds olika möjligheter att lösa Saltsjöbanans fordonsfråga i det korta/medellånga perspektivet fram till att den utbyggda tunnelbanan öppnar. Val av åtgärder ska utgå från ett klimatmässigt och totalekonomiskt helhetsperspektiv utifrån Riktlinje Investeringar (RS 2019-0867).

Som fortsättning på ovan nämnda åtgärdsvalsfas om Saltsjöbanan planerar trafikförvaltningen att under 2021 också genomföra en åtgärdsvalsfas avseende Saltsjöbanans fordons- och depåbehov för tiden 2030-2050. I det arbetet kommer ett alternativ med nya fordon att prövas.

David Lagneholm
Förvaltningschef

Jens Plambeck
Chef Strategisk utveckling

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2021-01-27

Ärende
TN 2020-1399

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

RS 2020-0696

Motion 2020:42



MOTION
2020-09-15

Motion av Jens Sjöström och Khashayar Farmanbar (S) angående Saltsjöbanans nygamla vagnar

Saltsjöbanan är en lokalbana med en mer än 100 årig antik historia. Det innebär dock att det finns stora behov av upprustning och modernisering. Just nu planeras bland annat bullerskyddsåtgärder inför att Nacka bygger stad. De på i Neglinge har byggts ut och dubbelspår läggs på flera platser för att möjliggöra mötande tåg och därmed tätare trafik.

Saltsjöbanans vagnar är också till åren och har inte samma komfortnivåer som andra delar av pendeltågsnätet. Med den tätare trafik som planeras behövs även fler vagnar och planer finns på att bygga om vagnar från tunnelbanan för att möta behovet.

Saltsjöbanan betyder mycket för nackborna och vagnfrågan har väckt stor uppmärksamhet då brister i det nuvarande tonnaget bland annat lett till att vagnar med stora förslitningsskador fått tas ur trafik med minskad tåglängd och inställda avgångar som följd.

Vi Socialdemokrater har varit oroade över Saltsjöbananprojektet av flera olika skäl. Vi ser ett behov av utökad trafikering men när projektet senast var uppe i trafiknämnden framkom det viss risk för att inte ens 20-minuterstrafiken skulle kunna upprätthållas för att inte tala om utökningen till 12-minuterstrafik. Dessutom hade man bantat antalet ombyggda vagnar från sju fordonspar till ett. Samtidigt som inte denna besparing återfanns tydligt i tabellverket.

Det finns också stora behov att säkerställa att de ombyggnationer av gamla tunnelbanevagnar som nu genomförs är kostnadseffektiva ur ett livscykelperspektiv än nya vagnar då Regionen annars riskerar att kasta pengar i sjön med dyra ombyggnationer. Att göra ett omtag på vagnfrågan och genomlysa frågan ordentligt kan därför gynna ekonomin i projektet på sikt.

Mot bakgrund av ovanstående föreslår Socialdemokraterna att fullmäktige beslutar:

att Trafiknämnden uppdras utreda ifall nya vagnar är kostnadseffektiva på längre sikt än ombyggda vagnar från Röda linjen.

Jens Sjöström (S)

Khashayar Farmanbar (S)