

Genomförandebeslut avseende uppgradering av tunnelbanevagn C20

Landstingsstyrelsen föreslår landstingsfullmäktige besluta

att i huvudsak bifalla förvaltningens förslag till beslut

att uppdra till landstingsdirektören att redovisa möjligheten att i uppgraderingen av C20 införa tillgång till trådlös bredbandsuppkoppling i enlighet med vad som anförts ovan

att uppdra till landstingsdirektören att redovisa en fördjupad utredning av klimatanläggning och riskanalys i enlighet med vad som anförts ovan

att ge landstingsdirektören i uppdrag att redovisa förutsättningar att behålla möjligheten till resenärsstyrning av dörrarna på den uppgraderade C20 i enlighet med vad som anförts ovan

att uppdra till landstingsdirektören att redovisa hur uppgraderingen av C20 kan bidra till sänkta bulleremissioner från fordonen

att därutöver anföra

Det är ett välkommet beslut att uppgradera tunnelbanevagn C20. När flera av de fordonstekniska systemen nu anpassas för trådlös uppkoppling, WiFi, så finns en möjlighet att också installera kapacitet för att ge resenärerna tillgång till Internet via WiFi i vagnarna. För att nämnden ska kunna ta beslut om detta behöver det dock säkerställas att en sådan lösning inte på något sätt riskerar de fordonstekniska installationerna, bandbreddsmässigt eller säkerhetsmässigt. Det måste också säkerställas att det är möjligt att skapa en så pass kapacitetsstark uppkoppling att det verkligen ger en förbättrad standard för resenärerna jämfört med de 3G och 4G nät som redan finns. Det är nödvändigt att ta ställning till vilka tillkommande kostnader en sådan installation skulle medföra. Vi ger därför landstingsdirektören i uppdrag att återkomma till landstingsstyrelsen med en sådan rapport.

En fördjupad utredning avseende klimatanläggning och möjlighet till luftkonditionering måste göras. Nyligen har flera incidenter i Sverige skett då tåg blivit stående på linjen, och temperaturen i vagnarna nått farliga nivåer. Med tanke på att vi vet att klimatet är på väg att bli varmare, så kommer risken för den typen av incidenter att öka. Under de senaste åren har flera värmeböljor skördat tusentals liv i Europa. Ett fullt tänkbart scenario är då utetemperaturen är 35 grader och sol, och ett fullsatt tåg får stopp på t.ex. Tranebergsbron. I det läget blir situationen riskabel om det saknas möjlighet att kyla luften i vagnen.

Utöver den rena riskfaktorn är det också givetvis en komfortfråga. Alla som åkt FICAS-vagnen på sommaren, vet vilken skillnad det är i komfort då man reser i en luftkonditionerad vagn. Om kollektivtrafiken ska konkurrera med bilen så är det rimligt att satsa på en likvärdig klimatkomfort.

Möjligheten till resenärsstyrd dörrkontroll, så kallad passöppning, ska behållas. Vid lågtrafik, samt vid ändstationer och reglertid, så är det viktigt för komforten att inte alla dörrar står öppna. Det här gäller både på vintern och, om luftkonditionering finns, även på sommaren. Att passagerarna själv reglerar dörrarna fungerar utmärkt i de flesta städer runt om i Europa, och lösningar finns för att knapparna ska vara tillgängliga för alla resenärer.

Stockholm växer och alltfler bostäder planeras mycket nära tunnelbanans spårområden. Det är därför viktigt att inför uppgraderingen av C20 också analysera hur fordonens externa bulleremission kan sänkas, t.ex. avseende dörrar, spårskrik osv.