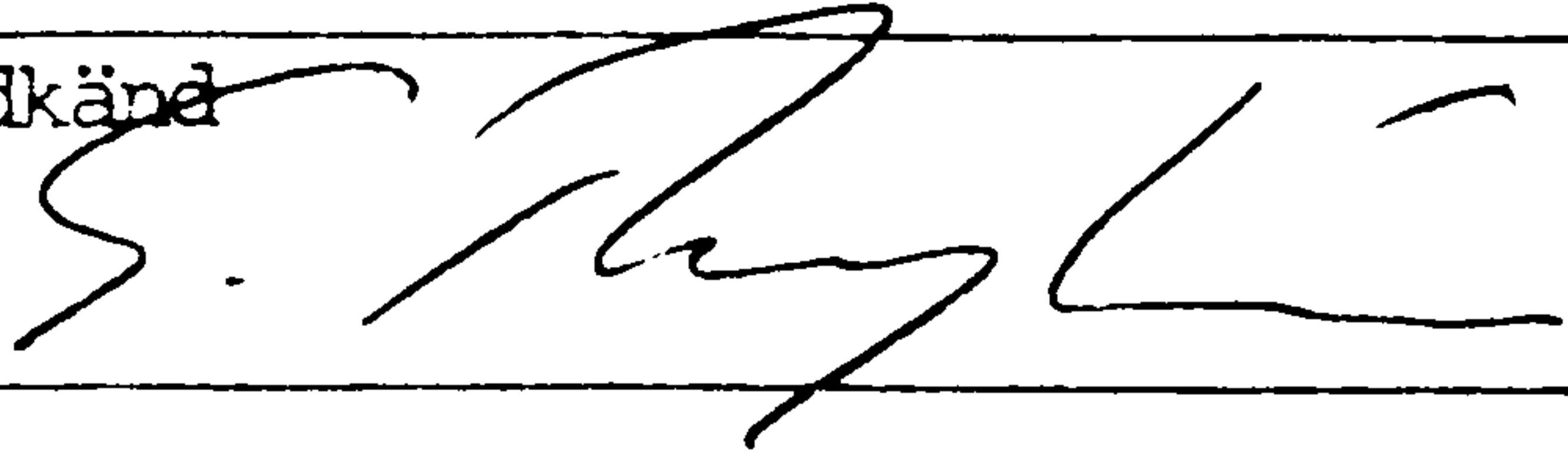


Reg.nr BV PM 84-35	Datum 1984-11-16	Art
Författare/Handläggare  Ulf Nordenmark, 3384		Vidi
		Godkänd 
Rubrik  STOCKHOLM C, NY TRAFIKLEDNINGSCENTRAL M M		
Sammanfattning  <p style="text-align: right;"><i>Diskuterat med CØ 84-11-20, 900</i></p>		

## Bakgrund

Nuvarande ställverk i Stockholm byggdes så sent som 1965. Reläerna i förreglingsystemet anses ha lång återstående livslängd, förmodligen till år 2000. Dock är ändringsarbeten i ställverket dyra. Det kommer också i framtiden att vara svårt att upprätthålla kompetensen inom företaget på den aktuella tekniken.

I samband med planeringen av de stora ombyggnaderna på Cst gjordes en beräkning av livslängdskostnaden om nuvarande ställverk behålls, respektive om det byts mot ett datorstallverk. Beräkningen visade ingen skillnad i kostnader, men ett byte av ställverk blev ogynnsammare ju senare det gjordes.

Den knappa tiden, som stod till buds, förhindrade ett ställverksbyte före bangårdsombyggnaden. Det fanns också farhågor, att införande av ny ställverksteknik mitt under en komplicerad och känslig bangårdsombyggnad, skulle kunna förvärra de störningar som kommer att uppstå. Beslut har därför fattats att inte nu byta ställverkets förreglingsdel.

Det är däremot fortfarande fördelaktigt att byta både när- och fjärrställverkens manöverdelar eftersom deras livslängd går ut redan runt 1990. Reinvestering i tågnummersystemet för närområdet liksom byte av datorerna för styrning av fjärrområdet behövs.

Styrningen av omformarstationerna sker i dag från en el-driftcentral i Älvsjö och en i Häggvik. Driftcentralen i Älvsjö skall byggas om i samband med SL-arbetena och vara färdig senast 1988. Den i Häggvik planeras bytas i början av 1990-talet. I samband med ombyggnad är sammanslagning till en gemensam driftcentral önskvärd. Denna kan då placeras antingen i Häggvik eller i byggnad gemensam med TLC.

Berörda MR produktionsområden finns idag i huvudsak i hus A. Arbetslokalerna är för små och oflexibla för att fungera rationellt, framför allt vid störningar av skilda slag. För många aktiviteter har samlats i ett och samma utrymme. Planläggning har blandats med arbetsledning, operativa uppgifter av olika art och en alltmer omfattande intern/extern informationsverksamhet och kundservice. Personallokalerna är starkt underdimensionerade. Lokaler för planläggning vid krissituationer, undervisning och studiebesök saknas. Utrymme för förstärkningspersonal i övrigt vid större störningar är begränsad.

idigare  
eslutat

Ingående i SL-paketet, nya ställverk i när- och fjärrstallverksområdet, 83 Mkr.

Anmält i SJ ordinarie investeringsbudget under ELDRIFT, fjärrstyrning av kraftförsörjningsanläggningar, 22 Mkr.

Totalt 105 Mkr.

Aktuellt  
beslut

Före årsskiftet 1984/85 bör ett beslut tas om placeringen av ny eldriftcentral med tanke på husbyggnadsprojekteringen

Efter LCC-beräkning gjord av Systecon oktober 1984 återstår två realistiska alternativ (alt 2 och 10 i Systecons rapport).

Alt 2 Ny sammanslagen eldriftcentral byggs i Häggvik. Trafikledningscentralerna moderniseras i befintliga lokaler. För trafikområdet skapas nya lokaler genom dels tillbyggnad och dels utflyttning av annan verksamhet från hus C.

Alt 10 Eldriftcentralen samlokaliseras med trafikledningscentralen för Stockholms när- och fjärrområde samt trafikområdet i ett nytt hus vid Norra Bantorget.

Investerings-  
kostnader

	Alternativ 2	Alternativ 10
84/85	12 Mkr	15 Mkr
85/86	31 "	38 "
86/87	29 "	37 "
87/88	26 "	29 "
88/89	12 "	12 "
senare	<u>16 "</u>	<u>16 "</u>
Summa	126 Mkr	147 Mkr

LCC

Livslängdskostnaden för alt 2 är 202 Mkr räknat under en 12-årsperiod.

För alt 10 blir den 186-199 Mkr beroende på hur kostnaderna för SJ trafikstörningar bedöms.

Trots att alt 10 med ett nytt gemensamt hus vid Norra Bantorget är 21 Mkr dyrare i investering blir det alltså totalt sett billigare. Detta beror framför allt på samordningsvinster mellan TLC och eldriftcentralen vid trafikstörningar. Försiktigtvis har endast tidsvinsten för persontåg i fjärrtrafik i samband med störningar i eldriften bedömts. Om LCC räknas på 25 år i stället för 12 år ökar samordningsvinsten i alt 10 med 3-9 Mkr. Övriga tal ändras inte i jämförelse mellan alternativen.

Rekommendationer

Alt 10 rekommenderas p g a att LCC är lägre. För de 21 Mkr extra får man ett nytt hus med gemensam central för styrning av trafiken i när- och fjärrområdet och med eldriftcentralen nära.

Utöver de beräkningsbara fördelarna talar nedanstående förteckning för att alt 10 bör väljas

- inga störningar för tågledningen under ombyggnaden i ett känsligt skede med hänsyn till SL-arbetena
- ändamålsenliga lokaler för utbildning, krismöten, studiebesök och personalen
- samma manöversystem för när- och fjärrställverket (d v s bättre samarbete för när- och fjärrtrafik-

- samma manövreringssätt för när- och fjärrställverk (utbildning, personal, underhåll)
- liknande system som i G, M, H, Hgl, linjen G-A, linjen M-Av och framtida system ger samordningsvinster (utbildning, underhåll)
- bättre samarbete med eldriftledningen
- på flera punkter bättre hjälpmedel för effektiv trafikledning
- enklare att ändra i manöversystemet vid spårändringar (p g a det datoriserade projekteringssystemet krävs ej konstruktörskunnande)
- allmänt tillgänglig teknik
- mindre resurskrävande underhåll
- bättre utbyggnadsmöjligheter, t ex med kapacitetshöjande åtgärder
- bättre förutsättningar för framtida reinvesteringar i ställverkens förreglingsdelar
- bättre möjligheter till styrning och samordning av banavdelningens underhållsverksamhet
- minskade förseningar i lokaltrafiken i samband med störningar i strömförsörjningen
- sam användning av fjb-systemet för fjärrstyrning av trafik- och elanläggningar underlättas.