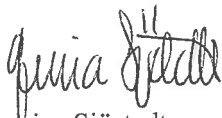


Redovisning av samrådssvar, samråd om avvikelsemedelande 8, Järnvägsnätsbeskrivning 2017

Detta dokument sammanfattar de yttranden som framfördes i samrådet inför avvikelsemedelande 8, Järnvägsnätsbeskrivning 2017.

e.u.



Jennica Sjöstedt
Chef Trafik Affärsutveckling

Ärendenummer
TRV 2015/52378

REDOVISNING

Beslutat av
Catrine Carlsson, cPLt

Dokumentdatum
2016-11-22



Sidor
2 (6)

SÄNDLISTA

AB Östgötatrafiken
MTR Nordic AB
Mälardalen AB
Stockholms läns landsting
Trafikverkets webbplats

Allmänt

Yttrande från AB ÖstgötaTrafiken och Stockholms läns landsting
AB Östgötatrafiken och Stockholms läns landsting har intet att erinra vad gäller samråd om
avvikelsemeddelande 8 till JNB 2017.

Kapitel 3 - Infrastruktur

3.2.3.1 STÖRRE FÖRÄNDRINGAR I INFRASTRUKTUREN

Yttrande från Mälardalen AB

Om uppgifterna i tabellen tas bort förutsätts att motsvarande sammanställning presenteras på
Trafikverkets hemsida under informationen för respektive JNB och inte allmänt göms inom ramen för
Trafikverkets information i berörda projekt. Förutsättningarna som gäller ska vara enkla för
tågoperatörer och organisatörer att ta del av.

Trafikverkets kommentar:

*Avsnittet har tagits bort då vi enligt RNE:s direktiv för JNB inte ska redovisa information om större
förändringar i infrastrukturen under detta avsnitt. Uppgifterna i tabellen ändras ofta och detta
genererar nya avvikelsemeddelanden. Uppgifter på Trafikverkets hemsida om pågående projekt
uppdateras däremot löpande*

3.7 PLANERAD UTVECKLING AV INFRASTRUKTUREN

Yttrande från Mälardalen AB

Ändringsmeddelandets formulering indikerar att alla aktörer måste läsa igenom Trafikverkets
samtliga projekt för att få del av förutsättningarna för att bedriva trafik, vilket naturligtvis inte är
rimligt. Förutsättningarna för att bedriva trafik ska vara enkla för tågoperatörer och organisatörer att
ta del av. Information om större förändringar av infrastrukturen som påverkar trafikeringen måste
presenteras samlat i en sammanställning och publiceras under informationen för respektive JNB.

Trafikverkets kommentar:

*Formuleringen har ändrats. Information om större förändringar av infrastrukturen som påverkar
trafikeringen för det aktuella året finns redan i JNB i kap 3.5 Infrastrukturens tillgänglighet,
bilaga 3 A, Tillgänglig infrastruktur på sidospår, flik kommande ändringar och bilaga 3 B Planerade
större banarbeten, samt i vissa fall i karttjänsten. Uppgifterna i tabellen som tagits bort under 3.2.3.1
hämtades tidigare från hemsidan som vi nu hänvisar till.*

Bilaga 4 D - Kapacitetsförutsättningar

3.5 Trafikstruktur

3.5.4.1 ALLMÄNT

Yttrande från MTR Nordic AB

”På de flerspåriga sträckorna Årstabergr – Flemingsberg¹ samt Stockholm Central – Skavstaby ska strikt kanalkörning tillämpas, detta innebär att ingen planerad kryssning mellan inner- och ytterspår normalt får ske. Växelförbindelserna mellan spåren är primärt att betrakta som redundans vid driftstörningar.”

Första meningen tycks onödigt låst, eftersom den inte separerar intensiv högtrafik med gles lågtrafik. Den är också ottydlig: ”... detta innebär att ingen planerad kryssning [...] normalt får ske.” Nu är det oklart om det absolut inte får ske, eller om det skulle kunna få ske. Vi menar att vissa upplägg i gles trafik gynnas av att det åtminstone undantagsvis är tillåtet.

Trafikverkets kommentar:

En förutsättning för att få ut maximal kapacitet i fyrspårssystemet är att tillämpa en strikt kanalkörning, dvs att kryssning mellan ytter- och innerspår ej tillåts. I vissa fall kan det vara nödvändigt, t ex där fyrspåret övergår till två parallella dubbelspår, därav formuleringen ”ingen planerad kryssning... normalt får ske”. Planerad kryssning tillåts i förgreningspunkterna Skavstaby och Flemingsberg.

3.5.4.2 SÄRSKILDA FÖRUTSÄTTNINGAR

Yttrande från Mälab AB

Det är viktigt att den utökade kapaciteten på Stockholm C som Citybanan medger kan utnyttjas i så stor omfattning som möjligt. Det är därför viktigt att avstängningen av spåren 13-16 på Stockholm C inte stängs av under längre perioder än vad ombyggnationerna i sig kräver.

Trafikverkets kommentar:

Ombyggnaden av de fyra pendeltågsspåren planeras att påbörjas resan 2017 i samband med att pendeltågen försvinner från Stockholm C. Även om två spår kommer att vara avstängda för ombyggnad så tillförs ändå kapacitet i form av två nya spår.

¹ Den flerspåriga sträckan Stockholms södra – Årstabergr är att betrakta som två separata dubbelspår (se figur 2)

3.5.4.3 NORR OM STOCKHOLM CENTRAL

Yttrande från Mälal AB

Förtydliga att även nedanstående sammanfattning avser antal tåglägen per riktning.

På sträckan norr om Stockholm Central medges totalt 32 tåglägeskanaler enligt följande fördelning:

- 16 tåglägen på fyrsparsträckans innerspår
- 16 tåglägen på fyrsparsträckans ytterspår

Trafikverkets kommentar:

Texten har förtydligats med totalt 32 tåglägeskanaler per timme/riktning.

3.5.4.4 SÖDER OM STOCKHOLM CENTRAL

Yttrande från Mälal AB

Uppgiften om att den teoretiska kapaciteten söder om Flemingsberg inte medger mer än 14 tåg är felaktig, kapaciteten är åtminstone 15 tåg per timme enligt remissversionen av JNB 2018. Vi upprepar vårt remissyttrande till JNB 2018:

Trångsektorsplanen för Stockholm anger en begränsning av antalet tåglägen söder om Stockholm till 14 tåglägen per timme och innehåller en reservering av ett tågläge för återställning av trafiken.

Länen i Mälardalen har bidragit med åtskilliga miljarder till investeringarna av Citybanan för ökad kapacitet i järnvägssystemet. Mellan varje tågläge finns det dessutom vissa marginaler. Det är därför inte rimligt att införa begränsningar som innebär att den nya kapaciteten inte kan nyttjas fullt ut.

MÄLAB förutsätter därför att den angivna begränsningen till 14 tåglägen tas bort. Planeringen i tågplaneprocessen får beakta de faktiska förutsättningarna för ansökt trafik och i planeringen avgörs hur tågplanen utformas.

Därutöver anges i avvikelsemeddelandet att avgångs- och ankomsttiderna vid Stockholm C redovisas i bilaga 1, någon sådan bilaga fanns inte med i meddelandet eller i gällande JNB. Vi utgår därför ifrån att det inte finns några planerade begränsningar av tåglägen på Stockholm C i en eventuell bilaga.

Trafikverkets kommentar:

Tågtätheten söder om Stockholm C har utökats med 1 tågläge/timme och riktning på ytterspåret och uppgår nu till 15 tåglägen/timme och riktning på ytterspåret.

Texten med hänvisning till bilaga 1 har tagits bort.

3.5.4.6 STOCKHOLMS CENTRAL

Yttrande från MälAB AB

Öppnandet av Citybanan och förflyttningen av pendeltågen från Stockholm C bidrar till en kraftig kapacitetshöjning på Stockholm C. Det är sannolikt att begränsningen i spårkapaciteten under många år framöver inte kommer ha sin grund i kapaciteten på Stockholms C utan begränsningen ligger snarare på spåren norr och söder om centrala Stockholm.

MÄLAB ifrågasätter därför de begränsningar som Trafikverket anger för Stockholms C ifråga om planerad uppehållstid, sammankoppling av tåg, samt för vändande tåg och lokrundgång.

De trafikabla förutsättningarna bör istället hanteras inom ramen för tågplaneprocessen och i denna avgöra vilka ståtider, vändtider, till- och frånkopplingar, lokrundgångar mm som tågplanen tillåter. Kommande erfarenheter kan därefter peka på eventuella framtida behov av begränsningar, men undvik att ta ut dessa i förskott.

Trafikverkets kommentar:

Den planerade ombyggnaden av Stockholm C kommer, precis som andra arbeten i spåranläggningen, leda till begränsningar på olika ställen runt Stockholm C och Norra Bantorget. Tiderna för vissa aktiviteter har redan utökats i trångsektorsplan 2017, men det är viktigt att tillämpa vissa ramtider för aktiviteter så att inte kapacitetsbrist uppstår i spåranläggningen pga växling etc