

Datum
2010-03-01

Ert datum

Diarienummer
F10-2876/TR00

Er beteckning

Leveransdivisionen
Planering
1070
SE-172 22 SUNDBYBERG
Sweden
Besöksadress:
Landsvägen 50

Telefon
Telefax
www.banverket.se

PM

Kopia till:

Diariet

Planeringsförutsättningar Stockholm C - Karlberg

Trafiken på Stockholm C (Cst) – Karlberg (Ke) har blivit så intensiv att det höga kapacitetsutnyttjandet i vissa lägen går ut över punktligheten. Därför är det angeläget att reglera trafikeringen av stationen med hjälp av riktlinjer.

Ambition med planeringsförutsättningarna, både på kort och på lång sikt, är ett bättre utnyttjande av spårkapaciteten vid plattform, vilket ger en högre kvalitet i tågföringen. Dessutom är vår förhoppning att en bättre planerad spår användning inom området kan ge mer förutsägbar och därmed tydligare trafikinformation, samt ökad säkerhet genom minskad trängsel på plattformen med rimligare tidsmarginaler för av- och påstigande resenärer.

Då det är persontrafiken som är mest kapacitetskrävande för plattformsspåren riktar sig dessa planeringsförutsättningar främst till persontrafikutövare. Att kapacitet finns tillgänglig på plattformsspåren är naturligtvis också en viktig förutsättning för att flödet av godståg och tjänstetåg utan uppehåll ska kunna fungera effektivt.

Det är framförallt plattformskapaciteten för spår 3-19, E6-E7 och C2-C4 som är begränsande, men även kapaciteten för uppställning av vändande tåg i Ke är begränsad.

Trafiken på Cst indelas i tre grupper, med delvis olika förutsättningar:

- Genomgående tåg
- Vändande tåg söderifrån
- Vändande tåg norrifrån

Handläggare:
Hans Dahlberg
Tel. 08-762 2307
Mobil 070-762 2307
hans.dahlberg@
banverket.se

Lågtrafik

Lågtrafik förekommer endast mellan lördag kl 14.00 till söndag kl 14.00.

Genomgående tåg

Genomgående tåg är dels pendeltåg på spår 13-16 samt E4, dels regional-, fjärr- och godståg på spår 8-12 samt 17-19.

Pendeltåg

Pendeltågen trafikerar plattformsspår 13-16 med enhetligt korta uppehåll. Detta är nödvändigt för att begränsa den konsumerade kapaciteten för dessa spår och möjliggöra temporärt mycket tät trafik i situationer då enbart en del av pendeltågstrafiken har störningar. Detta är en förutsättning för effektiv trafikering.

Förekomsten av tågsättsbyten i pendeltågstrafiken på Cst är ett stort störningsmoment. Ett sådant byte tar betydande kapacitet både på plattformsspår och norra in-/utfarten.

I högtrafik får endast säkerhetsrelaterade tågsättsbyten ske på Cst. I många lägen saknas t.o.m. teoretisk möjlighet att byta tågsätt utan att störa övrig trafik. Tågsättsbyten sker smidigast för södergående tåg eftersom påverkan på norr- och södergående tåg, inklusive Getingmidjan, då begränsas.

Regional-, fjärr- och godståg

Dessa tåg trafikerar spår 8-12 och 17-19. Eftersom plattformskapaciteten är begränsande för denna trafik är det mycket viktigt att jämna och effektiva flöden uppnås. Möjligheterna till fastlägg i form av förlängda plattformsuppehåll är därför mycket begränsade.

Uppehållen bör begränsas till 5 minuter (om fordonen tillåter) eller som mest 10 minuter. Målet är att kunna utnyttja varje spår för ett tåg var 15:e minut och ändå ha marginaler mellan tågen.

I lågtrafik kan undantag från dessa planeringsförutsättningar göras för att möta speciella önskemål, t.ex. nattåg med kvarliggning.

Vändande tåg söderifrån

Till denna kategori räknas främst olika typer av fjärrtåg. Dessa ankommer spår 17-19 för att via E-grupp, Karlberg och C-grupp avgå söderut från spår 10-12. Då kapaciteten är begränsad för flertalet av dessa spårgrupper bör uppehållstiden på respektive grupp begränsas.

Snabbvändning vid plattformsspåren som kräver högerspårskörning vid in- eller utfart till Cst accepteras endast, i begränsad omfattning, under lågtrafik. Gäller även snabbvändningar på Norra bantorget (Nbt) då tåg ska gå via A2 direkt till Nbt. Under övrig tid tillämpas följande planeringsförutsättningar för vändning:

Motorvagnståg och SMS-tåg

Ankomstspår 17-19:	7 minuter
Avfurnering spår E6-E7:	max 20 minuter
Uppställning spår M, D1, D2 i Karlberg:	max 20 minuter
Påfurnering spår C2-C4:	max 25 minuter
Avgångsspår 10-12:	8 minuter
Sammanlagd gångtid mellan spårgrupperna:	8 minuter
Total tid för vändning:	ca 90 minuter, max 110 minuter

Den totala tiden blir mindre för tåg som inte behöver funderas.

Loktåg

Rundgång på Cst/Nbt accepteras endast under lågtrafik eller vid trafikstörningar. Under övriga tider vänds loktåg i Hagalund med en minsta tid mellan ankomst till och avgång från Cst av 120 minuter. Tid för av- och påfurnering tillkommer i förekommande fall.

De tider rundgång medges sker dessa på E-gruppen följt av backningsrörelse till Karlberg med motsvarande tider som för motorvagnstågen.

Vändande tåg norrifrån

Vändande tåg norrifrån vänder på spår 1-8 (Norra Säcken). På dessa spår måste samtliga vändande tåg norrifrån få plats för att minska störningskänsligheten för trafiken till spår 10-12.

Möjligheterna till effektiv och flexibel trafikering av denna del av stationen begränsas av en rad faktorer, t.ex.:

- Spår 1-2 är inte tillgängliga för annan trafik än A-Train.
- Plattformslängden varierar kraftigt mellan olika spår.
- Möjlighet till rundgång saknas på spår 3 och är starkt begränsad på spår 8.
- Möjligheter till oberoende (samtidig) in-/utfart varierar mellan spåren.
- Rörelser till/från spår 8 (norra sidan) är starkt beroende av trafiken på spår 10-12. Användandet av spår 8 måste därför begränsas och koordineras med trafiken till spår 10-12.
- Önskemål om fasta spår för de vanligaste destinationerna är kapacitetskrävande.

För att, trots ovanstående begränsningar, få plats med dessa tåg bör följande planeringsförutsättningar tillämpas:

Datum
2010-03-01

Diarienummer
F10-2876/TR00

Motorvagnståg och SMS-tåg

Plattformstid utan furnering: 20 minuter

Plattformstid med furnering: 30 minuter

Loktåg med rundgång

Plattformstid: 30 minuter

Rundgång med tåglok kan dock inte alltid ske enligt önskemål. T.ex. är rundgång ytterst olämpligt (omöjligt) under vissa tider på eftermiddagen. I vissa fall omöjliggörs rundgång av korta spårlängder. Lokgångar är ofta att föredra rent kapacitets- och kvalitetsmässigt.

Sammanlagning och delning av motorvagnståg

Sammanlagning av motorvagnståg bör undvikas under rusningstid. Detta gäller särskilt om fler än den först ankommande enheten är resandetåg. I dessa fall kan inte efterföljande enhet (-er) gå som växling ner mot fordon, utan måste ankomma annat spår. Den därpå följande växlingsrörelsen, via bangården, för att sätta samman enheterna, är ytterst olämplig eftersom rörelser och uppställning konsumerar kapacitet i en av stationens känsligaste regioner.

När ett tåg delats ska tidskillnaden mellan de avgående tågen vara 10-20 minuter. Detta är nödvändigt för att det andra tåget ska kunna skyltas.