

Ärendenummer
TRV 2015/52376
TRV 2016/51376

REDOVISNING

Beslutat av
Catrine Carlsson, cPLt

Dokumentdatum
2017-06-19



Sidor
1 (5)

Diariet
Sändlista

Redovisning av samrådssvar, samråd om avvikelsemeddelande 10, Järnvägsnätsbeskrivning 2017 och avvikelsemeddelande 3, Järnvägsnätsbeskrivning 2018

Detta dokument sammanfattar de yttranden som framfördes i samrådet inför avvikelsemeddelande 10, Järnvägsnätsbeskrivning 2017 och avvikelsemeddelande 3, Järnvägsnätsbeskrivning 2018.

e.u.

Jennica Sjöstedt
Chef Trafik Affärsutveckling

Ärendenummer
TRV 2015/52378
TRV 2016/51376

REDOVISNING

Beslutat av
Catrine Carlsson, cPLt

Dokumentdatum
2017-06-19



SÄNDLISTA

Hallandstrafiken AB
ProTrain Trafik AB
Stockholms läns landsting
Västtrafik AB
Trafikverkets webbplats



Allmänt

STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING

Trafikförvaltningen inom Stockholms läns landsting har intet att erinra vad gäller samråd om avvikelsemeddelande 10 till JNB 2017 (TRV 2015/52378).

Trafikförvaltningen inom Stockholms läns landsting har intet att erinra vad gäller samråd om avvikelsemeddelande 3 till JNB 2018 (TRV 2016/51376).

PROTRAIN TRAFIK AB

Samrådssvar angående avvikelsemeddelande 3 Järnvägsnätsbeskrivning 2018. ProTrain Trafik AB har inget att erinra angående föreslagna ändringar i avvikelsemeddelandet.

Bilaga 3 A Tillgänglig infrastruktur sidospår

VÄSTTRAFIK AB

Västtrafik har följande synpunkter på nr 3A i samrådsremiss JNB 2017 nr 10 och 2018 nr 3:

Angående sidospår Göteborg C så anser Västtrafik att det högst relevant att skicka in synpunkt, eftersom det försvinner uppställningskapacitet, samtidigt som Västtrafik hyr in nya fordon och behöver fler spårmeter för uppställning.

Västtrafik har ännu inte kunnat bli tillgodosedda med uppställningskapacitet för de fem inhyrda fordon (behov c:a 400 m) som redan har ankommit och vi kommer att behöva uppställning för ytterligare fem inhyrda fordon fr o m oktober 2017 (behov c:a ytterligare 400 m).

Västtrafik använder enl anvisning fr TRV f n Spår 0 temporärt, men har inte blivit tilldelade det formellt.

TRV har aviserat att Västtrafik blir vi av med Spår 66 inom kort och då behöver vi självfallet alternativ till det.

Övriga spår i sammanställningen använder inte vi oss av idag, men vi ser det som en stor risk, att om spårmeter försvinner totalt på Göteborg C, blir det ytterligare konkurrens mellan tågoperatörer om möjlig uppställningskapacitet.

Om uppställning flyttas till Sävenäs, ökar dessutom utnyttjandet av spårkapaciteten mellan Göteborg C och Sävenäs p g a fler transporter av tjänstetåg och ökad risk för störningar i tågtrafiken.

Trafikverkets kommentar:

Grunden för förändringarna gällande uppställningsspår på Göteborg C är att antalet tåglägen de senaste åren har ökat och som en följd av detta sker idag tågbildning och fram- och undanväxling av fordon på sidospår. Trafikverkets trafikledning har där igenom ett ökat behov av signalreglerade spår som kan fördelas i det operativa skedet till de järnvägsföretag som har behov av spår för tågbildning; rundgång, multning/avkoppling eller kortare uppställning i väntan på ledigt avgångsspår vid transport till/från depå eller uppställningsbangård samt för att säkra en hög genomströmning som möjligt för fordon som ska till/från tvätt/FEK.

Sökandens behov av tjänsten "Spår för uppställning" ska i första hand utformas utifrån önskad spårlängd och tid för uppställning. I andra hand kan ansökan ske genom att önskat specifikt spår anges, men då ska detta särskilt motiveras. Ansökan ska i dessa båda fall knytas till ankommande/avgående tåglägen. Sökande som på grund av verksamhetens art har svårt att knyta uppställningen till ankommande/avgående tåglägen, kan i ansökan ange verksamhetens omfattning/volym och ett skattat behov av uppställning. Med utgångspunkt i det samlade behovet av tjänster på en trafikplats, tilldelar Trafikverket lämpliga spår för uppställning så att samtliga trafikverksamheter på trafikplatsen ska kunna verka och fungera tillsammans på ett optimalt och friktionsfritt sätt.

3.4.1.1 Sträckor med särskilda förutsättningar, bilaga 3 A Tillgänglig infrastruktur sidospår och bilaga 3 G Övrig tillgänglighetspåverkan

HALLANDSTRAFIKEN AB

Hallandstrafiken har yttrat sig under samrådsprocessen med JNB 2018. Avvikelsemeddelande 3 för JNB 2018 innehåller ett antal förändringar kring användningen av infrastrukturen. För Hallandstrafiken innebär detta förändrade förutsättningar på Väst kustbanan, Göteborg Central och Viskadalsbanan.

Det är positivt att spårbytet genomförts mellan Almedal och Mölndal. Väst kustbanan är en viktig länk för Halland och det är stor betydelse att infrastrukturen håller en hög kvalitet. Hallandstrafiken ser att arbetet med att åtgärda identifierade risker längst Väst kustbanan ska fortsätta under T17 och T18.

Hallandstrafiken har genom delaktighet i lokala och regionala tågssystem Göteborg Central som ändstation. Det finns ett stort behov av att ställa upp fordon både under kortare och längre perioder (upp till 72 timmar) i närheten av trafiken. Det är önskvärt att borttagen uppställningskapacitet åter anordnas i närområdet för att reducera antalet rörelser på driftsplatsen.

Det är otillfredsställande att Trafikverket sent i processen med T18 upptäcker att Viskadalsbanan inte uppfyller den nivå som fastställdes i JNB 2018. Tillkommen nedsättning förlänger ytterligare restiden mellan Borås och Varberg med uppskattningsvis 1-2 minuter. Denna förändring kommer att medföra en restidsförlängning på 10 minuter jämfört med T16. Den förlängda restiden har en negativ inverkan på resandet på kort och lång sikt äventyrar den goda regionala utvecklingen i och mellan Halland och Västra Götaland.

Genomförda underhållsåtgärder på Viskadalsbanan under 2017 med slipersbyten på aktuell sträcka har uppenbarligen ingen bäring mot att återställa restiden till nivån i T16. Det är angeläget att Trafikverkets underhållsåtgärder på Viskadalsbanan ska arbeta mot att nå de restider som fanns under T16.



Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar Hallandstrafikens missnöje med de nedsättningar av hastigheten som finns på Viskadalsbanan, och som förlängs ytterligare i Tågplan 2018.

Hastighetsnedsättningar är inte heller önskvärda för Trafikverket, utan en följd av de prioriteringar som har gjorts mellan olika underhållsåtgärder.

Målsättningen är att återställa restiderna på Viskadalsbanan till den nivå som hölls i Tågplan 2016. Det kommer att möjliggöras av det spårbyte Borås – Varberg som i nuläget är planerat att genomföras 2021 eller 2022. Även kontaktledningen kommer då att bytas ut på sträckan.

De slipersbyten och övriga underhållsåtgärder som har gjorts på banan, har snarast syftat till att undvika ytterligare nedsättningar av hastigheten, och bidrar som sagt inte till någon hastighetshöjning.

Trafikverket beklagar den ytterligare ansträngning av Hallandstrafikens tidtabeller som nedsättningarna skapar, men ser fram emot att inom några år ha åtgärdat dem.