

Diariet


## Beslut om avvikelsemeddelande 8, Järnvägsnätsbeskrivning 2017

Angivna avsnitt ges i och med detta avvikelsemeddelande lydelsen och justeringen enligt nedan.

I beslutet ingår uppdatering av avsnitt 3.4.1.1 *Sträckor med särskilda förutsättningar* gällande sträckan (Blyberg)-Märbäck som inte trafikeras. Bro i Oxberg är avstängd på grund av dålig bärighet.

Ändringen har inte ingått i samrådsunderlaget för avvikelsemeddelandet. Ändringen behöver inte samrådas enligt Järnvägsnätsbeskrivningens avsnitt 1.6.2.

e.u.



Jennica Sjöstedt  
Chef Trafik Affärsutveckling

## Kapitel 3 – Infrastruktur

### 3.2 Järnvägsnätets omfattning

#### 3.2.3.1 Större förändringar i infrastrukturen

**Avsnittet tas bort.**

*Trafikverkets kommentar:*

*Uppgifterna i tabellen finns på Trafikverkets hemsida. Hänvisning kommer att finnas i avsnitt 3.7 Planerad utveckling av infrastrukturen.*

### 3.3 Beskrivning av infrastruktur

#### 3.3.2.2 Banans bärförmåga

**Tredje styckets första och andra mening revideras och får följande lydelse:**

Linjekategorierna anger STAX och STVM för 2-, 3- och 4-axliga vagnar på bansträckornas normalhuvudspår. Avvikande huvudspår och sidospår på en trafikplats kan ha en annan linjekategori än normalhuvudspåret.

*Trafikverkets kommentar:*

*Revidering av texten i syfte att förtydliga hur linjekategorier anges.*

### 3.4 Trafikrestriktioner

#### 3.4.1 Särskild infrastruktur

**Strecksatsen i tredje stycket får följande lydelse:**

- (Stockholms södra – (Tomtebodas övre) via Stockholm City [Avser Citybanan])

**Sista stycket, sista strecksatsen får följande lydelse:**

- Alternativ till sträckan (Stockholms södra) – (Tomtebodas övre) – via Citybanan utgörs av (Stockholms södra) – (Tomtebodas övre) via Stockholms central.

*Trafikverkets kommentar:*

*Benämningen på bandel för Citybanan har ändrats från (Stockholms södra) – (Karlberg) till (Stockholms södra) – (Tomtebodavägen) och en ny driftplatsdel – Tomtebodavägen övre.*

### 3.4.1.1 Sträckor med särskilda förutsättningar

**Avsnittet kompletteras med nedanstående rubrik, tabell och text, efter tabell - *Bana/sträcka med upphört underhåll*, under rubriken - *Villkor för att få trafikera bana/sträcka där underhållet har upphört eller bana/sträcka med särskilda förutsättningar*.**

**Bana/sträcka där beslut har fattats om "återupptaget underhåll"**

Trafikverket får, enligt järnvägsförordningen (2004:526), besluta om att återuppta underhållet på de delar av järnvägsnätet som förvaltas av staten där Trafikverket tidigare fattat beslut om underhållets upphörande, när "det kan antas att trafik kommer att drivas på järnvägarna i tillräcklig omfattning".

<b>Bana/sträcka med återupptaget underhåll</b>
376 (Rågsveden)– Malung

**Tabell - *Bana/sträcka med upphört underhåll*, under rubriken - *Villkor för att få trafikera bana/sträcka där underhållet har upphört eller bana/sträcka med särskilda förutsättningar* ändras för bandel 376 till:**

376 (Repbäcken)-Malung

**Stycket Bandel 376 (Repbäcken)-(Rågsveden) ändras till Bandel (Repbäcken)-Malung och föreslås kompletteras med:**

Trafikverket har återupptagit underhållet på sträckan Rågsveden – Malung. Banan öppen för trafik tidigast i och med Tågplan 2018.

## 3.7 Planerad utveckling av infrastrukturen

**Avsnittet kompletteras med följande mening i sista stycket:**

Information om pågående projekt finns på Trafikverkets hemsida under:

[http://www.trafikverket.se/nara-dig/Projekt/.](http://www.trafikverket.se/nara-dig/Projekt/)

## Bilaga 3 A – Tillgänglig infrastruktur på sidospår

### Ny version med nedanstående ändringar:

Trafikplats/sträcka	Text/bilaga/karttjänst	Fr.o.m.	Beskrivning
Landskrona gbg	Flik Uppställning	2016-10-26	Spår 8, 40 och 41 borttagna som uppställningsspår
Jönköpings godsbangård	Flik Uppställning	2016-10-27	Spår 20 borttaget som uppställningsspår
Jönköpings godsbangård	Flik Lastplats	2016-10-27	Spår 20 tillagt som lastplats
Jönköpings godsbangård	Flik Lastplats	2016-10-27	Spår 17, 18, 19 och sky.spår borttagna som lastplats
Grythyttan	Flik Plattformar	2016-12-23	Plattformsförlängning från 60 till 110 m, samt skydd istället för tak
Tomteboda bangård	Flik Kommande ändringar	2016-12-04	Ändrat trafikplatsnamn från Tomteboda till Tomteboda bangård
Tomteboda övre	Flik Kommande ändringar	2016-12-04	Ny driftplatsdel.
Spånga	Flik Uppställning, möteslängd	2016-10-20	Spår 5 i Spånga är rivet
Fagersta C	Flik Möteslängd	2016-10-13	Nytt inkopplingsdatum ändringar i Fagersta
Långträsk	Flik Lastplats	T17	Långträsk slopas som lastplats.
Övergripande, gäller alla driftledningsområden	Flik uppställning	T17	Inventering har genomförts av de spår där tjänsten uppställning tilldelas. Detta har resulterat i att fliken uppställning uppdaterats med aktuell information. I praktiken har skyddsspår utan praktisk användning som uppställningsspår, samt spår som är avstängda av säkerhetsskäl och inte har trafikerats under många år blivit bortplockade. Vissa spårlängder har även justerats. Dessutom har spår som primärt är avsedda för underhållsfordon i anslutning till banarbeten fått en förtydligande text om detta.

## Bilaga 3 C – Bevakning av driftplatser

Under rubrik Kategori B har sista meningen i andra stycket tagits bort.

Under rubrik Kategori C har sista meningen i andra stycket tagits bort.

*Trafikverkets kommentar:*

*I styckena om ad hoc-ansökan om tågläge har meningen "Trafikverket avgör utifrån ansökan om denna kan effektueras." tagits bort.*

## Bilaga 3 D – Banstandarddata

Ny version med nedanstående ändringar:

Trafikplats/sträcka	Text/bilaga/karttjänst	Fr.o.m.	Beskrivning
(Rågsveden) - Malung	Bilaga 3D + karttjänst	T17	Sträcka stängd för trafik p.g.a. upprustning.
(Malung) - Malungsfors	Bilaga 3D + karttjänst	T17	Sträcka stängd för trafik p.g.a. upprustning.
Övergripande, gäller alla driftledningsområden	Bilaga 3D + karttjänst	T17	Komplettering av linjekategorier i bilaga 3.D och karttjänsten, på sträckor där flera olika linjekategorier förekommer längs en bandel. Samt rättning av uppgifter om tidigare nedlagda bandelar i bilaga 3.D och karttjänsten.

## Bilaga 3 E – STH och medelhastighet per sträcka

Ny version med nedanstående ändringar:

Trafikplats/sträcka	Text/bilaga/karttjänst	Fr.o.m.	Beskrivning
(Tomtebodavägen övre) - (Stockholms södra)		2016-12-04	Ny driftplatsdel som Citybanan gränsar till.
(Tomtebodavägen övre) - (Stockholms södra)		2017-07-10	Ändrat till sth 90 km/h för Citybanan.

## Bilaga 3 F – Lutningar per stråk

Ny version med nedanstående ändringar:

Trafikplats/sträcka	Text/bilaga/karttjänst	Fr.o.m.	Beskrivning
Tomteboda övre		2016-12-04	Notis om bytt namn på Karlberg (de delar som berörs) till Tomteboda övre.
Tomteboda övre - Stockholm odenplan		2016-12-04	Notis om bytt namn på Karlberg (de delar som berörs) till Tomteboda övre.

## Kapitel 4 – Tilldelning av kapacitet

### 4.8 Särskilda åtgärder vid störningar

#### 4.8.4.1 Röjnings- och nödsituationer

**Näst sista styckets sista mening föreslås att kompletteras och få följande lydelse:**

Om fordonen inte bärgas inom rimlig tid, bärgar Trafikverket järnvägsföretagets fordon och egendom, på järnvägsföretagets bekostnad.

*Trafikverkets kommentar:*

*Texten förtydligar att bärgningen sker på järnvägsföretagets bekostnad.*

## Bilaga 4 D - Kapacitetsförutsättningar

### 3.5 Trafikstruktur

#### 3.5.3 Stockholmsområdet

**Rubriken ändras till 3.5.3 Stockholmsområdet (gäller 2016-12-11 – 2017-07-09)**

**Efter ovanstående avsnitt kommer nytt avsnitt att tillföras med ny rubrik och innehåll enligt lydelse nedan och efterföljande avsnitt i bilaga 4 D får ändrade rubriksnummer.**

#### 3.5.4 Stockholmsområdet (gäller 2017-07-10 – 2017-12-09)

##### 3.5.4.1 ALLMÄNT

På de flerspåriga sträckorna Årstaberget – Flemingsberg<sup>1</sup> 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.

För att utnyttja tåglägeskanalerna optimalt på de fyerspåriga sträckorna så förutsätts att tågen körs med en homogen hastighet på inner- respektive ytterspår. I regel ska innerspår trafikeras av långsamma tåg (pendeltåg och godståg) och ytterspår av snabba tåg (regionala och interregionala tåg samt posttåg).

---

<sup>1</sup> Den flerspåriga sträckan Stockholms södra – Årstaberget är att betrakta som två separata dubbelspår (se figur 2)



Figur 1: Geografisk avgränsning för Trångsektorsplan Stockholm

### 3.5.4.2 SÄRSKILDA FÖRUTSÄTTNINGAR

A-Train: s trafik på sträckan Stockholm Central – Arlanda norra regleras genom ett avtal med staten. Avtalet garanterar trafik med antingen fyra tåg/timme i 15-minuterstakt eller sex tåg/timme i 8-12 minuters intervall. A-Train: s tåg trafikerar spår 1 och 2 på Stockholm Central.

Sträckan Stockholms södra – Stockholm City – Tomtebodavägen (Citybanan) är reserverad för pendeltåg. De spår på Stockholm Central som tidigare trafikerats av pendeltåg (spår 13-16) kommer etappvis att stängas av för ombyggnad, minst åtta genomgående spår kommer dock att vara tillgängliga för regionala och interregionala tåg samt godståg.

### 3.5.4.3 NORR OM STOCKHOLM CENTRAL

Den teoretiska kapaciteten på den fyrspåriga sträckan Stockholm Central/Stockholm City – Skavstaby uppgår till 20 tåglägen per timme/riktning. Behovet av att kunna framföra olika fordonstyper med varierande hastighet på ytterspår innebär dock att maximalt 16 tåglägen per timme/riktning tilldelas. Tidsavstånd mellan tågen anges i rapporten *Riktlinjer täthet mellan tåg*<sup>2</sup>.

<sup>2</sup> Planeringsförutsättningar tågplan T17 (TRV 2016/831)



Tåg som trafikerar Stockholm Central ska normalt framföras på ytterspår på sträckan Tomtebodavägen övre – Skavstaby (via Arlanda) – Myrbacken respektive Tomtebodavägen övre – Huvudsta, kryssningsplats<sup>3</sup> finns dock vid grenstationen Skavstaby. För att undvika kapacitetsförluster bör tåg som körs på olika spår, men saknar beröringspunkter med varandra, samutnyttja tåglägeskanaler när så är möjligt<sup>4</sup>. I likhet med fyrspårssträckan söder om Stockholm Central så är plattformarna placerade vid innerspårssystemet.

På sträckan norr om Stockholm Central medges totalt 32 tåglägeskanaler per timme/riktning enligt följande fördelning:

- 16 tåglägen på fyrspårssträckans innerspår
- 16 tåglägen på fyrspårssträckans ytterspår

Den flerspåriga sträckan Stockholm Central – Tomtebodavägen övre (spår U1, U3 samt N1, N3) möjliggör att tåg till/från Ostkustbanan respektive Mälardalenbanan trafikerar oberoende av varandra.

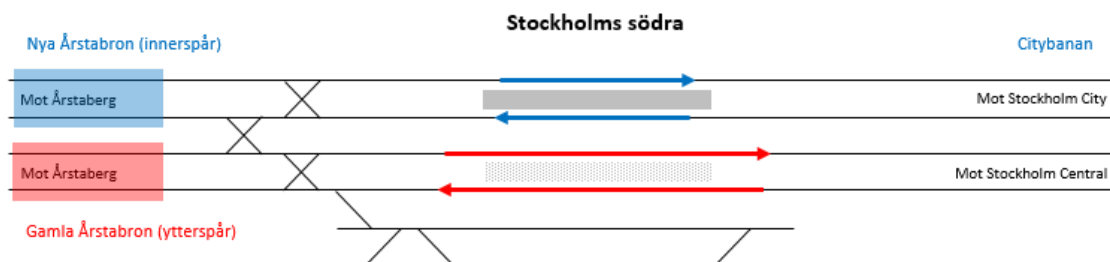
#### 3.5.4.4 SÖDER OM STOCKHOLM CENTRAL

Den teoretiska kapaciteten på sträckan Stockholm Central-Flemingsberg uppgår till 20 tåglägen per timme/riktning, behovet av att kunna framföra olika fordonstyper med varierande hastighet och uppehåll på ytterspårerna söder om Årstaberget innebär dock en begränsning till maximalt 15 tåglägen per timme/riktning på dessa spår. Tidsavstånd mellan tågen anges i rapporten *Riktlinjer täthet mellan tåg*.

Vid Stockholms södra (spår 1-2) ansluter den dubbelspåriga Citybanan. Tåg som trafikerar Stockholm Central ska normalt framföras på ytterspår på sträckan Årstaberget-Flemingsberg (via Södertälje syd)-Järna, kryssningsplats finns dock vid grenstationerna Flemingsberg och Järna. För att undvika kapacitetsförluster bör tåg som körs på olika spår men saknar beröringspunkter med varandra samutnyttja tåglägeskanaler när så är möjligt.

<sup>3</sup> Med kryssningsplats avses växelförbindelser där tåg planerligt får ledas över från innerspår till ytterspår och omvänt

<sup>4</sup> Exempel på samutnyttjade tåglägeskanaler är att trafikerar sträckan Södertälje C – Järna (innerspår) mot Mölnbo och Södertälje Syd – Järna (ytterspår) mot Nyköping i samma tidsfönster

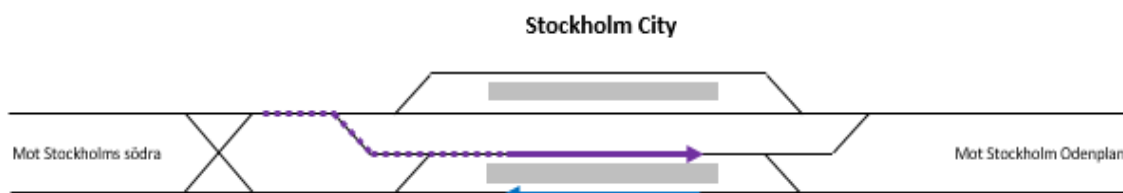


**Figur 2: Schematisk spårplan över Stockholms södra. Söder om Årstaberg övergår de två parallella dubbelspårerna till ett integrerat fyrspår**

### 3.5.4.5 CITYBANAN

Citybanan ska normalt endast trafikeras av pendeltåg. Den teoretiska kapaciteten på den dubbelspåriga sträckan Stockholms södra – Stockholm City – Tomtebodavägen övre uppgår till 24 tåglägen per timme/riktning. För att möjliggöra en friktionsfri överflyttning av pendeltågstrafiken till Citybanan under tågplan T17 kommer dock maximalt 16 tåglägen per timme/riktning tilldelas. Dessa ska anpassas till befintliga tåglägeskanaler på innerspårerna norr om Tomtebodavägen övre respektive söder om Stockholms södra.

Uppehållen på Stockholm City begränsas normalt till maximalt tre minuter. Under lågtrafik kan undantag göras för att tillgodose speciella önskemål, till exempel nyutrustning/tågsättsbyten. Vid dessa tillfällen kan även byte av körriktning bli aktuellt på spår 1-4.



**Figur 3: Station Stockholm City, exempel på tågsättsbyte söderut pga fordonsfel. Det lila strecket illustrerar det nya tågsättet som kommer från depån i Älvsjö, det blå strecket illustrerar tågsättet som ska bytas ut**

Tåg som trafikerar Citybanan ska framföras på innerspår på sträckan Tomtebodavägen övre – Skavstaby (via Arlanda) – Myrbacken respektive Tomtebodavägen övre – Huvudsta samt på sträckan Stockholms södra – Flemingsberg (via Södertälje hamn) – Järna. Kryssningsplats finns dock vid grenstationerna Skavstaby, Flemingsberg och Järna.

### 3.5.4.6 STOCKHOLM CENTRAL

För att nå ett bättre utnyttjande av spårkapaciteten vid plattformar gäller särskilda planeringsförutsättningar för Stockholm Central. Dessa berör främst persontrafiken, men tillgänglig kapacitet på plattformsspåren är också en viktig förutsättning för att flödet av godståg och andra rörelser utan uppehåll ska kunna fungera effektivt.

Trafiken på Stockholm Central indelas i tre grupper med delvis olika förutsättningar:

- genomgående tåg
- vändande tåg söderifrån
- vändande tåg norrifrån
- 

Planeringsförutsättningarna gäller under högtrafik, övriga tider kan undantag från dessa göras för att tillgodose speciella önskemål.

#### *Genomgående tåg*

Genomgående tåg söderifrån ska i regel trafikera spår 15-19 och genomgående tåg norrifrån trafikera spår 10-14. Godståg får trafikera samtliga genomgående spår (spår 10-19) om inte vagnar med särskilda transportvillkor medföljer.

Eftersom plattformskapaciteten är begränsad under högtrafiktid ska långa uppehåll undvikas, den planerade uppehållstiden begränsas därför till maximalt tio minuter. Under lågtrafik kan undantag göras för att möta speciella önskemål, till exempel kvarliggning i sovagnståg, nyutrustning av försenade tåg samt vid evenemang.

#### *Sammankoppling och isärkoppling av motorvagnståg*

Sammankoppling av motorvagnståg bör undvikas under rusningstid. Växling av tågdelar mellan olika spår får endast utföras under lågtrafik eftersom växlingsrörelser konsumerar ytterligare kapacitet.

#### *Vändande tåg söderifrån*

Vändande tåg söderifrån ska i regel trafikera spår 15-19<sup>5</sup>, efter uppehållet på Stockholm Central fortsätter tågen direkt till C-gruppen där vändning sker. I vissa fall fortsätter tågen via E-gruppen till Karlberg där vändning sker på spår M, V1, D1 eller D2 (minst ett av spår M, D1 och D2 ska vara tillgängligt för genomgående trafik). Efter vändning körs tågen från C-gruppen till spår 10-14.

Vändning på spår 10-13 som kräver högerspårskörning (kryssning) vid in- eller utfart till Stockholm Central är tillåten givet att ingen tåglägeskanal i motsatt körriktning tas i anspråk.

<sup>5</sup> Vid behov kan tåg söderifrån vända på spår 14

*Motorvagnståg och loktåg med manövervagn/två lok (SMS-tåg)*

Aktivitet	Max tidsåtgång
Uppehåll på Stockholm Central (ankomstspår 15-19)	10 minuter
Uppehåll på Norra Bantorget (servicespår spår E6-E7)	20 minuter
Uppställning/vändning i Karlberg (spår M, V1, D1 eller D2)	30 minuter
Uppehåll på Norra Bantorget (servicespår spår C2-C4)	30 minuter
Uppehåll på Stockholm Central (avgångsspår 10-14)	10 minuter

*Loktåg*

Lokrundgång är tillåten givet att ingen tåglägeskanal tas i anspråk.

*Vändande tåg norrifrån*

Vändande tåg norrifrån som framförs på spår N1 ska i regel trafikera spår 1-8, tåg som framförs på spår N3 ska i regel trafikera på spår 13-16.

Trafikering av spår 1-8 (säckbangården) begränsas av en rad faktorer:

- Spår 1-2 är endast tillgängliga för Arlanda Express flygpendeltåg
- Spår- och plattformslängd varierar mellan olika spår
- Möjlighet till rundgång saknas på spår 3
- Möjligheter till samtidig in-/utfart varierar mellan spåren
- Rörelser till/från spår 8 (norra sidan) är beroende av trafiken på spår 10-11. Trafikering av spår 8 bör därför begränsas och måste koordineras med trafiken till spår 10-11
- 

För att tillräcklig spårkapacitet kunna erbjudas ska nedanstående tidsramar tillämpas för vändande tåg norrifrån.

*Motorvagnståg och loktåg med manövervagn/två lok (SMS-tåg)*

Aktivitet
Uppehåll på Stockholm Central utan furnering (spår 1-8)
Uppehåll på Stockholm Central med furnering (spår 1-8)

*Loktåg*

Uppehållstid för loktåg med rundgång är maximalt 60 minuter på Stockholm Central. Lokrundgång kan dock inte alltid ske enligt önskemål, till exempel under högtrafik.

*Trafikverkets kommentar:*

*Ny trångsektorsplan för Stockholm med hänsyn till Citybanan. Texten är justerad med förtydliganden utifrån synpunkter som har inkommit i samrådet. Tågtätheten söder om Stockholm C har utökats med 1 tågläge/timme och riktning på ytterspåren och uppgår nu till 15 tåglägen/timme och riktning på ytterspåren.*

## Kapitel 6 – Avgifter

### 6.4 Andra avgiftsincitament

#### 6.4.1 Bokningsavgift

**Tabellen 6.19 får ny lydelse under rubriken Tidspann, första raden enligt nedan:**

Tidspann	Persontrafik (resandetåg)	Godstrafik
Mellan 48 dagar och 15 dagar före planerad avgångstid vid utgångsstation	20 % av tåglägesavgiften	10 % av tåglägesavgiften

*Trafikverkets kommentar:*

*Ändringen föranleds av att tidspannet för när avbokning blir avgiftsbelagd har förändrats.*

*Bokningsavgiften slås på när definition av omlopp finns.*

### 6.5 Verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter

#### 6.5.2.1 Merförseningar dubbelriktad modell

**Andra stycket kompletteras med följande text:**

Merförseningar med orsakskod FAT debiteras enligt det trafikeringsavtal som gäller när merförseningen uppstår. Det gäller även om grundorsaken uppstått i den tidigare tågplanen.

## Kapitel 3 – Infrastruktur

### 3.4.1.1 Sträckor med särskilda förutsättningar

**I stycket Bandel 371 (Mora)-Märbäck har mening två och tre ersatts med följande text:**

Bro över Österdalälven vid Oxberg, km 28+227, är avstängd för järnvägstrafik på grund av dålig bärighet.