

Konstruktionsregler Trafikrestriktioner

Nyheter i JNB 2028
Bilaga 4D och kapitel 2.4

Konstruktionsregler

Bilaga 4D – Konstruktionsregler

- Tidigare Trafikverkets interna dokument, nu del av JNB
- Förtydligande text om konstruktionsregler för ökad transparens
 - Gångtidsberäkningar
 - Tidsintervall mellan tåg
 - Kritiska punkter
- Sökande ska ta hänsyn till konstruktionsreglerna i ansökan



Gångtidsberäkningar

- Gångtiden beräknas med hänsyn till tågets prestanda i kombination med banans förutsättningar.
- Grundgångtid beskriver den tekniskt minsta gångtid som det tar att framföra ett visst tåg på en viss sträcka, beaktat bland annat ruttval och spårval och den tiden får inte underskridas. Banarbetstillägg och kvalitetstillägg inkluderas i gångtidsberäkningen.
- Det är möjligt att flytta delar av kvalitetstillägget efter Trafikverkets bedömning i varje enskilt fall för att exempelvis passa in tågmöten eller för att avrunda tider vid önskvärda platser..

Tidsintervall mellan färdplaner

- För att skapa en robust tågplan måste det finnas utrymme för tåg att kunna framföras något sena utan att det direkt skapar förseningar för andra tåg. Detta uppnås genom en bufferttid på 60 sekunder mellan färdplaner
- Undantag:
 - Malmö C – Hyllie (Citytunneln)
 - Stockholms södra – Tomtebodavägen (Citybanan)
 - Stockholm C – Hagalund (driftspåren)

Kritiska punkter

- På dubbelspårssträckor där olika typer av persontåg med stora gångtidsskillnader förekommer, är det särskilt viktigt att tågen framförs i den ordning de är planerade. För att uppnå detta har extra krav på tidsintervall mellan körplaner införts på utvalda trafikplatser, så kallade kritiska punkter.
- En kritisk punkt är en plats där ett långsammare persontåg avgår efter att ett snabbare persontåg har passerat
- Tydligare beskrivning av kritiska punkter (exempel) publiceras i JNB 2028
- Uppdaterad tabell för kritiska punkter

Malmbanan

Särskilda konstruktionsförutsättningar

- Tågmöte mellan malmtåg och godståg/personståg
 - Godståg/personståg ska tas in på avvikande huvudspår och planeras med ankomsttid minst 5 minuter före malmtågets passagetid
 - Om malmtåg måste tas in på avvikande huvudspår ska det planeras med ankomsttid minst 5 minuter före mötande tågs passagetid
- Tågmöte mellan två malmtåg
 - Det tåg som anländer först ska tas in på avvikande huvudspår och planeras med ankomsttid minst 7 minuter före mötande malmtågs passagetid
- Tågmöte mellan malmtåg och malmtåg/godståg/personståg på driftplats med samtidig infart:
 - Det tåg som anländer först ska tas in på avvikande huvudspår och ha ankomsttid minst 2 minuter före mötande tågs passagetid

Trafikrestriktioner

Kapitel 2.4 – Trafikrestriktioner

- Förtydligande av text om särskild infrastruktur och tunnelrestriktioner (kapitel 2.4.1 och 2.4.4)
 - Restriktioner avseende reserverad kapacitet har skiljts från tekniska restriktioner
- Pågående arbete avseende säkerhetsvärdering
 - Citytunneln i Malmö
 - Citybanan i Stockholm

