Svar på fråga 2017/18:464 av Jakob Forssmed (KD)  
Kapaciteten på Citybanan

Jakob Forssmed har frågat mig vilka åtgärder jag avser att vidta för att öka kapaciteten på Citybanan så att staten kan leverera den utlovade trafikeringen på 24 tåg per timme i rusningstrafik i närtid.

Jag har sedan jag tillträdde som infrastrukturminister haft anledning att sätta mig in i frågor rörande Citybanan, och jag har träffat företrädare för både Trafikverket och Stockholms läns landsting om just kapacitetsfrågan.

Det är Trafikverket som ansvarar för kapacitetstilldelningsprocessen inför framtagandet av den årliga tågplanen och som alltså gör bedömningen av t.ex. en viss banas kapacitet. Tilldelningen av kapacitet utgår därmed från de ansökningar om tåglägen som lämnas in till Trafikverket och inte från en optimering av tågplanen från ett produktionstekniskt perspektiv. Trafikmönster och typ av trafik är därför faktorer som påverkar vilken kapacitet som kan utnyttjas på en bana. Stockholms läns landsting har valt att ansöka om tåglägen för s.k. skip-stop trafik, där vissa tåg är snabbtåg som inte stannar vid samtliga stationer, trots att detta innebär att kapaciteten på banan minskar i jämförelse med om samtliga tåg kör i ett enhetligt trafikmönster. Skip-stop trafiken innebär även att tågsystemet är mer känsligt för störningar. Stockholms läns landsting har för övrigt fått de tåglägen de lämnat in ansökan om.

Citybanan togs i bruk i somras och den får nog fortfarande anses vara i ett driftsstartskede, med vissa inkörningsproblem. Olika åtgärder, för vilka såväl Trafikverket som Stockholms läns landsting ansvarar, kan behöva vidtas för att öka kapaciteten på både kort och lång sikt. Det kan t.ex. handla om att trimma signalanläggningarna för att avståndet mellan tågen ska kunna minskas, eller korta ned tågens uppehållstider på de stationer som har plattformsdörrar.

Jag kommer även fortsättningsvis att följa utvecklingen av kapaciteten på Citybanan.

Stockholm den 20 december 2017

Tomas Eneroth