

**Trafikfokus i
planeringen**
-Underhåll
-Genomförandeplan
-TPÅ



TRAFIKVERKET

Lars Brunsson
Joel Sultan

Trafikfokus i planeringen

- Hur planerar Trafikverket underhållet av järnvägen?
- Hur hänger det ihop med TPÅ-processen och nya genomförandeplanen?
- Vad är Genomförandeplanen?
- Vad är TPÅ-processen?

12 år

6 år

4 år

1 år

Nationell transportplan (NTP)

Genomförandeplan

Verksamhetsplan (VP)

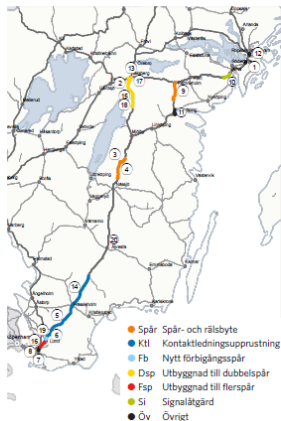
BAP

PP

Planerade åtgärder

Nr	Åtgärder	Typ av åtgärder	Planerat Produktionsår*
1	Flemingsberg plattformspår	● Öv	pågår-2018
2	Stenkumla-Dunsjö	● Dsp	pågår-2018
3	Tranås-Gripenberg nedspår	● Spår	pågår-2018
4	Tranås-Flisby uppspår	● Spår	pågår-2018
5	Hässleholm-Lund	● KTI	pågår-2018
6	Tornhill	● Fb	pågår-2018
7	Malmö godsbangård signalåtgärder för längre tåg	● Öv	2018
8	Kontinentalbanan, stationer	● Öv	2018
9	Katrineholm-Simonstorp	● Spår	2019
10	Järna-Mölnbo signalåtgärder inkl planskildheter	● Si	pågår-2020
11	Åttertorpsbron brobyte	● Öv	2020
12	Gettingmidjan	● Öv	2018-2021
13	Godsstråket genom Hallsberg	● Dsp	pågår-2021
14	Älmhult-Hässleholm	● KTI	2020-2022
15	Dunsjö-Jakobshyttan	● Dsp	2020-2023
16	Flackarp-Arlöv	● Fsp	2019-2023
17	Hallsberg-Stenkumla	● Dsp	2021-efter 2023
18	Jakobshyttan-Degerön	● Dsp	2020-efter 2023
19	Lund-Flackarp	● Fsp	2020-efter 2023
20	Scan med del 1 (Ö) (se ERTMS korridor B)	● Öv	2020-efter 2023

* enligt nu gällande planer



Vad gör vi för att upprätthålla funktionella krav?

Utbudet av godstrafik på den största delen av sträckan. Resterande godstrafik i 2020-2021 kommer från godstrafikens sammanstängda veckor samt vår och hösthelger, vilket medför en ökad belastning på sträckan.

Värdet på godstrafikens hastighetsnedläggningar till 130 km/h är 18 timmar per år. Detta innebär en risk för varaktig nedläggning till 160 km/h för spårvarvlar i Hälseda. Åtgärder planeras under 2018.

Osby, Mosselund, Tunneby och Diö, åtgärder planeras under 2019.

Hur ser det ut under genomförandet och vilka omledningsmöjligheter finns?

Utbudet av godstrafik i Flisby-Degerön medför en stor trafikbelastning på sträckan. Detta innebär en ökad belastning på sträckan.

Utbudet av godstrafik i Flisby-Degerön kommer inte att öka under 2018-2021. Detta innebär en risk för varaktig nedläggning vid inkomplexitet samt lågt hastighet. Arbetet med att öka kapaciteten i Flisby-Degerön kommer inte att påverka utbudet av godstrafik i Flisby-Degerön under 2018-2021.

Samma stora åtgärder fortsätter i denna period med liknande trafikpåverkan.

Omledningsbanor

Avstängningar mellan:

- Via Katrineholm-Norrköping-Mjölby. Denna sträcka är dubbelspårig hela vägen (Västra- respektive Södra stambanan). Banan är högt trafikerad, och hyser en hastighetsnedläggning på ca 5 km mellan Katrineholm och Norrköping. Denna nedläggning förväntas dock inte ha nämnvärd effekt på godstrafiken - varken ordinarie eller omledd.
- Via Falköping-Jönköping-Nässjö. Denna sträcka är enkelspårig mellan Falköping och Nässjö, och hyser därför mindre kapacitet än Södra stambanan. På denna sträcka föreligger också risk för hastighetsnedläggning mellan Falköping och Nässjö - en hastighetsnedläggning skulle minska tillgänglig kapacitet på banan. Rålsbytte för att släcka den risken är planerat till 2020.

Vid avstängning mellan Mjölby och Hälsedeholm är den närmaste omledningsvägen via Väst kustbanan. Den är till största delen i

gott skick, då den under de senaste decennierna har byggts ut till en dubbelspårig bana.

Vid avstängning mellan Hälsedeholm och Arlov kan godstrafiken omledas via Åstorp-Teckomatorp-Kävlinge-Arlöv (resandetag kan gå via Åstorp-Helsingborg-Lund). Båda får anses vara i gott skick.

Mälarenbanan Stockholm-Västerås-Hallsberg fungerar som omledningsbana för bland annat godstrafik under de veckor som Gettingmidjan är stängd. Under 2018 kommer dock även Mälarenbanan vara avstängd 3,5 vecka samtidigt, samma problembild väntas år 2019-2020 men är under utredning.

Vid trafikavbrott Järna-Mölnbo kan tågen på Södra stambanan omledas via Nyköping (tågen på Västra stambanan kan omledas via Mälarenbanan).

Trafikala effekter av investeringar

Vad är förbättringarna för trafiken när vi är klara med investeringarna?

Hela sträckan Hallsberg-Degerön är utbyggd med dubbelspår. Detta innebär en ökad kapacitet för godstrafiken. Detta innebär också en ökad flexibilitet för godstrafiken. Detta innebär också en ökad flexibilitet för godstrafiken. Detta innebär också en ökad flexibilitet för godstrafiken.

Hela sträckan Hallsberg-Degerön är utbyggd med dubbelspår. Detta innebär en ökad kapacitet för godstrafiken. Detta innebär också en ökad flexibilitet för godstrafiken. Detta innebär också en ökad flexibilitet för godstrafiken.

Fyrspåret Flackarp-Arlöv är den kapacitetsmättigaste viktigaste länken av fyrspårsutbyggnaden. En flaskhals försvinner vilket framförallt bidrar till en ökad flexibilitet i tågplaneringen. Den flexibiliteten kan användas för att minska väntetiderna för godstågen som passerar regionen. Det kan också minska gångtiderna för interregionala tåg från Göteborg respektive Stockholm som inte längre behöver anpassas till tåglägen för lokal- och regiontågen.

För att få ökad effekt av fyrspårsbyggnaden behöver även sträckan Lund (Högevall)-Flackarp färdigtställas, vilket beräknas ske 2024. Avsnittet på ca 1 km från Högevall in till Lund, kommer fortsatt bli en dubbelspårig kapacitetsbegränsning i södra änden av Lund.

Dubbelspår på godsstråket genom Hallsberg ger en kraftig ökning i kapaciteten på en de viktigaste knutpunkterna för godstrafiken. Signalåtgärder och slöpadet av plankorsningar mellan Järna och Mölnbo i kombination med det nya plattformskapet i Flemingsberg samt signalåtgärder i Söderlätje Syd ökar successivt kapaciteten på Västra stambanan, delen Stockholm C-Gnesta.

Generellt Sträckan Hallsberg-Mjölby kommer inledningsvis ha ett lågt kapacitetsutnyttjande, särskilt på avsnittet Hallsberg-Motala eftersom persontrafiken här är blygsam. Trafikökningen vid



- Högevall-Lund
- Lund-Hässleholm
- Hälsedeholm-Mjölby

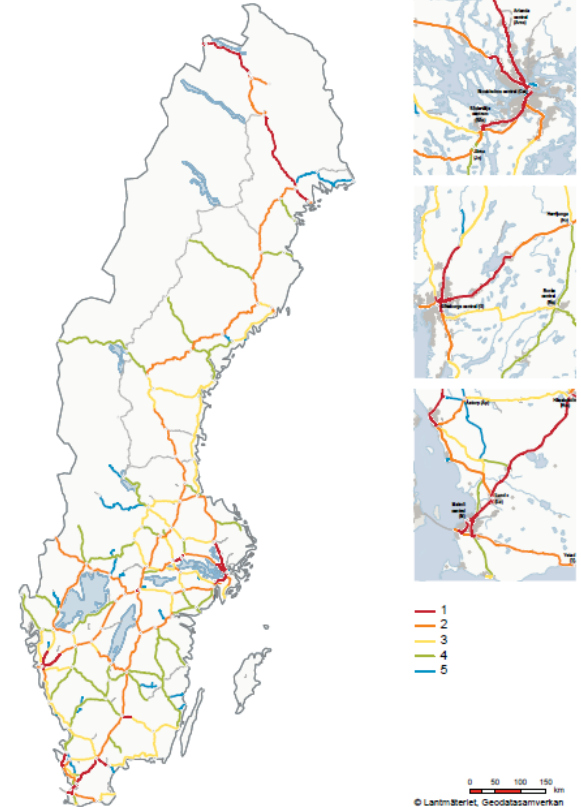
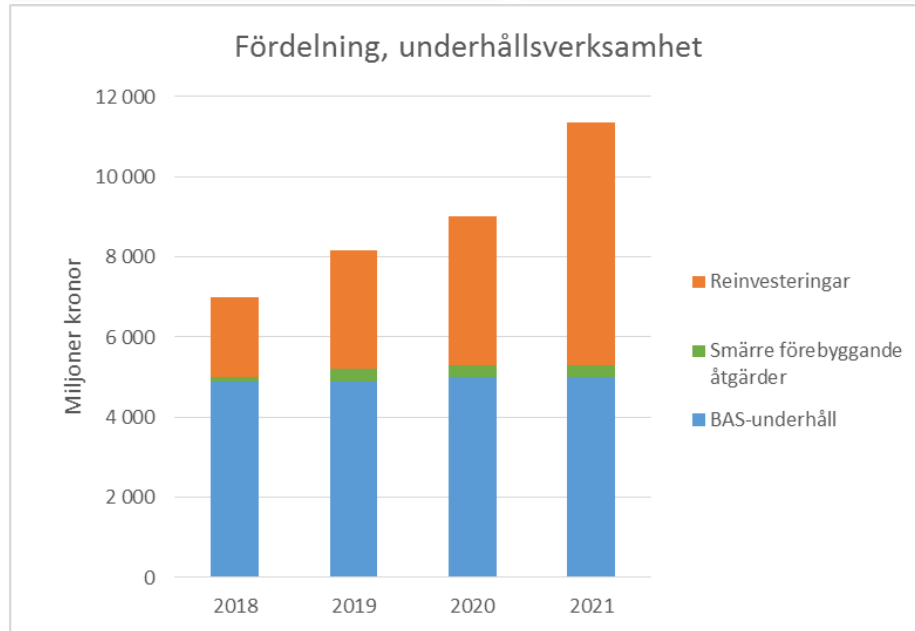
Inrättandet av Citybanan, kombinerat med fler plattformspår i Flemingsberg samt signalåtgärder mellan Järna och Mölnbo ökar kapaciteten närmast Stockholm. Kapacitetsbetsområdet kommer dock fortsättningsvis uppstå på följande sträckor:

- Flemingsberg-Gnesta
- Flen-Katrineholm
- Norrköping-Mjölby

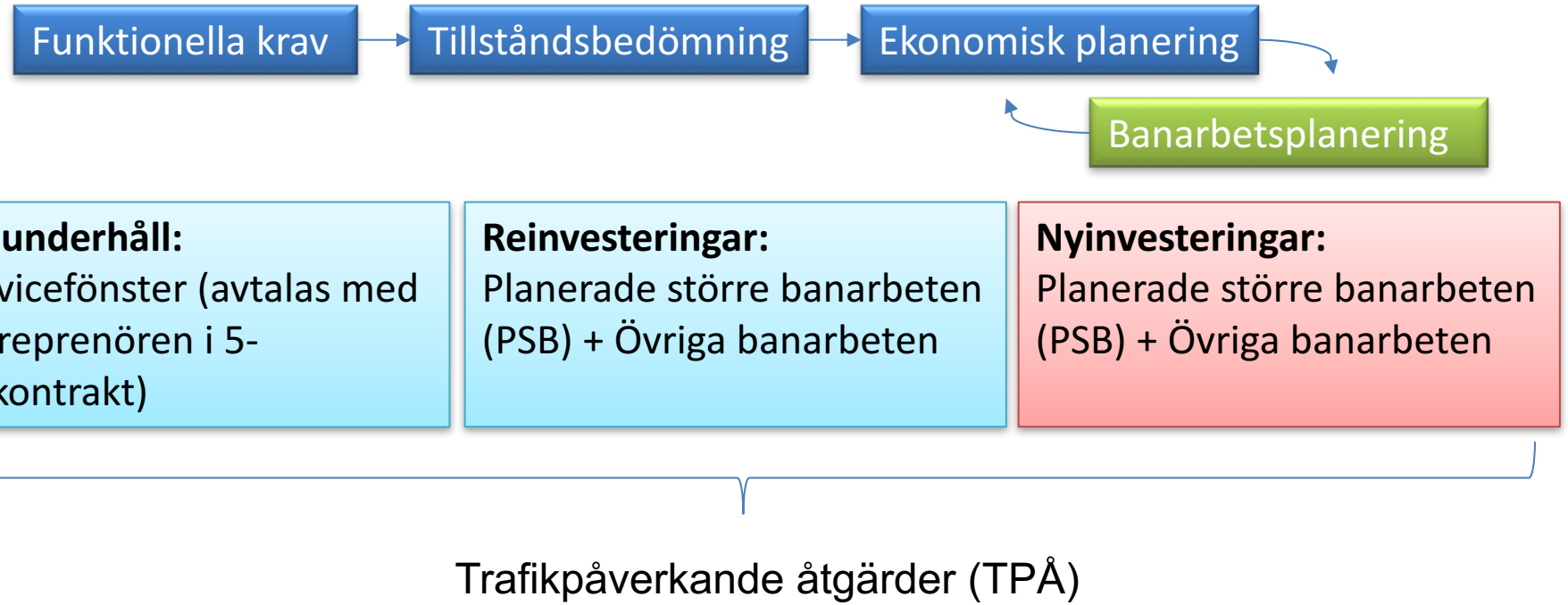
Att upprätthålla funktionella krav – att underhålla

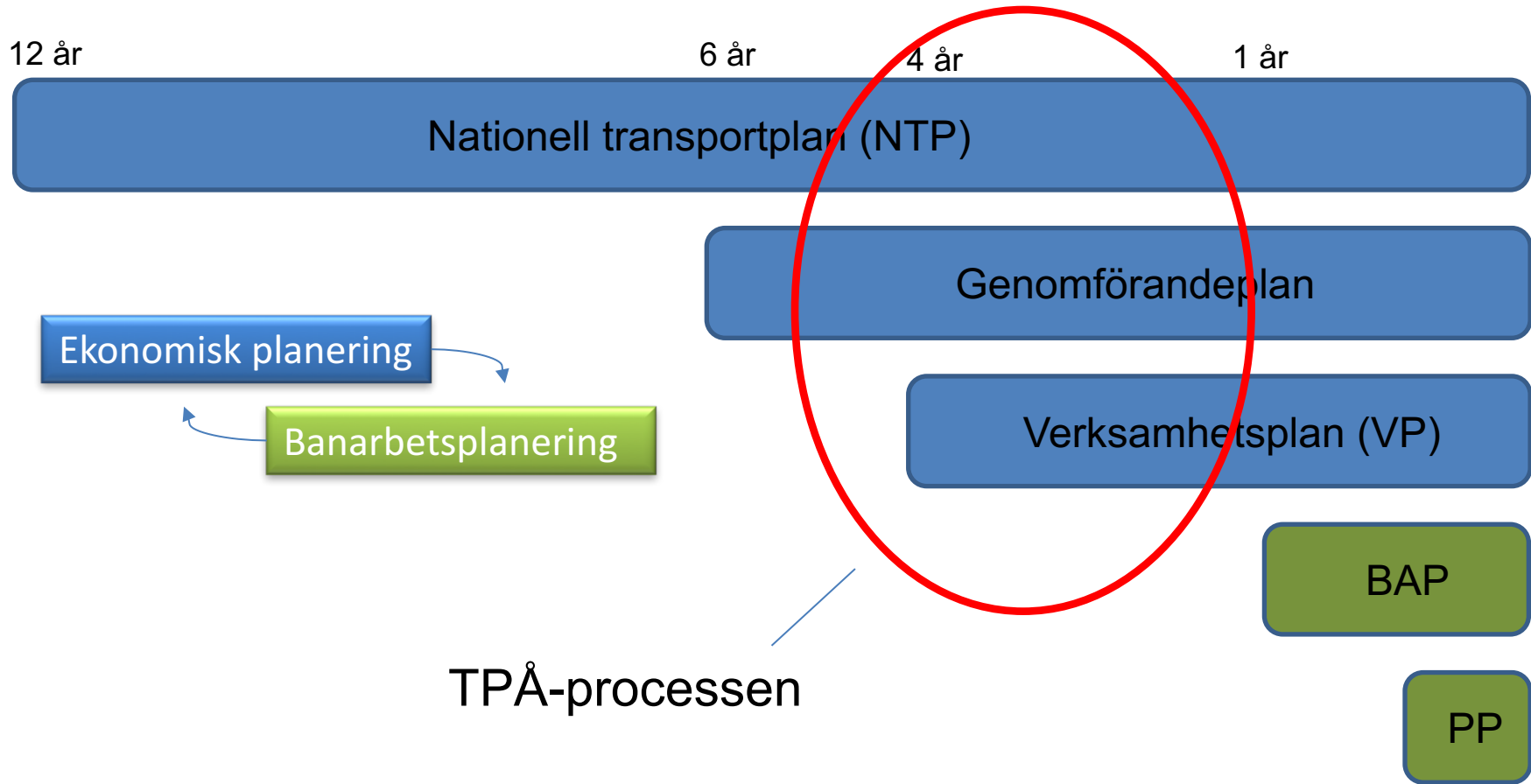
- Säkerhet
- Funktion
- Livscykelkostnad (LCC)

- Reinvesteringar
- Basunderhåll

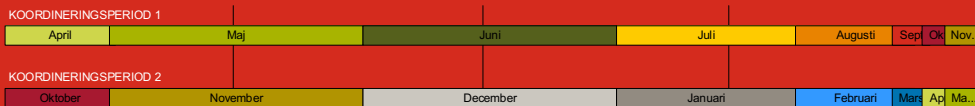


Från funktionella krav till TPÅ





TPÅ-processen (nivå 1)



September

Mars

Delprocess 1
 Identifiera åtgärder med risk för trafikpåverkan samt göra en sammanställning

Vad har vi?

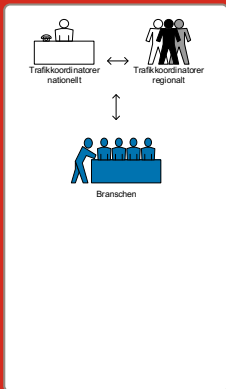


Delprocess 2
 Analysera trafikpåverkande åtgärder ur ett systemperspektiv

Vad innebär det och vad tål systemet?



Delprocess 3
 Bedöma genomförbarheten av TPÅ:er ur ett trafiksystemperspektiv



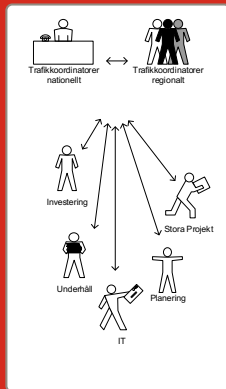
Delprocess 4
 Minimera trafikpåverkan genom att anpassa genomförandet

Vad kan vi göra?



Delprocess 5
 Sammanställa och återkoppla

Hur förmedlar vi detta?



Forskningsbehov

- Hur fungerar planeringsprocessen – vilken datatillgång kräver den? (LTH)
- Tillgänglighetskrav för trafiken (RISE)
- Hur hantera och bedöma osäkerhet i planeringen?

Forskningsbehov

Vi har information med olika risker för förändringar och med olika detaljeringsgrad. Hur strukturerar och presenterar vi informationen så att det som är viktigast kommer fram?

Ett mer tekniskt problem är hur bedömer vi hur mycket som kan få plats på en bana utifrån att vi vet att något ska göras, men inte i detalj hur omfattande det är?

