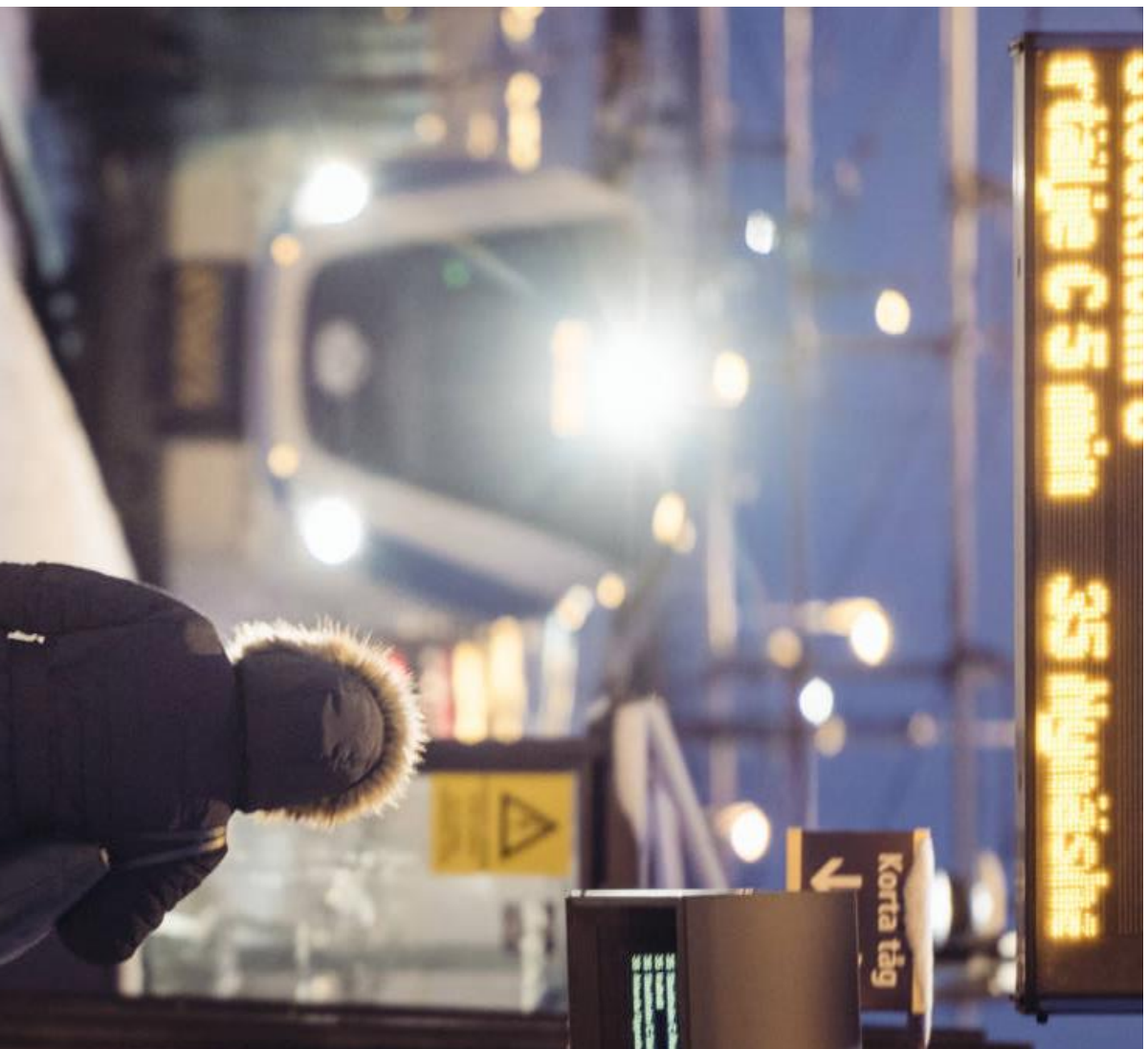


Det nya trafikprogrammet för Stockholms pendeltåg – Viktiga driftserfarenheter KAJT-dagarna april 2018

Olov Lindfeldt



Ett bolag inom MTR Corporation



Innehåll

Bakgrund

Linjenätet

Vårt uppdrag som pendeltågsoperatör

Vägen till målet

T18

Metodutveckling och forskning

Avslutning

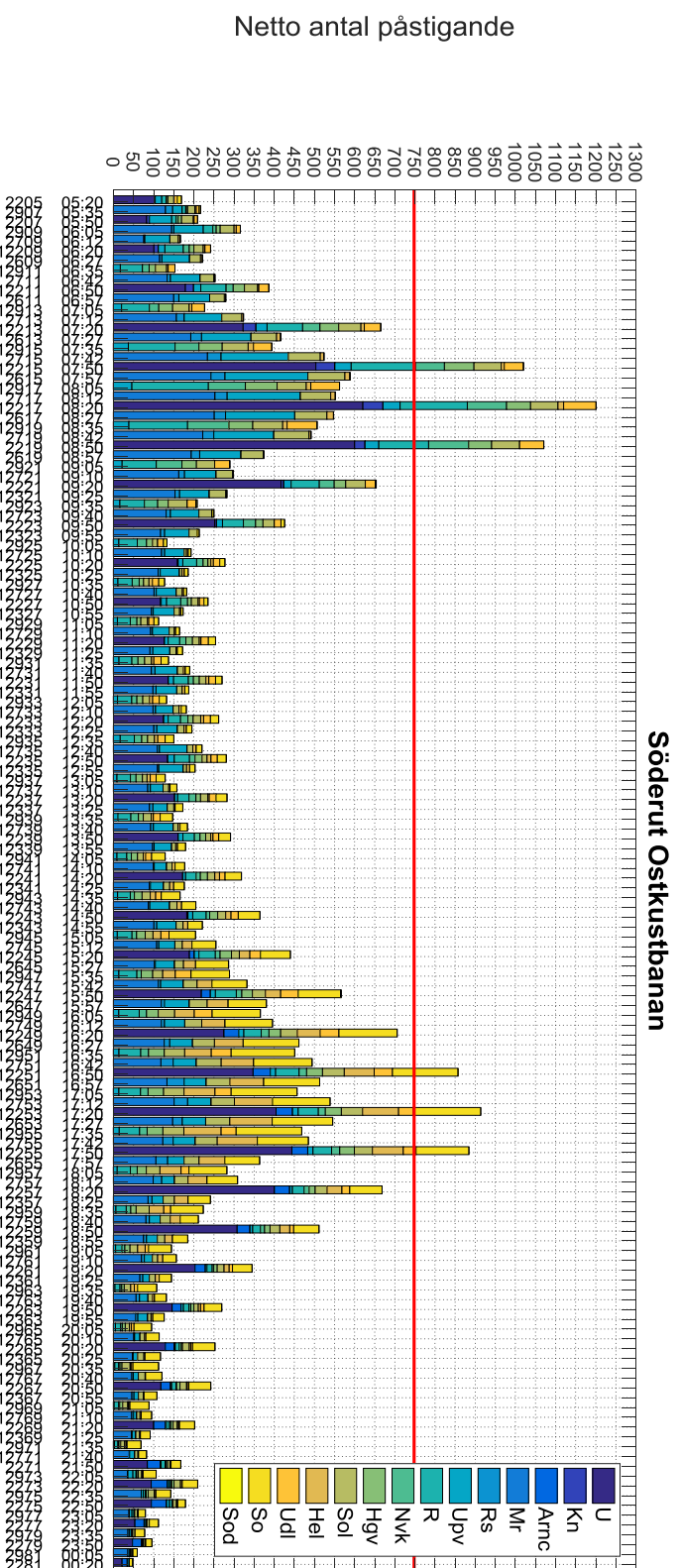
Bakgrund

- MTR driver Pendeltågstrafiken sedan från och med T17
- 129 fordon i två flottor:
 - 83 X60/A
 - 46 X60B
- ~550 avgångar M-F
- ~410 avgångar L-SoH
- En betydande del av Sveriges tågtrafik!

91%		Tåg i tid	
2212	* U	** -3	
2614S	* MR	** -1	
2214	SKBY	-1	
2714S	UPV	0	
2814	KHÄ	+1	
2314S	* KHÄ	** 0	
2914A	SOL	0	
2616S	UDL	-1	
2516	* SPÅ	-1	
2316S	TMÖ	0	
2216	SST	+7	
2816	ÅBE	+5	
2716S	* ÅBE	*B+3	
2916A	* ÅS	-2	
2518	* FAS	-2	
2618S	* FLB	-1	
2218	* TU	-1	
92714	* SÖD	** -3	
2918A	* SÖD	0	
52018	SÖD	-1	
2318S	HND	0	
2818	* JBO	-1	
2320S	* NGD	-1	
2219	ARNE	-2	
2799S	SKBY	0	
2919	* HGV	0	
2819	* SPÅ	-1	
2697S	* UDL	-1	
2317S	SUB	0	
2217	TMÖ	-1	
2517	SOD	+2	
2797S	SCI	0	
2917A	* ÅS	0	
2817	HÖN	0	
2695S	HU	0	
2315S	SKG	+1	
2215	UTS	0	
2793S	* TU	** +1	
2213	* SÖC	** 0	
2915A	DÄN	+4	
52015	SÖD	**B+2	
2515	* HND	+1	
2815	KDA	** +2	
52013	* GN	** -1	
2313S	* NGD	0	

Vårt uppdrag som pendeltågsoperatör

Nöjda kunder!



Tågnummer och avgångstid Sci

Vägen till målet

Nöjda kunder förutsätter

- Hög punktlighet
- Låg trängsel
- Kort restid (högt prioriterat)
- Rena tåg
- Hela tåg
- Bra information

Trafikplanering

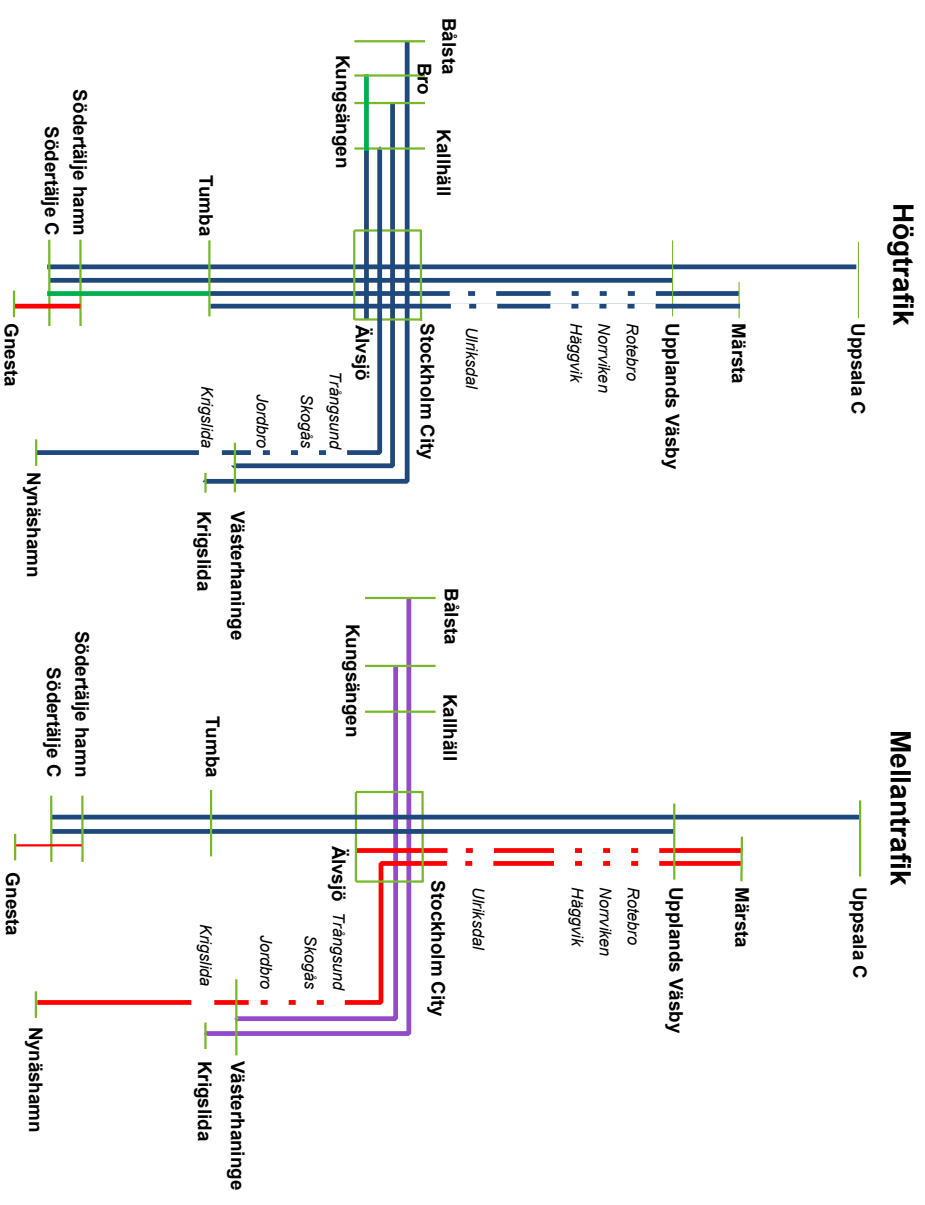
Begränsningar

- Fordon
- Verkstäder
- Personal
- Kapacitet och trafikledning

T18

Marknadsfokus

- Uppsala – Södertälje stamlinje
- Snabbpendeltåg – blandad trafik
- Från- och tillkoppling – tåglängd anpassad till efterfrågan

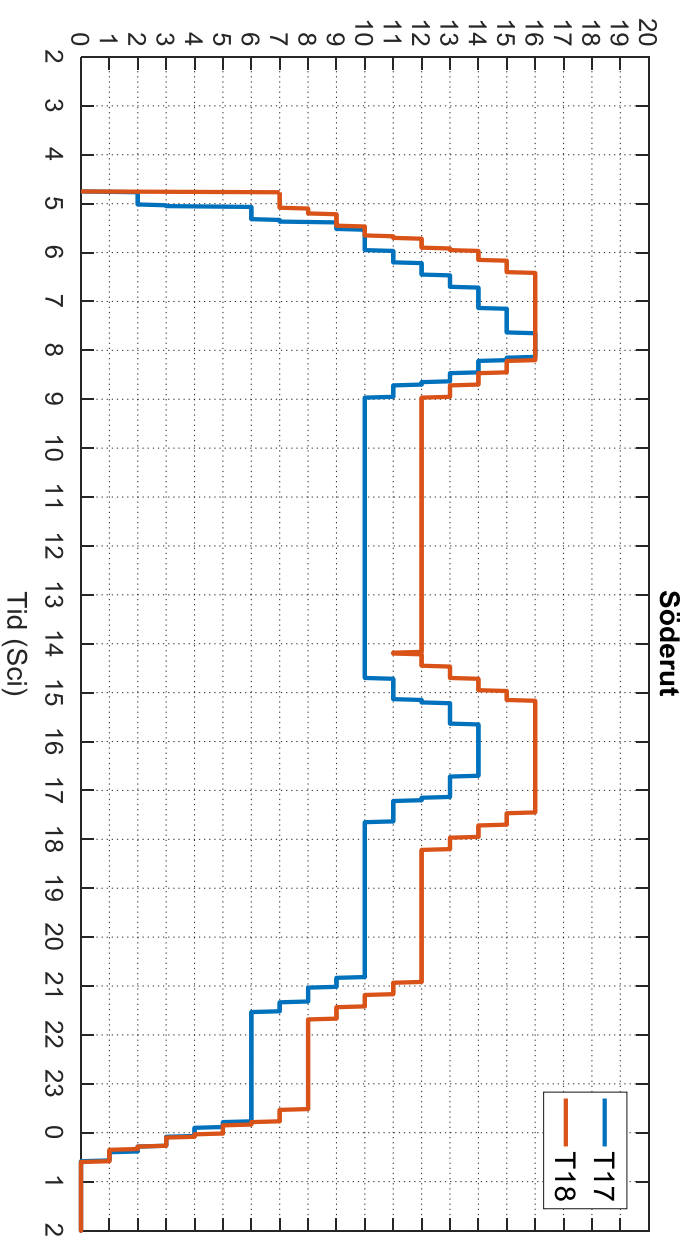


T18

Driftprofil

- 20 % trafikökning
- Systematisk högtrafik
- Resurseffektiv lösning

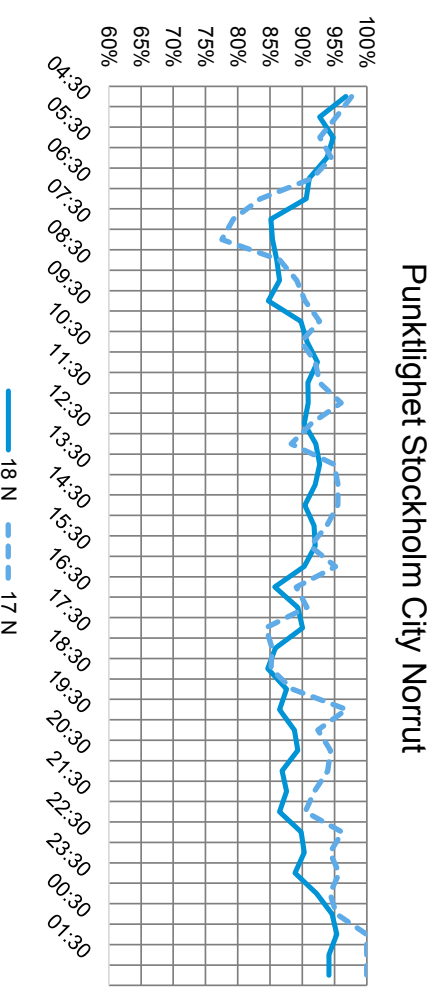
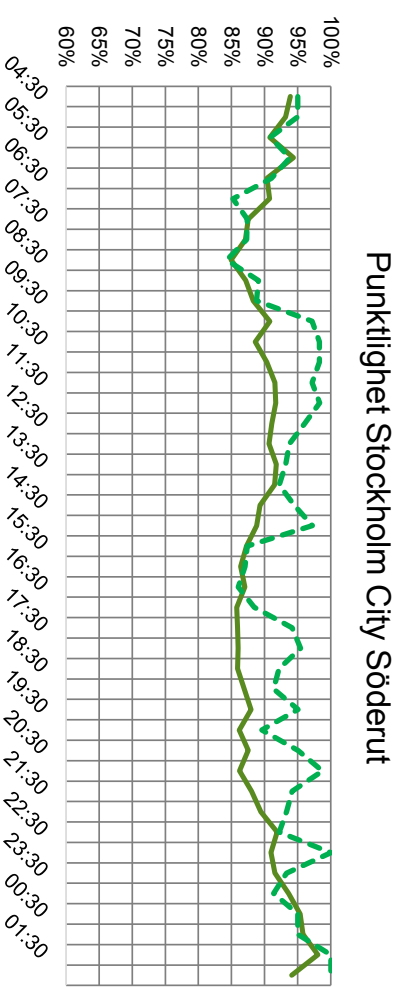
Antal tåg/h (glidande värde över 60 min)



T18

Viktiga driftserfarenheter

- 2-3 %-enheter lägre punktlighet än hösten T17 (med Citybanan)
- Känsligt för stora störningar
- Trafikledningen kritisk
- Omloppsmässigt komplex – svårt hantera störningar

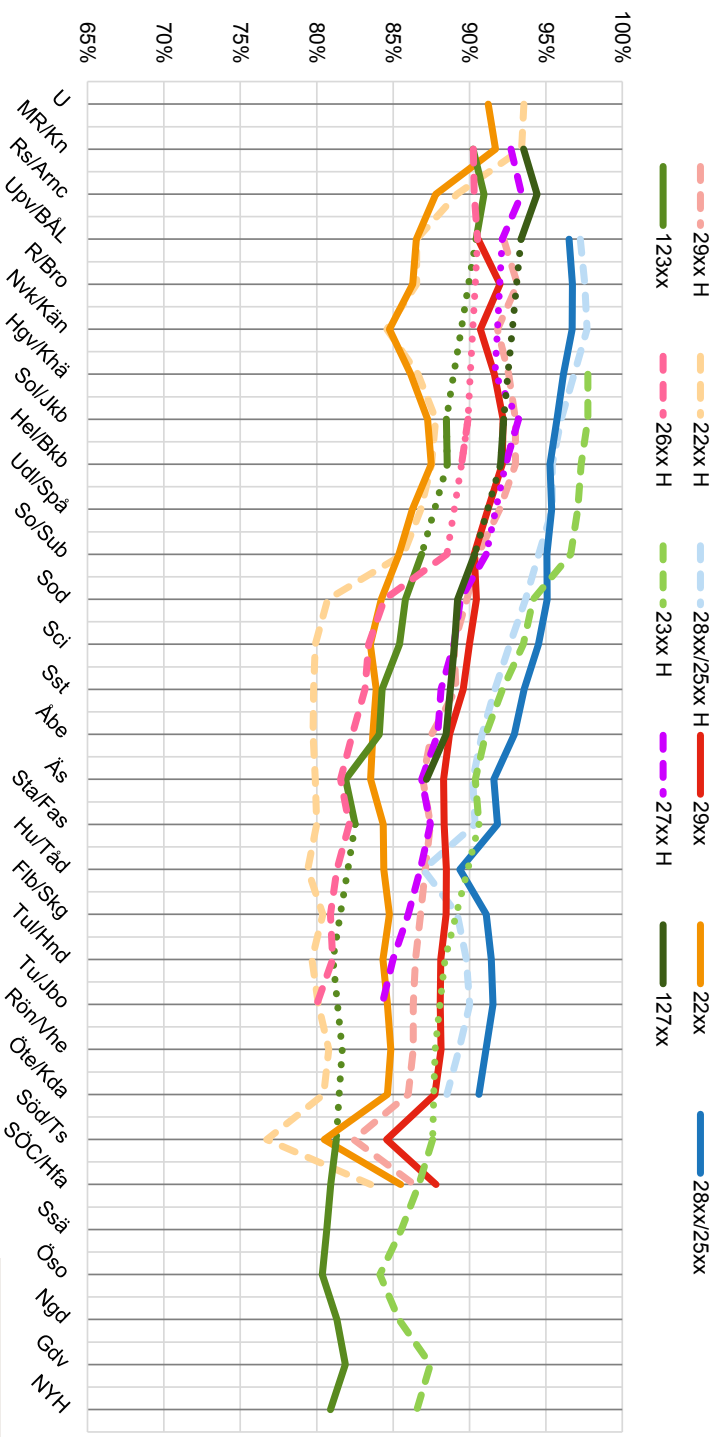


T18

Punktligghet söderut

- Uppsalalinjen (22xx) har sämst punktligghet
- Bålstalinjen (28xx/25xx) har bäst punktligghet
- Flera linjer tappar mycket punktligghet genom centrala Stockholm

Ankomstpunktligghet (T18, All trafik/Högtrafik, Söderut)

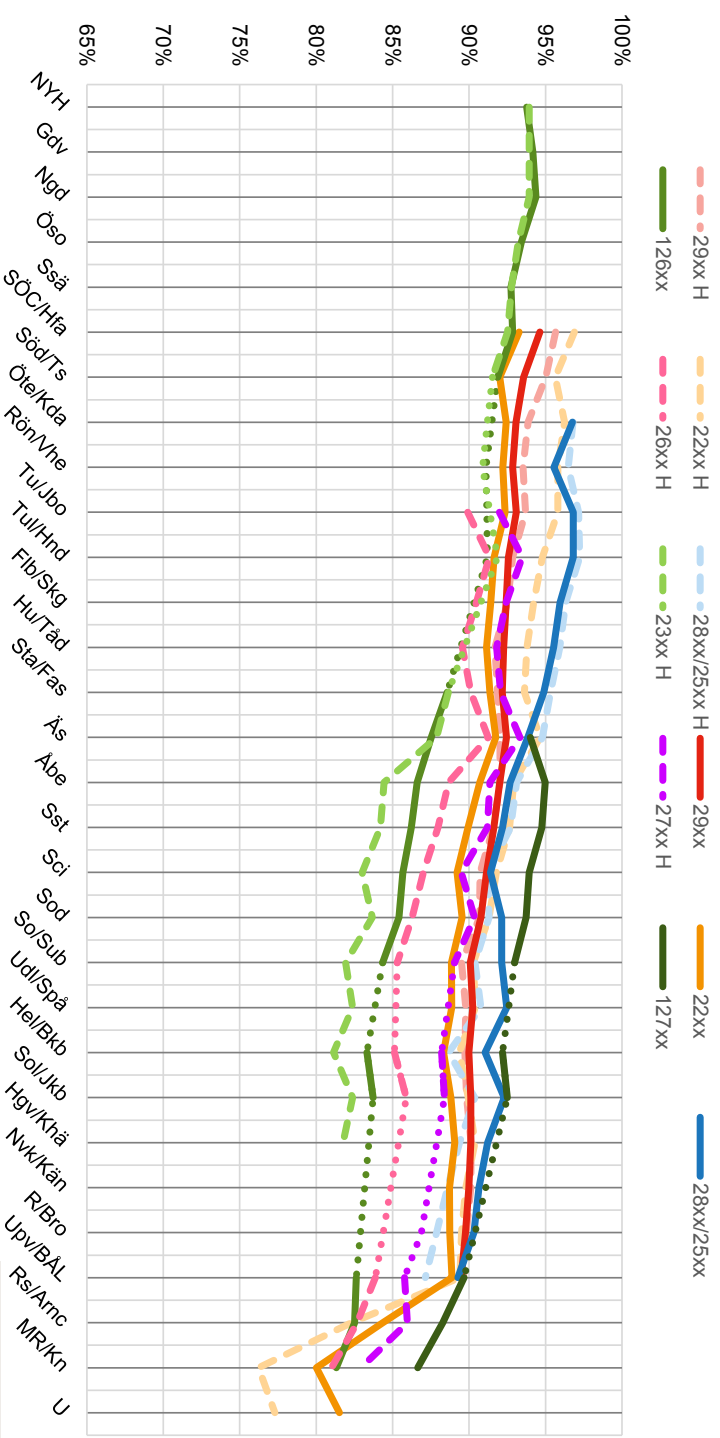


T18

Punktligghet norrut

- Nynäshamnslinjerna (23xx/126xx) har sämst punktligghet
- Mälardalens linjer (25xx/28xx) har bäst punktligghet

Ankomstpunktligghet (T18, All trafik/Högtrafik, Norrut)



T18

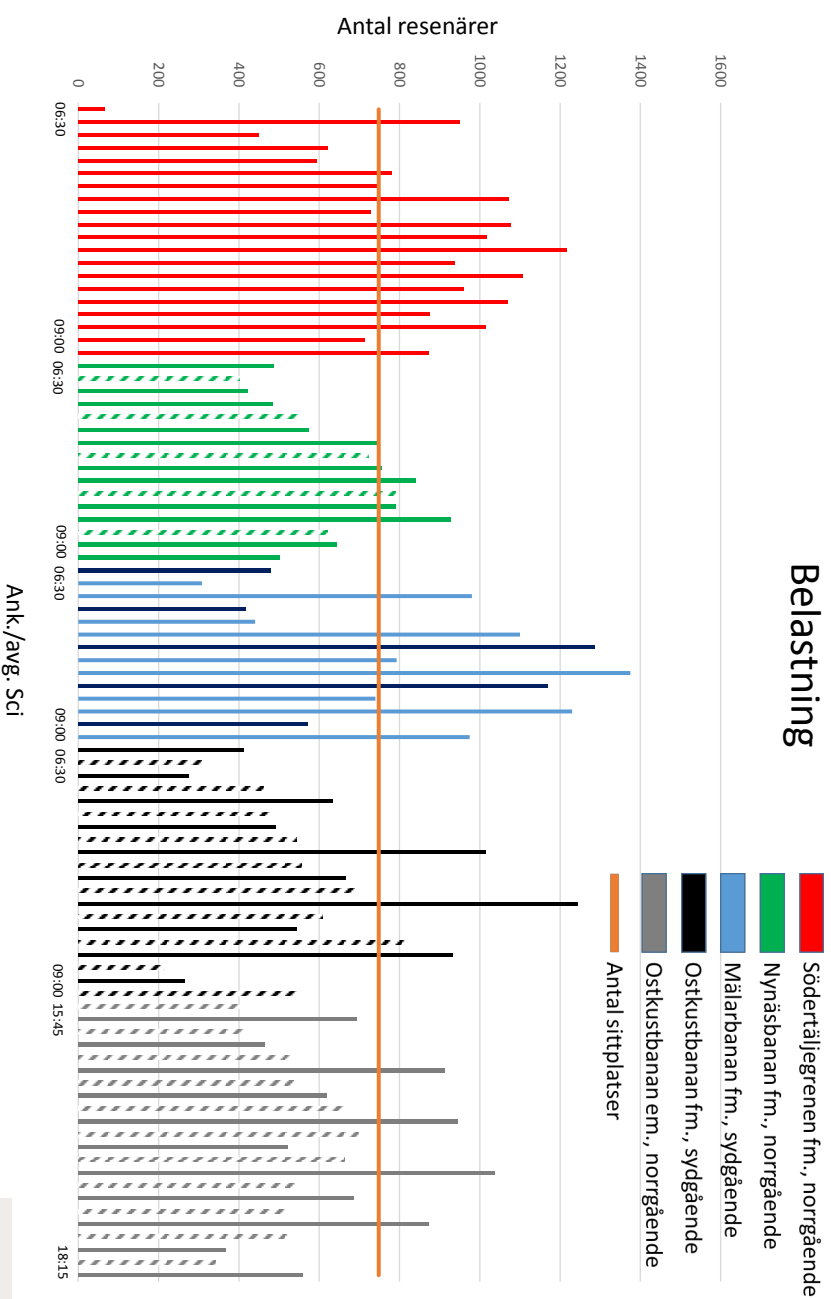
Belastning

Hög belastning på tåg från:

- Södertälje
- Bålsta
- Uppsala

Jämn belastning på tåg från:

- Nynäshamn



Metodutveckling och forskning

Nöjdare kunder och mer trafik

Infrastruktur och tidtabellslösningar

- Generiska metoder för att utvärdera infrastruktur och tidtabellsförändringar

Citybanan

- Köteoretiska modeller och statistisk analys

Föreningar och trängsel

- Statistisk analys av utfall
- Simulering i RailSys

Omloppsplanering med hänsyn till

- Städ
- Underhåll

Tack!