

# EN ROBUST JÄRNVÄG SKAPAS TILLSAMMANS

KRAFTSAMLING ÖRESUND – ETT GEMENSAMT PROJEKT  
FÖR ATT MINSKA ANTALET FÖRSENINGSTIMMAR

## KRAFTSAMLING

## ÖRESUND

Från 2007 till 2010 har SJ, Skånetrafiken, Green Cargo, DSB First, Arriva tåg, branschföreningen tågoperatörerna och Trafikverket samarbetat för att på kort sikt hitta åtgärder för att minska antalet förseningstimmor i tågtrafiken. Inom ramen för Kraftsamling Öresund har 125 konkreta åtgärder genomförts\*.

### Bakgrund

I Öresundsregionen försämrades tågtrafikens punktlighet mellan 2002-2007. Det skedde en drastisk försämring i södra Sverige, där orsakerna pekades ut att vara ökad person- och godstrafik, ett eftersatt underhållsbehov, senarelagda investeringar och fordonsproblem.

Förväntningarna under 2007 var att trafiken fortsatt skulle öka och att spårkapaciteten skulle minska och bli mer störningskänslig. En annan del som uppmärksammades var tecken på en bristfällig trafikinformation och att den riskerade att försämrats ytterligare.

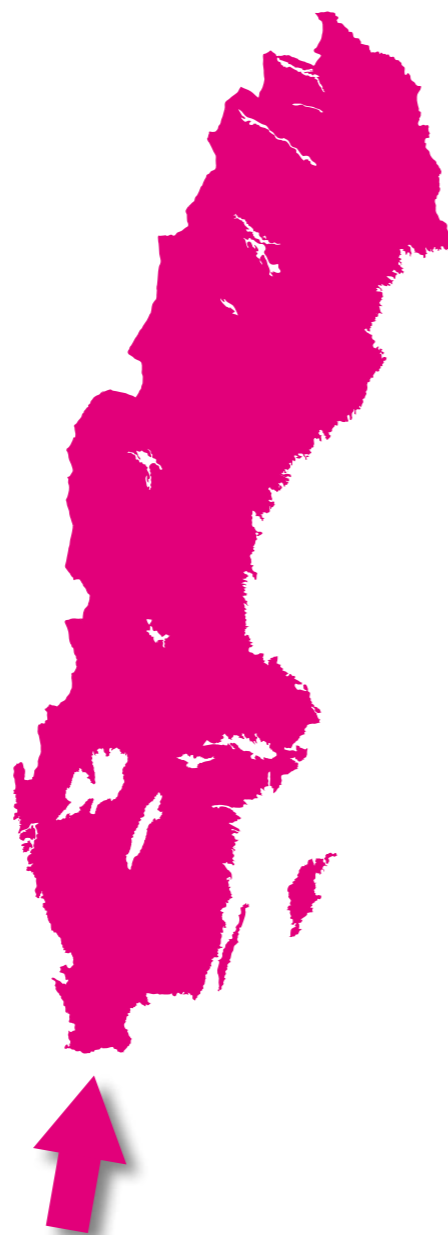
### Ökat resande

Våren 2007 gav Näringsdepartementet dåvarande Banverket i uppdrag att ta fram förslag för lösning av problemet med tågförseningar i Öresundsregionen och Göteborgsregionen i likhet med hur man arbetat med Kraftsamlings insatser i Stockholm/Mälardalen.

Utvecklingen i dessa regioner är likartad; befolkningsutvecklingen och resandet ökar och vi arbetar i dag inte längre i samma utsträckning på hemorten som tidigare och därmed ökar pendlingen. Detta innebär att det blir allt svårare att lösa kapacitetsproblemet på järnvägen.

### Förbättrad situation på lång- och kort sikt

Det görs många genomgripande förändringar i Sverige, som kommer att förbättra situationen på lång sikt. Invigningen av Citytunneln är ett sådant exempel. Den har lett till en ökad kapacitet och snabba trafik till och från Danmark. Men det krävs även förändringar som kan förbättra situationen på kort sikt. Därför har 125 förbättringar genomförts i Kraftsamling Öresund. Huvudsyftet har varit att minska antalet



förseningstimmor och öka tillförlitligheten i tågtrafiken så att störningarna kan minska. Den förbättrade kapaciteten var tänkt att användas för att förbättra kvaliteten och återställningsförmågan i tågtrafiken.

### Investeringar i anläggningen

Trafikverket har satsat cirka 2 miljarder kronor på Kraftsamlingsåtgärder i anläggningen i hela Sverige. I Kraftsamling Öresund har 560 miljoner avsatts för att arbeta med punktlighetsförbättrande åtgärder i anläggningen inom Öresundsområdet.

Tillsammans har Trafikverket, SJ, DSB First, Arriva Tåg, Skånetrafiken, Green Cargo och branschföreningen tågoperatörerna genomfört 125 aktiviteter för att minska antalet förseningstimmor.

### AKTIVITETER 2008-2010

Totalt har 125 olika åtgärder/aktiviteter genomförts:

#### Järnvägsföretag/Operatörer

45 st olika åtgärder

#### Trafikverket

28 nybyggnad/ombyggnadsprojekt (460 Mkr)  
50 st drift och underhållsåtgärder (61 Mkr)

På följande banor har åtgärder utförts:

- Södra Stambanan
- Skånebanan
- Ystadbanan
- Malmöområdet
- Västkustbanan

### ÅTGÄRDER I ANLÄGGNINGEN

#### Malmö

- Spår- och växelåtgärder för depåanläggningen
- Ny växelförbindelse
- Signaltekniska optimeringar
- Växelbyten

#### Skånebanan

- Växelbyten
- Ny mötesstation i Ättekulla

#### Godsstråket genom Skåne

- Nytt förbigångsspår i Kävlinge

#### Västkustbanan

- Ombyggnad av stationen i Kattarp
- Växelbyten i Ödåkra

#### Södra stambanan

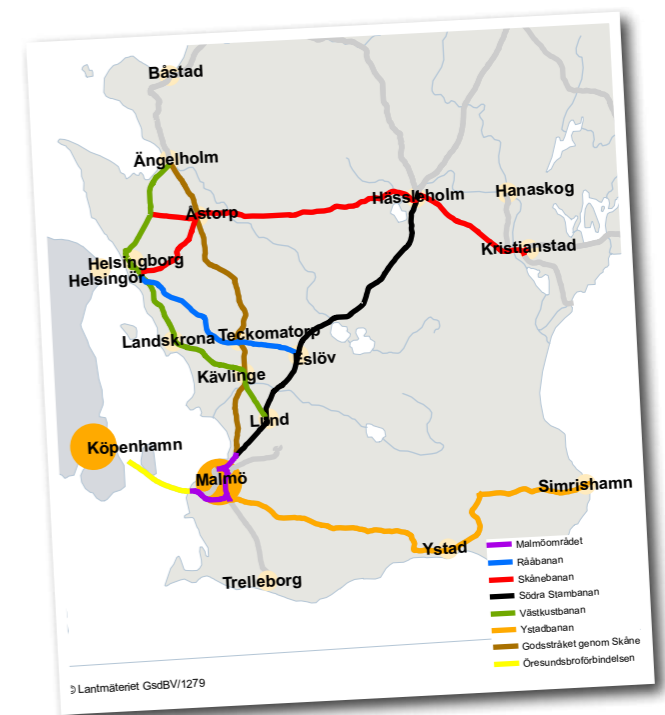
- Nytt förbigångsspår i Eslöv
- Spår- och signaltekniska optimeringar i Hässleholm
- Flertalet förbättringar i Lund

#### Ystadbanan

- Installation av växelvärmare i Ystad
- Växelbyten i Svedala och Skurup

### NÅGRA ÖVRIGA ÅTGÄRDER

- Trafikledning av depåbangården
- Utvecklad störningshantering. Med bl.a. störningsplaner.
- Stänga dörrarna 30 sekunder innan avgångstid från utgångsstation. (SJ)
- Projekt "Bota tågen" förbättringsarbete för Öresundstågen (X31). (Skånetrafiken)
- Projekt "Chico" för att säkerställa fordonskvaliteten. (SJ)
- Inhyrda fordon för att utöka vagnsparken. (Skånetrafiken)
- Totalrenovering av el- och diesellok. (Green Cargo)
- Minskad koppling och delning på Malmö C.
- Spårpatruller, förkortade inställelsetider för felavhjälpning, förstärkt växelunderhåll, förstärkt isolerskarvsunderhåll, förstärkt underhåll av avvattningsanläggningar, utbyte av räler i plankorsningar, ökad väktarbevakning.
- Förstärkta vägportaler
- Eltekniska åtgärder
- Införa trafikinformationssamordnare
- Utöka antalet trafikinformatorer
- Fritext på plattformsskyltar
- Lokförarinstruktör på plattform på Malmö C
- Förbättrade avgångsprocedurer



I tre år har Kraftsamling Öresund arbetat för att förbättra järnvägen i södra Sverige. De många anläggningsåtgärderna väntas på sikt ge goda effekter på punktligheten inom tågtrafiken.

\*(varav 6 stycken som av planeringstekniska skäl först kommer att genomföras under 2011-2012).

## Mål

Målet för Kraftsamling Öresund var att minska andelen försenade tåg med 25 procent med utgångspunkt från december 2007.

## Resultat

De förväntningar som fanns om en ökad trafik, minskad spårkapacitet och en ökad störningskänslighet har infriats. Mellan 2007-2010 ökade trafiken i Öresundsregionen kraftigt. Antalet tåg som passerar Arlov norr om Malmö har ökat med 30 procent och antalet ankommande tåg till Malmö C har ökat med 65 procent. Under denna period ökade också antalet förseningstimmar i Öresundsregionen från 4 665 timmar till 8 639 timmar. Det är en ökning på hela 85 procent.

Inom Kraftsamling Öresund genomfördes 125 förbättringsåtgärder, tyvärr utan att kunna påverka den ökade störningskänsligheten i anläggningen. Den stora ökningen av antalet förseningstimmar 2010 beror främst på att det varit ett rekordkallt och snöigt år. Det uppstod rekordstora förseningstimmar i slutet och början på året vilket haft en stor negativ påverkan på resultatet. Ombyggnaden av Malmö C och signalfel vid ibruktagandet av Citytunneln hösten 2010 har också varit en bidragande orsak till att förseningstimmarna ökat. Under sommaren uppstod fler solkurvor än normalt och ett stort signalfel i Lockarp påverkade punktligheten negativt under en lång tid.

Första året av Kraftsamling sjönk antalet förseningstimmar, men under 2009 blev det en ökning. En orsak tros vara alla de banarbeten som pågick i anläggningen. Bland annat från de åtgärder som genomfördes inom Kraftsamling Öresund.

## Ett lyckat projekt med en ökad dialog

Fastän att målen inte nåddes kan Kraftsamling Öresund ses som ett lyckat projekt. Alla åtgärder som var planerade har genomförts och på sikt förväntas punktligheten att öka. Vi kan se tydliga förbättringar i ett hårt ansatt järnvägsnät, både i faktiska förändringar i antalet spår, växlar och omkörningsspår. Projektet har även förbättrat dialogen mellan de olika aktörerna i branschen.

Ett ökat samarbete för att tillsammans arbeta med förbättringsåtgärder i framtiden. Utan Kraftsamling skulle järnvägssystemet vara ännu hårdare belastat och med ännu fler förseningstimmar som följd.

## Nästa steg

En förutsättning för att järnvägstrafiken ska fungera bra är ett nära samarbete mellan tågoperatörer, Trafikverket och andra aktörer. Kraftsamlingsprojektet är nu avslutat, men samarbetet i regionen kommer att fortsätta. Kraftsamling Öresund övergår till ett driftsforum för aktuella operativa frågor i Öresundsregionen. Den dagliga dialogen och det långsiktiga arbetet med Danmark har redan förbättrats, på sikt kommer även ett driftsforum för Småland och Blekinge att starta. En av de stora utmaningarna är att förbättra trafikinformationen till resenärer vid störningar.



DET ÄR VI SOM SAMLAR KRAFT

green  
cargo

Branschföreningen  
Tågoperatörerna

 TRAFIKVERKET



Skånetrafiken