

MPK

Marknadsanpassad planering av kapacitet

KAJT 2022-04-26



MPK Start - Introduktion



Vad?

- Ett verksamhetsutvecklingsprojekt som utvecklar nya digitala lösningar för planering av kapacitet på järnvägen
- Nya verktyg i form av ett nytt planeringssystem (TPS) och en ny plattform för ansökan om kapacitet (Kapacitetsportalen)
- Nya arbetssätt och en utvecklad tågplaneprocess



Varför?

- Behov av verktyg och arbetssätt som underlättar och effektiviserar hanteringen av Trafikverkets tjänster
- Ökad efterfrågan på kapacitet i järnvägsnätet
- Ökade krav på data i rätt tid och med rätt kvalitet för att nya arbetssätt och verktyg ska fungera



När?

- De nya verktygen kommer att användas för T23
- De nya verktygen kommer att tas i bruk våren 2022 för tågplaneprocessen (långtid) och hösten 2022 för ad-hoc processen (korttid)
- Registrering av tidiga skeden (tidig banarbetsplanering) för T23 startar i april 2021

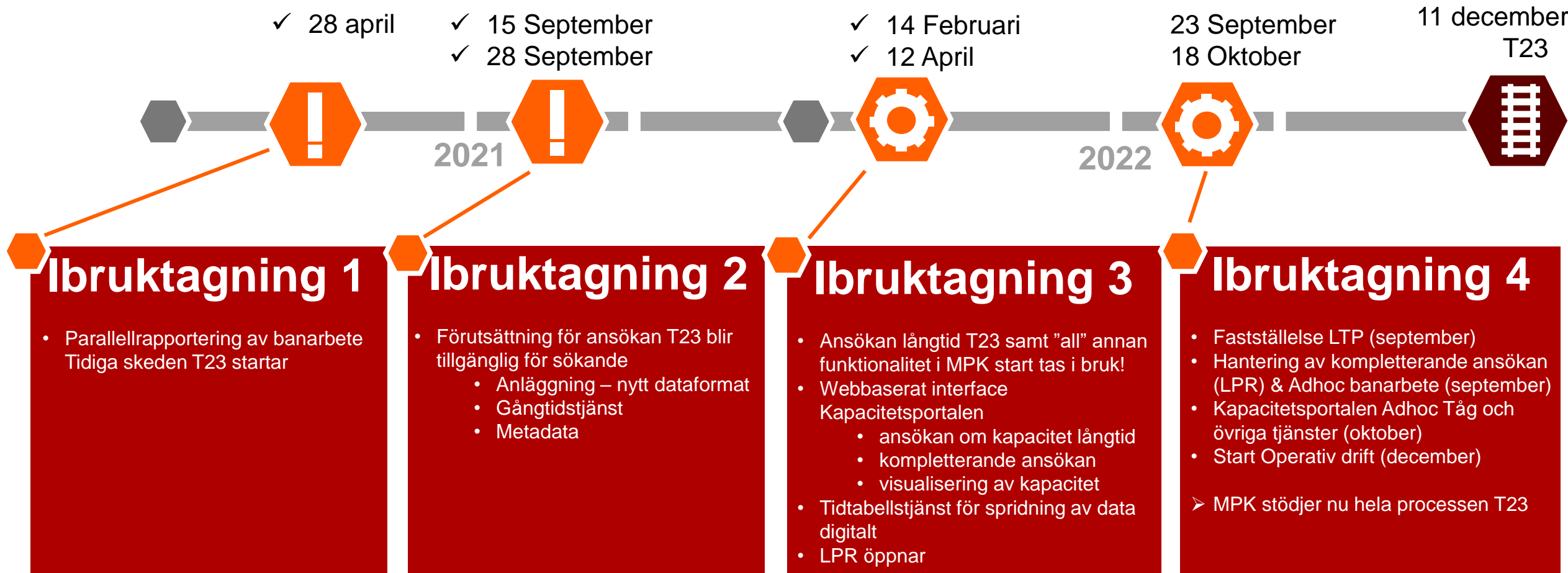
MPK Start - Introduktion

Ett av **Syftet** med MPK projektet är att skapa förutsättningar för **successiv planering** och **TAF/TAP**, dessutom stödjer det behovet av ett modernare verktyg för kapacitetstilldelning samt ett förbättrat gränssnitt mellan Trafikverket och järnvägsbranschen

MPK-start är det första steget mot digitaliserade tåglägestjänster

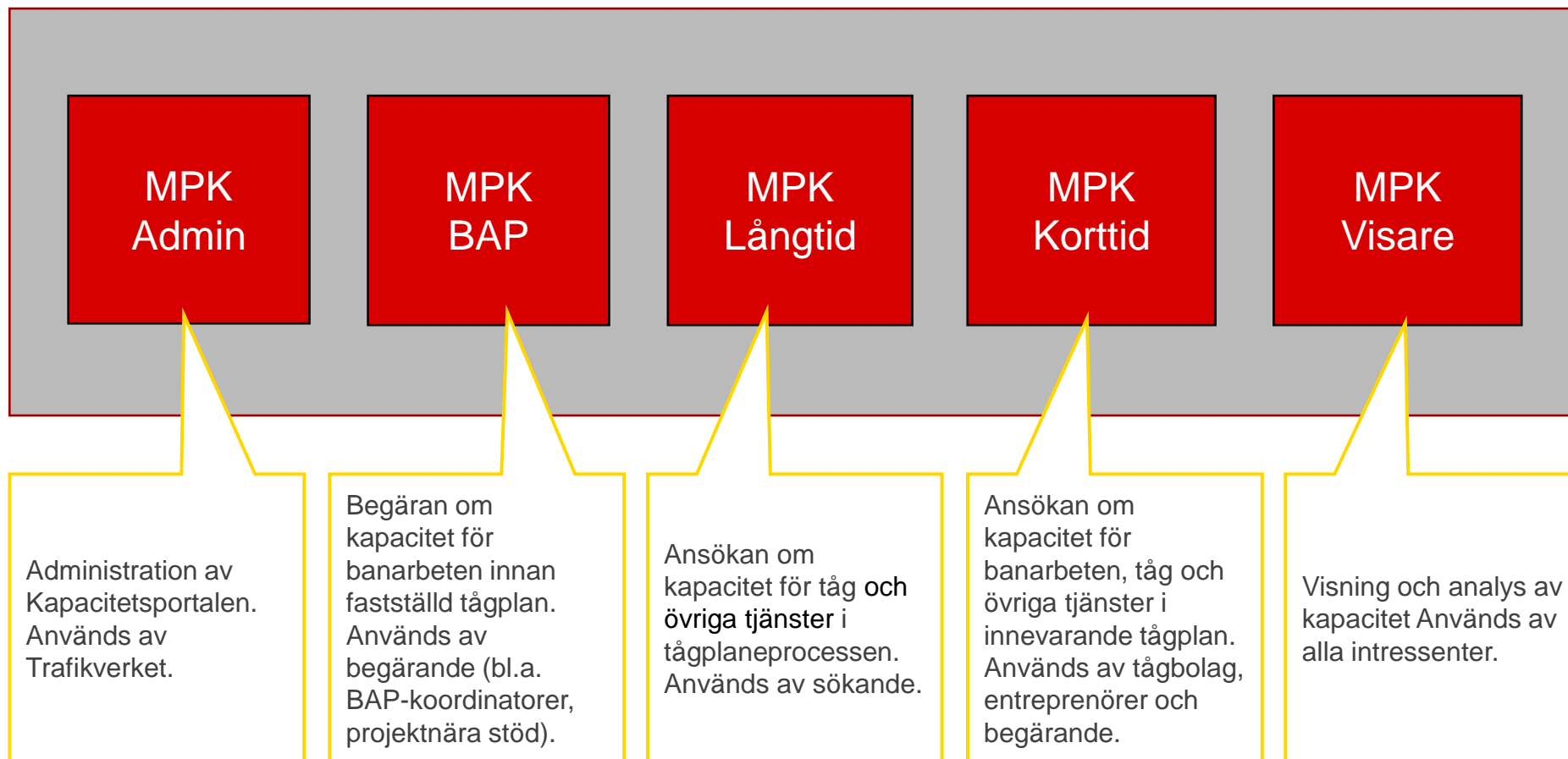


MPK Start - Tidplan



MPK Start - Kapacitetsportalen

Kapacitetsportalen består av flera verktyg som syftar till att ge användarna möjlighet att ansöka om och analysera kapacitet för tåg och banarbeten.



MPK Start – Integrationsmöjligheter

Järnvägs-
företag

Branschaktörer



MPK B2B

MPK Supporting services

MPK Ordering LPR

MPK Ordering STP

API Järnväg

MPK Metadata

Tåglägesrapporter

MPK Produktionsplan

Trafikhändelser

MPK Leveransplan

Annonseringsinformation

Common Interface

Tågsammansättningar

Körorder

Tågorder REST Web API



Successiv planering

- vad är det?



Successiv Planering

Vad möjliggör Successiv Planering?

- Göra tidigare dold kapacitet tillgänglig för planering
- Effektivare planering av tillgänglig kapacitet
- Produktionsoptimering
- Flexibilitet i planer
- Robustare planer
- Planer konstruerade efter den senast tillgängliga informationen (365 dagliga produktionsplaner)

Vilka konkreta nyttor skapas?

- Större utbud av kapacitet till tågbolag och entreprenörer
- Högre punktlighet
- Lägre skogstid
- Mer tillförlitlig information om aktuella planer samt effekter vid störningar



Successiv Planering

- Skiljer på avtalsinformation och produktionsinformation

- I tågplanen avtalas endast platser där tåget har trafikutbyten, det blir en plan innehållande avtalade trafikutbytesplatser
- Övriga platser ingår i den totala produktionsplanen och dessa kommer att kunna justeras och optimeras (så länge trafikutbytena är oförändrade) fram till att tåget går



- Gävle (Gä)
 - Hagraström (Hg)
 - Forsbacka (Fb)
 - Norra Valbo (Nvl)
- Sandviken (Snl)
 - Kungsgården (Kgd)
- Storvik (Sv)
 - Granstanda (Gad)
- Hofors (Hfr)
 - Långsjön (Lsj)
 - Ryggen (Ryg)
 - Korsnäs (Koä)
- Falun C (Fln)



Successiv Planering

- Leveransplan och produktionsplan

Tågplanen (leveransplanen)

- Beskriver det som är avtalat i form av tåglägen
- Baseras på de trafikaktiviteter, trafikutbytes-, ankomst- och avgångstider, samt platser, datum och fordonsförutsättningar sökande ansökt om

Produktionsplanen

- Beskriver hur man ska realisera avtalet och innehåller den specifika dagliga färdplanen inklusive alla platser och tider som passeras längs färden

Detta möjliggör att Trafikverket kan kontinuerligt justera och optimera produktionsplanen, utan att leveransplanen påverkas

Detta är möjligt fram tills att produktionsplanen låses och publiceras

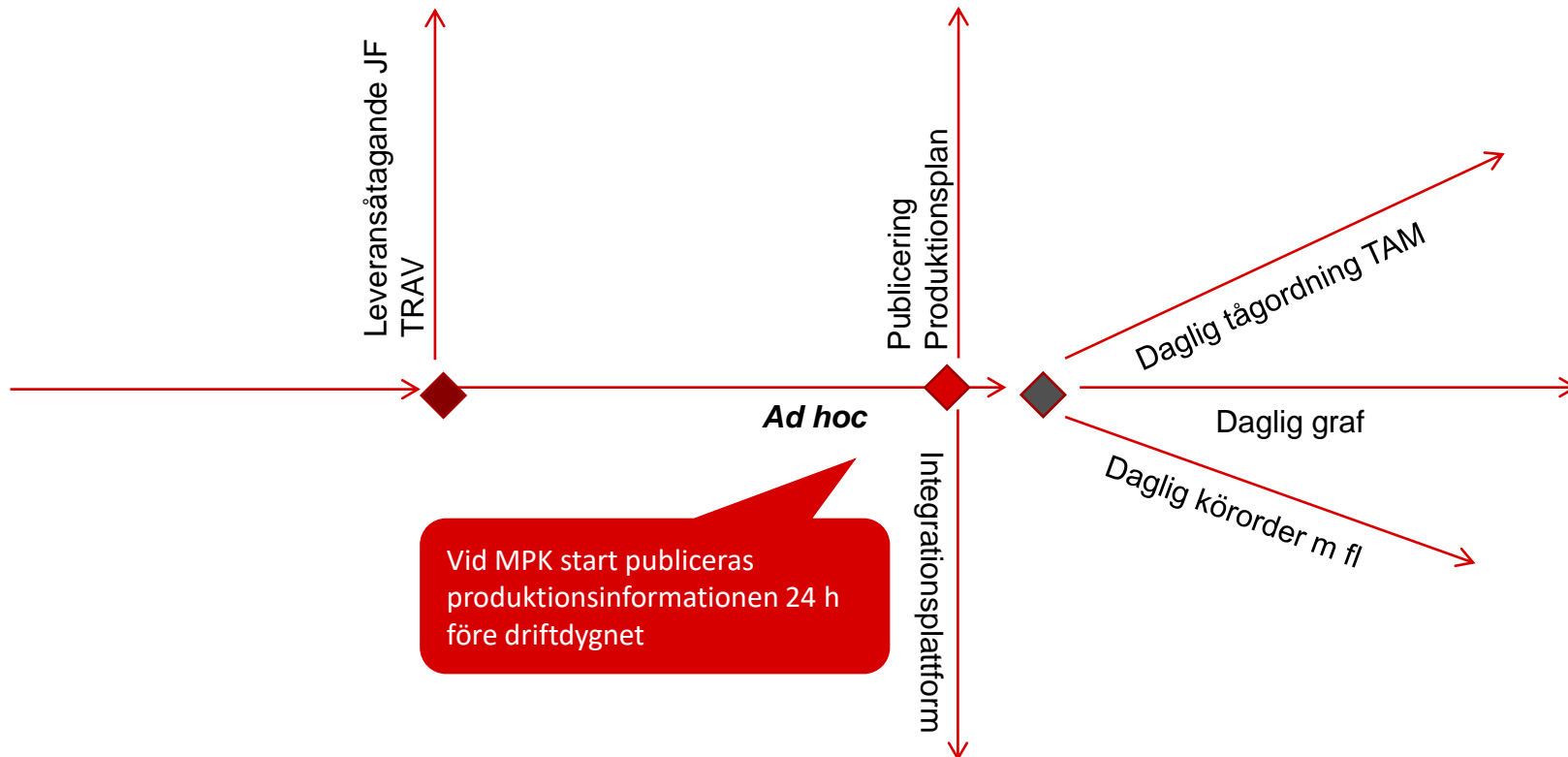


- ✓ **Publicering av en daglig produktionsplan kommer att göras senast 24 h före planerat utgångsdatum**

Successiv Planering

- Publicerar produktionsinformation så sent som möjligt

- Produktionsplanen optimeras, justeras och **publiceras för efterföljande system vid en bestämd tidpunkt**
- Detta innebär att all produktionsinformation utom avtalspunkter kan ändra sig ända (utan att påverka avtalet) fram till publicering av produktionsplanen
- Publicering av produktionsplan sker dygn för dygn



Successiv Planering

- Förutsättning i JNB 2023



Successiv planering*

- Utifrån tilldelat tågläge i årlig tågplan, kompletterad tågplan samt ad-hoc har Trafikverket möjlighet att kontinuerligt justera och optimera färdplaner för tågläget fram till fem dagar före tågets avgång eller, då behov uppstår på grund av sena ändringar, senast 24 timmar före tågets avgång
- Trafikverket optimerar och justerar inte avtalade tider och platser. Vid publicering av produktionsplanen blir dock tiderna och platserna för ett tåg låsta längs hela rutten och operativt tågnummer sprids

I praktiken innebär detta att Trafikverket

- har möjlighet att justera färdplaner utan att tider i tilldelat tågläge påverkas
- inte kan ändra färdplatser (rutt) enligt tilldelat tågläge
- endast kan justera färdplaner om dessa är i enlighet med uppgifter i tilldelat tågläge exempelvis fordonsuppgifter, samt planeringsförutsättningar och övriga förutsättningar angivna i JNB

*Från kap 4.2 Järnvägsnätsbeskrivning 2023



Frågor?





Nu händer det!

Tack

