



2018-05-07 11:00 CEST

Tala om lågt hängande frukter

Green Cargo och andra godstågsoperatörer har tillsammans med Trafikverket trafikledning, tidtabellskonstruktörer och KTHs Järnvägsgrupp under ett tjugotal år brottats med godståg som på grund av bromsförmågan enbart kunnat framföras i 70-80 km/h. Under årens lopp har det funnits många förslag på lösningar där de flesta handlat om mycket kostsamma ombyggnader av infrastrukturen vilket gjort att de tänkta åtgärderna nedprioriterats.

Jag har själv varit med och gjort olika inspel i frågan och i början av 2000-talet tog vi på Green Cargo fram en idé tillsammans med dåvarande Banverket Östra region. Östra regionen var drivande redan från start med

ATC-anpassningen tidigt 1990-tal som syftade till att få SJs nya flaggskepp X2000 att kunna framföras effektivt. Det projektet kallades SIPE-130 och ligger än idag till grund för ATC-projektering.

Branschen har under de senaste 2-3 åren jobbat tätt tillsammans för att lösa olika problem och utveckla järnvägens förmåga och varumärke. Ofta har vi arbetat under projektnamnet "Stärkt branschsamverkan". Det tidiga förslaget från början av 2000-talet har dammats av i samband med branschprojektet "Långa, Tunga och Större godståg = LTS" som syftar till att utifrån samma volymer kunna köra färre godståg genom att varje tåg tar mer gods.

Ett stort problem med detta projekt är att bromstalen försämras med längden på tågen. Det i ett läge där vi redan har problem med att komma upp i rimliga hastigheter med dagens tåglängder. Något som försämrar både järnvägsgodsets konkurrenskraft och kapacitetsutnyttjandet av infrastrukturen. Trafikverket anlidade konsulter för att dels se över ATC-funktionaliteten för infrastruktur/fordon dels räkna fram nya bromsprocenttabeller utifrån de nya förutsättningarna som fastställts.

Angreppssättet som valdes var att pragmatiskt utgå från den befintliga infrastrukturen och börja med enkla förslag **som inte har inverkan** på infrastrukturen.

För att göra en lång historia kort är den huvudsakliga lösningen att slopa mjuk övervakning samt minska förvarningstider i ATC-systemet i kombination med en smärre justering av signalprojekteringen. Det är viktigt att notera att detta inte påverkar trafiksäkerheten på något sätt men däremot kan det i vissa fall bli kort tid för förare att agera innan ATC ingriper. Som jämförelse finns det sträckor som redan idag körs med noll sekunders förvarningstid, d.v.s. enligt minimitabellen. Det kommer givetvis att genomföras riskanalyser och praktiska prov innan något sätts i skarp drift.

Hur förändras då godstågens hastigheter borde jag kanske ha börjat med att berätta!

Projektet LTS har fått tillgång till data från olika godstågsoperatörer innehållande information från verkliga tåg som körts mellan Hallsberg och Malmö under år 2016. Detta omfattar ca 7000 tåg. Av dessa var drygt 2200 tåg reducerade i hastighet till 70-90 km/h med dagens gällande bromsprocenttabell, se Figur 1 nedan. Till exempel ser man att 1211 tåg har

körts med 80 km/h som största tillåtna hastighet (STH). Det betyder att tågen tillbringar mer tid på banan eftersom godstågens hastighet skiljer sig mer än normalt från övriga tågslag. Det sätter även systemet/tidtabellen ur spel då möten inte kan ske där de planerats. Det innebär exempelvis att fler förare, lok, och vagnar behövs.

Figur 1 Största tillåtna hastighet (STH) för godståg Södra Stambanan Hallsberg-Malmö med dagens bromsprocenttabeller

Med de nya förutsättningarna skulle så gott som samtliga godståg kunna framföras i 120 km/h, se Figur 2 nedan. Detta skulle innebära mycket bättre konkurrenskraft för gods på järnväg och mindre störningsproblematik på södra stambanan.

Figur 2 Simulerade hastigheter (STH) med nya bromsprocenttabeller

Om sedan samtliga tåg i databasen förlängs med 200 meter, dock max 748 meter långa, skulle hastigheterna bli enligt Figur 3 nedan. Detta diagram visar att långa, tunga godståg kan framföras i rimliga hastigheter utan att omfattande infrastrukturella åtgärder behöver genomföras. Men den visar även att vi behöver nya bromsprocenttabeller. Om så inte sker kommer situationen som visas i Figur 1 ytterligare förvärras, vilket motverkar syftet med långa, tunga godståg.

Figur 3 Simulerade hastigheter med förlängning av samtliga tåg

Att hastigheterna kunde höjas på detta sätt var för mig, och troligtvis alla andra i projektet, en oväntad positiv effekt. Så nu är det förstas full fart framåt i genomförandet som gäller. Förhoppningarna är att köra tåg i viss omfattning under T19 med de nya bromsprocenttabellerna, dock utan att konstruera tidtabellerna enligt dessa i första läget. Hastigheterna blir då som regel 100 km/h. Godsvagnar är förvisso godkända för 120 km/h men många får inte framföras i den hastigheten med last. Första sträckan blir Hallsberg-Malmö och sedan Malmö-Göteborg för att följas av Göteborg-Hallsberg. Med de vinster som snabbare godståg medför, i termer av konkurrenskraft och positiva effekter för spårutnyttjandet på den svenska järnvägen, är förstas vår

ambition att fortsätta rulla ut detta på alla stambanor.

Man kan ju undra vilka infrastrukturinvesteringar som skulle krävas för att få godståg, bara på sträckan mellan Hallsberg och Malmö, att potentiellt kunna framföras i 120 km/h med dagens bromsprocenttabeller? Åtskilliga miljarder kr påstår jag. Med denna lösning som kostar några miljoner kr, uppskattningsvis 4-5, och som avser administrativt arbete och utan fysiska åtgärder i infrastrukturen. Då kan man tala om lågt hängande frukter.

*Pelle Andersson,
Chef infrastruktur/produktionsinköp, Green Cargo*



Green Cargo är en hållbar logistikpartner och en viktig del av skandinaviskt näringsliv. 97 procent av vårt transportarbete sker med eltåg med mycket låg klimatpåverkan. Varje dygn kör vi 400 godståg och ersätter dagligen runt 9 000 lastbilstransporter på vägnätet. I vårt nätverk trafikerar vi närmare 300 platser i Sverige, Norge och Danmark och med partners når vi hela Europa. Green Cargo ägs av svenska staten. Vi har 1 900 anställda och vi transporterar cirka 21 miljoner ton gods och har en årsomsättning på drygt 4,5 miljarder SEK (2022).

Kontaktpersoner



Pressjour

Presskontakt
010-455 40 02



Stephan Ray

Presskontakt
Chef Kommunikation & Public Affairs
stephan.ray@greencargo.com