



2016-09-27 14:45 CEST

En halv miljard i skogen

Nu har Trafikverkets tidtabeller för alla tågbolag 2017 publicerats, den så kallade Tågplan T17. Persontrafiken gynnas och godstågstrafiken missgynnas i planeringsskedet. Och så kanske det ska vara. Men får man en sämre kvalitet i planeringen så kostar det pengar för godstågsbolagen. Något som godstågsbolagen skulle kunna kompenseras för när banavgifterna fastställs. Låt oss helt kort berätta om godstågsbolagens skogstid på 11 procent och persontrafikens på 2 procent.

Green Cargos planeringsavdelning tittat närmare på tidtabellerna för 2017. Vi har tittat på den så kallade skogstiden för samtliga tågbolag. Skogstiden kostar pengar, det är nämligen den tid som ett tåg bromsas in och ställs åt

sidan längs linjen, för att vänta på ett annat tåg som prioriterats.

Persontrafikens skogstid är 2 procent av den totala tidtabellstiden visar det sig medan godstågen får stå och vänta ”i skogen” 11 procent av tiden.

För Green Cargo innebär det att våra godståg står och väntar sammanlagt 2 261 dagar, av den totala tidtabellstiden på 21 384 dagar för samtliga våra godståg. För alla godstågsbolag tillsammans är skogstiden 4 215 dagar, alltså motsvarande en bit över 11 år.

Lokförare kostar även när de står uppställda i skogen med sitt tåg, loken kostar även när de inte drar, vagnhyror kostar även när godset står still. Den sammanlagda kostnaden för Green Cargos skogstid 2017 blir ca 270 miljoner kronor. För alla godstågsbolag blir det en kostnad på cirka en halv miljard i skogen.

Vill man vara riktigt noggrann skulle man kunna lägga till elkostnaderna för att dra igång ett riktigt tungt godståg som ställts åt sidan. Varje stopp kostar ca 500 kronor i ökad elräkning. När Green Cargos godståg ställs åt sidan cirka 250 000 gånger på ett år så blir det en ansevärd summa i ökad elförbrukning. En del godståg har en lättare totalvikt än de tyngsta, men 50-70 miljoner kronor extra i elförbrukning är ingen orealistisk summa för alla planerade stopp och start på mötesspår enbart för Green Cargo.

Persontrafik i rusningstid bör vara prioriterad, det är inget konstigt med det. Men i lågtrafik och i godstågens högtrafik på kvällar och nätter, så skulle lättare persontåg kunna ställas åt sidan och de tunga godstågen få rulla på. Tills det blir verklighet skulle det vara rättvist att godstågsbolagen kompenseras för den kvalitetsbristkostnad som 11 procent planerad skogstid innebär.

Mats Hollander, kommunikationsdirektör Green Cargo

Green Cargo erbjuder näringslivet säkra, kapacitetsstarka och hållbara transporter till cirka 200 platser i Skandinavien och med partners når vi närmare 1000 i övriga Europa. Vårt transportarbete uppgick till 9,7 miljarder nettotonkm 2024. Nästan 98 procent av vårt totala transportarbete sker med eldrivna lok där elen uteslutande kommer från fossilfria källor. Varje vardag kör vi 31 miljoner nettotonkilometer och ersätter därmed 9 000

lastbilstransporter i vägnätet. Vi har 1 750 anställda, och har en årsomsättning på 4,2 miljarder SEK (2024).

Kontaktpersoner



Pressjour

Presskontakt

010-455 40 02



Stephan Ray

Presskontakt

Chef Kommunikation & Public Affairs

stephan.ray@greencargo.com