

2016-05-10 16:15 CEST

Fyra elefanter är mer än fem myror

Att bygga tidtabeller är en komplicerad process. Två saker är dock säkra; godståg är tunga och det kostar på att stoppa och starta närmare 3 000 ton. Och, ett optimalt utnyttjande av infrastrukturen kräver flexibilitet och anpassning. Läs infrastrukturchef Pelle Anderssons tankar om hur tidtabeller borde konstrueras.

När det gäller tidtabellskonstruktion så varierar ett persontåg ytterst lite i sina egenskaper från konstruktion till genomförande. En motorvagn väger alltid lika mycket och har samma dragkraft/bromsförmåga dag från dag, antalet resenärer påverkar marginellt så det bortser vi från. Ett godståg har däremot sällan samma egenskaper dag från dag, det kan variera flera hundra ton i bruttovikt. Likaså varierar dragkraften från dag till dag. När det gäller systemgodståg så är variationen mindre än för vagnslasttåg med blandat gods men ändå är skillnaderna stora jämfört med resandetåg.

Att försöka konstruera godstågslägen på sekundnivå skapar ingen nytta utan det innebär tvärtom ett slöseri med tillgänglig kapacitet. Istället behövs nya konstruktionsregler för godståg kontra persontåg. Green Cargo anser inte att samtliga konflikter behöver lösas i tidtabellkonstruktionen eftersom Trafikverkets operativa trafikledning hanterar dem. Det är välkänt att operativa Trafikledningen får ut mycket mer kapacitet genom sina beslut än vad tidtabellskonstruktören har skapat. Anledningen är att Trafikledningen jobbar i nuet och det har nog aldrig hänt att alla tåg går enligt en fastställd graf, därmed uppstår i nuet andra lösningar som inte kan förutses vid tidtabellskonstruktionen.

Ett exempel från verkligheten är tåg 4300 från Helsingborg till Skelleftehamns Övre. I processen för tågplan T16 tvistade Green Cargo om det här tåget på grund av av all skogstid* tåget hade fått i konstruktionen på sträckan Helsingborg-Nässjö. Trafikverket avslog Green Cargos tvist med

motiveringen att det inte går att konstruera på annat sätt. I dagsläget framförs tåg 4300 av den operativa trafikledningen och tåget är i genomsnitt är två timmar före tiden redan i Nässjö, detta sker i stort sett dagligen. Green Cargo och dess kunder drabbas av stora kostnadsökningar i produktionen till absolut ingen nytta. Vi brukar värdera en tågimme till 5000 kr/timmen, konstruktionen kostar således ca 10 000 kr/dag. Under T16 har tåg 4300 208 gångdagar och merkostnaden enbart för detta tåg är ca 2 miljoner kr. Tyvärr finns det alldeles för många liknande fall.

Green Cargo har investerat i elmätare på loken och vi analyserar data från dem. En grov uppskattning är att om exempelvis ett ståltåg på 2800 ton stoppas och ställs åt sidan för tågmöte så drar det el för cirka 600 kr när det ska starta och få upp farten igen. Det kan jämföras med en ungefärlig förbrukning på ca 40 kr per femminutersperiod vid vanlig linjekörning. Eftersom det tar mer än fem minuter oftast att komma upp i full hastighet så är skillnaden cirka 500 kr per start jämfört med passage.

I tågplan T14 hade Green Cargo drygt 268 000 planerade tågmöten där godståg ställs åt sidan. Kostnaden för dessa stopp blir då uppskattningsvis $500 \text{ kr} \times 268\,000 = 134 \text{ Miljoner kr}$. Detta är en överskattning eftersom alla tåg inte är lika tunga som ståltåg. Men även om vi halverar summan så handlar det om närmare 70 miljoner kr.

Vi vill med den här korta analysen visa Trafikverket att det är viktigt att hantera tunga godståg och lätta motorvagnar på ett klokt sätt när man konstruerar tåglägen. Vi tror att Trafikverket i betydligt fler fall än idag bör ställa motorvagnar på möte istället för som oftast idag godstågen. Man kan också fundera över vem som ska betala för den extra elförbrukningen? Idag är det godsbolagen och dess kunder. Kanske vore det en idé att differentiera banavgifterna utifrån den kvalitet och prioritet olika tågslag får.

*Skogstid: tid då främst godståg ställs åt sidan och väntar "ute i skogen" på att ett persontåg som blivit prioriterat ska passera.

Pelle Andersson, infrastrukturchef 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