



2016-02-26 11:15 CET

Gästbloggaren: 50 procent mer gods med tåg!

Det är fullt på spåren sägs det ibland. Men professor Bo-Lennart Nelldal på KTH, visar med beräkningar hur godstrafiken med tåg redan nästa år skulle kunna öka med 50 procent. Det handlar om tågfyllnad, fler tåg, bättre infrastruktur och bättre tidtabellsplanering. Självfallet handlar det även om efterfrågan.

I denna text behandlar jag översiktligt möjligheterna att köra mer gods på järnväg i ett kortsiktigt perspektiv. Med detta avses i regel under innevarande tidtabell eller till nästa tidtabell 2017 efter ansökan om tåglägen. En

förutsättning är givetvis att efterfrågan finns. Det finns ett antal olika möjligheter som dock varierar i tid och rum enligt nedan.

Bättre tågfillnad

Godstågen är i medeltal kortare än vad som normalt är tillåtet i Sverige som är 630 m. Vagnslast- och systemtågen tågen är i medeltal ca 450 m, kombitågen 500- 550m (Källa: Bearbetning av data från Trafikverket 2014). För systemtågen är ofta vikten begränsande, men kapaciteten kan ibland ökas genom att använda starkare eller fler lok. För vagnslast- och kombitåg finns i regel möjlighet att ta med fler vagnar om efterfrågan finns. En ökning av tåglängden från 450 till 630 m innebär 40 % högre kapacitet men det måste finnas utrymme för vecko- och säsongvariationer så detta är ett teoretiskt maximum. Vi räknar här med 15 % i ett kortsiktigt perspektiv, d v s under innevarande tåg- och produktionsplan 2016. På längre sikt är potentialen större och det är på en del banor möjligt att köra 740 m långa tåg, men det kan kräva kompletterande investeringar.

Fler tåg och tågakilometer med godståg

År 2011 kördes det 17 % fler godstågakilometer och 9 % fler tonkilometer på järnväg än 2014. Så mycket går det således åtminstone att köra på det svenska järnvägsnätet. Sedan dess har antalet tågakilometer i persontrafiken ökat med 10 % vilket i vissa fall kan vara en begränsning för godstrafiken. Möjligheterna varierar starkt mellan olika banor och tider. I storstadsområdena kan det vara omöjligt under rusningstid medan det under natten kan finnas mycket stora möjligheter även där. För att vara på den säkra sidan räknar vi här med att det är möjligt att öka godstrafiken med 15 %. En del tåglägen kan sökas ad hoc men för att få bra tåglägen krävs ansökan till nästa tågplan vilket innebär 2017.

Bättre infrastruktur

Vissa investeringar i infrastrukturen har stor betydelse för godstrafiken även i ett nationellt perspektiv. Tunneln genom Hallandsås som blev klar i december 2016 innebär att man kan köra 45 % tyngre godståg på Västkustbanan och åtminstone dubbelt så många godståg. Upprustningen av Bergslagsbanan väster om Väneren innebär en ökad kapacitet från Bergslagen och Norrland till Göteborg och tillsammans med västkustbanan en ökad kapacitet till Malmö. Detta kan också avlasta västra och södra stambanan.

Citybanan i Stockholm som ska bli klar 2017 och har betydelse för kapaciteten till och från Stockholm.

Lokalt kan dessa infrastruktursatsningar betyda en mycket stor kapacitetsökning men inte lika mycket på nationell nivå. Vi räknar här med överslagsmässigt med sammanlagt 10 % på nationell nivå i ett kortsiktigt perspektiv så fort åtgärderna är genomförda.

Prioritering av godstrafiken i tidtabellsplaneringen

Vanligtvis har persontrafiken prioritet i tidtabellsplaneringen. Det beror bland annat på att tidsvärdet för personresor är relativt högt men också på att persontrafiken kräver hög frekvens och helst styv tidtabell och ofta söker många tåglägen. Om godstrafiken befinner sig i lågkonjunktur så söker inte godstrafikoperatörerna så många tåglägen och när efterfrågan ökar kan kapaciteten redan vara ianspråktagen.

Ofta kan det vara ganska små förändringar som kan stoppa ett godståg och det kan räcka med att rucka på några enstaka persontåg på en delsträcka för att ett fjärrgodståg ska komma fram.

Ett annat problem är att godstågsföretagen idag tvingas boka upp flera tåglägen som bara behövs under en begränsad period eftersom tilldelning bara sker en gång per år. En metod som Trafikverket har utvecklat men ännu inte implementerat är successiv tilldelning av tidtabellslägen som innebär att man inte detaljplanerar tidtabellen från början utan har en mer flexibel planering. Detta kan framförallt tillämpas på enkelspårsträckor där godstrafiken dominerar.

Det finns således en ganska stor potential i en mer flexibel tidtabellsplanering som kan möta godstrafikens behov men det innebär samtidigt att man måste ändra arbetsmetoder och kulturen. På kort sikt räknar vi med en potential på 5 % fler tåg, men på längre sikt är potentialen större.

Av tabell nedan framgår den sammanlagda potentialen på ett par års sikt. Summerar man dessa åtgärder så hamnar man omkring 50 %. Lokalt och vissa tider kan potentialen både vara både mindre och större. Med ett par års medveten planering av operatörer och Trafikverket är potentialen mycket

större.

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