



2017-04-26 13:00 CEST

Järnvägs-IT och behovet av effektivisering för överlevnad

Banavgifterna som Green Cargo betalar för att trafikera järnvägen har ökat från 140 till 340 mkr de senaste fem åren (jämförelse utifrån 2017 års prognostiserade volymer). Ett mångårigt eftersatt underhåll och påbörjade insatser för att åtgärda situationen har ytterligare förvärrat möjligheterna att bedriva konkurrenskraftiga transporter på järnväg. Banarbetena leder till sänkta hastigheter, omledningar och störningar som driver kostnader för lok, vagnar och personal i termer av extra kilometer och timmar. Samtidigt är konkurrensen om kundernas gods stenhård både bland järnvägsoperatörerna och kanske framför allt från andra transportslag.

I ett sådant klimat är effektivisering oundviklig och välkommen. Ett exempel är lok där effektiviteten ökat de senaste två åren med 14%, mätt i antal kilometer som varje lok kör. Denna förbättring har genomförts genom en bättre planering av de upplägg som körs så att dragkraften utnyttjas rätt, dvs genom att loken används där de passar bäst och drar så mycket de kan varje dag.

Nu tar vi nästa steg genom att införa ett nytt lokplaneringssystem som utvecklats av Green Cargo tillsammans med ett järnvägskompetenscenter i Dresden. Efter en lång process med förstudier, optimeringstävlingar och förhandlingar valdes leverantören utifrån en kombination av järnvägs-kunnande, IT- och optimeringskompetens. Själva utvecklingen av planeringssystemet tog ungefär ett år och nu kan vi börja skönja resultatet.

Det gamla systemet utvecklades när Green Cargo var SJ Gods och systemfloran var en helt annan och prestandan i datormiljöerna gjorde att problem var tvungna att förenklas. I vårt nya lokplaneringssystem tar vi hänsyn till infrastrukturen kopplat till lokens egenskaper och utrustning. Till exempel så kan endast de lok som är utrustade med [ERMTS](#) köra på motsvarande banor. Optimeringsalgoritmen gör också att dessa lok merutnyttjas till andra uppdrag om så är möjligt. Lokoptimering handlar mycket om att tidtabeller ska möjliggöra att loken vänder från ett uppdrag till nästa på effektivast möjliga sätt. Ett stort problem är om det inte finns något nästa uppdrag från orten som loket anländer till. Med det nya systemet får vi hjälp att snabbt lösa den här typen av obalanser i tidtabellen. Vi kan även automatiskt generera tidtabellsförslag som förbättrar lokanvändningen utifrån olika infallsvinklar. Samlat ger oss dessa och andra förbättringar verktyg att bygga en ännu effektivare lokplan.

Att använda simulering, optimering och automatiska bokningssystem har varit en naturlig del av vardagen på Green Cargo sedan början av 1990-talet för att ge godstransportköparna en bra service och så kostnadseffektiva transporttjänster som möjligt. För att fortsätta vara relevanta på transportmarknaden fortsätter vi utvecklingen av nya verktyg där vår kompetens inom transporter på järnväg kommer till rätta.

Jonatan Gjerdrum, chef strategisk planering på Green Cargo

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