



2017-09-20 14:00 CEST

Kompositbromsblock riskerar trafiksäkerhet och driver kostnader för järnvägens operatörer

I dagarna har flera nyhetsprogram rapporterat balanserat om planerna kring införandet av krav på kompositbromsblock på godsvagnar från EU. Detta med anledning av att EU just nu utreder om de nya blocken ska bli tvång i hela Europa eller på vissa sträckor.

Den nya typen av bromsblock skulle kunna sänka bullret från godstrafiken. Samtidigt riskerar införandet trafiksäkerheten för järnvägen. Det finns flera rapporterade fall från delar av Europa där vagnarna haft kompositbromsblock

och där tåg inte kunnat stanna i tid vid stoppsignal även vid låga hastigheter.

– Kompositbromsblock leder inte friktionsvärme på samma sätt som gjutjärnsblocken gör. Det innebär att vi får en sämre bromsförmåga vid särskilda väderleksförhållanden vintertid, vilket i sin tur kan påverka trafiksäkerheten negativt, säger Bo Stenback, chef för vagnenheten på Green Cargo.

Bullerregleringen kommer även driva kostnader för järnvägens operatörer och i förlängningen även för industrin vilket kan jämföras med exempelvis vägslitageskatter, som fått mycket utrymme i den allmänna debatten. EU-lagstiftningen kommer ofta under radarn men nu får bromsblocksfrågan medial uppmärksamhet. Hösten kommer att bli avgörande för hur bullerfrågan löses.

– Från branschen ser vi fram emot ett sent införande av kraven, helst efter 2030, eftersom de kommer gälla för befintlig vagnflotta. Det skulle ge tid till att utveckla bättre tekniska lösningar som passar nordiskt klimat och samtidigt sänker bullret. Vi förväntar oss att eventuellt införande samordnas med stödprogram för ombyggnad av vagnar, ökat hjulslitage och dyrare underhåll. Ett införande av kraven kräver också att trafiksäkerheten säkerställts, det vill säga riskerna med sämre bromsförmåga med kompositbromsblock i vintertrafik, har utretts och åtgärdats, menar Gustaf Engstrand vid branschföreningen Tågoperatörerna.

I Tyskland, Holland och Schweiz har kompensationssystem inrättats för de ökade kostnaderna för vagnhållningen och i Frankrike, Italien och Österrike pågår arbete med att införa likande ersättningssystem. Kompensationssystemet måste ersätta både utbyte, eventuell ombyggnad och ökande underhållskostnader. Det måste fullt ut ersätta för de extrakostnader som följer av att vagnar i mixad trafik måste utrustas med kompositbromsblock, så att en snedvriden konkurrenssituation inte uppstår.

Bo Stenback, chef Vagnenheten på 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