



2020-10-14 08:30 CEST

Minskade förseningar, men fler för tidiga tåg inom godstrafiken under covid-19

Det är glädjande att kunna konstatera att fler godståg ankommer till sin slutstation senast vid ankomsttid. Det beror på olika faktorer så klart. En faktor är att systemet har en högre återställningskapacitet, men i form av kostsam skogstid, idag. Det beror även på att det långsiktiga arbetet vad gäller punktlighet som genomförts har gett resultat, både hos oss operatörer, men också i de samlade ansträngningarna vi gör i branschen genom vårt branschsamarbete TTT (Tillsammans för Tåg i Tid).

Internt hos oss på Green Cargo har vår punktlighet till kund legat stabilt

under den senaste perioden och vid tredje kvartalets slut redovisade vi ett resultat på 91,8 procent (rullande årsvärde). Vi är inte nöjda. Men vi ser att de kvalitetsstärkande åtgärderna vi genomför internt, kopplat till vårt eget punktlighetsarbete, ger en effekt.

Covid-19 har inneburit färre resandetåg i det svenska järnvägssystemet, medan transportbehovet i godstrafiken inte har minskat fullt lika mycket. Till viss del påverkas punktligheten för godstågen positivt av det minskade kapacitetsuttaget i järnvägssystemet, där flera persontågsoperatörer kraftigt minskat sitt trafikutbud. De kvarvarande resandetågen har ökat sin punktlighet framförallt på grund av att det är de långväga resandetågen, som haft den lägsta punktligheten, som ställts in.

Bangårdspunktligheten och ankomstpunktligheten till och från de viktigaste bangårdarna i vår verksamhet har förbättrats under de senaste åren och når 2020 rekordnivåer. Det visas i grafen nedan.

Den minskande persontrafiken har medfört att den för godstågen planerade tiden för möten och förbigångar då tågen står stilla i väntan på att få köra vidare på linjen, så kallad skogstid, utnyttjas i lägre grad än normalt eftersom de inträffar mer sällan. Stilleståndet kallas för skogstid eftersom den oftast uppstår på mötesstationer ute i skogen. Den minskade persontrafiken, som i sin tur innebär mindre väntan (skogstid) på linjen för godstågen, betyder att våra tåg nu i större utsträckning kör in tid i förhållande till sin tidtabell. Det kallar vi förtidning. Att komma för tidigt kan tyckas vara något positivt. Men den förtidning som har uppstått i tågsystemet bidrar inte till någon ökad punktlighet för när vagnarna levereras till mottagande kund. För det är den ordinarie ankomsttiden som varuägaren är intresserad av och betalar för. Godstågen har därför minskat sin kanalprecision ytterligare, från en redan låg nivå. Den ökade skogstiden som vi blivit tilldelade under pågående tågplanepå period, i kombination med färre tåg i systemet, har bidragit till att genomsnittstiden på vår förtidning har ökat från 15 minuter till slutstation innan covid-19 till en genomsnittsförtidning på 30 minuter under den period som pandemin nu pågår.

Den minskade kanalprecisionen innebär en hel del slöseri, dels vad gäller infrastrukturkapacitet när tidiga godståg låser upp oplanerad kapacitet i tidiga lägen som hade kunnat nyttjas av andra tåg eller banarbeten, dels genom att lok, vagnar och lokförare resurssätts långt över det verkliga

behovet. Summerat blir detta en kostnad som vi i en normalsituation värderar till ungefär 300 miljoner kr/år. I tågplaneperioden för T20 hade Green Cargo en skogstid på 12,6 procent, vilket innebär ett effektivitetsbortfall motsvarande att var åttonde lokförare och vart åttonde lok står stilla. I den primära fastställelsen av T21 har vi nu 10,6 procent skogstid. Det är en bit mot målet på 7 procent, vilket är fullt rimligt, och som var en verklighet under tågplaneperioden T08.

Det som nu behövs och som pandemin har framhått, förutom alla andra satsningar som görs inom TTT för att förbättra tågpunktligheten, är att öka godstågens kanalprecision. Det handlar om att bryta gamla invanda beteenden hos flera yrkesgrupper. Hos oss som järnvägsföretag behöver vi bli bättre på att anpassa vår produktion så att tågen avgår enligt tidtabell – varken tidigare eller senare. Trafikverkets trafikledning behöver vara striktare på att förbereda och klarera tågen enligt den körplan som är planerad. För både lokförare och tågklarare gäller det sedan att framföra tågen i sina planerade kanaler fram till sin ankomstbangård.

Allt det här ska grunda sig på en realistisk och tillämpbar plan där resurser och arbetsmoment har anpassats så att tåg och vagnar avgår och kommer fram punktligt – inte för tidigt och inte för sent.

När vi klarar det så kan vi påstå att vi har en verksamhet som präglas av hög kvalitet och hållbarhet i form av förutsägbarhet och precision. Och att vi gör det med de resurser som behövs – inte för mycket och inte för lite. Och visst är vi en bit på väg!

Pelle Andersson, Chef Infra och Punktlighet Green Cargo

Peter Hysing, Chef Produktionskvalitet Green Cargo

Green Cargo är en hållbar logistikpartner och en viktig del av skandinaviskt näringsliv. Nästan 98 procent av vårt transportarbete sker med eltåg med mycket låg klimatpåverkan. Varje vardag kör vi 400 godståg och ersätter dagligen runt 9 000 lastbilstransporter på vägnätet. I vårt nätverk trafikerar vi närmare 300 platser i Sverige, Norge och Danmark och med partners når vi hela Europa. Green Cargo ägs av svenska staten. Vi har 1 800 anställda, transporterar cirka 20 miljoner ton gods och har en årsomsättning på 4,2 miljarder SEK (2023).

Kontaktpersoner



Pressjour

Presskontakt
010-455 40 02



Stephan Ray

Presskontakt
Chef Kommunikation & Public Affairs
stephan.ray@greencargo.com