



2017-11-22 10:42 CET

Säkerheten i fokus innan godstågen leds om via Citybanan

I samband med stora banarbeten mellan Stockholm Central och Stockholm Södra när den så kallade "getingmidjan" byggs om fram till 2020 kommer det tidvis inte att vara möjligt att köra tåg den vägen. Vissa av Green Cargos godståg kommer därför att ledas om via banan under centrala Stockholm, via Citybanan, under tiden som arbetena pågår. Fokus för Green Cargo är så klart säkra, effektiva och hållbara transportlösningar.

Citybanan är den nya banan under centrala Stockholm. Den sträcker sig från den nya driftplatsen Tomtebodavägen, som ligger norr om Karlberg, via de nya

driftplatserna Stockholm Odenplan och Stockholm City till Stockholm Södra. Hela banan är en sex km lång tunnel och driftplatsen Stockholm City ligger 37 meter under havsnivån. Citybanan är främst avsedd för pendeltågstrafiken genom centrala Stockholm men under en period kommer vissa godståg trafikera sträckan.

För att inte våra kunders transporter ska påverkas av denna omledning har Green Cargo under en längre tid arbetat med att förbereda för omledningarna. Citybanan har lutningar upp till 31 ‰ vilket innebär en del utmaningar att hantera. Med så stora lutningar är det exempelvis begränsande för vilken vagnvikt som är möjlig att framföra. Vid denna lutning behövs det även ett förhållandevis stort antal uppställningsbromsar för att kunna säkra fordonssättet mot rullning. Provkörningar har genomförts och prioriterade åtgärder hanteras.

Säkerhet är alltid av största vikt för oss på Green Cargo. Därför arbetar vi aktivt med att säkra de fordon som ska ledas om via Citybanan. En viktig fråga är hur järnvägsfordonen ska kunna säkras mot rullning om ett tågsätt undantagsvis måste ställas upp i tunneln. Under en kortare tid, upp till en timme ungefär, kan tryckluftsbromsens funktion användas. Men om det av någon anledning skulle bli spänningslöst behöver vi komplettera med ett stort antal uppställningsbromsar vid lutningar upp till 31 ‰. Och det gör vi så klart!

Våra postvagnar, så kallade litt Gblss-y och Lgss-y, är inte heller utrustade med hand- eller parkeringsbromsar. För att säkra ett uppställt fordonssätt behövs därför bromsskor, många bromsskor.

Extra säkerhetskontroll utförs innan fordonet framförs på Citybanan. Tågets förare kontrollerar alltid att det finns tillräckligt många bromsskor och att bromsskolådornas plombering inte är bruten. Dessutom säkerställer de att det inte finns andra vagntyper än litt Gblss-y och Lgss-y i tåget. Är inte båda villkoren uppfyllda får tåget inte köras på Citybanan.

Att arbeta aktivt med säkerhetsstyrning och öka trafiksäkerheten är ett viktigt fokusområde inom Green Cargo. Och att säkra våra fordon likt ovan är bara några exempel på hur vi arbetar.



Erik Hedlund,
Säkerhetsutvecklare 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