

Näringsdepartementet
Transportstyrelsen

Kopia till:
Peo Nordlöf
Åke Lundberg
Fredric Almkvist
Bo Netz
Lennart Kalander
Karin Blidberg
Marie Hagberg

Konsekvenser av nedlagd Vagnslasttrafik

Inledning

I denna PM görs en analytisk beskrivning av varför ett införande av kompositbromsblock riskerar att medföra en avveckling av vagnslasttrafiken och på till vilka andra transportslag godsvolymer flyttar.

Konsekvenser av sänkt hastighet i Vagnslastsystemet

Vagnslastsystemet förbinder idag ca 4000 relationer. I de flesta fall hämtas vagnar upp från en industri, terminal eller hamn av ett lokalgodståg som kör vagnarna till närmaste lite större bangård. Beroende på antal vagnar och kundens behov varierar frekvensen mellan flera dagliga avgångar till någon enstaka avgång per vecka. Många platser har dock en avgång per dygn. Vid de större bangårdarna sätts vagnarna samman beroende på destination till fjärrgodståg som kör vagnarna till någon av landets större rangerbangårdar såsom Hallsberg, Göteborg, Malmö eller Gävle. Hallsbergs rangerbangård utgör navet i den svenska vagnslasttrafiken och en mycket stor andel av trafiken passerar denna bangård. På rangerbangården växlas vagnarna om till andra fjärrgodståg för fortsatt färd till sin destination. Fjärrgodståget delas upp i lokalgodståg på en bangård som ligger lämpligt till för att utgöra startpunkt för lokalgodståget som tar vagnen till sin kund.

Ett införande av kompositbromsblock innebär att hastigheten under varaktiga vinterförhållanden måste sänkas för godstågen från dagens 100 km/h till 80 km/h. När hastigheten sänks får det konsekvenser för både tiden det tar för transporten och kostnaden för att utföra transporten. På de dubbelspåriga Södra och Västra stambanorna, där trafiken mellan de stora bangårdarna i Hallsberg, Göteborg och Malmö körs, består den stora tidsförlusten i att långsammare godståg i större omfattning måste stå still i väntan på att bli omkörda av snabbare persontåg. Dessa förbigångar utgör den stora tidsförlusten för fjärrgodstågen. Då lämpliga förbigångsspår i många fall inte finns tillgängliga på exakt rätt plats för en optimal förbigång är det inte ovanligt med uppehåll på mellan 15 till 30 minuter. Det krävs således inte många ny förbigångar för att förlänga fjärrgodstågens transporttid med mer än en timme.

Norr om Hallsberg är järnvägsnätet där de stora godsflödena transporteras i huvudsak enkelspårigt. På enkelspårerna är förbigångar inte lika vanliga då persontrafiken i många fall är mindre intensiv. Däremot måste godstågen sakta ner och ofta stanna när de ska möta andra tåg. Eftersom transporttiden ökar genom den lägre hastigheten måste samma tåg möta fler andra tåg. På många enkelspår tillämpas en typ av kolonnkörning där huvudflödet av godståg antingen går norrut eller söderut för att undvika möten. Den sänkta hastigheten ger en uppenbar risk att två av dessa flöden möts vilket genererar ett mycket stort antal möten med stora tidsförluster som följd.

De ökade transporttiderna gör att vagnslastssystemet anslutningar inte längre fungerar om samma in- och utlämningstider till kunderna ska upprätthållas. Detta leder till ökade transporttider då vagnarna får vänta på bangården på nästa avgång. Att hämta vagnarna tidigare och lämna senare kan fungera i vissa fall men lokalgodstågen måste hinna lämna och hämta vagnarna mellan fjärrgodstågens ankomst och avgångstider vilket inte alltid kommer att vara möjligt.

När tidsåtgången för fjärrgodstågen ökar uppstår också ökade produktionskostnader. En direkt effekt är att antalet loktimmar och personaltimmar ökar för att framföra tågen. Men eftersom både loken och personalen sedan tar över ett annat tåg uppstår även kostnader när dessa omlopp bryts och det istället behövs ytterligare lok eller personal för att täcka behovet.

Effekten av hastighetsänkningen blir således att järnvägsföretagen måste erbjuda en produkt som ger längre transporttid och kostar mer att producera. Då den svenska vagnslasttrafiken har haft problem med lönsamheten under många år finns en risk att systemet inte klarar att bära de ökade produktionskostnaderna utan helt enkelt avvecklas. Om systemet avvecklas bedöms 40 av 4000 relationer ha så stora volymer att heltåg kan användas för att upprätthålla trafiken. På övriga relationer måste andra transportslag överta trafiken.

Överflyttning av vagnslasttrafiken till andra trafikslag och vilka stråk som kan beröras

En modellanalys har gjorts av effekten av införandet av en strängare bullerlagstiftning i EU (se "Samgodsanalyser av förslag till ny reglering av buller från godstrafik på järnväg"¹), och den förväntade övergången till kompositbromsblock i järnvägstrafiken. Det är de långsiktiga effekterna som analyserats i modellen, i en situation när både den nationella och internationella trafiken omfattas av det nya föreslagna regelverket.

Resultatet av analysen pekar på att ansemliga volymer kan komma att upphöra att transporteras på järnväg. Framförallt flyttar volymerna till väg, men även till sjöfart. Orsaken till överflyttningen från järnväg är dels hastighetsminskningen i sig, dels att kapaciteten försämras i samband med att antalet tillgängliga tåglägen minskar, när tågen går långsammare.

Minskningen på järnväg sker främst i Syd- och Mellansverige, på Södra stambanan, Västra stambanan och Godsstråket genom Bergslagen (se nedanstående figur 1). Orsaken till att dessa banor drabbas är att hastigheterna här är relativt höga i utgångsläget och de transporterade volymerna är omfattande. Totalt beräknas minskningen i järnvägssystemet uppgå till c:a 5 miljarder tonkilometer. En relativt stor andel utgörs av vagnslast, ungefär 3,6 miljarder tonkilometer.

¹ <https://trafikverket.ineko.se/se/samgodsanalyser-av-forslag-till-ny-reglering-av-buller-fran-godstrafik-pa-jarnvag>; TRV 2018/13610.



Fig 1: Volymförändringar per trafikslag vid hastighetsnedsättning till följd av ny reglering av järnvägsbuller

De vägar som belastas av ökad trafik till följd av överflyttningen från järnväg är framförallt E18/E20 mellan Stockholm-Göteborg, E4 mellan Stockholm-Helsingborg, samt riksväg 40 mellan Jönköping-Göteborg.

Effekten av ett fullständigt havererat vagnslastssystem skulle dock få betydligt mer omfattande konsekvenser än så och påverka även norra delen av landet. Totalt uppgår vagnslasten idag till c:a 7,5 miljarder tonkilometer (som i Basprognosen för 2040 bedöms öka till drygt 9 miljarder tonkilometer). Geografiskt fördelar sig vagnslastvolymerna mer eller mindre över hela landet enligt nedanstående figur 2. Om följden på relativt kort sikt av den nya bullerregleringen skulle bli att dessa volymer helt upphör att transporteras på järnväg, är bedömningen att de framförallt flyttar till väg, men liksom tidigare bedöms en del även flytta över till sjöfart. Det finns skäl att anta att den del som flyttar över till sjöfart är större än i den tidigare beskrivna modellanalysen, på grund av de långa avstånden till och från Norrland.

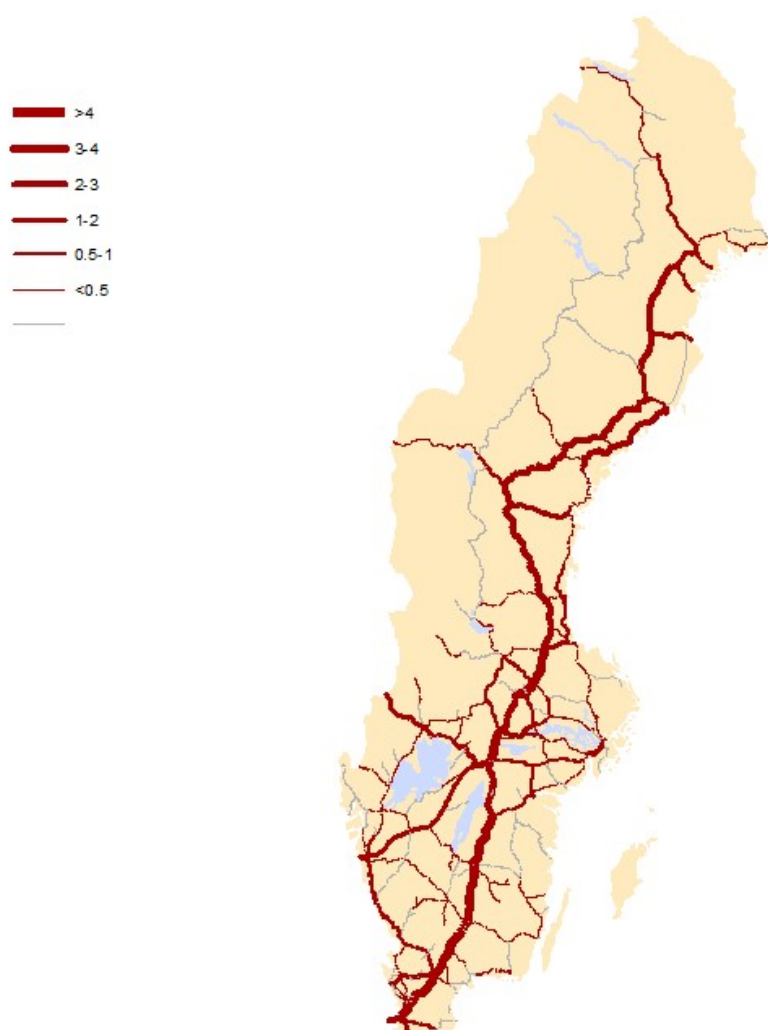


Fig 2: Uppskattade vagnslastvolym per år 2014 (miljoner ton per år)

Vägstråken som bedöms beröras av de överflyttade volymerna är de samma som tidigare, d.v.s. E18/E20, RV40 samt E4. Denna gång berörs dock inte bara den södra delen av E4, utan även delen norr om Stockholm, som fortsätter längs hela Norrlandskusten.