

Varför går inte godstågen enligt tidtabellen?

Kapacitet i järnvägstrafiken - en fallstudie om tågens avvikelser från tidtabellen

Anne Lind, Institutionen för teknisk ekonomi och logistik, LTH

Majoriteten av godstågen i Sverige avgår mer än 15 minuter före sin tidtabell. Samtidigt är punktligheten för godståg klart sämre än för persontåg, och förseningar på flera timmar är inte ovanligt. Resultatet är ökade kostnader för såväl Trafikverket som företagen som kör godstågen. Genom bättre samarbete, ökad förståelse för godståg samt nya rutiner och systemverktyg kan de här problemen minskas.

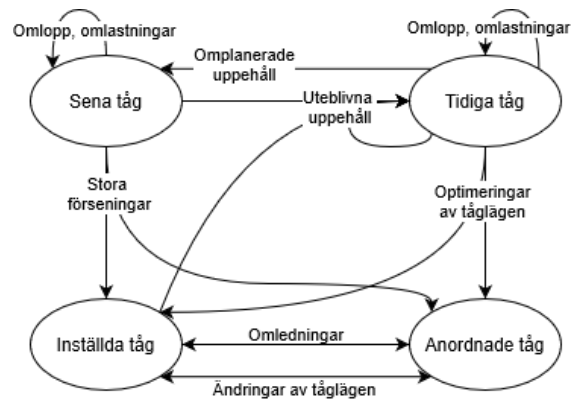
Tågens tidtabeller finns i den tågplan som Trafikverket tar fram varje år. Där specificeras exakta tider vid alla platser som passeras för samtliga tåg som ska framföras under det kommande året. I praktiken framförs tågen såväl före som efter sina tidtabeller. Dessutom ställs en del tåg in, och en del tåg tillkommer efter att tågplanen fastställts genom anordningar.

För godståg är avvikelserna från tidtabellen fler och större än avvikelserna för persontåg. När resenärer irriteras över en försening på 10 minuter kan ett godståg med 10 timmars försening stå bredvid. Dessutom är det inte ovanligt att godståg går ett flera timmar före sin planerade tidtabell. På samma sätt har godstrafiken fler inställda och anordnade tåg än persontrafiken.

En stor del av godstågens tidsavvikelser kan hänföras till att de redan från första stationen avviker från tidtabellen. Sena avgångar är vanligt, vilket sedan leder till att tågen nedprioriteras och förseningen utökas när de får lämna företräde till andra tåg. Under resans gång är obehöriga i spårområdet eller fel i infrastrukturen vanliga orsaker till förseningar. Det är också vanligt att godståg avgår före sin tidtabell. I många fall undviks då planerade möten eller omkörningar senare under tågets färd, vilket gör att tåget hamnar ännu längre före sin tidtabell.

De inställda och anordnade tågen är i många fall resultat av produktionsplanering hos företagen som kör tågen, eller anpassningar till banarbeten. Det här uppstår på grund av att tågplanen tas fram så långt i förväg att företagen inte kan detaljplanera sin verksamhet redan när de ansöker om tidtabeller.

En intressant aspekt är att det finns många kopplingar mellan avvikelserna. Inställda, tidiga och sena tåg leder alla till fler tidiga tåg genom att möten och omkörningar inte blir av, vilket gör att tågen slipper göra uppehåll som är planerade i tidtabellen. Det förekommer även att ett väldigt sent tåg leder till att nästa tåg i ett omlopp får en ny avgångstid genom att det ordinarie tåget ställs in och ett nytt anordnas. I omlopp kan även tidiga och sena tåg leda till nya avvikelser genom att lastningar kan påbörjas tidigare respektive senare än planerat.



För att minska effekterna av avvikelserna behövs ett bättre samarbete, såväl inom Trafikverket som mellan Trafikverket och de företag som kör trafiken. En annan viktig aspekt är att Trafikverket måste ta större hänsyn till skillnaderna mellan persontåg och godståg. Idag är regler och mallar som används när tågplanen tas fram i många fall anpassade till persontåg och en bristande förståelse för godståg leder bland annat till en del förseningar.

Redan idag pågår ett antal projekt hos Trafikverket som kommer minska problemen med avvikelser. Ett exempel är en ny planeringsmetod som kommer att minska mängden uppehåll som inte används. Dessutom införs nya verktyg hos den operativa trafikledningen, vilket kommer att kunna minska tidiga och sena tågs påverkan på övrig trafik. Det dröjer dock några år innan projektens förändringar är implementerade i full skala och de åtgärder som föreslås i den här studien bör ses som komplement snarare än alternativ till de pågående projekten.