

Gudruntransporterna

Erfarenheter från deltagande i utvecklingen.

Identifierade bromsklossar (förhållanden)

- Det pågick en dialog mellan Banverket och industrin inkl oklara ansvarsförhållanden.
- Eftersatt kapacitetsutbyggnad av industrispåren
 - Korta spår, ingen elektrifiering , brist på uppställningsspår, ingen signalreglering som medförde långa LED-tider
- Det dominerande järnvägsföretaget på en station hade växlingsresurser / dieseldraglok men var inte villigt att växla åt andra/konkurrenter.
 - Dieselloksmonopolet som drabbade de mindre järnvägsföretagen.
- Arbetsformen att hämta och lämna vagnarna på industrispåren och dra in dem till stationen där tåg med ellok bildas.
 - Kostnads och resurskrävande.
- Intressekonflikter mellan lokpersonal och växlingspersonal som bromsade en rationalisering.
 - Hindrade att köra tågen direkt från industrispåren.

Funktionskrav

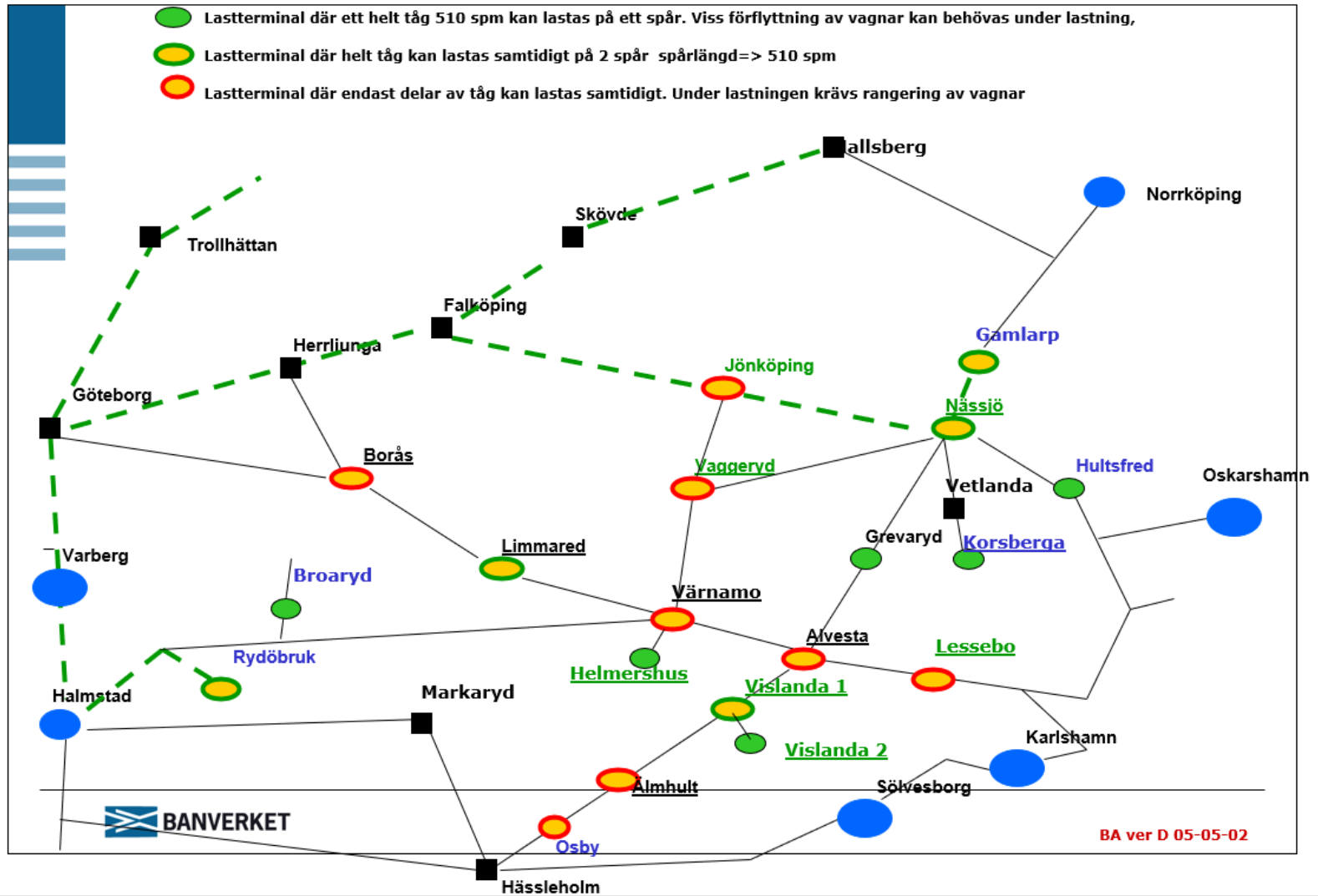
- **Utveckling av Funktionskrav vid möten i Blg för effektiva jvg-tp av stormvirke.**
- Järnvägstransporterna skall ske med heltåg med en längd av 510 spm och en tågvikt av 1600 ton.
- Elektrisk dragkraft skall användas för tågdrift samt för hämtning och lämning av vagnar på terminalerna (industrispåren) på elektrifierade linjer.
- Hämtning och lämning av vagnsätt skall kunna ske med enbart insats av "lokpersonal" samt elektriska linjelok med radiostyrning.
- Lastning skall kunna ske under hela dygnet utan störningar av omgivande bebyggelse.
- Vägnätet till terminalen skall ha god förbindelse med riksvägnätet och tåla tung lastbilstrafik.
- Lagringsytor för minst ett tågsätt i nära anslutning till lastspåret.

➤ **Inventering terminaler**

- Prio 1 Terminaler där ett helt tågsätt kan lastas utan delning
- Prio 2 Terminaler där helt tågsätt kan ställas upp på 2 spår och lastas utan omväxling har.
- Prio 3 Terminaler där lastning kräver omväxling .

Inventering

Planerade lastplatser för tp av stormfällt virke



Gudrunbryggan



Organisation av terminalfunktion

- **Arbetet ledde till att en överenskommelse träffades om ansvaret för terminalerna.**
 - Ett skogsbolag utses att ansvara för ytor, lagring, mätning och lastning av järnvägsvagnar.
 - Skogsbolaget ansvarar också för myndighetstillstånd för verksamheten på terminalen och anslutande vägar.
 - Banverket ansvarar för spår, kontaktledningar och övriga järnvägsspecifika anläggningar. BVT tilldelar tågföretagen kapacitet på spåren.



En liten redovisning från oss som arbetet med att ordna lastterminaler och få till effektiva järnvägstransporter på järnväg av stormfällt virke

Vi organiserade och byggde 15 terminaler
5 av dem elektrifierades
1 byggdes ut med signalanläggning och fjärrstyrning från Malmö

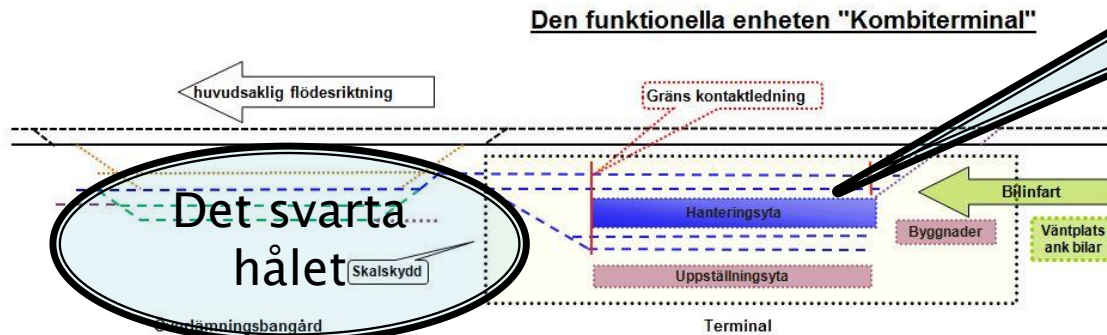
Det kördes ca 20-25 lastade stormtåg/dygn

Kostnaden för BV blev ca 18 mkr

Ett stort tack.

Logistikanläggningar

Massfabriker,
Virkesterminal Hamn är
att likna med
"Kombiterminal"

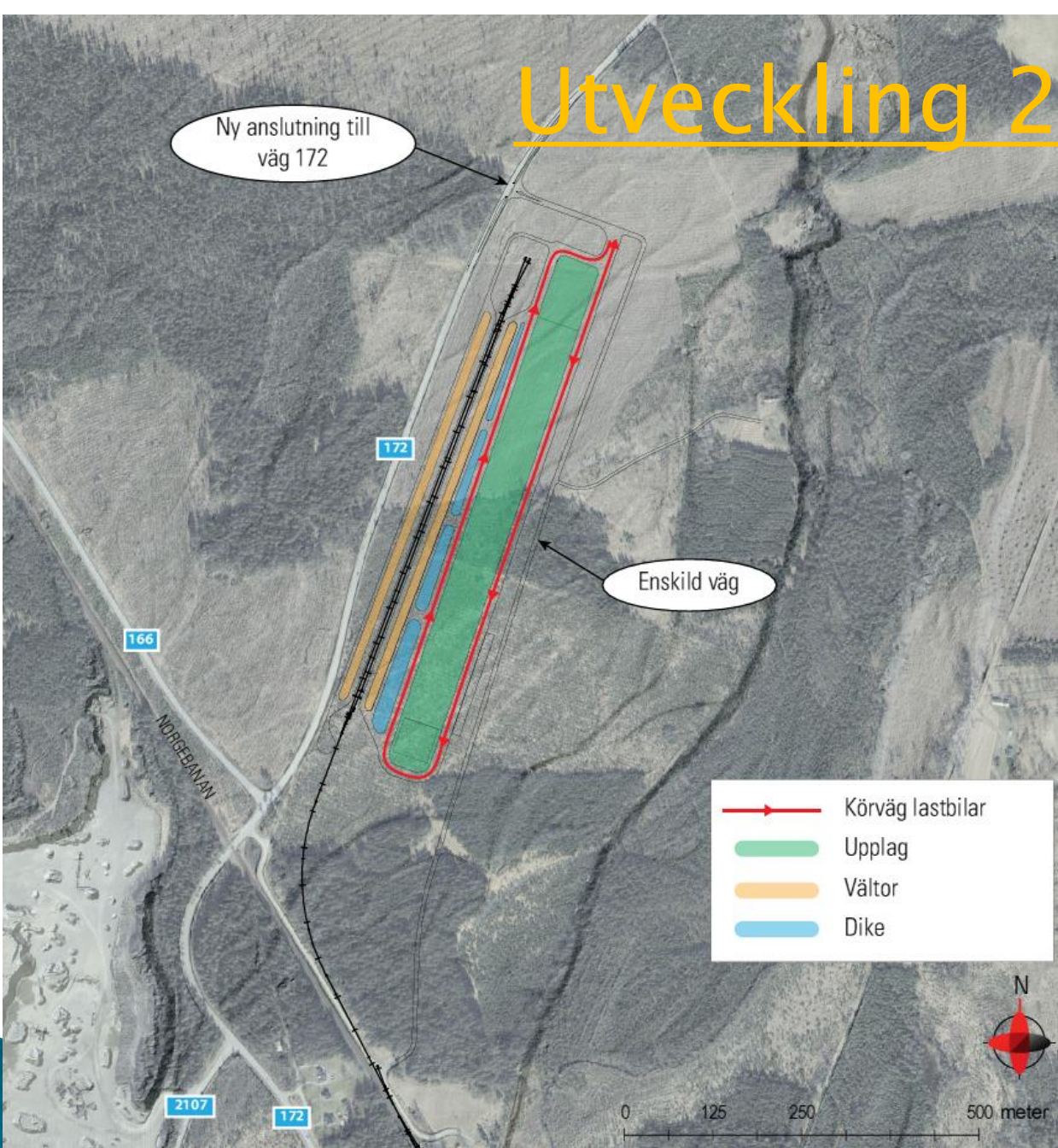


Beteckning.	Spårtyp	El-ktl	Fjärrstyrd	Infracförvaltare
—	stomjärnväg	X	X	BV
⋯	överlämningsbangård	X	X	central term BV övr term TÅ
- - -	utdragsspår, rundgångsspår	X	X	TÅ
⋯	alternativ utfart	X	X	BV
- - -	terminalspår-hantering		X	TÅ
- - -	terminalspår-uppställning/parkering	X		TÅ
⋯	lokuppställning	X		TÅ
- - -	reparationsspår			TÅ

TÅ = terminalägare



Utveckling 2020

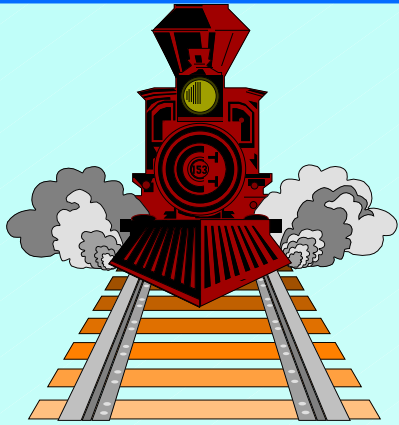


Terminal Bäckefors

Bygger på utvecklingen med duo-lok.

Överlämningsbangård kan avvaras.

Lägre anläggningskostnad och kortare LED-tider



Som ingenieurer skola anställas
välfrejdade svenska tekniker
som föredraga det tillräckliga
framför det fullkomliga

(Utdrag ur instruktionsbok för
Statens Jernvägsbyggnader år 1853)

Det stora bromsen för utveckling av järnvägstransporter
och att fler lastade godsvagnar lämnar terminalspåren är
Trafikverkets utspridda/decentraliserade
stuprörsorganisation
som saknar möjlighet och erfarenhet/kompetens
att utveckla den tillräckliga infrastrukturen för rationella,
konkurrenskraftiga / kostnadseffektiva systemtransporter på järnväg.
Tillgången på anslag är inte problemet