



Svenska Privatvagnföreningen

Vagnägare · Varuägare · Järnvägsintressenter
i samverkan

SPF är medlem i UIP



Utlåtande från Svenska Privatvagnföreningen (SPF), SWEDTRAIN och Branschföreningen Tågoperatörerna avseende införande av förbud mot gjutjärnsbromsblock.

Buller och broms – fakta och krav på nödvändiga åtgärder

Godstrafiken på järnväg i Sverige har drabbats, eller kommer att drabbas av många kostnadsökningar som kraftigt försämrar dess konkurrenskraft. Kraftigt höjda banavgifter, ökade kostnader för hjulunderhåll, kostnader förknippade med EU-förordningen om underhållsansvarig enhet och kraftigt ökade kostnader för verkstadslokaler för att nämna några. En faktor som dock inte uppmärksammats i samma utsträckning, men som utgör en betydande kostnadsökning i närtid är kraven på "tysta bromsblock". I det följande presenteras fakta i denna fråga jämte de åtgärder som måste vidtas av svenska staten för att i någon mån lindra de därav följande konkurrensnackdelarna för järnvägsgodstrafiken.

Buller står högt på agendan på det europeiska planet och EU-kommissionen arbetar i riktning mot lagkrav för bullerreducering. För järnvägssektorn (goods) kommer detta med stor sannolikhet att innebära krav på att nuvarande gjutjärnsbromsblock s.k. CI-Block (Cast Iron Brake Block) ersätts med komposit-bromsblock s.k. CBB-block (Composite Brake Block) av typ K-block eller LL-block, populärt kallade "tysta bromsblock". Ett sådant förbud förväntas börja gälla från 2022 eller 2023 inom hela EU. Schweiz har redan beslutat införa ett sådant nationellt förbud från 2021 och i Tyskland blir det i praktiken inte möjligt att använda gjutjärnsblock från 2021. Då en betydande del av svensk godstrafik på järnväg går till, från eller igenom Tyskland, och många godsvagnar som går i nationell svensk trafik också nyttjas för internationella transporter kommer det tyska kravet att direkt beröra också svenska vagnar. Den nya regleringen på europeisk nivå avses genomföras genom en reviderad TSD Buller.

Ökade underhållskostnader

Kompositbromsblocken är 2,5-3 ggr dyrare än nuvarande gjutjärnsbromsblock och livslängden obetydligt längre. Till detta kommer att kraven på hjulunderhåll ökar dramatiskt. Underhållskostnaderna för hjulslitage blir 2-4 ggr högre (ökad bytesfrekvens) varierande huvudsakligen med vagnarnas användningsbetingelser (bromssträckor, topografi, bromsfrekvens).

Den internationella privatvagnsunionen, UIP, har beräknat den ökade underhållskostnaden till 0,065 SEK/axelkm. För en fyraxlig godsvagn innebär detta cirka 43 SEK per dag eller 16 000 SEK/vagn på årsbasis. Enbart för de till SPF-anslutna vagnarna motsvarar detta en årlig kostnad om mer än 40 miljoner SEK!

Detta motsvarar en ökning av den totala underhållskostnaden för en normalgodsvagn med nära 30 % motsvarande 5-7 % ökning för den totala järnvägsfrakten vilket slår hårt mot inte minst svensk exportindustri.

För att inte ytterligare minska järnvägens konkurrenskraft är det viktigt att vagnägarna kompenseras för de ökade underhållskostnaderna genom införande av lägre banavgifter för vagnar med "tysta bromsblock".



Svenska Privatvagnföreningen

Vagnägare · Varuägare · Järnvägsintressenter
i samverkan
SPF är medlem i UIP



Konvertering av befintlig vagnpark utrustad med gjutjärnsblock (CI-block) till LL-block (CBB-block)

Det finns kompositbromsblock av typ LL-block tillgängliga vilka kan ersätta gjutjärnsblocken på befintlig vagnpark utan ändringar i bromssystemet. Denna kostnad uppgår till ca: 15 000 SEK per 4-axlig vagn. För svenska vagnar, utrustade med broms för att möta de högre svenska bromskraven, blir det än mer kostsamt, då dessa vagnar dessutom måste förses med en s.k. knickventil. Kostnaden för att utrusta en vagn med sådan ventil är cirka 20 000 SEK. I vissa fall är det överhuvudtaget inte tekniskt möjligt att montera en sådan ventil och då erfordras en betydligt mer kostsam ombyggnad av bromsen.

Det är av yttersta vikt att det inrättas ett system i Sverige för ekonomisk kompensation till vagnägarna för omrustning till kompositbromsblock. Så sker redan i dag i Tyskland, Holland och Schweiz.

Svenska bromskrav

Bakgrunden till de högre svenska bromskraven, och det därav sammanhängande kravet på montering av knick-ventil, är dels av teknisk art (försignalavståndet), dels av administrativ art (bromstabellerna). Montering av en knickventil (ombyggnad) skulle kunna undvikas om de svenska bromskraven anpassades till de som gäller i övriga Europa. En sådan harmonisering skulle också få betydande interoperabla fördelar, vilket inte minst inför kommande godstågskorridorer är av stor vikt. En harmonisering skulle leda till högre godståghastigheter och därmed förbättrad framkomlighet, mindre störningsbenägenhet och bättre kapacitetsutnyttjande i järnvägssystemet. Det är därför viktigt att Trafikverket snarast ges i uppdrag att anpassa de svenska bromskraven till de som gäller i övriga Europa.

Vinterförhållanden

Flera av de svenska tågoperatörerna är tveksamma/kritiska till kompositblockens vinteregenskaper, med hänsyn till att säkerheten kopplad till bromsegenskaperna inte kunnat verifieras. Det finns kompositbromsblock som är godkända även för svåra vinterförhållanden och alla nya godsvagnar måste enligt europeiska regler (TSI Godsvagnar) sedan år 2006 vara utrustade med "tysta bromsblock".

Kompensationsåtgärder vid svenskt undantag

Skulle Sverige välja att begära, och erhålla, undantag från kravet på kompositbromsblock för vagnar som användes enbart inom landets gränser, är det av yttersta vikt att kostnadsneutralitet skapas mellan vagnar med undantag och vagnar som användes i mixad trafik (såväl inrikes som utrikes). Kompensationssystemet måste fullt ut ersätta för de extrakostnader som följer av att vagnar i mixad trafik måste utrustas med kompositbromsblock, så att en snedvriden konkurrenssituation inte uppstår.

Sammanfattning

SPF, SWEDTRAIN och Tågoperatörerna är generellt positiva till teknikutveckling och till att minska bullret från järnvägen men det är inte rimligt att vagnägarna ensamma står för dessa tillkommande kostnader. Att "tysta bromsblock" valts som den prioriterade buller- reduceringsmetoden kan orimligen få innebära att en ensam aktör får ta hela kostnadsansvaret för ett gemensamt sektors- och samhällsproblem.



Svenska Privatvagnföreningen

Vagnägare · Varuägare · Järnvägsintressenter
i samverkan
SPF är medlem i UIP



Den kostnadsökning som drabbar vagnägarna, och därmed godstransporterna på järnväg, kommer, i ett redan mycket utsatt läge, leda till att järnvägens konkurrenskraft ytterligare reduceras och flytt av godsarbete från järnväg till väg. I förlängningen leder detta också till försämrade konkurrenskraft för svenskt näringsliv.

I Tyskland, Holland och Schweiz har kompensationsystem inrättats för de ökade kostnaderna för vagnhållningen. I bl.a. Frankrike, Italien och Österrike pågår arbete med att införa likande ersättningssystem.

Det är därför av yttersta vikt att Sverige snarast vidtar åtgärder för att:

- ❖ **Säkerställa, utan tillkommande kostnader för järnvägsföretag, att inga trafiksäkerhetsrisker uppstår till följd av ändrat regelverk för bromsar.**
- ❖ **Förändra bromskraven genom harmonisering till övriga EU beträffande försignaleringsavstånd och bromstabeller för att eliminera behovet av kostsam ombyggnad av bromssystemet på svenska vagnar.**
- ❖ **Införa konceptet "Bullerdifferentierade banavgifter" med bonus för vagnar med "tysta bromsblock"**
- ❖ **Inrätta ett system för kompensation till vagnägare för eftermontering av "tysta bromsblock" och, om de svenska bromskraven inte harmoniseras, även för ombyggnation av bromssystem.**
- ❖ **Säkerställa att vagnar som går i trafik såväl inom Sverige som utom Sverige likställs ekonomiskt fullt ut med vagnar som enbart går i trafik inom Sverige vid införande av ett undantag från kompositbromsblock för de senare vagnarna.**

Staffan Rittgård
Ordförande
Svenska Privatvagnföreningen

Per Gelang
Ordförande SWEDTRAINS
Godsvagnsgrupp

Björn Westerberg
VD Tågoperatörerna

Svenska Privatvagnföreningen
Kansli
Båthusgatan 13
252 67 Helsingborg

Tfn 042-17 62 70
kansli@privatvagnar.com

SWEDTRAIN
Box 5510
114 85 Stockholm
Besök: Storgatan 5, Stockholm

Tfn 08-782 08 50
swedtrain@tebab.com

Branschföreningen Tågoperatörerna
Box 555 45
102 04 Stockholm
Besök: Sturegatan 11

Tfn 08-762 67 11
info@tagoperatorerna.se