

Effekter av avbrott på Stambanan i Ekträsk 29-31 mars 2005

Intervjuer av industriföretag och järnvägsföretag

Innehåll

Sammanfattning	1
1. Inledning	3
2. Effekter av avbrottet vid Ekträsk den 29-31 mars 2005	4
2.1 Effekter för tågtrafiken	4
2.2 Effekter för industriföretag	5
2.3 Effekter för järnvägsföretag	6
2.4 Effekter för persontrafiken	7
2.5 Indirekta och långsiktiga effekter.....	7
3. Bedömda effekter vid ett längre avbrott (en vecka)	8
3.1 Effekter för tågtrafiken	8
3.2 Effekter för industriföretag	8
3.3 Effekter för järnvägsföretag	10
3.4 Effekter för persontrafiken	11
3.5 Indirekta och långsiktiga effekter.....	11
4. Slutsatser	12

Effekter av avbrott på Stambanan i Ekträsk 29-31 mars 2005

Intervjuer av industriföretag och järnvägsföretag

Sammanfattning

Ett godståg och en lastbil kolliderade på Stambanan genom övre Norrland vid Ekträsk, kl 16.55 den 29 mars. Totalstopp uppstod för järnvägstrafiken på den aktuella sträckan till och med 00.48 den 31 mars. Totalt 41 tåg fick ställas in pga att omledningsalternativ saknas till Stambanan genom övre Norrland.

Avbrott av detta slag får stora konsekvenser, eftersom norra Sverige är en exportintensiv region som står för betydande produktions- och nettoexportvärden. Produktionsvärdena i norrländsk industri uppgick 2001 till ca 180 miljarder kr. Nettoexportvärdet för Norrland uppgick till 65 miljarder kr. Detta motsvarar närmare 700 000 kr per selsatt inom tillverkningsindustrin, vilket är högre än för Sverige som helhet. Vidare är betydelsen stor för hela det svenska industriella systemet, eftersom råvaror och halvfabrikat till stor del kommer från norra Sverige.

Idag sker 60 procent av Sveriges transportarbete på järnväg i Norrland och härrör till stor del från gruvor, stålverk, sågverk samt massa- och pappersindustrier. 2/3 av de transporterade volymerna är södergående, vilket hänger samman med exportintensiteten. Sverige är genom gruvorna i Norrbotten och Västerbotten EU:s främsta gruvland och ca 2/3 av de södergående godsflödena är malm eller metall. (Malmtransporterna via Narvik ej medräknade.) Härtill kommer skogsråvarorna och skogsprodukterna.

Transporterna på järnväg genom Norrland bedöms öka till följd av ökat samspel med Finland och Ryssland. Företagen i norra delarna av landet och i Barentsregionen ser potentialer i att öka järnvägstransporterna om kapaciteten och bärigheten kan ökas och när anläggning för spårvidsväxling byggts vid Haparanda/Torneå.

Många företag påverkades av avbrottet i Ekträsk, främst de fem största industriföretagen, som nyttjar systemtåg på Stambanan genom övre Norrland, liksom fyra järnvägsföretag. Det 32 timmar långa totalstoppet på järnvägstrafiken innebar direkt relaterade fördyringar för Boliden Mineral, Kappa Kraftliner och SSAB Tunnpåls motsvarande 600-700 kkr. Inga produktionsbortfall skedde vid detta tillfälle pga turliga omständigheter i industriföretagens produktion, men produktionsstörningar var nära. De fyra järnvägsföretagen drabbades emellertid hårt ekonomiskt av avbrottet, Cargo Net (1,5-2 Mkr), Connex (2,5-3,0 Mkr), Green Cargo (ej klarlagt ännu) och TGOJ Trafik (50-100 kkr). Det 32 timmar långa avbrottet gav direkta fördyringar för järnvägsföretagen i form av alternativa transportmedel (lastbilar, bussar och extratåg), utbetalning av leveransgarantier och andra kompensationer samt uteblivna intäkter. Sammantaget blev de direkta negativa effekterna ca 10 Mkr.

Boliden Mineral och Kappa Kraftliner m fl samt järnvägsföretagen påpekar dessutom de indirekta, långsiktiga negativa effekter som avbrott av karaktär Ekträsk medför. Dessa negativa effekter hänger samman med den sårbarhet som gäller för dagens järnvägstransporter från och till norra Norrland till följd av en enkelspårig järnväg och bedöms vara avsevärt större än de direkta effekterna.

Ett ännu längre avbrott för trafiken, säg en vecka, bedöms ge mycket större negativa konsekvenser för företagen själva, deras kunder och deras kunder i sin tur. Tillförlitligheten och leveranssäkerheten hos järnvägstransporter skulle ifrågasättas av många vid ett veckolångt stopp i trafiken. Stora delar av företagens lager finns i transportsystemet och längre avbrott får därför stora konsekvenser. Vid längre avbrott blir konsekvenserna speciellt problematiska för transporter av tunga varor som ej går att flytta över till lastbil. För dessa varor är båttransporter det enda egentliga alternativet. Överflyttning till sjöfart sker endast om avbrottet är betydligt längre än en vecka pga de stora kostnader och planeringsmässiga problem det medför. Samtidigt gäller att ett sådant avbrott skulle beröra stora godsflöden, vilket skulle medföra kapacitetsproblem även för tillfälliga sjötransporter.

Persontågsoperatören Connex bedömer att ett längre avbrott också skulle leda till minskat förtroende för persontågstrafiken samt ökade kostnader och intäktsbortfall för Connex på upp till 10 miljoner kr.

Sammanfattningsvis drabbas vid kortare avbrott järnvägsföretag, persontrafiken och industrier med utpräglade just-in-time leveranser med direkta effekter motsvarande ca 10 Mkr och ännu större indirekta effekter. Vid längre avbrott drabbas järnvägsföretag, persontrafik och samtliga industriföretag mycket, vid en veckas avbrott, översiktligt bedömt 50-100 Mkr med betydligt större indirekta, långsiktiga effekter. De långsiktiga effekterna är svåra att kvantifiera. För att ge en anvisning till tänkbara storleksordningar kan nämnas att en enda promilles reduktion av produktionsvärdena i Sveriges malm- och metallbaserade samt skogsbaserade industrisystem motsvarar ca en halv miljard kronor per år!

Sårbarheten av ett enkelspår får inte negativa effekter enbart av oavsiktliga avbrott. Även erforderliga, planerade avbrott för banunderhåll, broombyggnader etc ger betydande kostnader. Möjligheter finns dock att inom överblickbar tid överbygga dessa sårbarhetsproblem. Botnia-banan och Norrbotniabanan kommer tillsammans med Stambanan genom övre Norrland att bilda ett dubbelspår med starkt ökad kapacitet. De nya banorna byggs med planskilda korsningar och olyckor som den i Ekträsk kommer därmed att kunna undvikas på dem. Om det ändå blir avbrott kommer järnvägstrafiken i norra Norrland att kunna omledas inom några få timmar. Härigenom kommer långa och kostsamma totalstopp för näringslivet och därmed hela samhället att kunna undvikas. Med en kustnära järnväg som komplement till Stambanan skapas också en pulsåder för Barentsregionens järnvägssystem som får god kapacitet, bärighet, framkomlighet och säkerhet. Dessutom bidrar en modern järnväg till önskad regionförstoring med förbättrade möjligheter till dagspendling. Järnvägen får därmed en fortsatt viktig roll för näringslivet och regionen.

Klockan 16.55 den 29 mars, inträffade en plankorsningsolycka längs Stambanan genom övre Norrland i Ekträsk. En trailer, lastad med en grävmaskin, fastnade i en järnvägs korsning med halvbommar och ljud- och ljussignaler. Lastbilsföraren försökte förgäves hissa upp trailern för att få loss grävmaskinen. Bommarna gick ned och ett av Green Cargos godståg kolliderade med trailern i ca 90 km/h. Tåget var en sk Stålpendel på väg norrut utan last. Kollisionen blev kraftig och loket samt de tre vagnarna spårade ur. Vagnarna klättrade på varandra och loket blev liggande upp och ner. En växel skadades, likaså ett antal kontaktledningsstolpar, signalskåp samt ungefär 250 meter räls. Ögonblicket innan kollisionen kastade sig lokföraren ut från hytten och skadades svårt.

Röjningen av spåret blev omfattande och Banverket beräknade till en början att det skulle ta minst ett dygn. Detta innebar totalt stopp i tågtrafiken på sträckan till och från övre Norrland. Under onsdagsförmiddagen meddelade Banverket att det pågående röjningsarbetet var mycket omfattande och att tågtrafiken tidigast skulle komma igång igen under kvällen torsdagen den 31 mars. Arbetet under onsdagen med röjning och återställning vid olycksplatsen gick bättre än förväntat och därför kunde tidpunkten för öppnandet av banan justeras. Klockan 00.48 torsdagen den 31 mars öppnades banan för trafik igen (källa: Banverket).

Problemen till följd av trafikavbrottet accentuerades kraftigt av att det idag saknas möjligheter att omleda tågtrafik till och från övre Norrland via alternativa järnvägar. Inlandsbanan har mycket begränsad bärighet, särskilt på den nordligaste delen Gällivare - Arvidsjaur. Den utgör därför inte ett omledningsalternativ till Stambanan, enligt Banverket. Olyckor och därtill följande trafikavbrott som i Ekträsk får därmed stora konsekvenser för både persontågstrafiken och godstrafiken till, från och inom norra Sverige.

En jämförelse kan göras med södra delarna av Sverige där omledningsmöjligheter finns. Stormen "Gudrun" i januari 2005 fick stora konsekvenser för godstrafiken, men konsekvenserna kunde begränsas tack vare att man hade möjlighet att omleda godstågen via Västkustbanan och västra Stambanan.

Med den snart färdigställda Botniabanan och dess beslutade förlängning norrut, Norrbotniabanan, skapas emellertid omledningsmöjligheter för både person- och godståg till och från de norra delarna av landet.

Statens Haverikommission och Järnvägsstyrelsen kommer inte att utreda olyckan vidare. Haverikommissionen hänvisar till kommande utredning om en liknande olycka i Nosaby och Järnvägsstyrelsen kommer att följa Green Cargos interna utredning.

Infraplan AB har på uppdrag av Norrbotniabanegruppen intervjuat företrädare/logistikansvariga för de största transportgenererande industriföretagen på Stambanan genom övre Norrland samt de största järnvägsföretagen/speditörer/operatörer inom järnvägstransporter. Detta för att undersöka vilka konsekvenser avbrottet fått och dessutom vilka bedömda konsekvenser det hade fått om avbrottet varat längre.

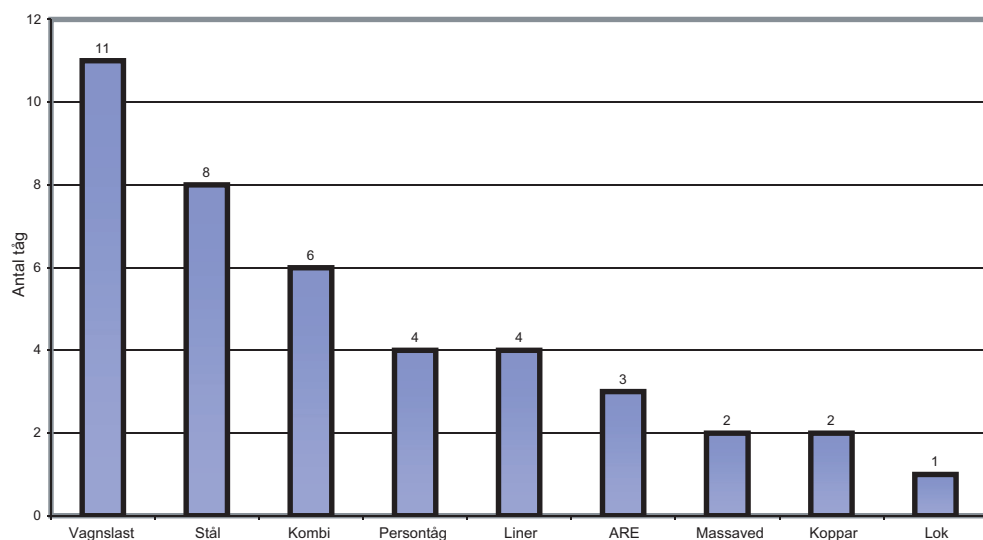


2.1 Effekter för tågtrafiken

Avbrottet för trafiken längs Stambanan genom övre Norrland i Ekträsk innebar att all tågtrafik på den berörda sträckan ställdes in. Ett antal omedelbara konsekvenser uppstod:

- Totalt 41 tågturer ställdes in eftersom omledningsmöjligheter med tillräcklig kapacitet och bärighet saknas, se figur och tabell nedan som visar berörda tåg, trafikuppgift, järnvägsföretag etc. 19 tåg ingår i systemtågsupplägg; Massaved, Stål, Liner, Koppar samt ARE. Sex tåg är kombitåg och 11 godståg är av vagnslasttyp. Vidare berördes fyra persontåg samt ett returlok av avbrottet.
- Stora resurser inom Banverket krävdes för uppröjningsarbetet, vilket tagit resurser från genomförande av för andra projekt.
- Tågtrafik i övriga delar av Sverige påverkades indirekt genom försenade godståg och persontåg.
- Ekonomiska konsekvenser för varuägare, speditörer, operatörer och andra berörda delar av samhället uppstod pga av inställd/försenad trafik.

Inställda tåg pga olyckan i Ekträsk



Källa: Banverket

Specifisering inställda tåg 20050329-31

Datum	Trafikuppgift	Järnvägsföretag
05-03-29	Massaved	Green Cargo
05-03-29	Massaved	Green Cargo
05-03-29	Persontåg	Connex
05-03-29	Persontåg	Connex
05-03-30	Persontåg	Connex
05-03-30	Persontåg	Connex
05-03-29	Gods	Green Cargo
05-03-29	Gods	Green Cargo
05-03-29	Gods	Green Cargo
05-03-30	Gods	Green Cargo
05-03-30	Gods	Green Cargo
05-03-30	Gods	Green Cargo
05-03-30	Gods	Green Cargo
05-03-30	Gods	Green Cargo
05-03-30	Gods	Green Cargo
05-03-29	Stål	Green Cargo
05-03-29	Stål	Green Cargo
05-03-29	Stål	Green Cargo
05-03-30	Stål	Green Cargo
05-03-30	Stål	Green Cargo
05-03-30	Stål	Green Cargo
05-03-30	Stål	Green Cargo
05-03-29	Kombi	Cargo Net
05-03-29	Kombi	Cargo Net
05-03-30	Kombi	Cargo Net
05-03-30	Kombi	Cargo Net
05-03-30	Kombi	Cargo Net
05-03-29	Liner	Green Cargo
05-03-30	Liner	Green Cargo
05-03-30	Liner	Green Cargo
05-03-30	Liner	Green Cargo
05-03-30	Koppar	TGOJ
05-03-30	Koppar	TGOJ
05-03-30	ARE	Cargo Net
05-03-30	ARE	Cargo Net
05-03-30	ARE	Cargo Net
05-03-30	Gods	Bantåg
05-03-30	Lok	TGOJ

Källa: Banverket

Tre av de fem intervjuade industrierna blev påverkade av det 32 timmar långa avbrottet i Ekträsk - Boliden Mineral, SSAB och Kappa Kraftliner. Effekterna bestod främst av merkostnader för extratransporter, leveransgarantier och skadade vagnar. Boliden Mineral och Kappa Kraftliner påpekar också den negativa uppmärksamheten kring järnvägstransporter som avbrottet innebär.

Boliden Mineral i Skellefteå transporterar årligen 150 000 ton koppar med den sk Kopparpendeln Rönnskär - Helsingborg /Finspång samt ett returflöde med Kopparpendeln i motsatt riktning på 113 000 ton rötslam, smältmaterial och övrigt gods.

Bolidens tåg hade redan passerat när olyckan skedde på eftermiddagen den 29 mars i och med att både de söder- och norrgående tågen passerar Ekträsk mellan 7 och 8 på morgonen. Detta begränsade effekterna av olyckan för Bolidens del denna gång. Dock tvingades Boliden ställa in ett tåg i vardera riktningen den 30 mars. Boliden lider fortfarande, en dryg vecka efter olyckan, av sviterna av det inställda tåget. De bedömda extrakostnaderna till följd av avbrottet i Ekträsk uppgår till ca 100 kkr för Boliden.

En olycka av denna omfattning visar hur sårbara järnvägstransporterna är med bara ett enkelspår. Den fungerar som en väckarklocka för Bolidens kunder att genomföra en analys av leveranssäkerheten. Olyckor av detta slag ger goodwill-förluster för Boliden.

Kappa Kraftliners produktion i Piteå påverkades inte av avbrottet, men däremot kom företagets logistikkedja att påverkas.

Kappa Kraftliner transporterar årligen 210 000 ton Kraftliner på järnväg från Piteå till Skandinavien och Europa samt 160 000 ton Returfiber på järnväg från Skandinavien och Tyskland i riktning mot Piteå. Vid avbrottet i Ekträsk tvingades en järnvägstransport av kraftliner till en kund i Danmark omlastas till lastbil och transporteras på väg direkt till kund. Detta för att kundens produktion inte skulle stanna. Omlastningen och transporten med lastbil innebar en merkostnad för Kappa på omkring 150 kkr samtidigt som Kappa förväntar sig ett skadeståndskrav från kunden motsvarande ca 100 kkr. Sture Öberg, logistikchef och Leif Sandström, planeringschef på Kappa i Piteå, bedömer den totala merkostnaden för linertransporten till Danmark till ca 250 kkr. Utöver denna merkostnad uppstod ett visst bekymmer med tomvagnsförsörjning till produktionen i Piteå som medförde en kostnad på ca 50 kkr.

För många avbrott/korta störningar i järnvägstrafiken kan ge negativa konsekvenser som leder till att kunder istället väljer lastbilstransporter. Detta för att vara säker på att godset levereras på utsatt tid. Denna utveckling vore negativ för järnvägstransporterna som är mer prismässigt konkurrenskraftiga och miljövänligare, menar Kappa.

Alla uttransporter från **SCA Packaging i Piteå** (ca 340 000 ton/år) sker via järnväg till Holmsund och därefter vidare till svenska och europeiska enheter. Avbrottet i Ekträsk drabbade dock inte SCA:s produktion i någon större utsträckning tack vare att SCA vid det aktuella tillfället hade en planerat låg produktionstakt och att man hade tillräckligt många järnvägsvagnar att lasta. SCA har planerade, tidtabellsbundna avgångar från Holmsund. Vid avbrottet i Ekträsk klarade man dessa med ett skohorn, förklarar vd:n Per Embertsén.

Avbrottet i Ekträsk berörde **SSAB Tunnpåls** transporter av stålämnen (ca 2,1 miljoner ton/år), den sk Stålpendeln mellan Luleå och Borlänge och fyra dubbelturer fick ställas in. Green Cargo kör transportererna och det var ett tomt returtåg till Luleå som kolliderade med lastbilen i Ekträsk. SSAB:s produktion i Luleå kom att påverkas av avbrottet och bedömd kostnad är 200-300 kkr, säger Anders Olsson, ansvarig för flödet med Stålpendeln. SSAB fick mycket bra hjälp av Banverket och operatören Green Cargo vid iordningställandet av avbrottet och planeringen av den fortsatta trafikeringen. Omledning av transportererna var aldrig aktuella. En vecka efter avbrottet hade SSAB och Green Cargo lyckats köra igen avbrottet med extratåg.

För **Cargo Nets** räkning innebar avbrottet att två dubbelturer till/från Luleå ställdes in. De speditörer och åkare som Cargo Net engagerar för dessa turer fick istället köra lastbil från Luleå till Umeå och där lasta om till tåg för vidare transport. Detta innebar ökade transportkostnader som speditörerna och åkerierna fick stå för. Totalt kommer avbrottet i trafiken att kosta Cargo Net ca 1-1,5 miljoner kr i utbetalning av leveransgarantier, dessutom tillkommer goodwill-förluster. Avbrottet innebar också inkomstbortfall för Cargo Net till följd av utebliven trafik.

En annan betydande negativ effekt av avbrottet är att tillförlitligheten för transporter på järnväg ifrågasätts av transportköparna och alternativa transportsätt väljs ifall störningar av detta slag händer frekvent. Leveranssäkerhet och tillförlitlighet tillsammans med hög frekvens är mycket viktigt och skadas direkt vid ett avbrott, stort som litet. Detta påverkar kombitrafikens konkurrenskraft negativt, menar Anders Blomqvist, transportsäljare vid Cargo Net i Umeå och Luleå.

ARE-tågens trafik med färska livsmedel mellan Narvik och Oslo via svenska Stambanan drabbades också av avbrottet. Trafiken mellan Narvik och Oslo via Sverige fick överflyttas till järnväg inom Norge (Oslo-Bodö) och därefter lastbil (Bodö-Narvik). Det innebar en transportkostnadsökning på uppskattningsvis ca 500 kkr.

Anders Blomqvist gör en jämförelse med de konsekvenser som stormen i södra Sverige fick för godstrafiken, där Cargo Nets berörda tåg som skulle gå på södra Stambanan istället omladdades via alternativa järnvägar. Därmed kunde merkostnaderna begränsas för alla parter och det visar samtidigt hur viktigt det är med omledningsalternativ vid olyckor och liknande incidenter på järnvägen.

Green Cargo som har omfattande verksamhet i regionen påverkades också mycket av olyckan på Stambanan och det efterföljande trafikstoppet. Tillsammans med kunderna fattade Green Cargo beslut om att avvakta med transporterna tills uppröjningsarbetet var klart till följd av den positiva prognos om återupptagande av trafiken som Banverket gett. Några omledningsplaner eller alternativa transportsätt blev alltså inte aktuella med rådande avbrottstid även om det finns. För Stålpendeln innebar transporter med fyra extratåg att Green Cargo en dryg vecka efter olyckan åter var i fas i transportkedjan.

Transportkostnadsökningar för Green Cargo är svåra att bedöma, enligt Lennart Karlsson, regionschef på Green Cargo i Norrbotten. Kostnaderna regleras i de avtal som Green Cargo sluter med varje kund. Hur de ökade transportkostnaderna ska fördelas och vem som får betala och hur mycket kommer pågående utredningar av olyckan att visa.

Green Cargo upplever att kunder har stor förståelse för avbrott av detta slag. Det har stor betydelse att Green Cargo snabbt informerar sina kunder om avbrottet och dess bedömda varaktighet. Härigenom kan åtgärder vidtas omedelbart, både vad gäller transportens genomförande, eventuella korrigeringar i företagets produktion etc.

Avbrottet i Ekträsk innebar att **TGOJ Trafik** fick ställa in två tåg med den sk Kopparpendeln som körs på uppdrag av Boliden Mineral. Detta eftersom TGOJ inte har möjlighet att transportera på alternativa transportsätt vid kortare avbrott. Merkostnaderna bestod av anordnande av extratåg för att köra ifatt flödena som skulle ha skett med de inställda tågen uppgick till 50-100 kkr, beskriver Claes Sörman, försäljningschef.

TGOJ upplevde inget produktionsbortfall hos vare sig dem själva, deras kunder (Boliden Mineral) eller deras kunder i sin tur (Elektrokoppar i Helsingborg) till följd av avbrottet. Däremot drabbas hela järnvägssektorn av goodwill-förluster när avbrott som dessa sker och varuägare och deras kunder upplever avbrotten som mycket störande. Men det är inget som direkt är riktat mot TGOJ Trafik, utan mot hela branschen, menar Claes.

2.4 Effekter för persontrafiken

TVå dubbelturer av persontågens Norrlandstrafik till/från övre Norrland påverkades av avbrottet i Ekträsk. Tågen var fullsatta till följd av påsktrafiken och hade ungefär 500 passagerare per tur, vilket innebar att avbrottet kom mycket olägligt. Totalt innebar avbrottet störningar under två trafikeringsdygn för trafikutövaren Connex och merkostnaderna uppskattas till närmare 2,5 miljoner kr, säger Leif Drugge, trafikchef Norrland. Merkostnaderna består av ersättningstrafik med buss, ersättning för anslutningstrafik och kompensation till resenärerna.

Dessutom skapade avbrottet negativa konsekvenser både ekonomiskt och irritationsmässigt för resenärerna som är svåra att uppskatta, men som enligt Connex är negativt för persontågstrafikens tillförlitlighet och framtida utveckling. För Connex tillkommer även intäktsbortfall för biljettförsäljningen som ännu inte redovisats och kostnaden för att köra tågtrafiken i fas med tidtabell som tog tre dygn. Det gör att Connex totala merkostnader och intäktsbortfallen samt kostnader för försenad trafik kan stiga till omkring tre miljoner kr, enligt Leif Drugge.

2.5 Indirekta och långsiktiga effekter

De indirekta och långsiktiga effekterna av trafikavbrott bedöms ha större betydelse än de direkta effekterna, som merkostnader för ersättningstrafik, leveransgarantier, skadestånd och produktionsbortfall. Många varuägare och deras kunder i sin tur upplever avbrott som mycket störande, eftersom de medför svårhanterbara goodwillförluster.

Frekventa avbrott/korta störningar i järnvägstrafiken kan ge negativa konsekvenser som leder till att varuägare istället väljer lastbilstransporter. Detta för att vara säkra på att godset levereras på utsatt tid. Denna utveckling skulle vara negativ för järnvägstransporterna som är mer prismässigt konkurrenskraftiga och miljövänligare, menar bland annat Kappa Kraftliner och Boliden. Det skulle dessutom innebära långsiktigt sämre konkurrensförutsättningar för industrin än med ett väl fungerande järnvägssystem.

Cargo Net anger att störningar av detta slag leder till att tillförlitligheten för transporter på järnväg ifrågasätts, vilket kan leda till att alternativa transportsätt väljs. Leveranssäkerhet och tillförlitlighet tillsammans med hög frekvens är mycket viktigt. Tillförlitligheten skadas direkt vid ett avbrott, stort som litet och påverkar kombitrafikens konkurrenskraft negativt, menar CargoNet.

Utöver planerade avbrott av det slag som nu skedde i Ekträsk förekommer även störande, planerade avbrott till följd av att banan måste underhållas.

3 Bedömda effekter vid ett längre avbrott (en vecka)

3.1 Effekter för tågtrafiken vid ett längre avbrott

Ett längre avbrott liknande det i Ekträsk i en veckas tid skulle innebära att:

- Strax över 200 tågturer behöver ställas in (enligt Banverket).
- Stora resurser inom Banverket och övriga berörda krävs för det mer omfattande uppröjningsarbetet vilket försenar övrigt banarbete/upprustningsarbete. Banverket har införskaffat stålslipers som relativt snabbt kan ersätta skadade slipers vid urspårningsolyckor och har ständig beredskap för insatser mot avbrott i tågtrafiken.
- Tågtrafik i övriga delar av Sverige påverkas indirekt genom försenade godståg och persontåg.
- Ekonomiska konsekvenser för varuägare, speditörer, operatörer och andra berörda delar av samhället pga av inställd/försenad trafik.

3.2 Effekter för industriföretagen vid ett längre avbrott

I ett scenario med ett längre stopp bedömer fyra av de intervjuade industriföretagen att ett sådant skulle leda till betydande produktionsbortfall. Samtliga företag, med undantag från Outokumpu bedömer också att ett veckolångt avbrott skulle innebära transportkostnadsökningar.

Några av företagen påpekar vidare att ett längre avbrott på Stambanan skulle ge upphov till betydande goodwill-förluster och problem med tillförlitligheten som i värsta fall kan leda till att industriföretagen byter transportsätt eller flyttar produktionen. Detta vore olyckligt då företagen i grunden är positiva till järnvägstransporter och många har en ambition att kunna öka sina transporter på järnväg.

För **Boliden Mineral** skulle ett avbrott på en vecka på sträckan Rönnskär-Helsingborg ge mycket stora konsekvenser. Bolidens metallkunder har inte veckolager utan är beroende av kontinuerliga inflöden. En veckas avbrott skulle därför medföra mycket betydande produktionsbortfall för Bolidens kunder. Leverans till de mindre kunderna kan möjligtvis lösas med lastbilstransport. förklarar Kent Åhlefors, logistikchef på Boliden Mineral. För Bolidens större kunder är båt det lämpligaste alternativet men att arrangera sjötransport tar tid och transporttiden är lång. Trots begränsningarna med bil vid tunga transporter kan det vid längre avbrott bli nödvändigt att använda alla möjliga transportalternativ.

Boliden undersökte vid den aktuella olyckan möjligheterna att köra gods med bil till Umeå och lasta över till järnväg där, men p.g.a. alla tåg som stod parkerade längs banan och på alla terminaler, fanns det inte möjlighet att genomföra den lösningen. Lastning av koppar kräver väl underbyggda terminaler och anslutningsvägar.

Ett stopp på en vecka betyder även produktionsbortfall för Boliden och deras leverantörer. Boliden får inte in de råvaror som krävs för produktion och råvaruleverantörerna t.ex. stålverken, får problem med lagring av de produkter som de levererar till Boliden och kan tvingas stoppa produktionen.

Ett så långt avbrott som en vecka skulle definitivt allvarligt skada Boliden som företag när det gäller förtroendet för företagets leveranssäkerhet och goodwill. Det skadar även Bolidens kunder t.ex. Elektrokoppar i Helsingborg, som är den största kunden. Elektrokoppar skulle med stor sannolikhet tappa marknadsandelar på kontinenten om man fick sådana leverans-förseningar som en veckas stopp skulle medföra.

Ett stopp på Stambanan i Ekträsk i en vecka skulle innebära stora problem för **Kappa Kraftliner**. De ordinarie båttransporterna som går idag är i princip fulla och ökade lastbilstransporter blir ekonomiskt känslbara. Transportsystemet är uppbyggt för att kunna möjliggöra just-in-time leveranser där lagret i stort sett hela tiden befinner sig i transportsystemet. Ett avbrott i detta system ger omedelbara problem. Vid längre stopp kan Kappa försöka styra över mer transporter till sjö och då hyra in extra fartyg, men denna överflyttning tar tid och kostar mycket pengar för Kappa. Sådan överflyttning är inte aktuell förrän efter att avbrottet visar sig bli avsevärt längre än en vecka.

Ett annat avsevärt problem är att intranporterna av returpapper påverkas negativt vid längre stopp. Överflyttning till lastbil blir kostsam.

Kappas produktion tillåts inte påverkas av ett längre avbrott, eftersom det skulle bli extremt kostsamt. Istället måste Kappa ta till alla möjliga transportalternativ som finns att tillgå, menar Sture Öberg. Vid en överflyttning av järnvägsvolymer till lastbilar, skulle det skapa en merkostnad på ungefär 3 miljoner kr i veckan.

Vid ett längre stopp kommer förtroendet för järnvägstransporter hos kunderna att sjunka rejält. Ju mer skada det ger på produktionen desto större blir goodwill-förlusten, menar Sture.

Outokumpu Stainless i Torneå och Avesta klarar ett avbrott i 24 timmar utan påverkan, sedan börjar det få effekter på produktionen. Ett avbrott på en vecka innebär att man tappar ungefär en veckas produktion (ca 7 000 ton). Om man tvingas lägga över godset på båt så innebär det en merkostnad på 100-150 kr/ton vilket motsvarar i storleksordningen en miljon kr på en vecka.

Ett veckolångt avbrott på Stambanan skulle ge enorma problem även för **SCA Packaging**. I likhet med de övriga industriföretagen lastar de godset direkt på vagnar och det finns ingen möjlighet att lagra godset någon längre tid. Det innebär att företaget efter två eller max tre dygn skulle bli tvungna att stoppa produktionen. Ett produktionsstopp för en industri som SCA:s innebär att lönsamheten påverkas med ca en miljon kr per dygn och ett veckolångt avbrott blir därför mycket kostsamt. Alternativet till produktionsstopp är att leda om delar av trafiken till lastbil och köra en begränsad produktion, men även detta alternativ skulle få mycket stora konsekvenser i form av bl. a. merkostnader för omledningen. Ett scenario med avbrott på Stambanan i en vecka skulle vidare leda till svårigheter för företaget att klara sitt åtagande att leverera till fabrikena nere i Europa inom avtalad tid.

Ett avbrott som varar i en vecka skapar stora bekymmer för **SSAB Tunnbrått** och produktionen i både Borlänge och Luleå påverkas. Produktionen skulle behöva anpassas och korrigeras utifrån de givna förutsättningarna och åtgärdsplaner genomföras beroende på prognos för avbrottet. Transportkostnaderna skulle öka och transporterna få längre ledtider, menar Anders Olsson, men poängterar också att åtgärderna är situationsberoende.

3.3 Effekter för järnvägsföretagen vid ett längre avbrott

Samtliga intervjuade järnvägsföretag menar att förtroendet för järnvägstransporter skulle skadas avsevärt vid ett längre stopp. Ett längre stopp kan komma att innebära att många transportköpare överger järnvägstransporter till förmån för lastbilstransporter som bättre kan garantera att transporten kommer fram på utsatt tid och inte är lika känsliga för störningar.

Järnvägsföretagen ser dock positivt på utvecklingen av järnvägstransporter i regionen, men betonar vikten av att minimera risken för längre/frekventa avbrott och att verka för bättre omledningsmöjligheter.

Ett stopp av järnvägstrafiken på Stambanan genom övre Norrland under en veckas tid skulle innebära att **Cargo Net** får betala ut leveransgarantier motsvarande ca 5 miljoner kr. Dessutom tillkommer minskade intäkter för Cargo Net när varuägare väljer alternativa transportsätt framför kombitrafiken.

En veckas avbrott skulle också ge kraftigt ökade transportkostnader för ARE-transporterna. En stor del av varorna som nyttjar ARE-tågen är livsmedel som är mycket känsliga för avbrott i transporterna och förlängda transporttider. För många avbrott kan innebära att alternativa transportsätt och transportupplägg väljs.

Green Cargo skulle vid en veckas avbrott liknande det i Ekträsk, flytta över de flesta kundernas transporter till lastbilar. Ett betydande problem blir då den hårda konkurrensen i att lyckas engagera tillräckligt många lastbilar. Stålämnen kan emellertid ej transporteras på lastbil och enligt Banverket är det omöjligt att transportera dem på Inlandsbanan.

Vid en veckas stopp är det mest sannolika att Green Cargo, i samråd med kunderna, väljer att köra igen de tunga volymerna efter avbrottet.

Transportkostnadsökningen till följd av en veckas avbrott innebär ökade kostnader för Green Cargo. Transportavtalen med kunderna är det som styr hur stor ersättningen kan bli för uteblivna/försenade transporter. Innan ersättning betalas ut krävs att ansvarsfrågan för det veckolånga avbrottet klaras ut och avtalen med respektive kund tolkas.

Green Cargos kunder har idag små lager och strävar istället efter att ha så mycket som möjligt av godset i transportsystemet, vilket innebär att avbrott i transportkedjan blir mycket kännbart för varuägarna och deras kunder i sin tur. Den största utgiften för Green Cargo blir kostnadsökningarna med alternativa transportmedel.

När sedan avbrottet är uppkärlat och trafiken fortskrider igen, så är inte problemen för Green Cargo över, utan då ska mycket av transporterna köras igen och komma i fas med den ursprungliga planeringen. För Stålpendelns del skulle en veckas avbrott i transporterna mellan Luleå och Borlänge, innebära att Green Cargo är i fas med sina transporter efter två månader. Tillkommer gör sedan övriga tåg och tågupplägg.

Om avbrottet hade varat i en vecka hade troligen **TGOJ Trafiks** transporter på järnväg tvingats skickas med båt eller med akuta lastbilsleveranser för att ett godsflöde skulle kunna uppehållas. Dessutom hade ett veckolångt avbrott sannolikt inneburit att TGOJ behövt sätta in ett antal extratåg i trafik för att köra ikapp trafiken enligt tidtabell när stoppet blivit avhjälp, vilket innebär betydande extrakostnader. Merkostnader för omledning belastar i ett scenario som detta varuägaren. TGOJ drabbas inte av någon större direkt merkostnad i och med att en force major-klausul finns i avtalen. Men det förekommer också att TGOJ tar merkostnader för extratåg.

TGOJ bedömer att en veckas avbrott eventuellt skulle leda till förlorade intäkter p g a uteblivna ordrar från varuägare. Dessutom innebär ett längre uppehåll att tillförlitligheten ifrågasätts och kan i värsta fall leda till förlorade transportuppdrag till följd av minskat förtroende för järnvägssystemets leveranssäkerhet.

3.4 Effekter för persontrafiken vid ett längre avbrott

Vid ett veckolångt avbrott stiger merkostnaderna per dag för att ändå transportera passagerarna och intäktsbortfallet blir betydligt större till följd av att alternativa färdvägar i större utsträckning väljs. Tågtrafiken kommer också mer i otakt och tiden och kostnaderna för att komma i fas enligt tidtabell ökar markant.

Förtroendet för persontågstrafiken sjunker mycket och påverkan för resenärerna blir betydande men svåra att uppskatta för Connex. Totalt bedömer Connex att effekterna av ett veckolångt avbrott kan ge ökade kostnader och intäktsbortfall uppemot 10 miljoner kr.

3.5 Indirekta och långsiktiga effekter

Vid längre och frekventa tågstopp kommer förtroendet för järnvägstransporter hos kunderna att sjunka avsevärt. Ju mer skada det ger på produktionen desto större blir goodwill-förlusten, bedömer Kappa, Boliden m fl.

Förtroendet för kombitrafiken och järnvägstransporter i övrigt skulle skadas avsevärt vid ett längre stopp, menar Anders Blomqvist på Cargo Net. Med hänvisning till leveranssäkerhet och tillförlitlighet skulle många varuägare välja alternativa transportsätt och främst lastbilstransporter. Det minskade förtroendet är allvarligt för utvecklingen av kombitrafiken och järnvägstransporterna i övrigt.

Ett så långt avbrott som en vecka skulle definitivt allvarligt skada vårt företag när det gäller förtroendet för vår leveranssäkerhet och vår goodwill, menar Kent Åhlefors på Boliden Mineral. Det skadar ju även våra kunder, t.ex. Elektrokoppar i Helsingborg, som är vår största kund, skulle med stor sannolikhet tappa marknadsandelar på kontinenten om man fick sådana leveransförseningar som en veckas stopp skulle medföra. Men även för kunderna i Europa skulle ett längre avbrott i transporterna från Rönnskär få betydande negativa konsekvenser. Kunderna har inte veckolager utan är beroende av kontinuerliga inflöden.

Idag produceras stora nettoexportvärden av industrier belägna i de norra delarna av Sverige. Stålverk, gruvföretag och pappers- och massaindustrier är i hög grad lokaliserade i norra Sverige och nyttjar till stor del järnvägstransporter för effektiva och miljövänliga godstransportlösningar. 60 procent av hela landets transportarbete på järnväg sker i Norrland och på en Stambana som redan idag har för låg kapacitet och som saknar omledningsmöjligheter.

Totalstoppet av tågtrafiken på Stambanan i samband med plankorsningsolyckan vid Ekträsk innebär betydande störningar för järnvägstransporterna och persontågstrafiken eftersom omledningsmöjligheter saknas. Betydande transportkostnadsökningar och merkostnader blev följden för främst järnvägsföretagen, men också för Boliden Mineral, Kappa Kraftliner och SSAB Tunnpå. Konsekvenserna av ett veckolångt avbrott på Stambanan norr om Hällnäs, skulle bli än mer problematiska för järnvägstransporterna och persontågstrafiken. Det skulle främst innebära kraftiga transportkostnadsökningar för att hitta transportalternativ, produktionsstörningar, stora intäktsbortfall och betydande förseningar för trafiken när den kommit igång. Otillräcklig tillförlitlighet ger goodwillförluster för järnvägen som transportmedel. Vid längre och frekventa stopp i järnvägstrafiken bedöms konsekvenserna bli allvarliga både för näringslivet och för järnvägssektorn. Även planerade avbrott för underhåll av banan, broombyggnader etc medför problem.

Botniabanan (under byggnad) och den beslutade Norrbotniabanan kommer tillsammans med Stambanan genom övre Norrland att bilda ett dubbelspår och järnvägstrafik kan vid avbrott, liknande det i Ekträsk omledas inom några få timmar. Därmed kan långa och kostsamma totalstopp för näringslivet och hela samhället enkelt undvikas. Med en kustnära järnväg utan plankorsningar, som komplement till Stambanan, skapas också en störningstålig pulsåder för hela Barentsregionens järnvägssystem. Det utvecklade systemet får hög kapacitet, full bärighet, ökad framkomlighet, förbättrad säkerhet och bidrar också genom utvecklad persontågstrafik till ökad regionförstoring genom förbättrade möjligheter till dagspendling.