

green cargo

2030

BYGG FRAMTIDEN

INFRASTRUKTURSATSNINGAR FÖR HÅLLBARA GODSTRANSPORTER OCH STÄRKT KONKURRENSKRAFT FÖR NÄRINGSLIVET.



Omställningen kräver snabba åtgärder

Det pågår en förändring av transportsektorn. Omställningen till ett klimatsmart samhälle går i en rasande takt och det transportberoende näringslivets behov av energieffektiv och kapacitetsstark logistik är större än någonsin. Vi befinner oss i årtiondet då godstågstrafikens roll i ett effektivt transportsystem äntligen kommer till sin rätt och i den här skriften beskriver vi vår syn på framtiden.

Green Cargos bedömning är att den utveckling vi ser framför oss kommer innebära att varje transportslag i större utsträckning används där de gör mest nytta och där vår samverkan stärker varandra. Konkurrensförhållandena mellan långväga lastbilstransporter och järnväg håller på att jämnas ut och det kan förklaras med två av varandra oberoende trender.

Den ena trenden handlar om att järnvägsföretagens konkurrenskraft stärks genom stora och helt nödvändiga tekniska samt digitala framsteg som gör det enklare och billigare att välja godståg. Den utvecklingen stärks av ett antal samverkande faktorer: marknadsförändringar, politiska beslut, teknisk utveckling, investeringar i digitalisering och infrastruktur som tillsammans ska fördubbla godstransporterna på järnväg till 2050. Men redan till 2030 ska EU sänka utsläppen med 55 procent och godstrafiken på järnväg ska öka med 50 procent. För att nå de målen har EU-kommissionen presenterat en mängd förslag på åtgärder inom ramen för EU:s tillväxtstrategi som kallas den The Green Deal.

Den andra trenden är att den långväga lastbilstrafiken tappar i konkurrenskraft. Det råder en flerårig och utbredd förarbrist i Europa, vilket driver upp löner med tvåsiffriga procentsnivåer. Hårdare arbetstidsregler, tuffare gränsöverskridande transportregler och skärpt efterlevnad av tillåtet cabotage är ytterligare några kostnadsdrivande faktorer. Men lastbilstransporter blir också dyrare i form av stigande bränslepriser och vägavgifter. Vägtrafiken väntas omfattas av EU:s handel med utsläppsrätter, en marknad med hög efterfrågan och minskande utbud, vilket i sin tur rimligen kommer att synas i prisutvecklingen.

Snabba åtgärder sparar pengar och stärker näringslivets konkurrenskraft

På kort sikt måste de lägst hängande frukterna plockas fortast möjligt, vilket handlar om att åtgärda de tre största flaskhalsarna i systemet: dubbelspåret Hallsberg–Mjölby, fyrspåret Malmö–Hässleholm och fyrspar Alingsås–Olskroken. Dagens kapacitetsbrist innebär årliga merkostnader i miljardklassen för både godsoperatörer och varuägare. Skogstid, planerat stillestånd på grund av primärt kapacitetsbrist, har under de senaste tio åren kostat Green Cargo närmare tre miljarder kronor. För branschen som helhet handlar det om nära fem miljarder kronor i fördyrade produktionskostnader. Ovanpå det tillkommer våra kunders – varuägarnas – merkostnader i form av förlängda ledtider, minskad produktivitet och försvagad konkurrenskraft. Kapacitetsbristen ger allvarliga företagsekonomiska och samhällsekonomiska konsekvenser.

Men när det kommer till infrastruktur kan vi tyvärr inte unna oss lyxen att bara tänka kortsiktigt. Det nationellt långsiktiga behovet kräver Norrbotniabanan i norr, en ny fast förbindelse över Öresund samt nya stambanor i södra Sverige för att säkra en tillräckligt robust systemkapacitet. Ledtiderna för nya järnvägsprojekt i Sverige är så pass långa att vi även behöver tänka långsiktigt när det gäller järnvägens behov. Jag välkomnar därför Trafikverkets utredning om landbroar som en generell teknik för järnvägsbyggen. Det minskar både byggtid och livscykelkostnader, samtidigt som landbroarna med råge motsvarar de krav Green Cargo eftersträvar för morgondagens längre, tyngre och snabbare godståg.

Men redan här och nu kan järnvägen, vägtrafiken och sjöfarten med snabba åtgärder stärka Sveriges konkurrenskraft på ett hållbart och effektivt sätt. Alla transportslag behövs i omställningen, både idag och i en framtid, men järnvägens roll har aldrig varit viktigare.

Ted Söderholm
Vd, Green Cargo AB



” Med snabba åtgärder kan järnvägen, vägtrafiken och sjöfarten stärka Sveriges konkurrenskraft på ett hållbart och effektivt sätt.

Fossilfria värdekedjor behöver järnväg

Omställningen märks redan. Vi ser hur exempelvis fordonsindustrin i både Sverige och Tyskland ställer om för att bli koldioxidneutrala längs hela värdekedjan. Fossilfritt stål från Sverige kommer tveklöst vara en viktig komponent i omställningen för många industrier.

” Om CO₂e per tonkm är ett viktigt måttetal idag kommer kWh per tonkm vara morgondagens viktigaste KPI i en elektrifierad transportsektor.

Långa, tunga och energieffektiva tåg med minimala utsläpp är en förutsättning för koldioxidneutrala värdekedjor när det fossilfria stålet och andra varor ska transporteras nationellt och internationellt. På samma sätt kommer elektrifierade lastbilar att fortsätta utgöra första och sista länken i transportkedjan där järnväg och sjöfart inte når ända fram. Om CO₂e per tonkm är ett viktigt måttetal idag kommer kWh per tonkm vara morgondagens viktigaste KPI i en elektrifierad transportsektor.

Under pandemins inledande månader visade godstransporter på järnväg sina kapacitetsmässiga och yteffektiva fördelar. När land efter land stängde ner, och milslånga lastbilsköer korkade igen vägarna, fungerade de gränsöverskridande godstransporterna på järnväg fortsatt bra. En dubbelspårig järnväg motsvarar lika mycket trafik som femton motorvägsfiler och godsflöden som flyttades över till järnväg kunde därför upprätthållas i princip opåverkade.

Så kan marknaden för godståg och lastbilar växa tillsammans

Det påstås emellanåt att allt gods som kan transporteras på järnväg redan gör det. Det är långt från sanningen. Det påstås också att järnvägen blir konkurrenskraftig först vid sträckor över 300 kilometer. Det är en sanning med stor modifikation. Det finns flera exempel på lönsamma transportupplägg, bland annat hamnpendlar, där sträckan understiger både 300 och 150 kilometer.

Varje år transporteras en godsmängd större än 30 miljoner ton över 300 kilometer inrikes med lastbil. Under 2018 motsvarade det knappt 10 procent av antalet utförda svenskregistrerade lastbilstransporter. Tillsammans genererade dessa transporter 40 procent av godstransportarbetet på väg. Dessutom fraktas drygt 30 miljoner ton gods till/från och inom Sverige med utlandsregistrerade lastbilar; det är över 2,5 miljoner lastbilskörningar varav en tredjedel är tomma. Sett till vad svenska lastbilar transporterar totalt (475 miljoner ton 2020) är det dock blygsamma volymer. Jämfört med järnvägen motsvarar det emellertid praktiskt taget

all transporterad godsmängd (ca 60 miljoner ton) om man exkluderar malmen på Malmbanan. Därtill beräknas transittrafiken med utländska lastbilar, som varken lastar eller lossar i Sverige, uppgå till mer än 230 000 transporter årligen. Således finns det gott om utrymme att växa transportarbetet på järnvägen utan att i egentlig mening konkurrera mellan transportslagen – tillsammans kan vi göra transporterarna enklare och grönare.

Godståg, lastbilar och sjöfart kompletterar varandra

Behovet av lastbilstransporter kommer alltid att finnas. Runt 90 procent av lastbilstransporterna är kortare än 300 kilometer. Sedan några år råder det emellertid en förarbrist inom åkerinäringen. En gemensam utmaning för Sveriges åkerier och godståg företag är snedvriden konkurrens i form av exempelvis otillåtet cabotage, inte sällan tillsammans med överträdelser av regler för kör- och vilotider. Med bättre kapacitet och bättre prioritering för intermodala transporter skulle järnvägen både kunna avlasta och stärka åkerinäringen genom att det långväga godset i större utsträckning transporteras på räls.

Exakt hur mycket av det långväga lastbilsgodset som i praktiken tillåter sig transporteras med järnväg behöver naturligtvis undersökas närmare. På järnvägssidan sker en teknikutveckling inom en rad områden som kommer stärka möjligheterna för fler varugrupper och för ökad andel intermodala transporter de närmsta åren. Inte minst i kombination med sjöfart via hamnarna. Det skapar i sin tur en växande marknad för kortare lastbilstransporter till och från intermodala terminaler. EU:s målsättning om att öka godstrafiken på järnväg med 50 procent till 2030 är otvivelaktigt inom räckhåll, men det kräver att de investeringar i infrastrukturen som vi skjutit på allt för länge genomförs skyndsamt.

5 Mdr sek

Har skogstiden kostat godsoperatörerna de senaste 10 åren

30 miljoner ton gods transporteras längre än 300 km inrikes på väg varje år



Reduktion av
transporttid:
40–50%

2030 – en nulägesvision

Det pågår en mängd olika branschgemensamma utvecklingsprojekt inom digitalisering, infrastruktur och fordon samtidigt som politiska beslut och styrmedel förändrar marknadsförutsättningarna. Sett var för sig kanske det inte ser ut att påverka konkurrenskraften för godstrafiken på järnväg i så stor utsträckning, men tar man ett samlat grepp och blickar framåt i tiden blir bilden tydlig. Med utgångspunkt i den kända utveckling som pågår idag, hösten 2021, så följer här en vision av nuläget för godstrafiken på järnväg hösten 2030.

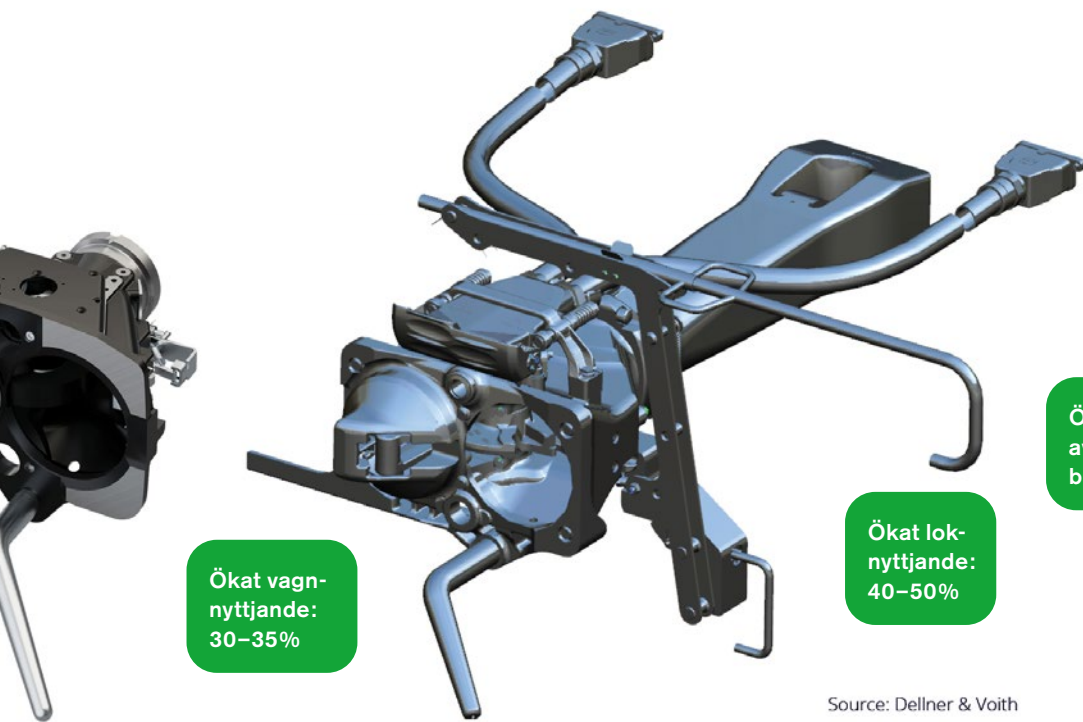
Det är oktober 2030. EU:s klimatpaket Fit for 55 som lanserades 2021 har nått fullt genomslag och praktiskt taget alla industriella värdekedjor som inte är fossilfria har betydande extrakostnader, bland annat i form av allt dyrare utsläppsrätter och genom andra styrmedel. Detta har fått stor effekt på transportkostnaderna då både sjöfart och vägtrafik omfattas. I Sverige har literpriset på diesel passerat 50 kr. Eftersom en allt för stor del av vägtrafiken fortfarande består av fossildrivna fordon har det skapat en hög efterfrågan på långväga järnvägstransporter, som med sin energieffektivitet kan erbjuda ett kostnadseffektivt, snabbt och robust alternativ både inrikes och till kontinenten. Godstrafiken på järnväg har ökat med 50 procent under årtiondet och har nått EU:s mål om att 30 procent av transporter ska gå på järnväg 2030.

En rad tekniska och digitala framsteg har gjorts och implementerats på järnvägen de senaste åren, vilket har skapat förutsättningarna för tillväxten inom godstrafiken. Trafikverkets

projekt Digitalisering av tåglägstjänsten (DAT) fungerar fullt ut sedan fem år tillbaka. 2024 började C-DAS (Connected Driver Advisory System) tas i bruk. Året efter, 2025, infördes TTR (Timetabling and Capacity Redesign). Detta innebär att en transportköpare nu med några klick i en app kan frakta varor dör till dör genom hela Europa på järnväg den långa sträckan. Det är enkelt, förutsägbart, snabbt och pålitligt.

Digitala automatkoppel är utrullade på ett stort antal godsvagnar i Sverige och EU. För godsoperatörerna i Sverige med 250 000 tåg om året har det inneburit en stor effektivisering med radikalt sänkta ledtider, ökad produktivitet och nya flexibla transportupplägg. Förbättrad säkerhet i arbetsmiljön samtidigt som att koppling, växling och rangering av vagnar görs blixtnsnabbt. Bromsprov och klargöringsprocesser är automatiserade. Det som för nio år sedan tog timmar i manuell hantering av ett tåg, tar nu minuter.

Systempunktligheten har länge legat konstant på 95–96 procent. Samtidigt har underhållet blivit tillståndsbaserat och



Digitala automatkoppel (DAC) kommer förändra godstrafiken i grunden. EU-projektet SHIFT2RAIL som driver arbetet har gjort följande beräkningar på vinster för godstrafiken med ett införande av DAC:

Ökat vagnnyttjande: 30–35%

Ökat loknyttjande: 40–50%

Ökat utnyttjande av terminaler och bangårdar: 50%

Source: Dellner & Voith

störningar till följd av vagn- och fordonsfel har nästan försvunnit. Tack vare de digitala automatkopplarna har de flesta godsvagnar utrustats med elektropneumatiska bromsar, vilket gör att godstågen kan köra snabbare och samtidigt ha kortare bromssträcka. De snabbare godstågen, den effektiviserade tågplaneprocessen och tågledningen har bidragit till att skogstiden är reducerad till några enstaka procentenheter, men en negativ påverkan märks framför allt i godstågstriangeln Mälardalen-Göteborg-Malmö där det råder en allt större trängsel mellan snabba och långsammare tåg som delar samma spår.

Tack vare fyrspåret mellan Alingsås och Göteborg har möjligheten att flytta gods från väg till järnväg ökat kraftfullt i Skandinavien största hamn och trycket på vägtrafiken i Göteborgs stad har fått en välkommen avlastning. Även de övriga större svenska hamnarnas investeringar under 2020-talet i effektiva lösningar för snabbare hantering av intermodala transporter har gett resultat. Genom väl utvecklade intermodala nätverk kan stora mängder av gods importeras och exporteras effektivt i klimatsmarta transportkedjor via de större hamnarna. De längre inrikes transporterna har i stor utsträckning flyttat till järnvägen, i samverkan med den elektrifierade lastbilsflottan som lastar och lossar vid anslutningarna.

Längs ScanMed-korridoren är det nu möjligt att framföra 835 meter långa godståg i minst 120 km/h. Mellan Maaschen och Hallsberg kan operatörerna trafikera med 1 050 meter långa godståg då flaskhalsarna i det svenska stråket är åtgärdade. De längre tågen har sänkt enhetskostnaden per godståg med 20–30 procent jämfört med de kortare tågen för nio år sedan. I Skåne har det byggts en ny riksbangård i anslutning till stambanan med kapacitet för de allra längsta tågen, medan

Malmös gamla bangård har börjat byggas om för att hantera de nya höghastighetstågen.

När fler persontägsoperatörer trafikerar Öresundsbron uppstår kapacitetsbrist. Fjärrtågen kör timestrafik mellan Stockholm respektive Göteborg och Köpenhamn. Av dessa fortsätter vartannat tåg till Hamburg. Både Öresundståg och de nya System 3-tågen trafikerar Öresundsbron. Tack vare de extra långa godstågen har tillväxten av de allt fler ståltåg som börjat trafikera Öresundsbron sedan Fehmarn Bält invigdes 2028 kunnat hållas inom kapacitetstaket. Men nu börjar det nå gränsen. Efterfrågan på fossilfritt stål är enorm i Europa. Svensk gruv- och stålindustri har legat i framkant i omställningen till fossilfri produktion och nu sitter de i förarsätet på en global jättemarknad. Ståltågens tyngd begränsar dock tåglängden vilket innebär att det krävs fler tåg istället för fler vagnar. Det påverkar kapaciteten på både Södra stambanan och Öresundsbron negativt.

Mer godsvolymer än någonsin tidigare transporteras via järnväg och sjöfart till och från Skandinavien och det energi- och effektiva transportsystemet har bidragit till den gröna tillväxt som vi har sett. Den stora infrastrukturfrågan för järnvägen som kvarstår är den tilltagande bristen på kapacitet över Öresundsbron och behovet av redundans.


Bygg framtiden – med ökad kapacitet i järnvägsnätet

I takt med att Sveriges ekonomi och befolkning växer ökar också behovet av godstransporter. Att öka kapaciteten i järnvägsnätet är ett sätt att öka det transportberoende näringslivets konkurrenskraft och hantera större volymer på ett effektivt sätt för samhället. Vid sidan av att lösa det långsiktiga behovet av systemkapacitet i södra Sverige med nya stambanor, finns åtgärder att vidta på kort sikt. Våra förslag här rimmar väl med Trafikverkets så kallade fyrstegsprincip: ”tänk om, optimera, bygg om, bygg nytt”.

Effektivare tågplaneprocess

I en tid då allt fler människor och varuägare väljer att ta tåget är det mer angeläget än någonsin tidigare att effektivisera nyttjandet av infrastrukturen och frigöra kapacitet på järnvägen genom optimering. Green Cargo anser att kapaciteten i delar av det befintliga järnvägsnätet är underutnyttjad idag. För godstrafiken innebär det färre, sämre och dyrare tåglägen. Green Cargos

produktionsrelaterade merkostnader för skogstid motsvarar i dagsläget 250–300 miljoner kronor per år. För det transportberoende näringslivet innebär skogstid och andra förseningar på grund av kapacitetsbrist längre ledtider och bristande lönsamhet för operatören. Det betyder merkostnader i miljardklassen när enorma varuvärden blir stillastående som konsekvens av kapacitetsbristen varje år.



Exporten av fossilfritt stål väntas öka kraftigt i slutet av 2020-talet i takt med att nya anläggningar färdigställs och järnvägen erbjuder den snabbaste, mest kostnads- och energieffektiva transportvägen till marknaderna på kontinenten. Ståltågens tyngd begränsar dock tåglängden vilket innebär att det krävs fler tåg istället för fler vagnar.

Genom utveckling av tilldelningsprocessen, både vad gäller banarbeten och tåglägen, kan kapacitet frigöras i den befintliga infrastrukturen. Vidare behöver konstruktions- och prioriteringsreglerna ses över där ökad samhällsekonomisk hänsyn ges till godstrafiken, givet de omfattande merkostnader kapacitetsbristen innebär för det transportberoende näringslivet. En förbättrad process och en förnyelse av reglerna ger mer optimala tåglägen från vagnsflödessynvinkel och ökat resursutnyttjande av förare och fordon. Nyttan för näringslivet och samhället ökar genom minskade kostnader då transportererna blir snabbare och punktligare.

Längre tåg

Genomförandet av den europeiska standarden med tåglängd 750 meter som minimum bör påskyndas. På de platser där det finns geografiska förutsättningar att bygga för längre tåglängder bör inriktningen vara minst 835 meter, vilket är en anpassning till tåglängder i Danmark och Tyskland. Det kräver många och ganska omfattande anpassningar och en plan för ökad tåglängd är nu framtagen av Trafikverket och en del av innevarande nationell plan. I den befintliga planen finns förlängningar av

förbigångsspår, mötesspår och en del spår på rangerbangårdarna i Hallsberg, Göteborg och Malmö. I tillägg till nödvändiga infrastrukturinvesteringar, behövs även den översyn av dagens bromsprocenttabeller som är genomförd, snabbt effektueras genom åtgärder i signalsystemet. De nya bromsprocenttabellerna är en förutsättning för trafik med längre tåg.

Höjd bärighet

En generell höjning av bärigheten är särskilt viktigt för den exportinriktade nordiska basindustrin. Att kunna lasta mer i varje vagn är ett mycket konkret sätt att öka dessa företags konkurrenskraft på marknaderna nere på kontinenten. Det ökar självfallet även effektiviteten i den inrikes godstrafiken på järnväg. I diskussionen om tyngre tåg måste första steget vara att återställa bärigheten på de banor som rustats ned så att vi kan köra morgondagens tåg med gårdagens vikter. Axellasten bör generellt höjas/återställas till 25 ton på godsstråk med stora volymer. Metervikten bör höjas till minst 8 ton/m för att harmoniera med det europeiska järnvägsnätet.



GREEN CARGOS TOPP-3 I INFRASTRUKTUREN

Green Cargo vill särskilt lyfta fram tre infrastruktursatsningar utan inbördes rangordning som stärker godsets framkomlighet i det befintliga järnvägssystemet och därigenom konkurrenskraften för svenskt näringsliv. Åtgärderna bör särskilt ses i ljuset av de industrisatsningar som genomförs i norra Sverige, där järnvägen har en väsentlig betydelse för att varor ska nå de globala marknaderna på ett snabbt och kostnadseffektivt sätt. Hallsberg – Mjölby och Hässleholm – Lund – Malmö utgör vitala avsnitt av Sveriges ScanMed-korridor.

Dubbelspår Hallsberg – Mjölby

Det här är den enskilt viktigaste infrastruktursatsningen för nationell och internationell godstrafik. Under kvällar och nätter möts norrgående och södergående godstrafik, vilket leder till kapacitetsbrist samt störningskänslighet och därmed kvalitetsproblem.

Planerna på dubbelspår har funnits med sedan 1990-talet. Delsträckor har fått dubbelspår och arbetet pågår, men färdigställandet ligger först 2030. Nu krävs tempo och verkställighet för att den aktuella åtgärden inte ska riskera att bli försenad ytterligare. Det är anmärkningsvärt att en satsning som är helt avgörande för näringslivets godstransporter och som lyftes fram för snart 30 år sedan fortfarande inte är färdigställd.

- » Tidigarelägg satsningen och bygg klart dubbelspåret på sträckan Hallsberg – Mjölby snarast.

Fyrspår Hässleholm – Lund – Malmö

Här råder en allt mer akut kapacitetsbrist, framför allt mellan Lund och Malmö. Detta beror på den ökande långväga person- och regionaltågstrafiken.

Trängseln på spåren leder till kvalitetsproblem både nationellt och internationellt för transportupplägg med höga krav på leveranssäkerhet som exempelvis handeln och fordonsindustrin.

- » Det är centralt att den pågående fyrspårsutbyggnaden på sträckan Hässleholm – Malmö håller tidsplanen alternativt, om möjligt, kan färdigställas tidigare än planerat.

Ökad kapacitet Alingsås – Göteborg

Vid varje årlig tågplaneprocess blir det kapacitetstvister på den här sträckan där många aktörer konkurrerar. Kapacitetstaket är redan idag nått vissa tider på dygnet.

- » Utbyggnad till fyrspår på Västra Stambanan sträckan Alingsås – Olskroken.
- » Bygg ny anslutning från Sävenäs rangerbangårds östra ände till Västra stambanan, så att godstågen kan komma in på rangerbangården och ut på stambanan på ett smidigare sätt. Det skulle minska förseningar för både godståg och för övrig tågtrafik på den hårt belastade Västra stambanan.



Rusta upp rangerbangårdarna

Rangerbangårdar är de anläggningar som tar emot ankommande godståg och sorterar vagnarna efter deras destinationer och bildar nya tåg. Det är viktigt att rangerbangårdarna anpassas till framtidens tyngre och längre tåg.

Det finns ett eftersatt underhåll på alla de tre stora rangerbangårdarna i Hallsberg, Malmö och Göteborg/Sävenäs. Skötsel av tryckluftssystem, bromsprovsningsanläggningar, balkbromsar, belysning och gångbanor måste bli bättre och vintertid måste rangerbangårdarna ha en snabb och effektiv snöröjning. Det är oacceptabelt att det blir långa stopp i rangeringen för att det saknas strategiskt viktiga reservdelar. För att möjliggöra trafik med längre godståg på minst 750 meter, krävs spårlängningar för att inte rangeringen av de långa tågen ska stjåla spårkapacitet och minska den totala godsvolymen som hanteras.

- » Trafikverket måste säkerställa att det finns ett lager av vitala reservdelar, t. ex äldre balkar, på plats på de tre största rangerbangårdarna. Idag har reservdelsbrist medfört veckolånga störningar och kvalitetsbrister för näringslivets transporter.

Hallsberg rangerbangård

Hallsbergs rangerbangård är huvudnavet i Green Cargos landsomfattande nätverk för godstrafik på järnväg. Vi välkomnar pågående arbete med att öka kapaciteten på bangården, både förlängningen av infartsgruppen och dubbelspåret mot Mjölby, men det behövs fler åtgärder.

- » På Hallsbergs rangerbangård är det lämpligt att flera spår på infarts- och utfartsgrupperna förlängs för att klara minst 750 meter långa tåg.
- » Det behövs fler spår för korttidsuppställning av vagnar i eller omkring Hallsberg.

Malmö godsbangård

Malmö godsbangård har stor betydelse för den internationella godstrafiken men har tydliga kapacitetsproblem. Det innebär att rangering som mest effektivt hade kunnat utföras i Malmö istället får utföras i Helsingborg av kapacitetsskäl.

- » Den viktigaste flaskhalsen i Malmö är infartsgruppen som också fungerar som utfartsgrupp med många operatörer. Här behövs kapacitetshöjande åtgärder.
- » I Malmö är det lämpligt att några spår i riktninggruppen förlängs för att kunna hantera de 835 meter långa tåg som kan komma att köras i Sverige och redan i dag går över Öresundsbron till och från Hamburg.
- » Det behövs fortsatt utredas för en ny rangerbangård i Skåne i anslutning till stambanan.

Sävenäs rangerbangård i Göteborg

Kapaciteten på sträckan Alingsås – Göteborg innebär konflikter mellan snabbgående persontrafik, regionaltrafik samt den intensiva godstågstrafiken. Nuvarande lösning för in- och utfarter från Sävenäs rangerbangård är en flaskhals och skapar dagligen kvalitetsproblem i tågtrafiken.

- » Bygg ny anslutning från Sävenäs rangerbangårds östra ände till Västra stambanan, så att godstågen kan komma in på rangerbangården och ut på stambanan på ett smidigare sätt. Det skulle minska förseningar för både godståg och för övrig tågtrafik på den hårt belastade Västra stambanan. En effektiv anslutning till Göteborgs hamn är avgörande för att Sävenäs ska fungera väl i järnvägslogistiken.
- » Rangerbangårdens kapacitet bör höjas och vissa spår förlängas för att klara minst 750 meter långa tåg.
- » Rangerbangården har tappat spår till andra ändamål (uppställning av motorvagnar) och det är idag spårbrist på grund av detta. Sävenäs är i första hand en rangerbangård, inte en uppställningsplats.
- » Viktigt vid upprustningen att säkerställa kringfunktioner för godstrafiken såsom lokuppställning.

Green Cargos förslag till förändringar på svenska stråk, banor och rangerbangårdar

Förutom Green Cargos topp tre i infrastrukturen som beskrivs i inledningen har vi identifierat en rad andra, för godstrafiken, viktiga infrastruktur-satsningar.

1. STAMBANAN GENOM ÖVRE NORRLAND (LULEÅ – BRÄCKE)

- » För att säkerställa transporter till och från Norrbotten vill vi i första steget se en satsning på stambanan genom övre Norrland. Stambanan måste få en höjd klassificering, rustas upp och få förstärkt kapacitet med exempelvis dubbelspår på delsträckor mellan Boden och Vännäs samt lastprofil C.

2. NORRBOTNIABANAN (UMEÅ – LULEÅ)

- » Det är mycket positivt att arbetet med Norrbotniabanan tidigareläggs. Vi välkomnar särskilt idén med pilotprojekt för landbroar som en generell teknik för järnvägsbyggen. Landbroar motsvarar på ett tillfredställande sätt de krav vi som godsoperatör ställer på morgondagens infrastruktur. Vi rekommenderar att man i så stor utsträckning som möjligt satsar på dubbelspår från start för att minska risken för kapacitetsbrist, givet den ökade godstrafik de industriella satsningarna i norra Sverige medför.

3. MITTBANAN (SUNDSVALL – ÅNGE)

- » Dagens eftersatta basunderhåll har medfört nedsatta hastigheter och därmed sänkta tågvikter. Banan bör snarast få 25 tons axellast och 8 tons metervikt samt lastprofil C. Mittbanans behov ska även beaktas i ljuset av att Meråkerbanan elektrifieras i Norge, vilket talar för ökade flöden av gods- och persontrafik.

4. ÅDALSBANAN

- » Det är positivt att spår- och växelbyte inklusive hastighets-höjande åtgärder (plankorsningsåtgärder) till högsta tillåtna hastighet 80 är planerat 2022. Vi ser fortsatt ett behov av att rusta upp till 25 tons axellast och 8 tons metervikt samt lastprofil C. Vidare bör det även byggas ett triangelspår norrifrån från Botniabanan mot denna bana. Det ger redundans för omledningar men är framförallt en förutsättning för ordinarie genomgående godstrafik på Botniabanan.

5. GODSSTRÅKET GENOM BERGSLAGEN

- » Det är positivt att Trafikverket planerar för åtgärd som medger partiellt dubbelspår Avesta Krylbo – Dalslund samt förlängning av Avesta Krylbo bangård för hantering av längre godståg.

- » Utbyggnaden av dubbelspår hela sträckan Hallsberg – Degerön pågår och väntas vara klar först 2030. Initialt beslutades aktuell åtgärd redan i mitten av 1990-talet.

6. BERGSLAGSBANAN

- » Förstärk kapaciteten Gävle – Frövi. Bygg sträckor med dubbelspår Falun – Borlänge. Bygg ny växelförbindelse in till Domnarvet. Banan bör snarast få 25 tons axellast och 8 tons metervikt samt lastprofil C.

7. VÄRMLANDSBANAN

- » Förstärk kapaciteten, banan är överbelastad idag och restriktioner på att starta nya tågupplägg är infört från Trafikverket. Triangelspår till Skoghallbanan är nödvändigt för att frigöra kapacitet för gods- och persontrafik på Värmlandsbanan genom Karlstad.

8. VÄSTRA STAMBANAN

- » Öka kapaciteten Järna – Hallsberg med fyra nya förbigångsspår.
- » Förstärk kapaciteten Alingsås – Göteborg. Vid varje tidtabell blir det kapacitetstvister på den här sträckan med många aktörer som konkurrerar. Kapacitetstaket är nått på vissa tider på dygnet.

9. GÖTEBORG, SÄVENÄS

- » Ny infart till Sävenäs rangerbangård i öster. Vid in- och utfart från rangerbangården kommer godstågen i konflikt med den täta persontrafiken på Västra stambanan, vilket skapar kapacitets- och kvalitetsproblem för gods, långväga person- och pendlingstrafik. Den billiga lösningen är en spårsluss och den dyrare lösningen är en så kallad fly-over. Green Cargo förordar en spårsluss för att kunna åstadkomma funktionaliteten så snart som möjligt.

10. GÖTEBORG, HAMNBANAN

- » Det är positivt att utbyggnaden för dubbelspår Eriksberg – Pölsebo pågår och planeras vara klart 2024. Banan till Skandinavien största hamn är helt avgörande för effektiva transporter för det svenska näringslivet.
- » Fortsatt behov av åtgärder på Eriksberg – Kville bangård.

11. MARKARYDSBANAN

» Eldsberga – Hässleholm, bygg nya mötesstationer. Även efter öppnandet av Hallandsåstunneln är Markarydsbanan ett viktigt alternativ för godstrafiken.

12. KUST TILL KUSTBANANN

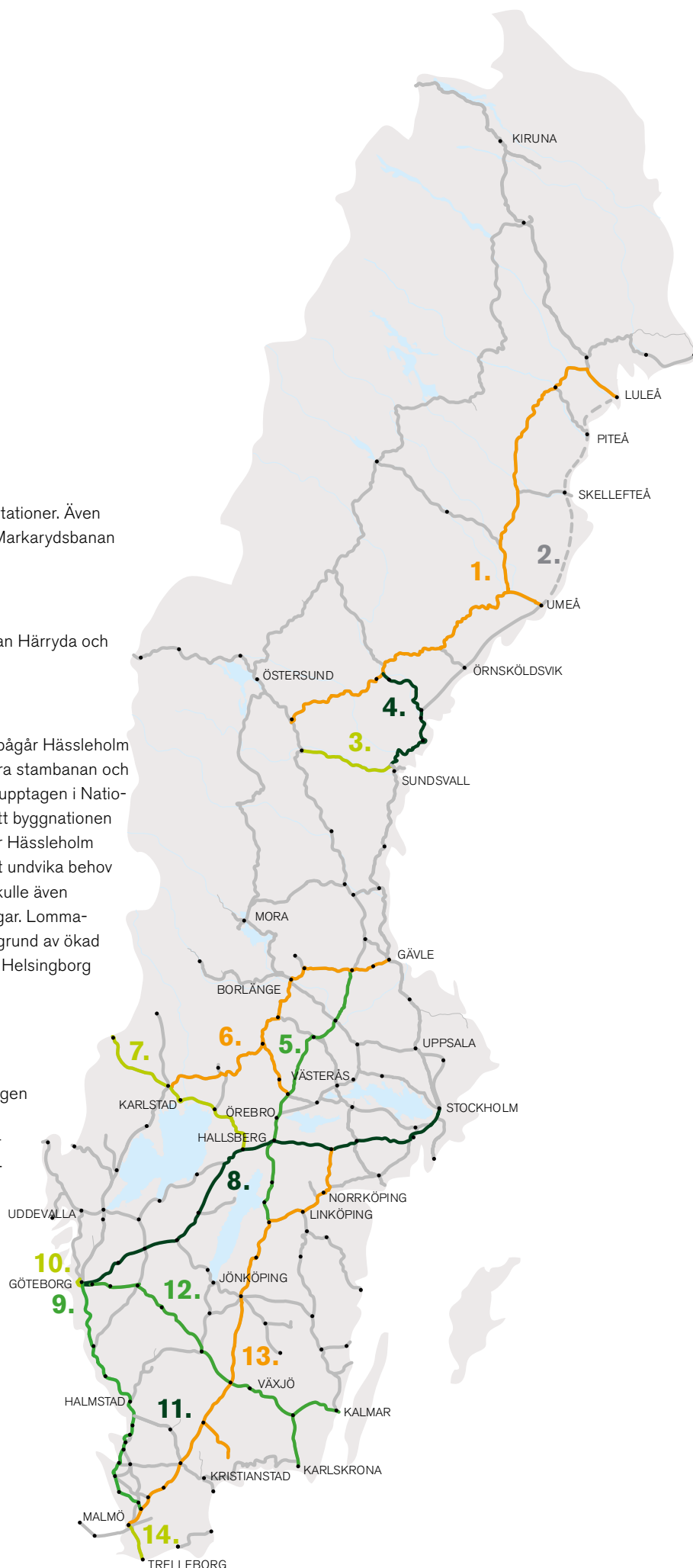
» Tunnlarna vid Landvetter på sträckan mellan Härryda och Mölnlycke, bör anpassas till lastprofil C.

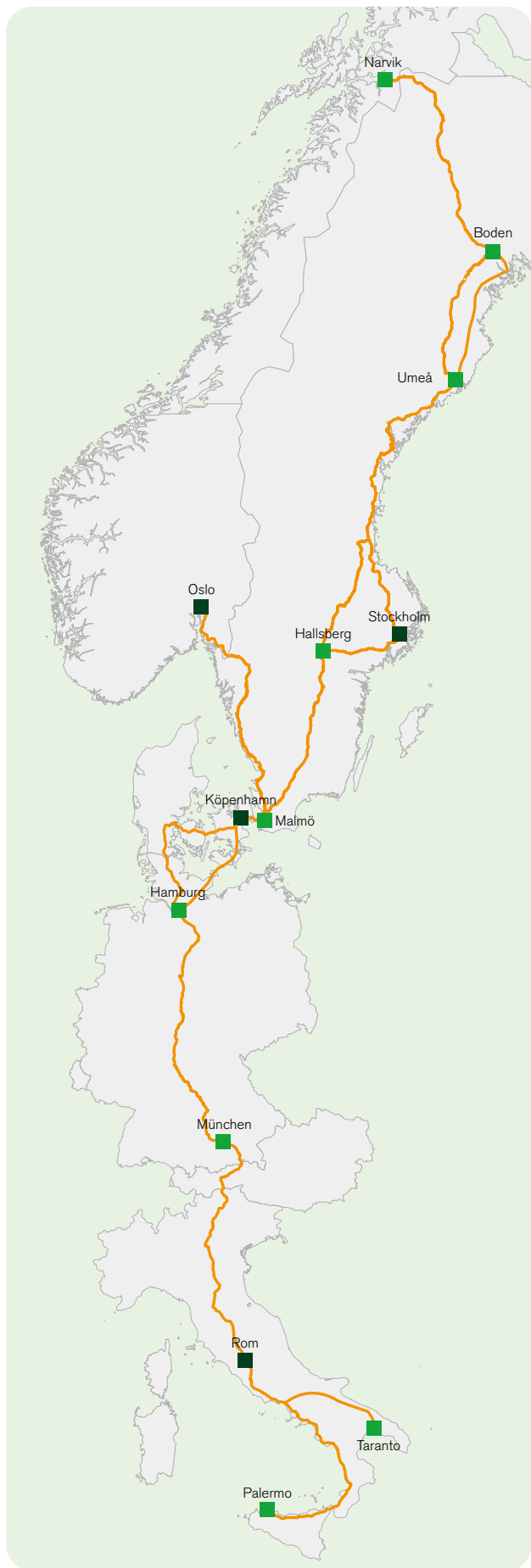
13. SÖDRA STAMBANAN

» Vi välkomnar den fyrsparåsutbyggnad som pågår Hässleholm – Malmö. Alvesta, triangelspår mellan Södra stambanan och Kust-till-kustbanan. Planerad åtgärd finns upptagen i Nationell plan 2018–2029 och det är centralt att byggnationen påbörjas så snart som möjligt. Triangelspår Hässleholm mot Skånebanan. Kapacitetshöjning för att undvika behov av rundgång med lok är nödvändigt. Det skulle även generera ökad redundans vid trafikstörningar. Lomma-banan och godsstråket genom Skåne. På grund av ökad regionaltrafik och ingen framkomlighet via Helsingborg krävs investeringar i ny kapacitet.

14. KONTINENTALBANAN (MALMÖ - TRELLEBORG)

» Trelleborgs hamn byggs ut med nya färjelägen och TT-Line investerar i nya RoRo-fartyg. Samverkan mellan sjöfart och järnväg ökar flödet av intermodal godstrafik mellan Trelleborgs hamn och Malmö Rangerbangård för vidare transport i Green Cargo nätverk i hela Sverige. De ökande godsflödena på järnvägen innebär en väsentlig avlastning av tung trafik från vägnätet (E6/E22/E4). Kapacitetsbrist uppstår emellertid med hänsyn till persontrafiken, varför kapacitetshöjande åtgärder gällande infrastruktur och tilldelning av tåglägen för gods är nödvändiga.





Sveriges del av ScanMed-korridoren måste vara färdigställd till 2030

I juli förlängde EU-parlamentet ScanMed-korridoren genom norra Sverige till Narvik. EU:s stomnätsskorridorer har som mål att vara färdigställda till 2030. Det innebär att det ska vara möjligt att köra långa och tunga tåg längs hela korridoren, vilket betyder att Trafikverket måste ta ett helhetsgrepp om den svenska delen av korridoren från Öresund i syd till Riksgränsen i norr. I detalj innebär det att Godsstråket genom Bergslagen, Nya Ostkustbanan och Norrbottenbanan måste färdigställas och vara harmoniserade sett till tåglängd, lastprofil och bärighet. Men det ställer även krav på att rangerbangårdar, förbigångsspår och mötesspår anpassas för längre godståg.

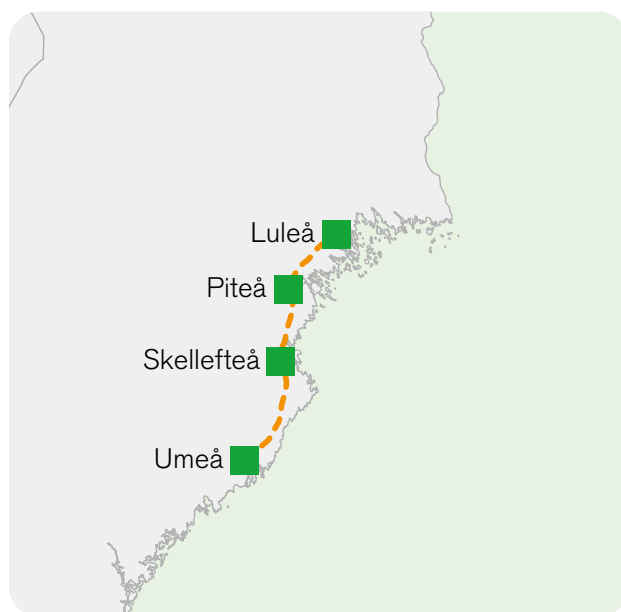
Det är därför välkommet att Trafikverket i så stor utsträckning som möjligt utnyttjar ny, kostnadseffektiv byggteknik som exempelvis landbroar, som både medger kortare byggtid och lägre bygg- och underhållskostnader, där geografien gör det lämpligt.

Norrbottenbanan

Industrisatsningarna i norra Sverige beräknas enligt regeringens samordnare skapa 100 000 nya arbetstillfällen i Norrbotten och Västerbotten. Redan idag märks den kraftigt stigande efterfrågan på produkter som möjliggör en grön omställning. Det som produceras i norra Sverige har en global efterfrågan. Norrbottenbanan skapar goda förutsättningar för en större bostads- och arbetsmarknadsregion när många människor ska kombinera arbetsplatser med lämpliga bostäder.

Norrbottenbanan kommer också utgöra ett viktigt avsnitt i Sveriges del av ScanMed-korridoren. Den ger industrisatsningarna i norra Sverige bättre förutsättningar att konkurrera på en global marknad genom kortare ledtider och lägre transportkostnader med minimala klimatavtryck. Det är därför också viktigt att kapaciteten inte blir ett hinder, varför dubbelspår på landbroar bör övervägas i så lång utsträckning som möjligt.

ScanMed-korridoren måste såklart betraktas i sin helhet och blir aldrig starkare än sin svagaste länk. Därför är det viktigt att olika åtgärder längs stråket harmonierar med de minimikrav som ställs sett till tåglängd, lastprofil och bärighet.





Vi rekommenderar att man i så stor utsträckning som möjligt satsar på dubbelspår från start på Norrbotniabanan för att minska risken för kapacitetsbrist, givet den ökade godstrafik de industriella satsningarna i Norrbotten och Västerbotten medför.

Fehmarn Bält – Öresund – Malmö kräver tåglängd på minst 835 meter

Fehmarn Bält-förbindelsen utgör en rejäl förstärkning av kapacitet i ScanMed-korridoren. Fehmarn Bält beräknas öppna senast 2029 och alla prognoser visar samstämmigt att godstrafiken kommer öka kraftfullt när transporttiden förkortas så pass påtagligt. Kapaciteten för antalet godståg mellan Tyskland och Danmark ökar med Fehmarn Bält från 50 till 120 per dygn.

Det är av största vikt för det transportberoende näringslivet att Sverige står redo att både ta emot och skicka iväg så långa tåg som möjligt. Annars kommer godstågen att behöva delas upp i fler, kortare godståg i Danmark för vidare transport norrut över Öresundsbron. Det skulle innebära en kraftig försämring av kapaciteten på bron, i ett läge när fjärrtågtrafiken över Öresundsbron och till Tyskland väntas ta fart. Samtidigt ska ännu fler regiontåg trafikera Öresundsbron då Skånetrafikens System 3-tåg snart tas i drift.

Exporten av fossilfritt stål väntas öka kraftigt i slutet av 2020-talet i takt med att nya anläggningar färdigställs och Fehmarn Bält erbjuder den snabbaste, mest kostnads- och energieffektiva transportvägen till marknaderna på kontinenten. Ståltågens vikt begränsar emellertid tåglängden, vilket är ytterligare ett argument för att övriga godståg bör framföras med största möjliga tåglängd med hänsyn till den begränsade kapaciteten över Öresundsbron.

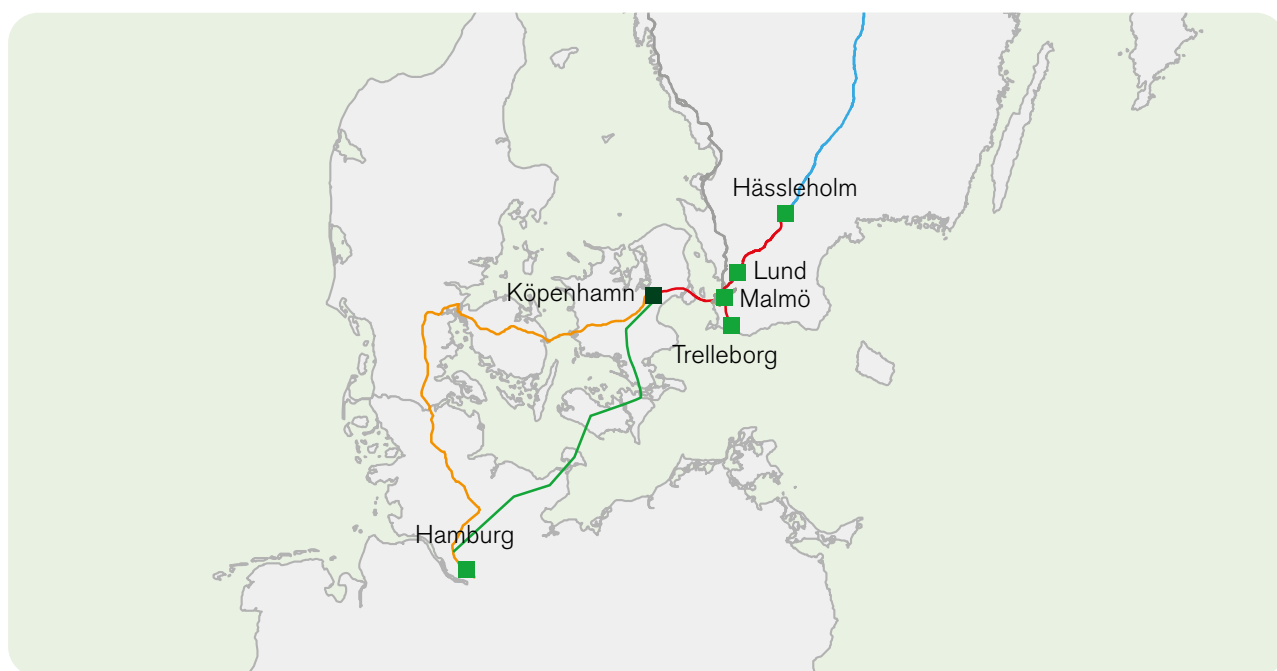
Befintliga utredningar visar emellertid att Malmö godsbangård har begränsad kapacitet för att ta emot tåg över 750 meter. I frånvaro av en nya fast förbindelse över Öresundsbron riskerar Skåne att bli en fördyrande flaskhals med en accelererande kapacitetsbrist över Öresundsbron som följd om inte kapaciteten för långa tåg ombesörjs på ett tillfredställande sätt. Nya stambanor för höghastighetståg skapar också behov av utrymme för uppställning och service av fordon i anslutning till Malmö. Mot den bakgrunden är det angeläget att en ny rangerbangård i Skåne i anslutning till stambanan utreds.

Ny fast Öresundsförbindelse

Green Cargo delar helt uppfattningen att tågtrafiken via Öresundsbron måste ha redundans i form av ett kapacitetskraftigt alternativ. Dagens tågfärjetrafik utgör en nödvändig, men mycket begränsad redundans. I händelse av ett totalt stopp över Öresundsbron är det viktigt att förstå redundansen via färjorna som endast täcker 25–30 procent av den totala kapaciteten som idag går via bron. Att betrakta färjorna som en fullödig redundans är därför en falsk säkerhet.

Redundansbehovet förstärks dessutom av att Fehmarn Bält-förbindelsen kommer sätta ytterligare press på Öresundsbrons kapacitet. Vilken form denna redundans över Öresund ska ha är en politisk fråga, både ur ett kort och ett långt perspektiv. Men sträckan på ca 53 kilometer från Malmö Bangård över Öresundsbron till Köpenhamnsområdet är svensk transportsektors mest sårbara avsnitt. Den sårbarheten bör även beaktas ur ett beredskapsperspektiv med hänsyn till landets försörjningstrygghet och det transportberoende näringslivets uthållighet vid större störningar.

Utvecklingen går mot längre och tyngre tåg och kraven på koldioxidneutrala värdekedjor, där transporten utgör en central komponent, kommer från flera håll. Det får fler varuägare att välja järnväg och omfattar många av våra stora kunder inom svensk basindustri som stål, papper och sågat virke. Fehmarn Bält-förbindelsen medger samtidigt stora volymer av tyngre tåg som i dagsläget använder tågfärja. Green Cargo bedömer att en ny fast förbindelse över Öresund som inkluderar gods- och fjärrtåg är det som långsiktigt skapar störst nytta och trygghet för Green Cargos kunder i det transportberoende näringslivet, vilket också stärker Sveriges konkurrenskraft och försörjningstrygghet.





2020

Green Cargo är en hållbar logistikpartner och en viktig del av skandinaviskt näringsliv. Över 95 procent av vårt transportarbete sker med eltåg där klimatpåverkan är mycket nära noll. Varje dygn kör vi 400 godståg och ersätter dagligen runt 8 500 lastbiltransporter på vägnätet. I vårt nätverk trafikerar vi närmare 300 platser i Sverige, Norge och Danmark och med partners når vi hela Europa. Green Cargo ägs av svenska staten. Vi transporterar 21 miljoner ton gods, har 1 800 anställda och en årsomsättning på drygt 4 miljarder SEK (2020).

CO₂e/tonkm ▼ kWh/tonkm

DESTINATIONER

Närmare 300 i Sverige, Norge och Danmark

Närmare 2000 i Europa

**green
cargo**

Postadress:

Green Cargo AB
Box 39
171 11 Solna

Besöksadress:

Svetsarvägen 10
171 41 Solna

Växel: 010-455 40 00
info@greencargo.com
www.greencargo.com