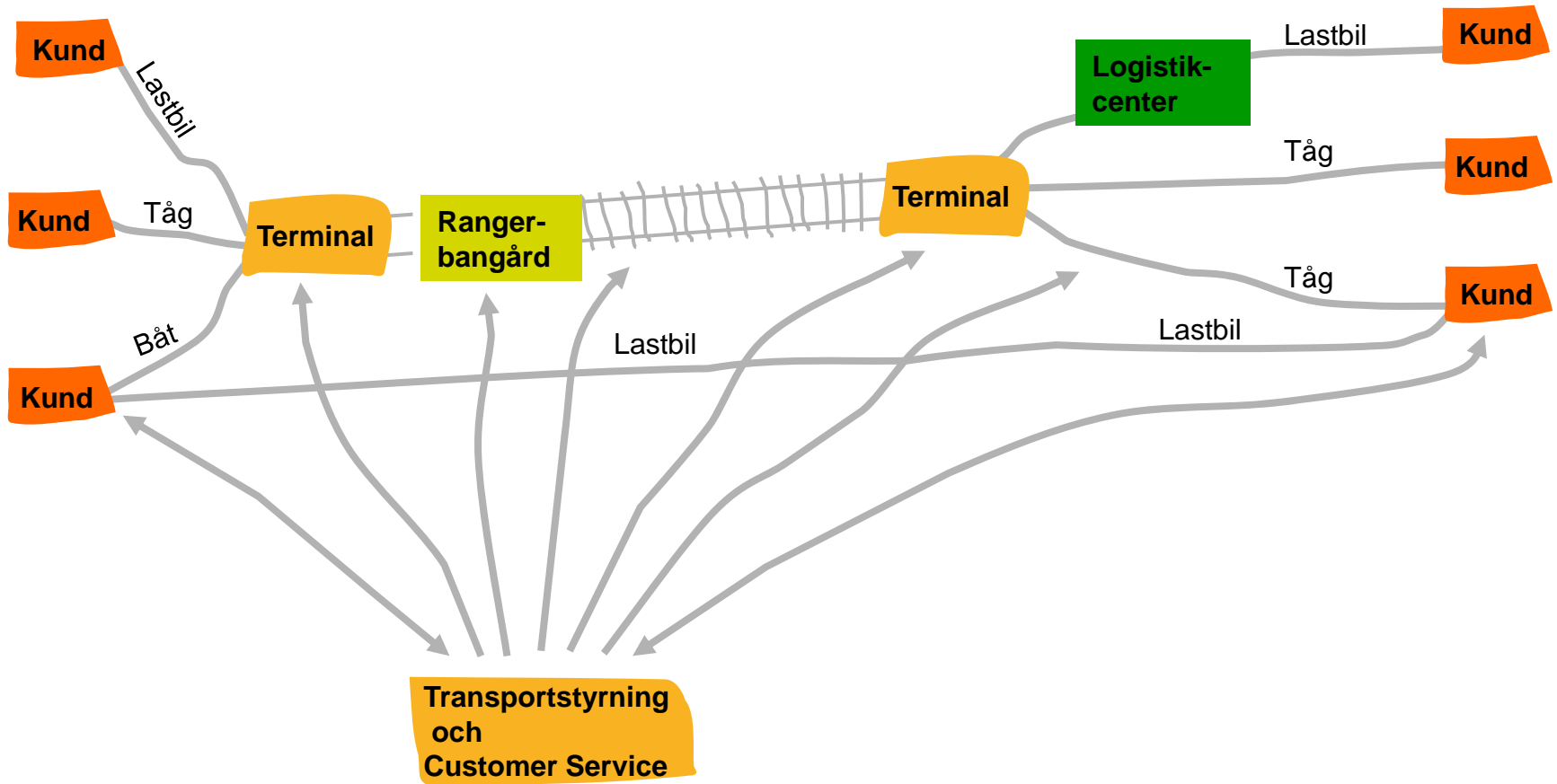


# Pure Performance

Höghastighetsbanor och betydelsen för godstrafiken  
Future Rail och Öresundsregionen 100121

# Green Cargo hjälper näringslivet i hela logistikkedjan – eller med en del i helheten



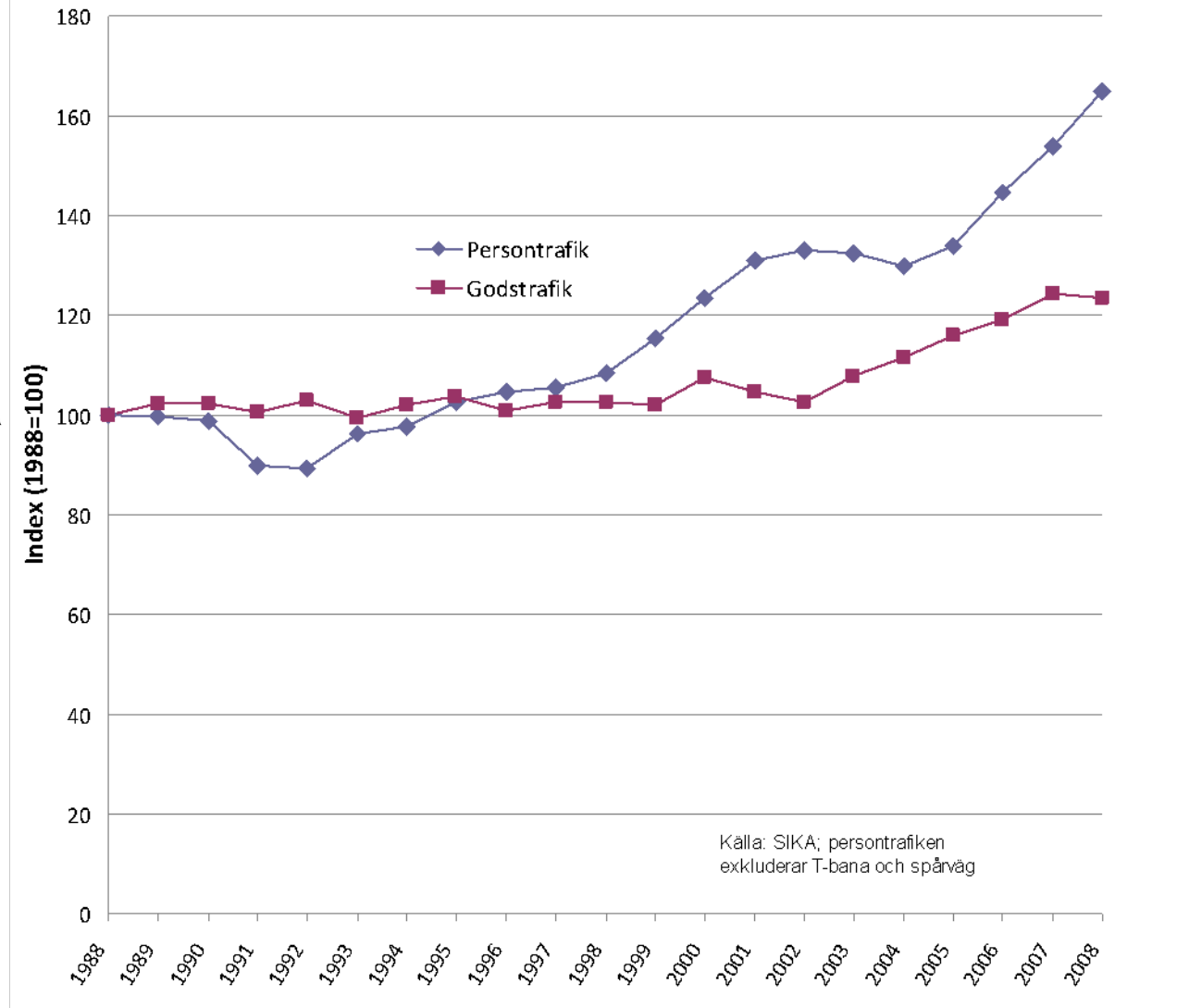
# Green Cargo tror på Helsingborg – och tågen går i tid: 95 procents punktlighet till kund

- Bra logsitikläge och kvalitet:
  - Hamnen, kombiterminalen och kontinenten
  - Green Cargos logsitikcenter
  - Kemira, Yara, Coop, Nestlé, Procordia Foods, Procter & Gamble...
- Vi mäter punktligheten för alla inrikes vagnar – varje dag, året runt
- Vår punktlighet till kund inom utlovad timme, ligger på 95 procent i tre år nu
- Men med trängsel på spåren så krävs det ökade marginaler i planeringen. Det kostar pengar – ”skogstiden” 150 miljoner!



## Transportarbetet på järnväg 1988-2008

- 2002: ca 19 000 tonkm med tåg
- 2007: ca 23 000 tonkm med tåg
- Över 20 procents ökning av transporterna på 6 år
- Persontrafiken ökade än mer



# Ökad efterfrågan – men osäkerhet bromsar

- Kvalitetshöjning, intermodala lösningar och klimatfrågan driver fram ökad efterfrågan på tågtransporter
- 2009 – rekord i nya affärer!
- Logistiksystem ändras inte i en handvändning – stora investeringsbeslut för industrin och handeln
- Trängsel på spåren och brist på terminaler driver på en välgrundad försiktighet hos våra kunder
- Näringslivet vill ha besked om kapaciteten runt storstäderna på 2020-talet

**DI** FAKTA**Godstransporter på tåg**

TOKILOMETER	
2002	19 197
2003	20 170
2004	20 856
2005	21 675
2006	22 271
2007	22 996*

\* nollande fyra kvartal  
t o m kvartal 3 2007.

Källa: Sika

**PÅ RÅLS.** Statliga Green Cargo ökade sina transporter i fjol.

FOTO: KÄRIN SIKOOG

## Grönt för tåget

**Klimatdebatten och ökade bensinkostnader gjorde 2007 till ett rekordår för godstransporter på järnväg. De senaste fem åren har järnvägstransporterna ökat med närmare 20 procent. Det är kombitrafik där lastbils-släp lastas på tågen som ökar mest.**

"Alla godstransporter ökar och vi får en del av det. Vi ser också ett ökande intresse från kunderna att transportera klimatsmart", säger Sören Belin, vd på Green Cargo.

Statliga Green Cargo är landets största tågodsaktör med en marknadsandel på cirka 70 procent. Trots att volymerna från skogsindustrin gick ned kunde Green Cargo öka omsättningen i fjol tack vare tillströmning av nya kunder.

**Tryck från konsumenter**

"Den största tillströmningen av nya kunder hade vi inom handelssektorn, som ökade 13 procent i omsättning. Företag som Ica, KF, bryggerierna och H&M kör mer på tåg. De har också ett tryck från sina konsumenter att se över sina utsläpp", säger Sören Belin.

Även norska Hektor Rail och Cargonet som samäggs av Green Cargo och norska NSB, vittnar om ett kraftigt tryck från sina kunder.

Även norska Hektor Rail och Cargonet som samäggs av Green Cargo och norska NSB, vittnar om ett kraftigt tryck från sina kunder.

near lastbilstrafik med tåg som går allra bäst.

"Våra kunder är speditörer, åkerier och rederier. De har börjat använda kombitrafik, det vill säga godstransporter på tåg kombinerat med lastbil, i mycket högre utsträckning", säger Kent Carlsson, vd på Cargonet.

Han får medhåll av Mats Nyblom, vd på Hektor Rail.

"Det som händer i hela Europa är att den kombinerade trafiken, där man ställer trailers på järnväg, ökar kraftigt. Vår månadsomsättning i mars har gått upp med 50 procent jämfört med i december, tack vare två nya stora avtal", säger han.

Förutom klimatdebatten påverkas godskunderna av bränslepriset och att det råder brist på lastbilschaufförer.

Avregleringen och en större konkurrens på spåren har bidragit till att kvaliteten på transporter har förbättrats.

Ett av de företag som har ökat sitt järnvägs gods är Ica.

transporter till varulagren går på räls.

"Så fort vi kan försöker vi lägga mer på tåg. Men det gäller framför allt inflöden till våra lager", säger Anders Torell, logistikdirektör på Ica.

**Fler tågtransporter**

Även varulhuskedjan Åhléns har ökat tågtransporterna, om än från en låg nivå.

"Vid vår förra upphandling var tåget dyrare, och jag tror att det är få företag hittills som säger att de tar högre transportkostnader av miljöskäl", säger Ulf Hengren, logistikdirektör på Åhléns.

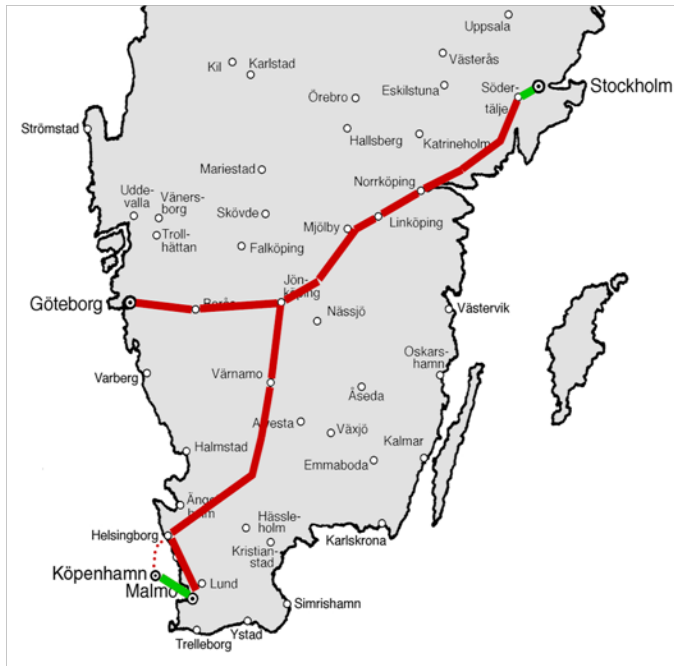
Det finns samtidigt en osäkerhet om hur många fler tågstationer som kommer att byggas.

"Vi står inför att beställa fler vagnar, men det förutsätter att det finns plats för att köra dem", säger Evan Poulsen, vd på biltransportföretaget Motortransport AB som transporterade 540 000 bilar förra året i Sverige.

Operatörerna ser också flaskhalsar i infrastrukturen, men investerar i alla fall. Green Cargo beslutade förra året om investeringar på 2,1 miljarder kronor i nya vagnar och lok.

MARIA OTTOSON  
maria.ottoson@di.se

# Höghastighetsbanor i Sverige – en realistisk framtidssatsning

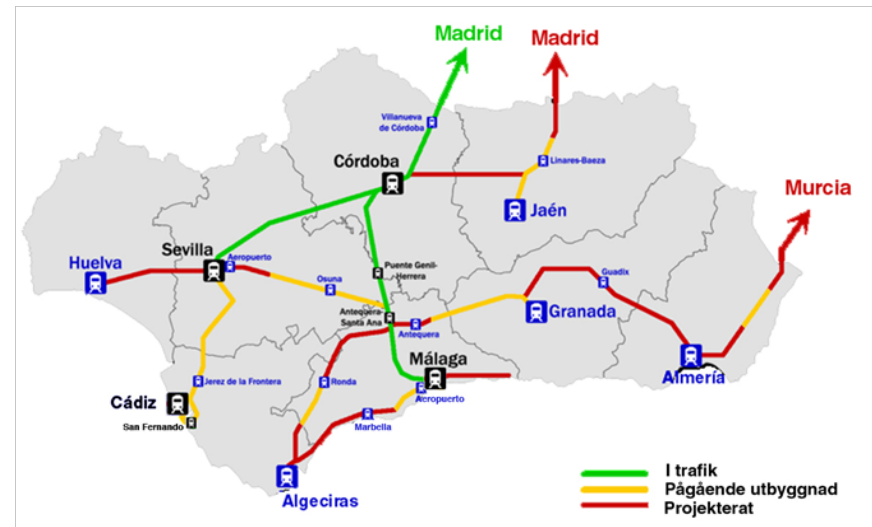


## Södra Sverige + Köpenhamn

Befolkning: 8,3 milj

Yta: 98.000 km<sup>2</sup>

BNP (exkl Köpenhamn): 35.300 €/inv



## Andalusien

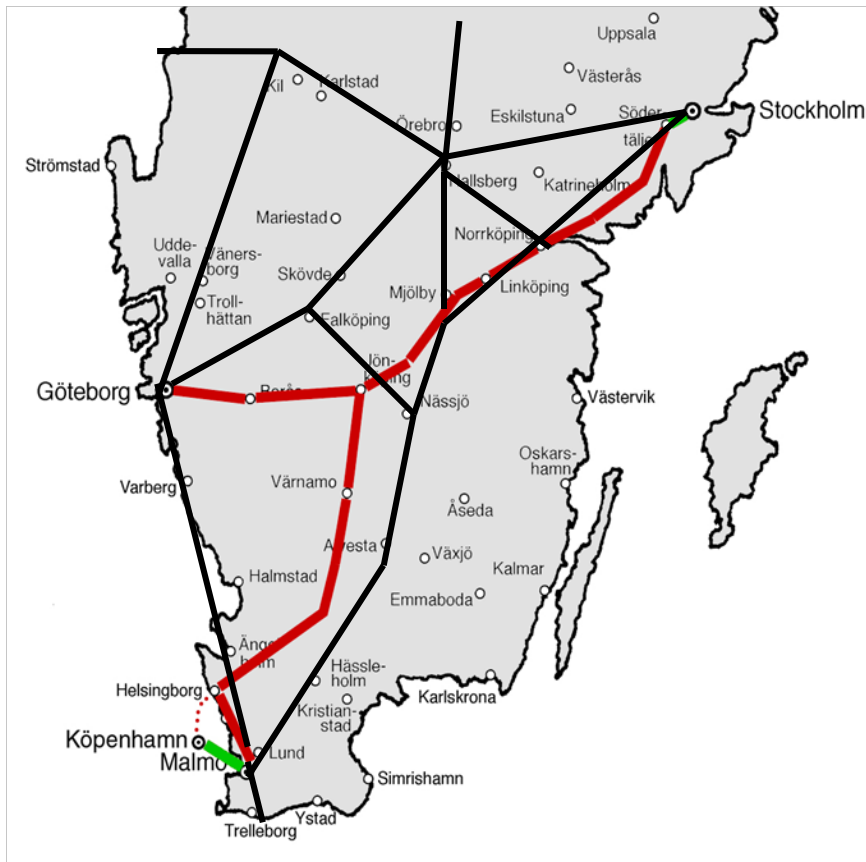
Befolkning: 8,3 milj

Yta: 87.000 km<sup>2</sup>

BNP: 17.300 €/inv

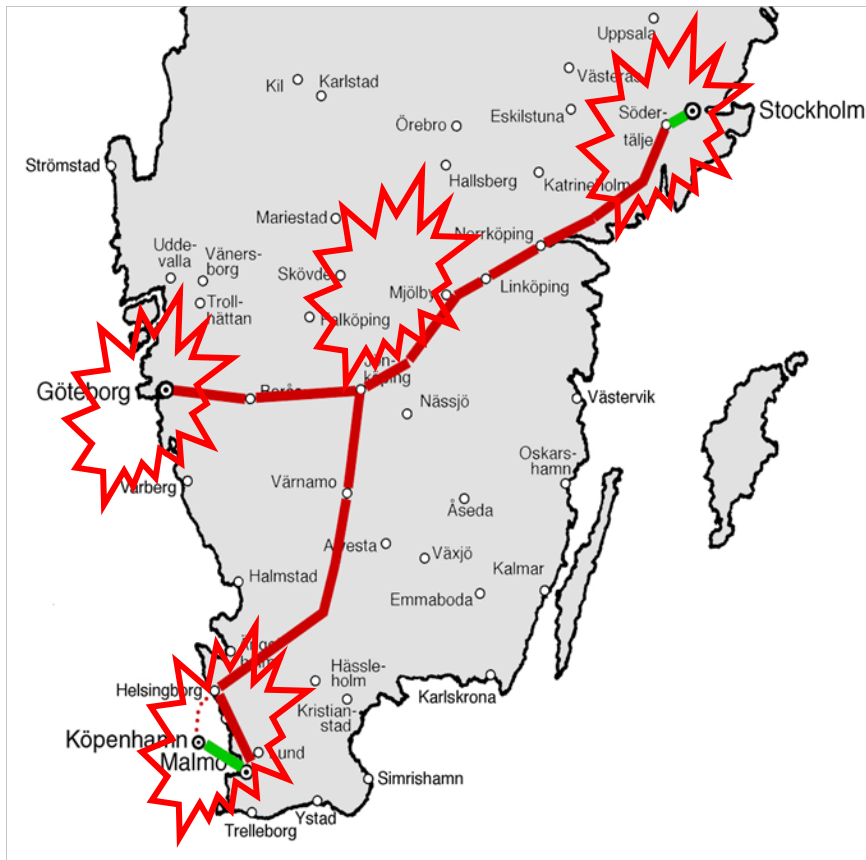
Källa: SOU 2009:74,  
SCB, ADIF och EuroStat

# Med höghastighetsbanor kan godstrafiken på järnväg växa



- Banorna ger ökat utrymme för godstransporter på stambanorna
- Jämnare godstågstrafik med tåg även dagtid
- Effektiviserar näringslivets transporter
  
- "Stambanealternativet" – inget alternativ för mer gods med tåg
  - Dyrt – utan höjd kapacitet för gods
  - Byggtid med kvalitetsbrister i trafiken

# Men banorna löser inte dagens eller morgondagens behov



## Flaskhalsarna måste byggas bort:

- Hallsberg – Mjölby, dubbelspår
- Förbigångsspår på stambanorna
- Göteborgs hamn, dubbelspår
- Terminaler, bl a i Stockholm och Göteborg
- Kapacitetshöjning väster om Vänern

# Dagens behov skymmer framtiden

- Vi delar våra kunders engagemang när det gäller insatser i dagens järnvägsnät
- Näringslivets Transportråd om Nationella planen för transportsystemet 2010 – 2021:
  - ”För lite, för sent”
  - Ramen bör höjas med minst 15 procent
  - Godssatsningarna tidigareläggas
- Tradition av stora projekt som tar alla investeringar- och underhållspengar

## Bygg först dagens järnväg

**K**ostnaden för höghastighets-tåg hamnar på över 100 miljarder kronor enligt Banverket. Men klimatnyttan för höghastighetståg ligger 15–20 år in i framtiden.

Investeringarna i dagens järnväg uppgår till 1,1 miljarder kronor per år. Ändå är det i det nuvarande nätet vi kan skapa ökad klimatnytta i dag.

Transportsektorn står för en tredjedel av utsläppen, skogsindustrin är i sin tur landets största transportköpare.

Därför har skogsindustrin, som en av få branscher, ett konkret och ambitiöst mål om att minska koldioxidutsläppen från våra transporter med 20 procent till år 2020. Det ska bland annat ske genom att lägga över mer gods på järnväg.

Nya banor för höghastighetståg förordas av politiker från alla läger, samtidigt tvistar forskarna om samhällsnytta och klimateffekt. Höghastighets-tågen ska konkurrera med flyg och bil men inrikesflyget står för bara 1 procent av utsläppen.

Fler skulle säkert tilltalas av att åka tåg om det blir snabbare och enklare. Men gör passagerartåg som går i 350 kilometer i timmen i stället för i 250 skillnad för klimatet?

Banverket uppskattar att spårkapaciteten som skulle frigöras för gods-transporter uppgår till 2,2 miljoner tonkilometer per år. Ställ det i relation till att de totala godstransporterna lig-

ger på över 15 miljoner tonkilometer.

I den preliminära planen för transportsystemet som nyligen överlämnades till regeringen saknas både medel för ett flertal existerande flaskhalsar och för att öka kapaciteten framöver.

Centrala godsstråk, som till exempel ett dubbelspår Hallsberg – Mjölby, blir inte klara de närmaste tio åren. Enkla och lönsamma åtgärder som elektrifiering av järnväg genomförs inte heller på viktiga sträckor med dagens planer. Ett godståg som kan köra 100 mil på el i stället för på diesel minskar utsläppen från cirka 1 800 kilo koldioxid till 0,3 kilo.

Att investera i den befintliga infrastrukturen skulle vara samhällsnyttigt och klimatsmart, det skulle också gynna tagresenärerna, då en stor del av förseningarna beror på underkapaciteten.

Vi vet var behoven finns, konkreta planer på åtgärder ligger färdiga för att möta dagens och framtidens transportbehov. Många av godsprojekten som är aktuella har diskuterats i decennier.

Vi är inte emot höghastighetståg, de är en del av Sveriges framtida infrastruktur. Om nya privata aktörer ser en potential och en marknad för att bekosta höghastighetståg är det välkommet. Men det är inte ansvarsfullt att lägga stora statliga pengar på smala projekt när grundbehoven i den befintliga infrastrukturen för järnväg är långt ifrån tillgodosedda.

Innan vi bygger morgondagens järnväg är det dags att bygga färdigt dagens.

Dagens Industri sep-09



**Marie S Arwidson**  
vd, Skogs-  
industrierna

**”Klimat-  
nyttan  
för hög-  
hastigets-  
tåg ligger  
15–20 år  
in i fram-  
tiden.”**

# Vi kan klara flera saker samtidigt!



- **Vi välkomnar utredningen om Höghastighetsbanor**, ökad efterfrågan på godstrafik behöver långsiktigt ökad kapacitet på spåren
- **Men ...** vi lyfter fram de behov som finns för godstrafiken i dagens järnvägsnät:
  - Tidigarelägg och bygg klart godssatsningarna 2010 - 2021
- Dagens godstrafik ska inte finansiera framtidens höghastighetsbanor med **höjda banavgifter**
  - Mer gods och ökad persontrafik ger ökade banintäkter
- Separat ekonomisk lösning för höghastighetsbanor – uppgift för **projektbolaget – bilda det!**

Tack för  
uppmärksamheten!

[mats.hollander@greencargo.com](mailto:mats.hollander@greencargo.com)

green  
cargo