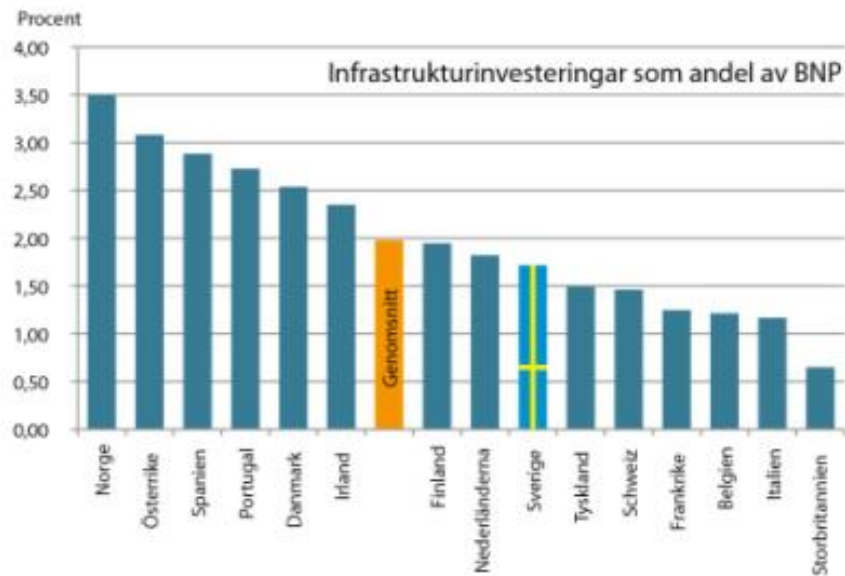
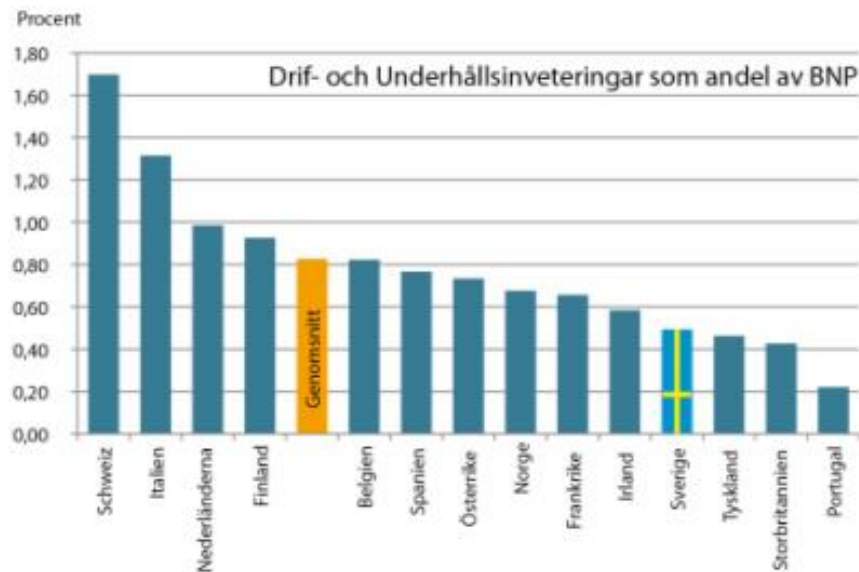


**ngs.**  
NATIONELL  
GODSSTRATEGI



Sverige behöver en målinriktad satsning på det svenska järnvägsnätet för gods



### Iron



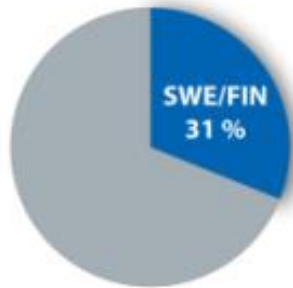
Production within EU,  
approx: 28 000 000 ton

### Copper



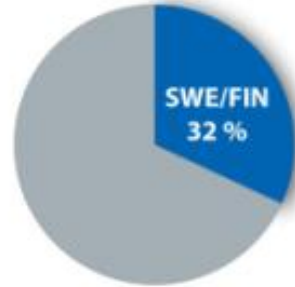
Production within EU,  
approx: 700 000 ton

### Zinc



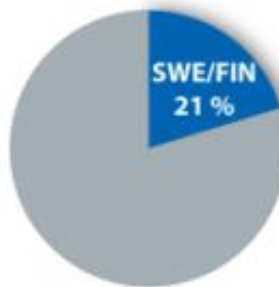
Production within EU,  
approx: 821 000 ton

### Lead



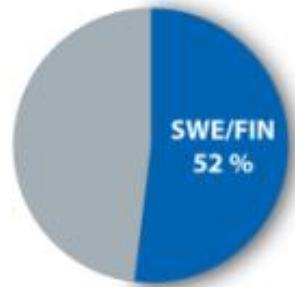
Production within EU,  
approx: 198 200 ton

### Silver



Production within EU,  
approx: 1 835 ton

### Gold



Production within EU,  
approx: 22 ton







**Läget för det svenska järnvägsnätet är  
inte så illa som ni tror...**

# Det är mycket värre!

*Grötingenurspårningen: drygt 80 mnkr i ekonomiska förluster för företagen*



Foto: Tomas Nordgren

## Det Sveriges beslutsfattare ser



## Det mindre synliga men för svensk ekonomi minst lika viktiga



# Kapacitetsbrist råder

Sveriges godssystem på järnväg har stora kapacitetsbrister de tider transporterna behöver gå

- Trafikverkets bild över kapacitetssituation vid maxtimmar ger tydligast bild av företagens verklighet

Transporterna kan inte alltid fördelas ut jämt över dygnet:

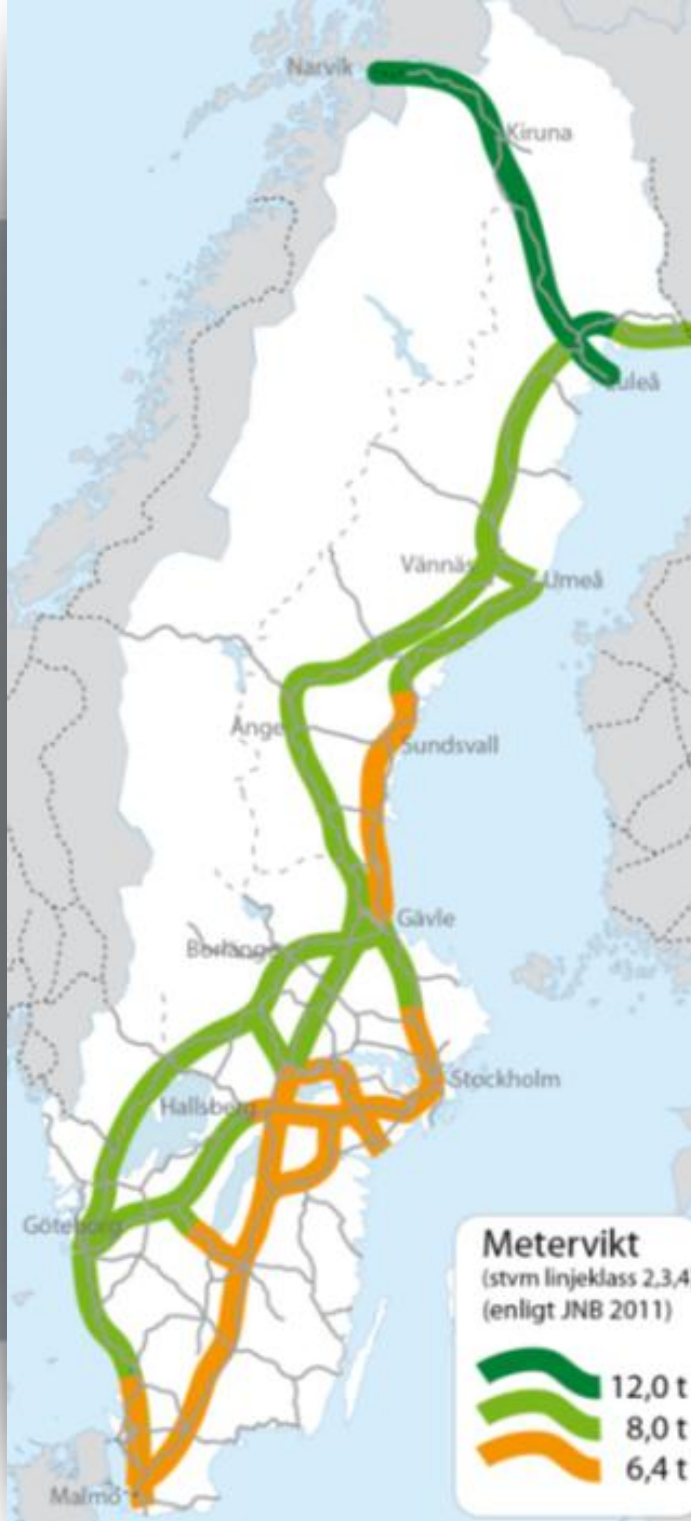
- Långa omlopp
- Just-in-time – ”rullande lager” – kapitalbindning, etc

*”Värdet på produkterna är så pass stora att företaget har stora delar av kapitalet bundet i dem. Att lagerhålla skulle medföra stora räntekostnader eftersom kassa- och varuflöden skulle komma i obalans.” **SSAB***



# Kapacitetsbrist hämmar konkurrenskraft

- ”Problemet för SCA har varit att de inte kan utnyttja den nya vagnens fulla kapacitet då uppgradering till 25 tons axellast inte slutförts på de sträckor där Linjer- respektive SCA-pendeln trafikeras. Detta betyder att de nya vagnarna endast kan lastas ut till drygt 80 %”. **SCA**
- ”Att kunna lasta mer i varje vagn är ett mycket konkret sätt att öka näringslivets konkurrenskraft på marknaderna nere på kontinenten. Det ökar självfallet även effektiviteten i den inrikes godstrafiken på järnväg”. **Green Cargo**





# Kapacitetsbrist med enkelspår

Nordens tyngsta godspulsåder är till stora delar ett sårbart enkelspår.

+

Blandad trafik: godståg, regionala snabbtåg, interregionala snabbtåg, nattåg, lokaltåg

=

Mycket sårbart och kapacitetssvagt!

*"Bristfälliga kommunikationer leder till ett försämrat konkurrensläge inom branschen."* **Boliden**

*"..risken är stor att våra godsflöden hittar andra alternativa vägar som exempelvis genom Finland."* **Sveriges Byggindustrier**

**Efterfrågan är stor  
och ökar hela tiden**

# Vad påverkar efterfrågan?



## Osäkra faktorer

- Svaveldirektivet
- Ökade drivmedelspriser
- Ökade banavgifter
- Kapacitetsbristen på järnväg får företagen att undersöka andra lösningar för ökningen av godsflödet.
- Politiska beslut

# Ökad efterfrågan på marknaden...

## Godstransporter efterfrågas

- LKAB, SSAB, Boliden, SCA, Smurfit Kappa, M-Real, Billerud, Volvo, Northland Resources, m.fl. genomför omfattande investeringar i Sverige

- Sjöfart eller järnväg

*"Det är svårt att sätta upp en vedpendel på grund av kapacitetsbrist på Stambanan och det är relativt glest mellan mötesplatser för tåg." **Billerud***

*Systemtåg går "dörr-till-dörr" vilket sjöfarten inte klarar ...*

*... kräver flera omlastningar och tar för lång tid*

2000

2010

2021

2050



**Vad behöver Sverige  
för att kunna fortsätta konkurrera  
på världsmarknaden?**

# En nationell godsstrategi



- En nationell godsstrategi kräver:
  - öka kapaciteten med 50 %
  - halvera byggtiden (2025)
  - standardisera järnvägsnätet
- Kostnaden
  - 83 mdkr (5,5 mdkr/år) plus 30 mdkr i Nationella planen

# Det strategiska godsnetet

De viktigaste godsstråken:

- Botniska korridoren (Mjölby-Haparanda)
- Bergslagsbanan väster om Väneren
- Södra stambanan mot Malmö
- Västra stambanan mot Göteborg
- Väst kustbanan

Intermodaliteten VIKTIG: Hamnar, kombiterminaler, rangerbangårdar

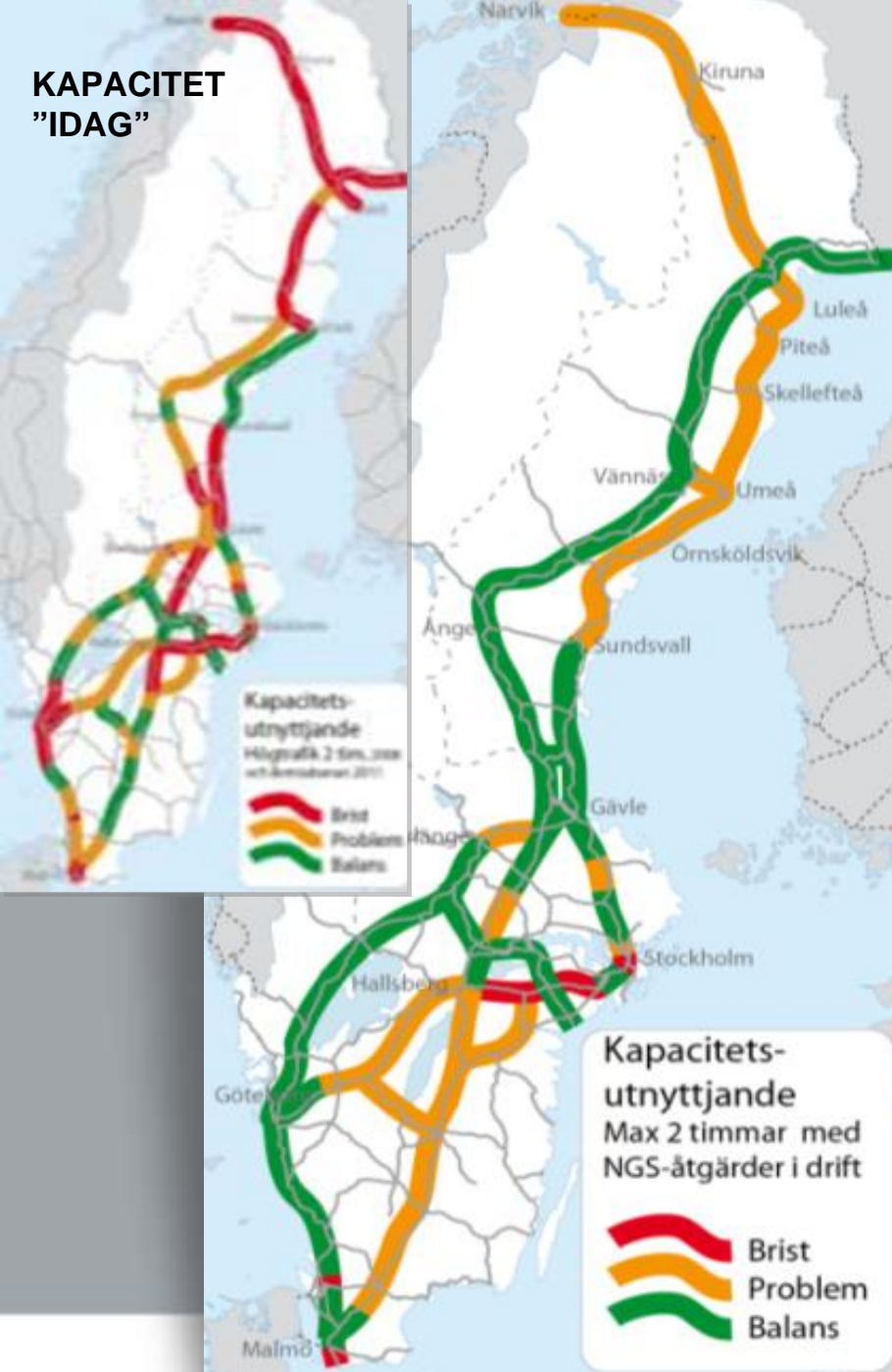
Strategiska satsningar i Europa, främst Fehmarn Bält ger förutsättningar för ökad export



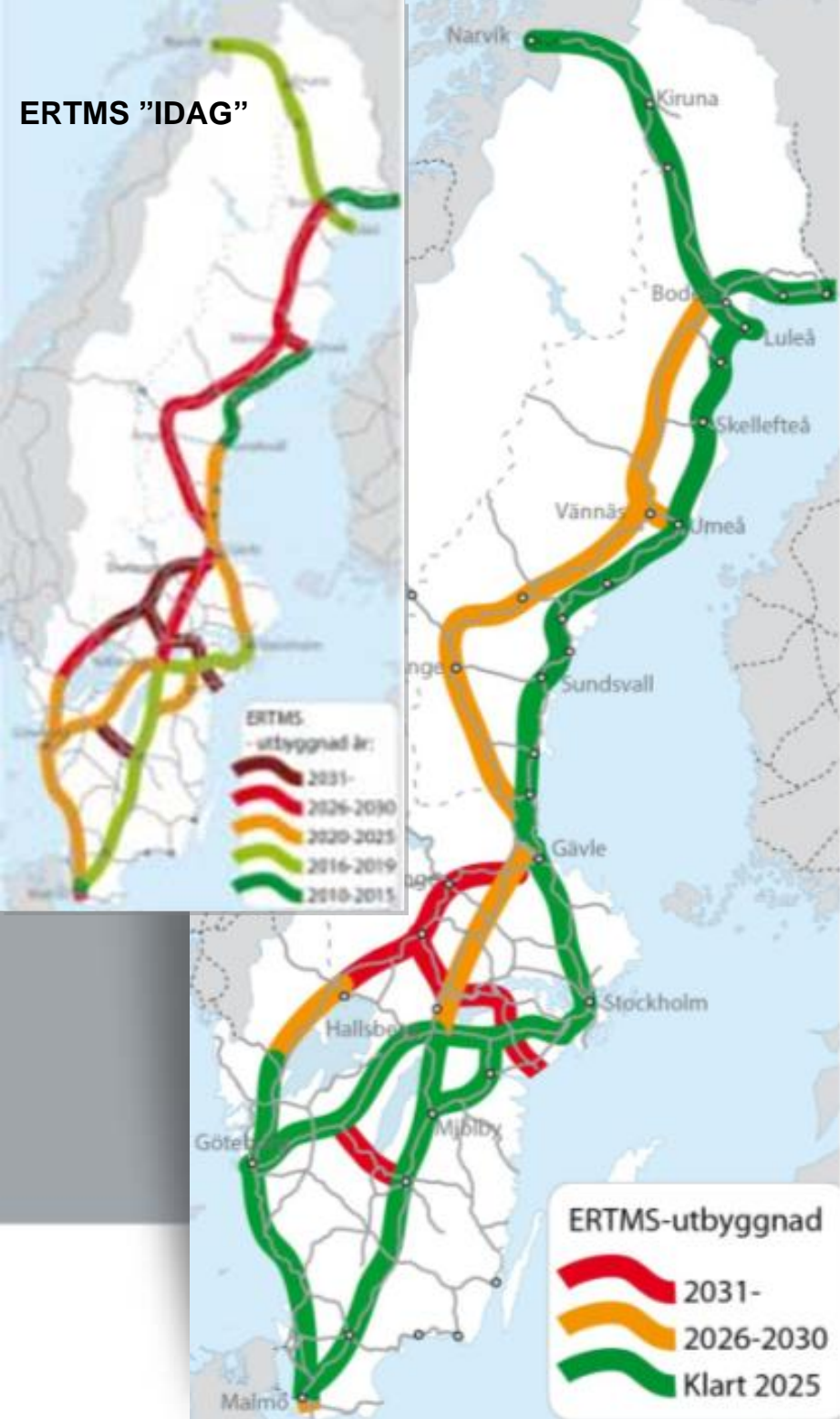
# STANDARDISERING AV JÄRNVÄGEN

## Målsättning för NGS

- Kapacitet: Balans
- Vagnvikt:  $\geq 1\,400$  ton
- STAX (axellast):  $\geq 25$  ton
- STVM (vagnvikt/m):  $\geq 8$  ton
- Lastprofil: C
- Signalsystem: ERTMS
- Omledning: Balans



ERTMS "IDAG"



# ERTMS -utbyggnad



# Samhällsekonomisk lönsamhet



- Banverkets traditionella prognosmodell
  - Varje krona ger 1,00 – 1,20 tillbaka
- Utökad prognosmodell
  - Varje krona ger 1,60 – 2,20 tillbaka
  - Minskade CO2-utsläpp
  - Ökad tillgänglighet arbetstillfällen >7 mdkr

# Effektanalys



## Stora vinster för näringsliv och befolkning

- halverade restider för persontrafiken
- 30 % lägre transportkostnader för näringslivet

## Bra för företagen – bra för Sverige

- Ökad tillgänglighet av såväl insatsvaror, kompetens och marknader
- Konkurrenskraften och ökade förädlingsvärden stärks genom effektivare logistiska lösningar
- Skatteintäkter till statskassan





Tack!