

# Skapa framtid

Green Cargos vitbok om  
den svenska godsjärnvägen





**Många har synpunkter om järnvägen** och några har tvärsäkra analyser kring vad som beskrivs som riktiga beslut för järnvägsbranschen. Vi på Green Cargo lever mitt uppe i godsjärnvägens verklighet, varje dag och varje natt och vi gör det i nära kontakter med våra kunder. Vi vill med denna vitbok bidra med fakta och erfarenheter som vi tror kan vara viktiga för en del som vi menar nödvändiga beslut.

Först är det viktigt att slå fast att den svenska godsjärnvägen inte är en krisbransch, vi har en framgångshistoria att berätta för omvärlden. Och en del av de problem som nu beskrivs som tågkaos, är ett resultat av den svenska järnvägens tillväxt.

Järnvägen har i över 150 år haft en viktig roll i Sveriges ekonomiska utveckling och detta har förstärkts sedan avregleringen inleddes. Godstågstrafiken avreglerades 1995, Green Cargo bildades 2001 och sedan dess har godstrafiken ökat med över 20 procent. Och när vi 2004 visade att det gick att tjäna pengar i godstågstrafik, så fick vi livskraftiga konkurrenter på spåren och det är så våra kunder i industrin och handeln vill ha det. Ska de lägga stora logistikflöden på järnväg vill de inte vara inlåsta i en monopolsituation. Resultatet blev att både Green Cargo och de nya alternativen växte i volym och godsjärnvägen kunde behålla sin marknadsandel på cirka 25 procent. Detta samtidigt som godstågen i de stora monopolens Europa minskade till drastiskt låga marknadsandelar kring 7–8 procent och traditionell godstågstrafik lades ned eller hotas av nedläggning i en del länder.

Avregleringen har alltså varit en framgång för godsjärnvägen och den har genomförts i bred politisk enighet i Sverige och enligt de visioner och beslut inom EU som pekat ut vägen mot en livskraftig järnvägssektor. Sverige har varit och är ett föredöme inom järnvägs-Europa.

På senare år har allt fler företag börjat efterfråga transporter med låg miljöpåverkan och det är mycket glädjande för oss som arbetar med godståg. Men det är inte järnvägens goda miljöprestanda som drivit

fram tillväxten, det är avregleringen och de kvalitetshöjningar, effektiviseringar och den valfrihet den medfört som drivit på godsjärnvägens tillväxt.

Om vi betänker att persontrafiken haft en nästan 70-procentig tillväxt sedan avmonopoliseringen inleddes 1988, så har vi tillsammans med godstrafikens starka utveckling, en av orsakerna till problem med trängsel på spåren, sliten infrastruktur och kapacitetsbrister som vi nu har att hantera i Sverige.

En kraftig tillväxt öppnar ofta upp för kapacitetsbrister. Det kan gälla tillgång till förskoleplatser i ett område med stor inflyttning likaväl som platser i vården med en åldrande befolkning. Med en sansad politisk debatt om järnvägen hoppas jag att vi kan enas kring att den lyckade avregleringen lett till tillväxt. Nu behövs det en del investeringar i underhåll, reinvesteringar och ökad kapacitet. Då kan järnvägen fortsätta att spela sin positiva roll för tillväxt, jobb och välfärd.

Vi har bett det oberoende konsultföretaget Vectura att beskriva varuproduktionens och godstransporternas betydelse för tillväxten och jobben. De beskriver också nuläget för järnvägen och den framtida utvecklingen av BNP och transportbehoven samt visar på behoven av åtgärder. I ett kapitel visar de med några exempel på hur tåg företag och kunder redan idag utvecklat moderna transportlösningar, som pekar mot framtiden. Godsjärnvägen har inte bara genomfört en produktivitetshöjning som överstiger de flesta branscher, det har också skett en modernisering av tjänsterna som kanske inte alla känner till.

De politiska besluten bakom avregleringen möjliggjorde en mycket positiv utveckling för järnvägen. Vi ser också hur beslut kan lägga krokben för näringslivets transporter med järnväg och i ett par avslutande kapitel tar vi upp frågor om banavgifter och signalsystemet ERTMS som hotar både tillförlitligheten i industrins transporter och tåg företagens ekonomi.

Redan idag driver banavgiftshöjningarna gods ut på vägarna och regeringen och Trafikverket aviserar löpande ökning av banavgifterna så de år 2021 blir ungefär fyra gånger högre än dagens. Faktum är att om beslutade banavgiftshöjningar genomförs i den omfattning som planeras, så kommer vi i Sverige att ha en mycket begränsad godstrafik på järnväg 2021. Kvar på tågen blir bara skrymmande gods utan alternativ och risken finns att exportföretag flyttar sin produktion från Sverige.

Vi hoppas att vitboken ska ge underlag för den diskussion och de beslut som framgångsbranschen järnvägen och våra kunder är i behov av. Visst har järnvägen haft problem på senare tid, men mest handlar det för beslutsfattarna om att ta hand om de utmaningar som framgångar leder till. Vi deltar gärna i den diskussionen och du är välkommen att kontakta oss.

Solna i juni 2011



Mikael Stöhr  
VD



# Innehåll

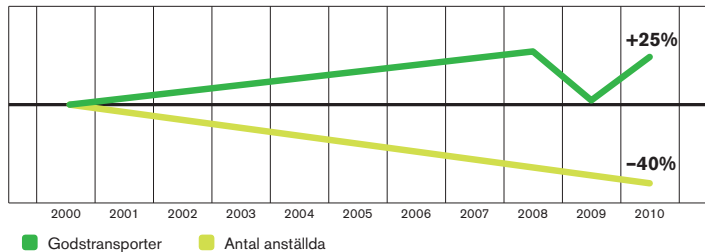
Inledning, Mikael Stöhr	3
<b>1. Utvecklingen fram till idag</b>	<b>8</b>
1.1. Utvecklingen av godstransporter de senaste 10 åren	8
1.2. Godstransporter och tillväxt	9
1.3. Godstransporter och varuproduktionens betydelse för Sveriges ekonomiska utveckling	11
1.4. Sysselsättning	12
<b>2. Nuläge och prognoser</b>	<b>13</b>
2.1. Godstransporter på järnväg och aktuella problem	16
2.2. Konsekvenser av dagens situation	18
2.3. Godstransporternas koppling till Sveriges ekonomi	23
2.4. Prognos för framtiden	24
2.5. Järnvägen tar marknadsandelar	25
2.6. Kapacitetstaket närmar sig	26
2.7. Vecturas slutsatser	28

3. Nya transportlösningar	29
3.1. Flersystemlok genom Europa	30
3.2. Tågen en del av Volvos produktion	31
3.3. Papper på tågen till kontinenten	31
3.4. Benders Tågpendel Bålsta – Kongsvinger	32
3.5. Coop-tåget	33
3.6. Göteborgs hamn Dryport	34
3.7. Stena Recyclings tågtransporter	35
3.8. Ett prioriterat nät för gods	36
4. Bördorna som bromsar	37
4.1. Banavgifter i backspegeln	37
4.2. Fördubblingen och dess konsekvenser	38
4.3. ERTMS – staten sparar och transportererna blir dyrare	39
5. Besluten som skapar framtidsmöjligheter	40
5.1. Avgift efter servicegrad	40
5.2. ERTMS-pengar till kapacitetshöjningar	41
6. Kunskapskällan	42
Länkar till ökad kunskap	42

# 1. Utvecklingen fram till idag

## 1.1. Utvecklingen av godstransporter de senaste 10 åren

Det transportpolitiska beslutet 1988 var ett av flera beslut som banat väg för järnvägens återkomst. Då bildades Banverket, som fick ansvaret för infrastrukturen samtidigt som ansvaret för en del regional trafik fördes över till trafikhuvudmännen. Nysatsningen på järnvägens infrastruktur tog fart på allvar under och efter den djupa lågkonjunkturen i början av 1990-talet.



I början av 2000-talet minskade investeringarna i järnvägen. Ungefär samtidigt inleddes en vändning uppåt för godstrafiken. Från 2003 ökade återigen investeringarna och sedan dess har expansionen för såväl person- som godstrafiken fortsatt mot allt högre höjder.

På vissa delar av nätet har expansionen i högtrafik på senare år hämmats av bristande spårkapacitet.

Sett över hela perioden har persontransportarbetet på järnväg ökat med över 65 procent och godstransportarbetet med 25 procent vilket innebär att järnvägen har vuxit snabbare än andra trafikslag. Samtidigt har antalet anställda i sektorn minskat med mer än 40 procent, vilket gör att branschen kan uppvisa en svårslagen produktivitetsutveckling. Även jämfört med utvecklingen i andra länder har utvecklingen av järnvägens marknadsandel och produktiviteten i Sverige varit mycket bra.

### Effektivisering av godstransporter 2000–2010

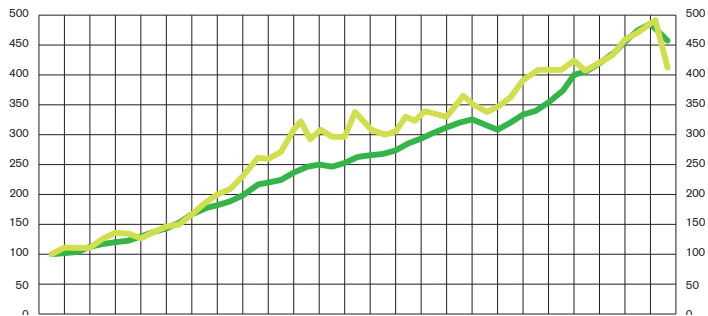


## 1.2. Godstransporter och tillväxt

Utvecklingen av godstransporter beror i högre grad än persontransporter på den globala ekonomiska utvecklingen, främst på grund av att en större andel av godstransporterna är internationella. Godsflöden är beroende av enskilda företags överväganden om produktions sätt och transportval. Godsflöden är också i högre grad än persontransporter beroende av enskilda branschers strukturella och konjunkturmässiga utveckling.

Transporter är en viktig del av näringslivet. De utgör länkarna i kedjan mellan underleverantörer, producenter, grossister, handlare, kunder och konsumenter. De är nödvändiga för att producenterna ska få tillgång till insatsvaror och för att de färdiga produkterna ska nå ut till kunder och slutanvändare.

Transporter och tillväxt hänger ihop. Utvecklingen av samhällsekonomin har stor betydelse för utvecklingen av transporterna. Omvänt är goda transportmöjligheter en förutsättning för tillväxt i ekonomin. På samma sätt som transportnäringen inte kan existera utan efterfrågan från andra branscher är transporterna en nödvändig förutsättning för varuförsörjningen.



Godstransportarbete¹ och BNP 1950–2009

<sup>1</sup> Transportarbete mäter lastens förflyttning totalt (godsmängd multiplicerad med transportsträckan) och uttrycks i tonkilometer.

”

*Järnvägen är och har alltid varit vår pulsåder, kan vi inte leverera våra produkter spelar det ingen roll hur mycket vi investerar i produktionsökningar i gruvor och verk.”*

---

<sup>2</sup> LKAB Framtid,  
Nr 10 november 2010.

säger Lars-Eric Aaro vd på LKAB.<sup>2</sup>

”

*Andra transportmedel än godstransporter på järnväg är i många fall inget alternativ för oss eftersom vi ofta efterfrågar transport av stora mängder gods över långa avstånd från perifera avsändningsorter. Fungerar inte godstransporterna påverkar det industrins konkurrensförmåga vilket medför allvarliga konsekvenser. Industrin efterlyser flexibla, tillförlitliga och hållbara transporter.”*

---

<sup>3</sup> Citat från telefonintervju  
2011-04-05.

säger Stig Wiklund på Stora Enso Logistics.<sup>3</sup>

### 1.3. Godstransporter och varuproduktionens betydelse för Sveriges ekonomiska utveckling

En sektors betydelse för ekonomin kan belysas på ett flertal sätt. Hur många arbetar inom sektorn? Är den växande? Hur många företag finns det inom sektorn och hur ser nyföretagande ut? Hur stor är omställningen och vad är dess bidrag till BNP?

När tillväxten tar fart ökar också behovet av transporter. Investeringar i infrastruktur får ofta en direkt påverkan på tillväxten eftersom det underlättar möjligheterna för resten av näringslivet att växa. Faktorer som begränsar transporterna, som exempelvis undermålig infrastruktur eller hindrande lagar och regler, kan på samma sätt få negativa effekter på tillväxten.

Förädlingsvärdet<sup>4</sup> för transportsektorn uppgick 2008 till drygt 8 procent av det svenska näringslivets förädlingsvärde (175 miljarder kronor). Ställs denna siffra i förhållande till ett par andra välkända sektors förädlingsvärde blir det tydligt att transportsektorn spelar en betydande roll för svensk ekonomi. Jämnstora sektorer med transportindustrin med avseende på förädlingsvärde är byggindustrin och detaljhandeln. Dessa sektors förädlingsvärde utgör 6,4 respektive 5,5 procent av det svenska näringslivets förädlingsvärde. Andra sektorer som ofta får stor uppmärksamhet för sin betydelse för svensk

<sup>4</sup> Förädlingsvärde brukar definieras som det värde ett företag tillför genom sin verksamhet (värdet av ett företags produktion minus värdet av insatsvarorna som har använts). Det brukar även uttryckas som företagets bidrag till BNP.



ekonomi är tillverkningsindustrin för motorfordon och skogsindustrin, dessa har var för sig ett förädlingsvärde på 3,6 procent av hela näringslivets förädlingsvärden.

#### 1.4. Sysselsättning

Totalt arbetade 3 925 765 personer i Sverige år 2009, 22 procent av dessa arbetade inom varuproduktionen och drygt 5 procent inom transport och magasinering.

Sveriges välfärd och sysselsättningen för de 22 procent som arbetar inom varuproduktionen är direkt beroende av det arbete som görs inom transportnäringen, där drygt 5 procent (208 371 personer) av de arbetande levererar ett förädlingsvärde av 175 miljarder kronor eller drygt 8 procent (2008).

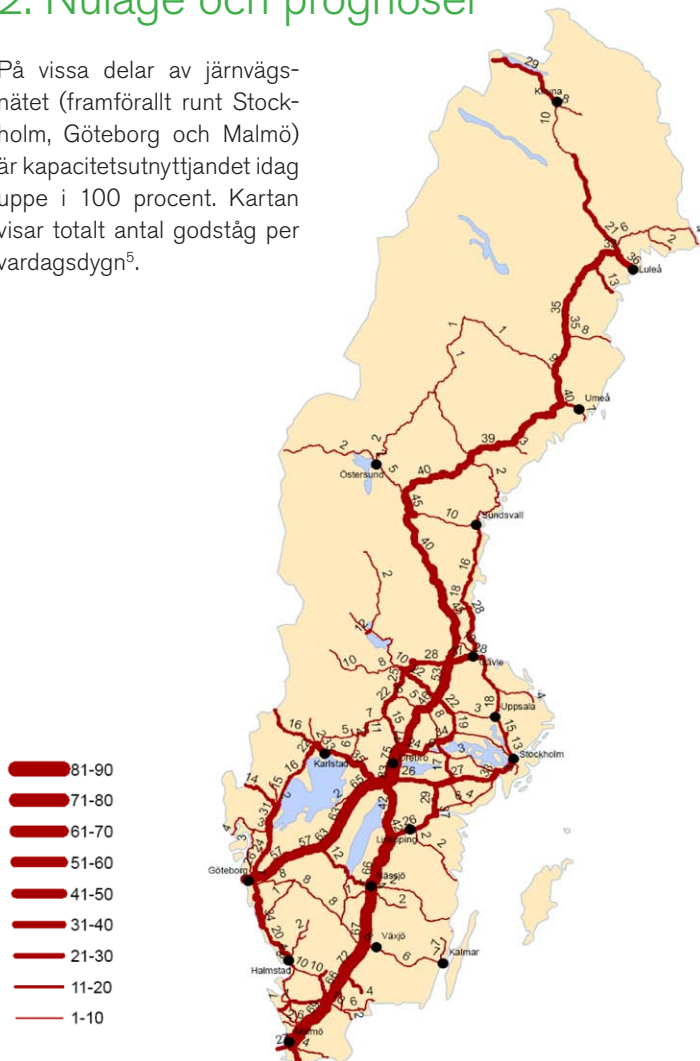
Enligt statistik från SCB arbetade 855 792 personer i åldrarna 16–24 inom varuproduktionen (definieras här som kategorierna "Tillverkning och utvinning", "Byggverksamhet" samt "Jordbruk, skogsbruk och fiske") i Sverige år 2009.

I transportnäringen totalt sett finns närmare 40 000 företag, vilket motsvarar ungefär 5 procent av alla företag i Sverige.



## 2. Nuläge och prognoser

På vissa delar av järnvägsnätet (framförallt runt Stockholm, Göteborg och Malmö) är kapacitetsutnyttjandet idag uppe i 100 procent. Kartan visar totalt antal godståg per vardagsdygn<sup>5</sup>.



<sup>5</sup> Järnvägstransporter i Sverige och hanteringen av dessa i en ny nationell godstransportmodell, 2010:3, SIKÄ

Godstransportmönstret i Sverige är förhållandevis robust över tid. En stor del av godstransporterna inom Sverige sker från råvaruintensiva industrier i Norrland till vidareförädling i Mellansverige. Även andra typer av industrier längs Norrlandskusten har behov av att kunna nå industrianläggningar och marknader i mellersta och södra Sverige. En stor del av transporterna har en stark koncentration till vissa stråk. Stora flöden av tungt gods fraktas längs Malmbanan från Kiruna och MalMBERGET (Gällivare kommun). Detta gods skeppas till stora delar ut från hamnarna i Narvik och Luleå.<sup>6</sup>

<sup>6</sup> SIKA Basfakta 2008, Övergripande statistik om transportsektorn, 2009:28, SIKA

Av de varor som transporteras på järnväg utgörs cirka 50 procent av järnmalm, metaller samt papper och massa. Dessa varor är tunga och utrymmeskrävande vilket gör att transport med tåg är bästa alternativet. För det högförlade godset är transporter för handeln, exempelvis livsmedel, möbler, konfektion och dagligvaror den starkast ökande branschen.

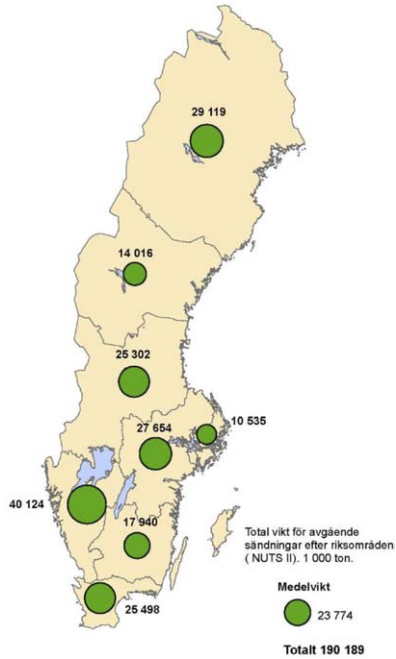
Godset som transporteras från norra Sverige är lågvärdigt och tungt. Det transporteras söderut för bearbetning och blir därmed mer högvärdigt. Förenklat kan situationen beskrivas som att värdet på godset ökar med transporterna.

## 2.1. Godstransporter på järnväg och aktuella problem

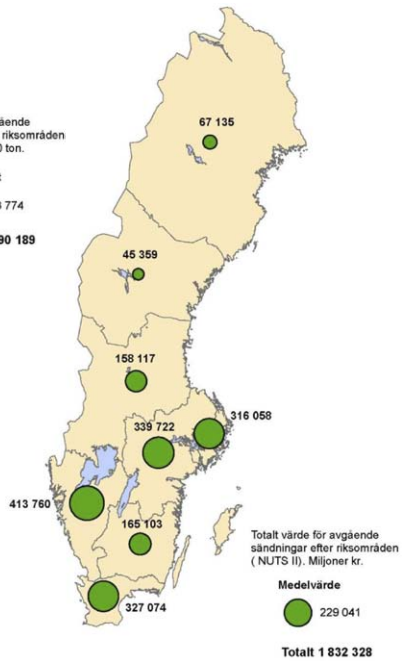
Dagens situation för järnvägen är problematisk<sup>7</sup> med återkommande förseningar. Ett mycket högt kapacitetsutnyttjande bidrar till svårigheter att hålla uppe punktligheter i järnvägsnätet. Det finns risk att situationen kommer att förvärras snarare än att förbättras till följd av bland annat:

- ▶ den prognostiserade ökningen av trafikunderlaget de närmaste 10 åren
- ▶ eftersläpande drift och underhåll
- ▶ en åldrande teknisk infrastruktur
- ▶ begränsad kapacitetsutbyggnad i den nuvarande nationella planen

<sup>7</sup> Situationen i det svenska järnvägsnätet, TRV 2011/10161A



Sändningar (avgående) enligt vikt



Sändningar (avgående) enligt värde

## EFTERSATT UNDERHÅLL KRÄVER ÅTGÄRDER

På 3 till 5 års sikt behöver kapacitetsbegränsningarna mötas genom trimningsåtgärder och reinvesteringar. På längre sikt behöver mer omfattande kapacitetsökningar genomföras om den prognostiserade trafikökningen ska kunna ske utan negativa effekter på kvaliteten och punktligheten.

Nya aktörer på den svenska marknaden, starka förväntningar på punktlighet och stora ambitioner för ökade transportvolymen ställer stora krav på kapacitet.

<sup>8</sup> Situationen i det svenska järnvägsnätet, TRV 2011/10161A

Kartan<sup>8</sup> här intill redovisar kapacitetsbegränsningar i det svenska järnvägsnätet 2010. Längs rödmarkerade delar är begränsningarna stora.

Kapacitetsbegränsningar är en bedömning utifrån faktiskt kapacitetsutnyttjande och trafikefterfrågan. Sträckor med röd markering anses vara så hårt belastade att de i princip är fullbelagda. För dessa sträckor är det därför mycket svårt att tillgodose olika önskemål om tåglägen samt att finna tid för underhåll. Antal sträckor som klassificeras som röd ökade från 13 stycken år 2005 till 30 stycken 2010. Sett till den totala sträckan som är klassificerad som röd har ökningen varit cirka 50 procent mellan dessa år.







<sup>9</sup> "Tågoperatörerna: Extra satsningar krävs för att rädda järnvägen", pressmeddelande, 2011-02-17

<sup>10</sup> Underhåll av järnväg, RiR 2010:16, Riksrevisionen

<sup>11</sup> UIC, Lasting Infrastructure Cost Benchmarking 2008, Summary report December 2008

Tågoperatörerna beskrev situationen i februari 2011<sup>9</sup>: "Vi delar Trafikverkets slutsatser om bristande kapacitet, eftersläpande underhåll och stigande ålder på infrastrukturen och att åtgärderna i den nationella planen inte räcker för att hantera dessa problem, varken på kort eller på lång sikt. Extra insatser måste göras för att bryta den negativa utvecklingen."

Riksrevisionens<sup>10</sup> slutsats efter granskning av dåvarande Banverkets underhåll av järnväg är att Banverket inte har förmått ta fram tillräckliga och tillförlitliga underlag för en effektiv styrning av underhållet av de statliga järnvägarna.

Enligt den internationella järnvägsunionen UIC<sup>11</sup> var Sverige det land i Europa som år 2007 satsade minst på banunderhåll, i termer av kostnader för underhåll och reinvesteringar per spårkilometer.

## 2.2. Konsekvenser av dagens situation

Kapacitetsbrister och bristande underhåll bidrar till en sänkt punktlighet för tågtrafiken. En försening av ett godståg behöver dock inte betyda försenad leverans till kund, men det betyder ofta att produktionen



fördyras. Det blir fallet när sena tåg tvingar personal i lok och på bangårdar att arbeta övertid för att ta hand om vagnar som inte kommer in enligt planerad tidtabell. Dyrare produktion leder i förlängningen till dyrare transporter för näringslivet.

Oftast är det lättare att transportera stora och tunga godskvantiteter med järnväg än med andra transportsätt. Svensk industri har därför behov av väl fungerande och frekventa transporter för tyngre gods såväl inrikes som för export och import. Höga krav ställs på snabba och framför allt leveranssäkra transporter, vilket i sin tur kräver transportsystem med hög framkomlighet och tillgänglighet<sup>12</sup>.

Om järnvägssystemets sjunkande punktlighet leder till dyrare transporter för näringslivet, så är det än mer allvarligt när godstrafiken

<sup>12</sup> WSP. Underlagsrapport. Framkomlighet och leveranssäkerhet – bristanalys, 2007.





stoppas på grund av exempelvis undermålig snöröjning. I "Förbättrad vinterberedskap inom järnvägen" (SOU 2010:69) beskrivs att gods-  
trafiken anses ha drabbats särskilt hårt av vinterns störningar (avser  
2010). Störningarna ledde bland annat till att Green Cargo tvingades  
införa bokningsstopp i södra och mellersta Sverige mellan 21 februari  
och 8 mars, då godsbangårdar snöade igen och stängdes av infra-  
strukturhållaren. För utrikestrafiken dröjde det ända till 15 mars innan  
alla kunders transportbokningar kunde tas emot som vanligt.

Kunder inom alla branscher och i alla delar landet drabbades under  
de två senaste vintrarna av kraftiga förseningar och inställda tåg. Det-  
ta ledde till att åtskilliga företag fick göra produktionsneddragningar.  
Orsaken var antingen brist på insatsvaror eller att de inte kunde trans-  
portera iväg sina färdiga varor.

#### **EXEMPEL: PAPPERSINDUSTRIN**

Sverige är världens näst största exportör av papper, pappersmassa  
och trävaror och den svenska skogsindustrin exporterar till ett högre  
värde än fordonsindustrin. Inrikes i Sverige använder skogsindustrin  
järnvägstransporter för drygt 15 miljoner ton, vilket ger ett transportar-

bete på 6,6 miljarder tonkilometer<sup>13</sup> och motsvarar 26 procent av det totala transportarbetet på järnväg.

<sup>13</sup> SIKA 2008

Beroendet av järnvägstransporter inom skogsindustrin är stort och ökar ständigt, till exempel ökade andelen transporter av råvara på järnväg med 75 procent mellan 2001 och 2008.

I en beskrivning av effekterna av snö och is från Skogsindustrierna<sup>14</sup> framgår att "Sverige är ett exportberoende land och industrier som förlorar kunder på grund av sena godsleveranser förlorar sannolikt kunden till en konkurrent i ett annat land. Konkurrensen på internationella marknaden är stenhård. På sikt står svenska jobb på spel."

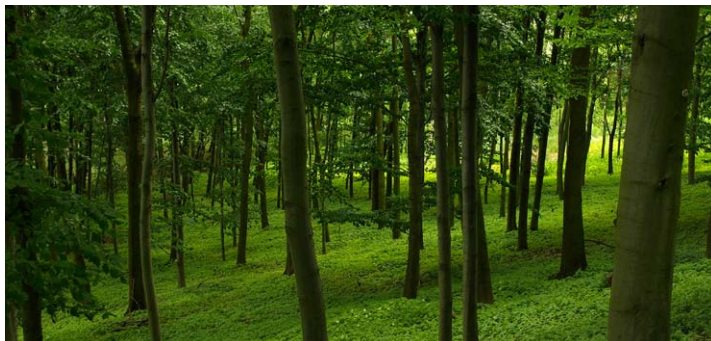
<sup>14</sup> "Effekter av is och snö – järnvägen under vintern 2010 och dess påverkan på skogsindustrins järnvägstransporter", Skogsindustrierna, 2010

### PRODUKTIONEN KAN KOMMA ATT FLYTTAS

I en artikel i Svenska Dagbladet (19 januari 2011) beskriver Stig Wiklund, vice vd på Stora Enso Logistics, de konsekvenser som stopp i järnvägstrafiken kan få:

”

*"Inom bolaget sker diskussioner kring vad företaget kallar 'drastiska åtgärder'. I praktiken innebär det att Stora Enso kan komma att titta på hur produktion kan flyttas från de svenska bruken till andra bruk i koncernen, i exempelvis Europa eller Finland.*



## EG-DIREKTIV FÖR ÖKAD KVALITET

Direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg, innebär att ett system för verksamhetsstyrning genom kvalitetskrav ska finnas och motivera aktörerna att reducera driftsavbrott inom järnvägssystemet. Trafikverket har tagit fram ett förslag till modell för verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter.

Green Cargo anser att den svenska lagstiftningen tar sikte på "bruset", det vill säga punktlighet och reduktionsstörningar istället för att reducera de stora driftsavbrotten. Den svenska modellen är utformad så att när det råder driftsavbrott (som EG-direktivet vill minimera) så gäller inte modellen för kvalitetsavgifter.



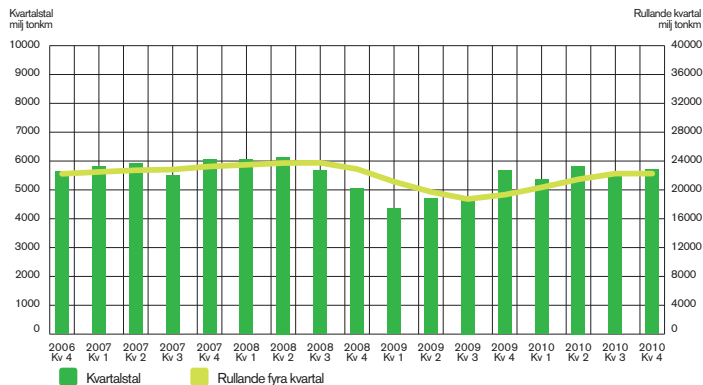


### 2.3. Godstransporternas koppling till Sveriges ekonomi

Återhämtningen i den svenska ekonomin är stark<sup>15</sup>. Finansdepartementets prognos för tillväxten är 4,8 procent (BNP) för 2011. Det beror på starkare efterfrågan både i Sverige och i omvärlden. Den svenska ekonomin verkar därmed återhämta sig snabbare än de flesta andra OECD-länder. Den starkare makroekonomiska utvecklingen talar för att de offentliga finanserna förbättras, något som bekräftats i Regeringens vårproposition 2011.

Återhämtningen syns även i godstransportarbetet som enligt färiska siffror från Trafikanalys visar att godstransporterna på järnväg ökar.

<sup>15</sup> Finansdepartementets prognos för den svenska ekonomin 3 mars 2011



#### Godstransportarbete med järnväg i Sverige<sup>16</sup>

<sup>16</sup> Trafikanalys mars 2011

Det samlade värdet för avgående sändningar i Sverige under 2009 på järnväg eller järnväg i kombination med annat trafikslag uppskattades till 92 miljarder kronor, vikten uppskattades till 25 miljoner ton (vikt motsvarar ungefär 625 000 lastbilstransporter<sup>17</sup>)

Det samlade värdet för ankommande sändningar från utlandet under 2009 på järnväg eller järnväg i kombination med annat trafikslag uppskattades till 21 miljarder kronor, vikten uppskattades till 1,2 miljoner ton<sup>18</sup> (vilket motsvarar ungefär 30 000 lastbilstransporter).

<sup>17</sup> Baseras på en lastbil som lastats med 40 ton (maxvikt för lastbilar i Europa är 44 ton)

<sup>18</sup> Trafikanalys, Värdeflödesundersökningen 2009, 2010:16

## 2.4. Prognos för framtiden

I Långtidsutredningens (LU) basscenario ökar produktiviteten i näringslivet med 2,3 procent per år mellan 2005 och 2030, vilket är något lägre än de senaste 25 åren. Produktivitetstillväxten varierar kraftigt mellan olika branscher, enligt det historiska mönstret.

BNP förväntas växa med 2,2 procent per år i genomsnitt fram till 2030. Det motsvarar i stort den genomsnittliga takt som ekonomin vuxit med mellan 1980 och 2005. Med denna tillväxttakt förutses mängden producerade varor och tjänster 2030 att vara drygt 70 procent större än 2005. Under samma tidsperiod antas BNP per capita växa med drygt 50 procent.





Under nuvarande planperiod (2010–2021) har regeringen avsatt ungefär 60 miljarder kronor till järnvägsinvesteringar och lika mycket till drift och underhåll av järnvägsnätet.

Med en fortsatt tillväxt enligt genomsnittet ovan kommer således BNP att fördubblas till år 2038 jämfört med år 2005. Med det tidigare redovisade direkta sambandet mellan ekonomisk tillväxt och transportflöden och industrins fortsatta dominerande ställning för Sveriges varuexportvärde är det en rimlig bedömning att godstransporterna kan komma att fördubblas under nämnda period. Detta innebär i sin tur att järnvägens kapacitet måste ökas i motsvarande takt för att kunna ta emot ökade volymer av godstransporter. Annars är risken överhängande att transporterna kommer att gå på lastbilar på vägarna.

## 2.5. Järnvägen tar marknadsandelar

Utvecklingen för järnvägen som transportslag påverkas av en rad faktorer, men vi kan konstatera att Sverige är ett av de EU-länder där godstransport via järnväg relativt sett har högst marknadsandel<sup>19</sup>, och att logistikutvecklingen är en avgörande konkurrensfaktor med tanke på vårt geografiska läge.

Detta gör att det finns en rad faktorer som pekar på att godstrafiken på järnväg kommer att ha en fortsatt kraftig tillväxt<sup>20</sup>:

- ▶ Kombitrafiken börjar få sitt genombrott och kan ersätta biltransporter i stor skala (framförallt i mellersta och södra Sverige)
- ▶ Den fasta förbindelsen via Danmark och den kommande direkt till Tyskland (år 2020) underlättar för direkta obrutna tunga flöden till och från kontinenten
- ▶ Avreglerade, frekventa godstransporter på järnväg utvecklade från ökade krav på effektiv logistik vinner volymer även från sjötransporter i Östersjöområdet

<sup>19</sup> Godstransport och logistik i Öresundsregionen, En översikt av branschens roll på Öresunds arbetsmarknad, 16 april 2010

<sup>20</sup> "Tillväxt kräver nya dubbelspår Stockholm–Malmö och Stockholm–Göteborg", EuroMaint, 2010-11-16

<sup>21</sup> Situationen i det svenska järnvägsnätet, TRV 2011/10161A

Trafikverkets bedömning är att godstransporterna på järnväg har ökat med ungefär 20 procent till år 2021<sup>21</sup> jämfört med 2006. Vecturas bedömning av konkurrenssituationen och uppgifter i diskussioner med olika aktörer pekar på att ökningstakten kan vara avsevärt högre.

## 2.6. Kapacitetstaket närmar sig

Både Trafikverket och Branschföreningen Tågoperatörerna bedömer att de nuvarande kapacitetsproblemen kommer att tillta och antalet sträckor med allvarlig kapacitetsbegränsning öka, med risk för negativa konsekvenser i form av tappad konkurrenskraft för svensk industri. I finansplanen mellan 2011–2014 minskas dessutom järnvägsinvesteringarna med över 60 procent jämfört med toppåret 2010, något som Regeringen har funderat över och därför gett Trafikverket i uppdrag





(våren 2011) att studera kapacitetsbehovet och prioriteringarna.

Samtidigt har den tekniska statusen och åldern på anläggningen försämrats och ett mycket stort underhållsbehov måste åtgärdas under förutsättning att inga signifikanta förändringar sker. Ett alternativt scenario under perioden är att köra färre tåg, sänka hastigheten eller acceptera ytterligare försämring av punktlighet/kvalitet.

Sammanfattningsvis finns en tydlig trend som talar för ökande godstransporter på järnväg mellan inlandsterminaler, hamnterminaler och industriterminaler i internationella flöden. Kapaciteten på stambanorna med den breda blandningen av olika trafikmönster och vissa flaskhalsar (till exempel i Skåne förbi Lund, på Ostkustbanan och Malmbanan) gör att denna utveckling möter ett kapacitetstak i slutet av detta decennium. Då öppnar Fehmarn Bält-förbindelsen mellan Tyskland och Danmark och direkta godstransporter med två olika transportvägar blir möjliga till och från kontinenten.



## 2.7. Vecturas slutsatser

1. Det svenska järnvägsnätet måste utvecklas i takt med den ekonomiska utvecklingen för att kunna hantera ökade transportbehov.
2. Flaskhalsarna i infrastrukturen måste byggas bort.
3. Anslutningarna till de svenska storhamnarna ska prioriteras.
4. En genomtänkt fortsatt satsning på torrhamnar, logistikcentra i inlandet och anslutande infrastruktur till strategiska industri-terminaler bör genomföras.
5. Insatser för att avlasta södra stambanan är närmast oundviklig om inte Sveriges industriers transporthandikapp skall öka.
6. Spårkapaciteten på rangerbangårdarna bör byggas ut.
7. En andra fast förbindelse över Öresund bör aktualiseras på lång sikt.

### 3. Nya transportlösningar

**Under de senaste tio åren** har det utvecklats en rad nya logistiklösningar med järnvägen som bas. Det är nationella såväl som internationella transportlösningar som utvecklats med utgångspunkt i näringslivets behov. EU-kommissionen är också med och driver på utvecklingen.

Avregleringen av godsjärnvägen har inte bara inneburit ökade godsmängder med tåg, vi ser också att antalet tågoperatörer har ökat. Här några exempel som pekar mot framtiden.



### 3.1. Flersystemlok genom Europa

Van Dieren Maritime är en transportör/traileroperatör som erbjuder marknaden miljövänliga dörr-dörr-tjänster baserat på kombination av egna lastbilar och dedikerade tåg. Van Dieren Maritime upphandlar egna tåg, som alternativ till öppna intermodala tjänster, vilket är en viktig del i företaget filosofi.

Det unika med lösningen är att tågen, för första gången någonsin, körs med samma lok hela vägen (Sverige–Tyskland). Tågen dras av så kallade flersystemlok, vilka är kompatibla mot olika länders ström-försörjningssystem och de olika säkerhetssystem som förekommer i dessa länder.

Fördelen med flersystemloken är en förkortad transporttid och förhöjd kvalitet då de traditionella bytena av lok vid de nationella gränserna helt elimineras. Körtiden från Herne till Katrineholm är cirka 19 timmar när allt fungerar enligt plan. Infrastrukturförvaltarna i Sverige, Danmark och Tyskland är dock outvecklade när det gäller att samordna sin verksamhet, exempelvis planeringen och genomförandet av banarbeten. Därför tvingas tågoperatörerna avsätta extra resurser för att kunna leverera bra kvalitet. Tågen Sverige–Tyskland kan lasta alla sorters containers och trailers, även så kallade Mega-trailers.

**Fakta: Tågen dras av Hector Rail**

### 3.2. Tågen en del av Volvos produktion

Volvo Cars Body Components i Olofström förser Volvo Cars i Gent och Torslanda med karosdelar. Godset lastas i containers som i sin tur lastas på järnvägsvagn.

När vagnarna lossats i Göteborg så returlastas de till Olofström med containers/tomemballage. I Olofström lossas tomemballagen som används i produktion och därefter lastas containers/vagnarna på nytt med karosdelar och skickas till Gent.

Returvagnarna från Gent lastas med tomemballage och körs till Olofström där man efter lossning återigen lastar karosdelar till Göteborg, på så sätt går vagnarna runt i en åtta.

Till Gent går det 11 tåg per vecka, till Göteborg 10 tåg per vecka.

Volvo trucks i Umeå förser Göteborg/Tuve och Gent med lastbilshyter. Dessa transporteras i så kallade Multi Purpose-vagnar. Samma vagn typ kan användas för transport av färdiga bilar.

**Fakta: De internationella tågen till/från Gent som går igenom 5 länder dras av Green Cargo, DB Schenker Rail Scandinavia (samägt av Green Cargo och DB Schenker), COBRA (samägt av DB Schenker och SNCB Logistics) och SNCB Logistics.**

### 3.3. Papper på tågen till kontinenten

Rail 11 är ett stort internationellt järnvägssystem som förbinder 10 svenska pappersbruk med kunderna på kontinenten. Returlaster från Europa har ökat effektiviteten i systemet Rail 11, som vänder sig främst till kunder med stora transportvolymmer mellan fasta destinationer. Systemet är dimensionerat och upplagt för skogsindustrin och är uppbyggt på dagliga leveranser från pappersbruken i Sverige.

I systemet ingår även återlastar av främst returpapper till små bruk men även andra produkter som vitvaror, vin och sprit och livsmedel. Transporterna är långa och internationella, bland annat från Italien till Sverige.

Den grundläggande servicen inkluderar leverans av tom vagn, upphämtning efter lastning, transport till mottagare och hämtning av vagn efter lossning.



Kontroll och övervakning sker med ett speciellt utvecklat IT-system som håller koll på varje enskild vagn i systemet hela vägen från sändare till mottagare. Det omfattande produktionsnätet inkluderar underleverantörer i stora delar av Europa och det är unikt i sin storlek och genom att det lyckas attrahera volymer både söderut och norrut.

**Fakta: Transporterna i Rail 11 produceras i ett gemensamt åtagande av Green Cargo, Hector Rail, franska Captrain och vagnbolaget Transwaggon.**



### 3.4. Benders Tågpendel Bålsta–Kongsvinger

Benders Sverige AB är en av Sveriges största producent av takpannor, marksten och kantsten. Benders har skapat en transportlösning mellan Bålsta i Sverige och Kongsvinger i Norge där tåg, bil och logistikcenter kombineras för att minimera miljöpåverkan. Både fabrik och utleveranslager är spårbundna och endast sista biten ut till kund transporteras med bil.

Benders har investerat i egna tågvagnar samt ett containersystem som kan hantera både pallat gods med Benders produkter på utresan och råvaran till produktionen i form av grusmaterial i lösvikt på returresan. Miljökonsekvensen blir minimal, för varje tåg minskas diesel­förbrukningen med ca 7 000 liter mot att köra motsvarande volymer med lastbil.

En utbyggnad av industrispåret i Bålsta har utförts med ca 1 500 meter spår där egna lok hanterar växling. Lastning sker i direkt anslutning till produktionsanläggningen. I Norge finns en lagerterminal strax



söder om Kongsvinger om ca 30 000 kvadratmeter i befintlig grustäck för att effektivt kunna lasta grus som återlast på tågagnarna.

Benders erbjuder även andra företag utrymme i tågpendeln. Terminaltor både i Bålsta samt Kongsvinger har reserverats för ändamålet. På senare tid har även Falköping involverats för att nå Benders anläggningar i västra Sverige.

**Fakta: Tågen dras av Tågakeriet i Bergslagen.**

### 3.5. Coop-tåget

Huvuddelen av Coops långväga godstransporter mellan Skåne och Stockholmsregionen går på tåg. Satsningen betyder 350 lastbilar färre på E4:an varje vecka och utsläppen av koldioxid minskar med 6 500 ton per år.

Coop-tågen kan vart och ett ta med 36 lastbilstrailers. Coop har investerat i ett 100-tal lastbilstrailers för tempererat gods. Det går ett Coop-tåg går norrut och ett söderut varje dygn, fem dagar i veckan. Dessutom körs ytterligare volymer med frukt och grönt i vanliga blandade godståg en sjätte dag i veckan. Förutom att transporterna minskar Coops miljöpåverkan, bidrar transporterna på järnväg också till ökad leveranssäkerhet och kostnadseffektivitet.

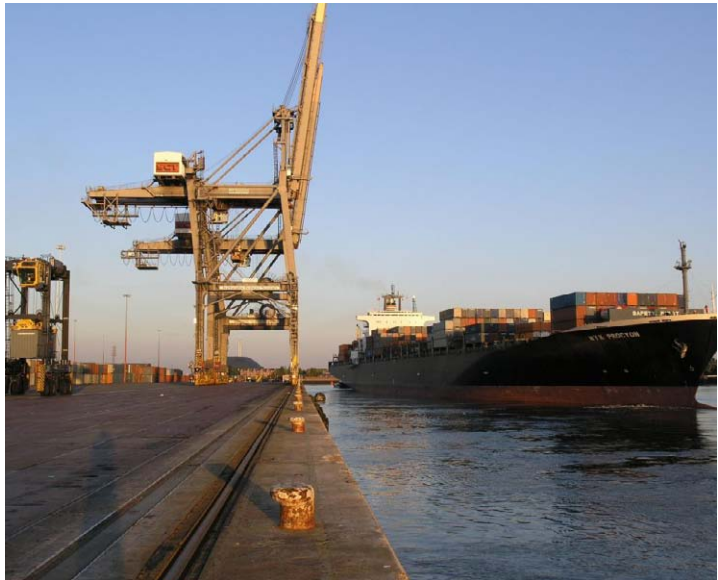
**Fakta: Coop-tågen körs av Green Cargo**



### 3.6. Göteborgs hamn Dryport

Göteborgs Hamn är den enda svenska hamnen med kapacitet att ta emot oceangående direktanlöp. Hamnen hanterar två tredjedelar av Sveriges containervolymer. Genom att samla gods från hela Sverige och Norge kan Göteborgs Hamn erbjuda seglingar med hög frekvens till många destinationer. I samverkan med rederier, olika tågoperatörer och inlandsterminaler har Göteborgs Hamn utvecklat ett system – RAILPORT – med järnvägspendlar mellan Göteborg och nordiska konsumtions- och produktionscentra. RAILPORT omfattar i dag 26 järnvägspendlar som transporterar hälften av containerterminalens volymer till och från orter i Sverige och Norge med vinster för miljön och sänkta transportkostnader som resultat. Hamnen och inlandsterminalerna i samverkan skapar nytta för hela Sverige.

Utvecklingspotentialen är stor och efterfrågan från kommuner och regioner att etablera terminaler med förbindelser till Göteborgs



Hamn ökar år för år. Göteborgs Hamn deltar i ett antal projekt som syftar till att utveckla inlandsterminalerna inom ramen för det så kallade dryportkonceptet. I en dryport flyttas hamnfunktioner närmare det lokala näringslivet (lagerhållning, distribution, containerhantering, tulltjänster m.m.) för att effektivisera transportkedjan och erbjuda ett brett logistikutbud. En dryport kan också bidra till regional utveckling med logistikrelaterade nyetableringar och effektivare transporter för regionens företag.

**Fakta: Containertågen i RAILPORT-systemet dras av Rush Rail, Green Cargo, Tågab, Hector Rail, Tågfrakt, Midcargo och Cargonet**

### 3.7. Stena Recyclings tågtransporter

Stena Recycling har sedan 2006 byggt upp en egen organisation för transport av framför allt skrot på järnväg. Idag har man sex egna lok, cirka 130 vagnar, över 300 lastbärare samt 19 lokförare, som årligen transporterar över 280 000 ton material över hela Sverige. Med egna lösningar och trafikupplägg utnyttjar Stena Recycling den befintliga infrastrukturen. 40 av Stenas 100 filialer i landet har järnvägsspår. Stena anser sig vara det företag i landet som har flest järnvägsanslutningar alla kategorier.

En av de större avsändarna i södra Sverige är Volvo Personvagnars karosstillverkning i Olofström. Sedan 2008 tar Stena hand om och återvinner plåtesterna från produktionen. Från Olofström sker transporterna med specialtillverkade tågsätt till Stenas anläggningar för att bearbetas och återföras till kretsloppet. För hanteringen har Stena utvecklat specialflak för metallavfallet. En järnvägsvagn tar tre flak och lastas/lossas på endast tio minuter. Genom satsningen på ett helt nytt koncept med transport av metallavfall från Volvo i Olofström har Stena Recycling AB sparat in över 2000 lastbiltransporter per år.

**Fakta: Tågen dras av Stena Recycling**

### 3.8. Ett prioriterat nät för gods

Hösten 2010 fattade EU-kommissionen beslut om ett prioriterat nät för gods på järnväg och till viss del via sjöfart<sup>22</sup>. Syftet är att öka gods-transporter på järnväg och på så sätt frigöra kapacitet på vägnätet, främst på kontinenten. Det prioriterade nätet inkluderar åtgärder för att skapa effektiva och efterfrågade tjänster för gods på järnväg i kombination med länkar till hamnar, färjeleder och terminaler för avslutande sjöfart och vägtrafik.

Inom 5 år ska en godskorridor Stockholm–Palermo upprättas. Ledningen för korridoren ska besluta om investeringar, drift och underhåll och kapacitetsfördelning för korridoren. Till sin hjälp ska ledningen upprätta två rådgivande organ, ett för ägare av hamnar och terminal och ett för trafikföretag. Skapandet av den "nya förvaltningen" av en av Sveriges viktigaste och mest betydelsefulla järnvägsförbindelser är redan påbörjad.

Ett prioriterat nät för gods ska bland annat beakta införandet av ett gemensamt signalsystem i Europa, så kallade ERTMS-korridorer.

<sup>22</sup> REGULATION (EU) No 913/2010 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 22 September 2010 concerning a European rail network for competitive freight

## 4. Bördorna som bromsar

**De olika transportslagen konkurrerar** med både kvalitet och pris. Bristande underhåll av infrastrukturen och höjda banavgifter har försämrat godsjärnvägens konkurrenskraft i båda dessa avseenden under 2010 och konkurrensläget kommer att försämrats ytterligare under kommande år om inte transportpolitiken får en annan inriktning.

Godsjärnvägens kvalitet i form av punktlighet höjdes under åren 2002–2009, men den drabbades negativt av brister i infrastrukturen under 2010. En sliten spåranläggning och igensnöade och stängda godsbangårdar drabbade godstransporterna med allvarliga konsekvenser för näringslivet. Den genomsnittliga punktligheten sänktes men allvarligast var att godstågstrafiken i Sverige och till och från kontinenten under några veckor ströps kraftigt.

Med de höjningar av banavgifterna som inletts och planeras för de kommande åren, försämrar järnvägens konkurrensläge även prismässigt. I budgetpropositionen 2010 bedömer regeringen en fördubbling av banavgifterna till år 2013 som rimlig. Det motsvarar en avgiftsnivå på ca 1 miljard kronor.

Enligt Banverkets/Trafikverkets beräkningar kommer den traditionella godstågstrafiken (vagnslast) med blandade tåg att få den största avgiftshöjningen, 43 procents höjning redan 2011. Det är i dessa tåg där även vagnar från mindre och medelstora företag kan ingå.

För de förhållanden som politiken bär ansvaret för, infrastrukturens kvalitet och tågoperatörernas avgifter till staten, har godsjärnvägens konkurrenskraft således försämrats och kommer ytterligare att försämrats med den inriktning som gäller våren 2011.

### 4.1. Banavgifter i backspegeln

För att förstå den känslighet som priset utgör i konkurrens mellan transportslagen, kan det vara lämpligt med en återblick mot 90-talet. När lastbilarnas maxvikt höjdes till 60 ton och maxlängden höjdes från 24 till 25,25 meter, fick vi inte bara Europas längsta och tyngsta



lastbilar. Vi fick också en överföring av gods från tåg till bil. Järnvägens tappade marknadsandelar medförde en diskussion om avgifter för lastbilstrafiken, för att återställa konkurrensläget.

Kanske var det en medvetenhet om vad dyrare transporter totalt sett betyder för jobben och välfärden i ett exportberoende land med långa avstånd, som gjorde att lastbilstrafiken slapp km-skatter och liknande. I stället sänktes banavgifterna 1999. Trots en mindre höjning året därpå nåddes en balans mellan transportslagen och godsjärnvägen har sedan dess kunnat behålla sin marknadsandel på ca 25 procent av de långväga inrikestransporterna.

#### **4.2 Fördubblingen och dess konsekvenser**

Från en nivå i löpande priser på drygt 500 miljoner kronor 2009, höjdes banavgifterna 2010 med 10 procent eller ca 50 miljoner. I Järnvägsnätsbeskrivningen JNB 2011 ligger en kostnadsökning med 32 procent eller ca 180 miljoner för banavgifter. Banavgiftshöjningarna landar i en fördubbling, ca 1 miljard kronor årligen, redan 2013.

Banavgiftshöjningar kommer att höja priserna på godstransporter med järnväg och Banverket/Trafikverket drar följaktligen slutsatsen att det minskar efterfrågan på godstransporter med tåg. Branschföreningen Tågoperatörerna (BTO) har gjort en undersökning hos järnvägsföretagen och varnar för att "när avgiftshöjningen slagit igenom och branschen dessutom fått bära kostnader för investeringar i det europeiska signalsystemet ERTMS, kommer järnvägstrafiken att krympa väsentligt i såväl volym som marknadsandel". BTO konstaterar att det är godstrafiken som drabbas hårdast och för vissa mindre godstågsoperatörer är grunden för hela verksamheten hotad, samtidigt som priserna på lastbilstransporter har minskat.

### 4.3 ERTMS – staten sparar och transporterna blir dyrare

Det europeiska signalsystemet ERTMS innebär bland annat att signalstolparna längs banan flyttar in i loken och Trafikverkets kostnader för signalsystemet minskar. Trots att systemet är i en utvecklingsfas med driftsproblem och att det ännu inte vuxit fram en fungerande leverantörsmarknad, så har Sverige valt att gå före och redan infört ERTMS på den nybyggda Botniabanan. Det innebär att dagens lok inte kan köra på banan utan dyra investeringar för tågoperatörerna. Investeringskostnaden går emellertid inte att räkna hem för tåg företagen, signalsystemet medför ingen ökad kundnytta eller kapacitet.

ERTMS-systemet ska införas i hela EU fram till år 2030, men Sverige skiljer ut sig när kostnaderna läggs på tågoperatörerna samtidigt som infrastrukturhållaren är den som får minskade underhållskostnader. Green Cargo och Branschföreningen Tågoperatörerna anser att det är orimligt att morgondagens fördelar med ERTMS ska lägga krokben för tågoperatörerna idag med ytterligare kostnader. I övriga Europa tar infrastrukturhållarna kostnaderna för ERTMS-införandet eller bygger dubbla system, vilket ger tåg företagen en möjlighet att köra med dagens fordon samtidigt som de får en längre tid att fasa in den nya tekniken i och med att investeringar i nya fordon görs.

## 5. Besluten som skapar framtids- möjligheter

**Vi har lyft fram några av de hot** som idag finns för en fortsatt positiv utveckling av godsjärnvägen och näringslivets transporter. Det handlar om behovet av underhåll, ökad kapacitet och problematiken med höjda banavgifter och ERTMS-införandet. Green Cargo är mycket angelägna om att dessa frågor lyfts fram och vi är beredda att delta i en diskussion kring hur vi kan minska dessa hot. När det gäller banavgifter och ERTMS-införandet vill vi här lyfta fram de möjligheter vi ser att omedelbart komma vidare i dessa frågor.

Samtidigt som de höjda banavgifterna aviserades fördes idén om differentierade banavgifter fram. De har dock inte förverkligats ännu och det är olyckligt att avgiftshöjningar genomförs utan dröjsmål samtidigt som anpassningar av dem till marknadens förutsättningar bromsas.

EU-direktivet 2001/14/EG är utgångspunkten för Järnvägslagen (2004:519). Avgifterna ska vara konkurrensneutrala och icke-diskriminerande, tåg företagen ska betala en avgift som motsvarar den kostnad som uppstår som en direkt följd av framförandet av fordonet (marginalkostnadsprincipen). Särskilda avgifter kan tas ut om det är förenligt med ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av infrastrukturen, men måste alltid ta hänsyn till vad marknaden kan bära och säkerställa att inget marknadssegment slås ut, enligt Järnvägslagen 7 kap. 4 §.

### 5.1. Avgift efter servicegrad

Differentierade banavgifter skulle kunna innebära högre avgift för tåg som får den högsta servicen, som kör på hårdbelastade sträckor i högt trafiktid och med högsta prioritet i planeringsskedet och operativt. På motsvarande sätt skulle avgiften bli lägre för tåg som går på lågtrafikerade sträckor i lågtrafik och på nätter och som i planeringsskedet och i operativ trafikledning prioriteras ned.



Green Cargo har räknat ut att den tid då de egna godstågen ställs åt sidan och får vänta för att persontåg prioriteras – den så kallade skogstiden – kostar företaget ca 150 miljoner kronor årligen i ökade produktionskostnader. Det går åt fler lok och fler lokförartimmar för att köra godsvolymer, jämfört med om godstågen prioriterades och kom fram snabbare. Dessa ökade kostnader drabbar självfallet näringslivets transportkostnader.

När Branschföreningen Tågoperatörerna visar att höjda banavgifter slår hårdast mot godstrafiken och i synnerhet mot mindre tågbolag, då är differentierade banavgifter möjligheten att klara ekonomin för både Trafikverket och tågbolagen utan att godset ska drivas ut på vägarna. Det som fattas är politiska initiativ och beslutskraft.

## 5.2 Frigör resurser till kapacitetshöjningar

Det torde råda en politisk samsyn kring järnvägens underhållsskuld och behovet av satsningar för att få en infrastruktur som klarar dagens omfattande trafik utan dagens kvalitetsbrister. Både företagen som kör godstågen och näringslivet som är beroende av och väljer godstågslösningar förväntar sig och ser fram emot ökade satsningar på underhåll och reinvesteringar i kommande budgetar. Vi är också positiva till det pågående effektiviseringsarbetet inom Trafikverket som kommer att möjliggöra att resurser förs över till kärnverksamheten.

Green Cargo tvingas investera i utrustning i loken för att kunna köra på de banor som enbart utrustas med ERTMS-systemet. Vi anser att finansieringsformen är felaktig, det är inte tågoperatörerna som ska finansiera denna infrastrukturinvestering. Vi delar Branschföreningen Tågoperatörernas syn att ERTMS-utrullningen på andra banor bör stoppas. Det gäller i synnerhet tills systemet blivit driftsäkert, vilket får provas ut på Botniabanan.

Investeringsmiljarderna för fortsatt ERTMS-utrullning på andra banor bör i stället användas för att höja driftsäkerheten och kapaciteten i järnvägssystemet.

## Kunskapskällan:

Alla är överens om att fungerande transporter är en förutsättning för jobben, välfärden och miljön. Det finns många vägar till fakta, här nedan några av dessa:

- ▶ Trafikverket ansvarar för långsiktig planering av transportsystemet för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart. De ansvarar för byggande, drift och underhåll av statliga vägar och järnvägar:

[www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)

- ▶ Branschföreningen Tågoperatörerna representerar de i Sverige aktiva tågoperatörerna:

[www.tagoperatorerna.se](http://www.tagoperatorerna.se)

- ▶ Näringslivets Transportråd är transportköparnas röst och för fram fakta om transporter och argument till beslutsfattare:

[www.transportrad.se](http://www.transportrad.se)

- ▶ Sveriges Transportindustriförbund organiserar godstransport- och logistikföretag i Sverige och representerar dessa i debatten:

[www.swedfreight.se](http://www.swedfreight.se)

- ▶ CER är den europeiska järnvägsbranschens lobbyorganisation som presenterar mycket fakta:

[www.cer.be](http://www.cer.be)

- ▶ Xrail är en produktionsallians mellan sju stora europeiska tågoperatörer, för ökad kvalitet i den europeiska godstågstrafiken:

[www.xrail.eu](http://www.xrail.eu)

- ▶ Här presenteras de stora godstågsoperatörerna i i Europa:

[www.railfreightportal.com](http://www.railfreightportal.com)

- ▶ Sveriges Åkeriföretag driver transportpolitiska frågor som berör åkeriföretagen. Syftet är att stärka svensk åkerinäringens konkurrenskraft och förbättra förutsättningarna för att driva åkeriföretag:

[www.akeri.se](http://www.akeri.se)

- ▶ Sjöfartsforum vill stärka sjöfartens och den maritima näringens röst:

[www.maritimeforum.se](http://www.maritimeforum.se)

- ▶ Internationella järnvägsunionen UIC:

[www.uic.org](http://www.uic.org)

- ▶ TransportGruppen är en samarbetsorganisation för arbetsgivar- och branschförbund inom transportnäringen, inklusive motor- och petroleumbranscherna:

[www.transportgruppen.se](http://www.transportgruppen.se)

- ▶ Ecotransit: här kan du jämföra miljöprestanda mellan olika transportlösningar, i hela världen. Ecotransit har fått pris som "mest innovativa lösningen inom transport och logistik för att stötta hållbar utveckling":

[www.ecotransit.org](http://www.ecotransit.org)

- ▶ Läs om Sveriges miljömål nr 1:

[www.miljomal.se/1-begransad-klimatpaverkan](http://www.miljomal.se/1-begransad-klimatpaverkan)

- ▶ Läs om Green Cargo och vårt erbjudande:

[www.greencargo.co](http://www.greencargo.co)

**Avregleringen av godsjärnvägen i Sverige** har varit en framgång. Näringslivet har fått fler godstågsoperatörer att välja bland och vi har fått ökade godsvolymer med tåg. Men godsjärnvägens tillväxt med över 20 procent sedan Green Cargo bildades 2001, har inte mötts av en satsning på infrastrukturen. Tillsammans med persontrafikens ökning ser vi idag den lyckade avregleringens baksida – en infrastruktur som inte hänger med.

Spårsystemet behöver kraftfulla och långsiktiga insatser för underhåll, reinvesteringar och kapacitetshöjningar. Det handlar om att vi i Sverige måste ta hand om våra framgångar och erbjuda vårt näringsliv konkurrenskraftiga och pålitliga transporter.

Vi har bett det oberoende konsultföretaget Vectura beskriva varuproduktionens och godstransporternas betydelse för tillväxten och jobben. De beskriver också nuläget i järnvägen och kopplar det till BNP-utveckling och behovet av åtgärder.

Green Cargo vill med denna vitbok rikta ljuset mot såväl framgångar som behovet av fortsatt breda överenskommelser för de investeringar som redan dagens järnvägsnät behöver och som kommer att bli än viktigare i framtiden. Vi pekar också i ett par avslutande kapitel på några hot som kraftigt kan minska godstrafiken med tåg i Sverige redan 2021. Men det finns lösningar.