



Mälardalsrådets Godsseminarium

12 oktober 2018

Björn Westerberg



# "ALLA ÄR MED" 40 Medlemsföretag



#Inlandsbanan



Associerade medlemmar



Nordiska Tåg AB



Ansaldo STS Sweden AB

BotniaTåg AB



Keolis

tågkompaniet

TMRail AB



Tågkeriet i Bergslagen AB



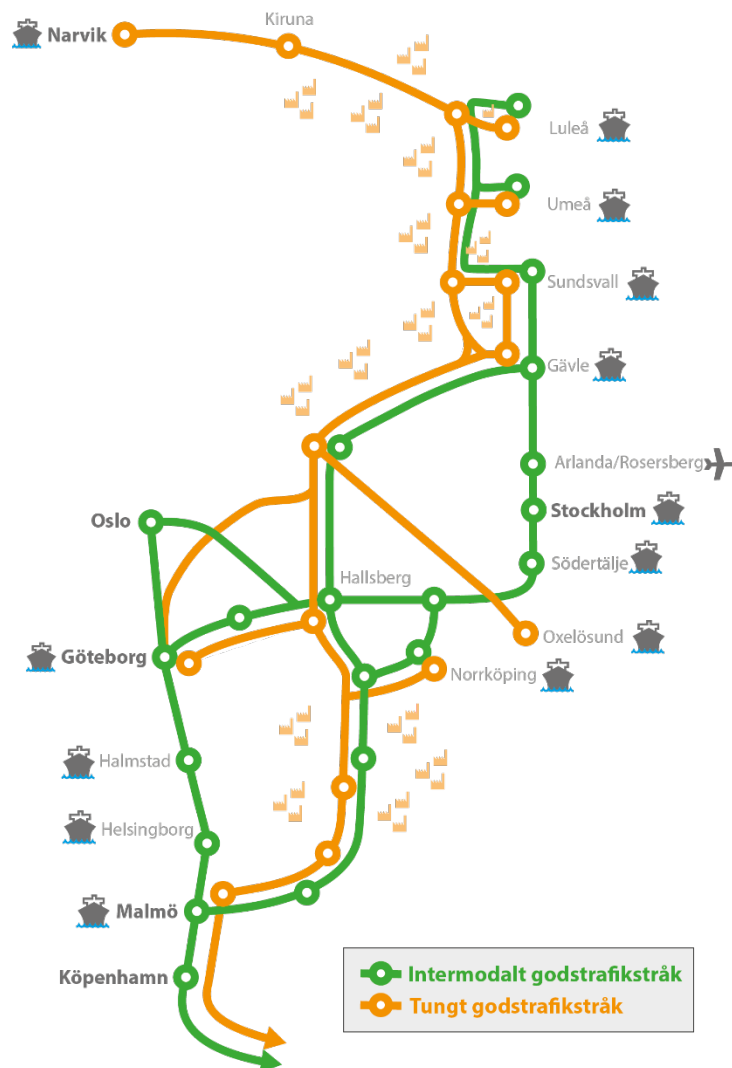
# Kvalitet – Kapacitet - Konkurrenskraft





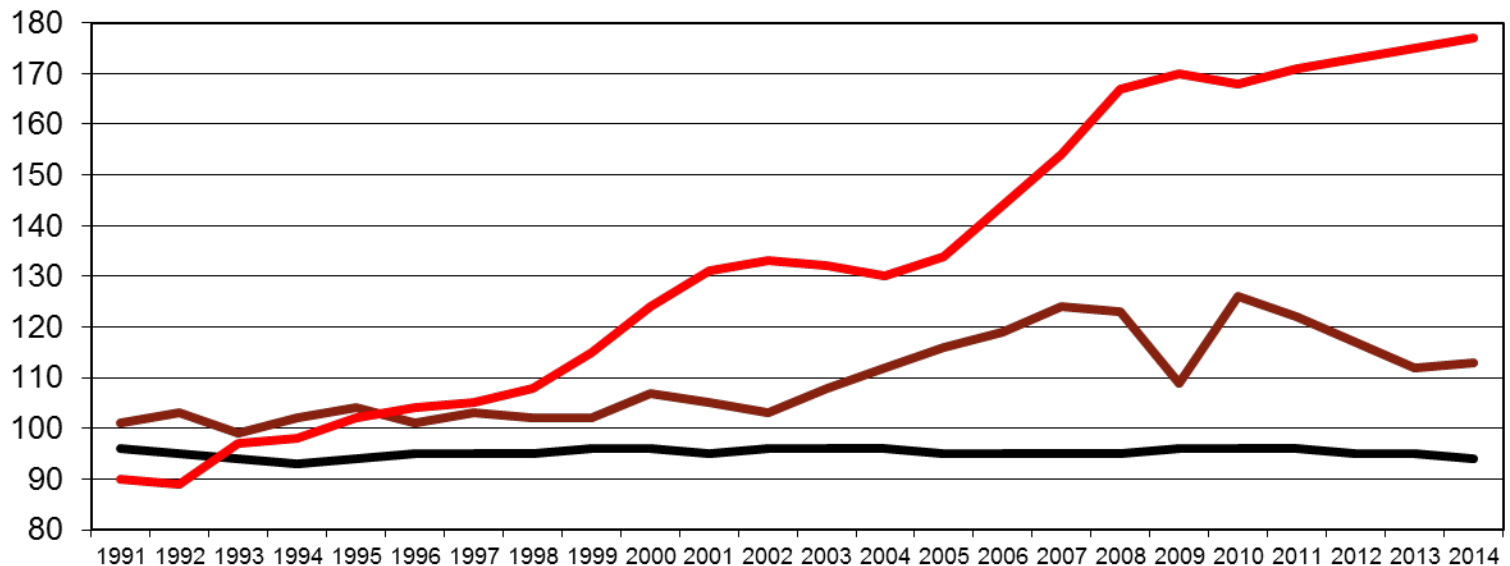
Branschföreningen  
Tågoperatörerna

# Två trafikslag för gods på järnvägen



# Resor och transporter på järnväg ökar stadigt, men kapaciteten har inte ökat

Index 100 = 1988



Källa: Trafikanalys statisti

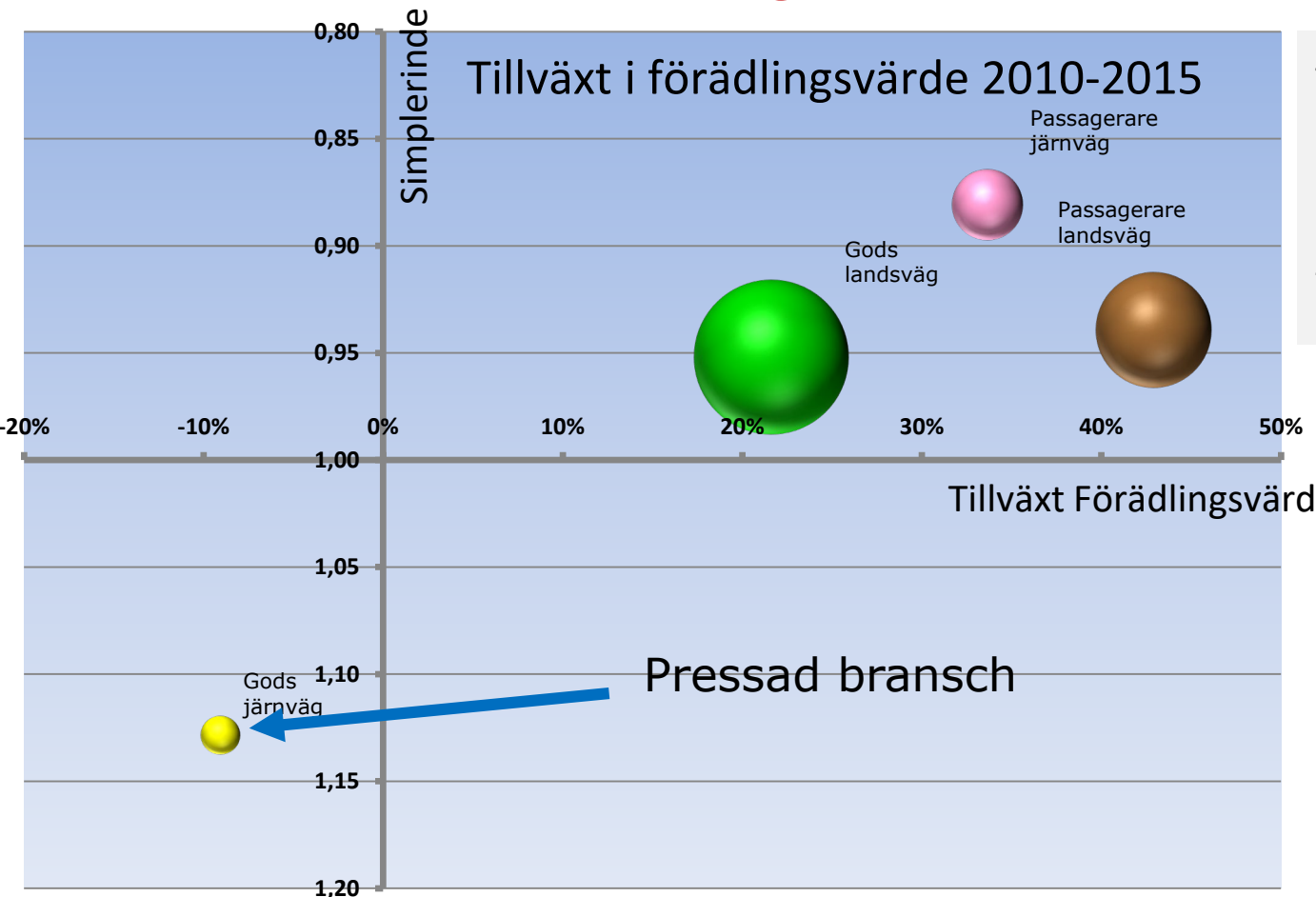
— Trafikerad banlängd  
— Transportarbete godstrafik  
— Transportarbete persontrafik

# Jämförelse med gods och passagerartrafik på väg

## Tillväxt i förädlingsvärde 2010-2015

Simplerinde

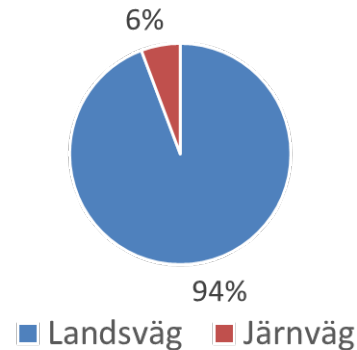
Tillväxt Förädlingsvärd



Jämförelse med gods och passagerartrafik på väg.

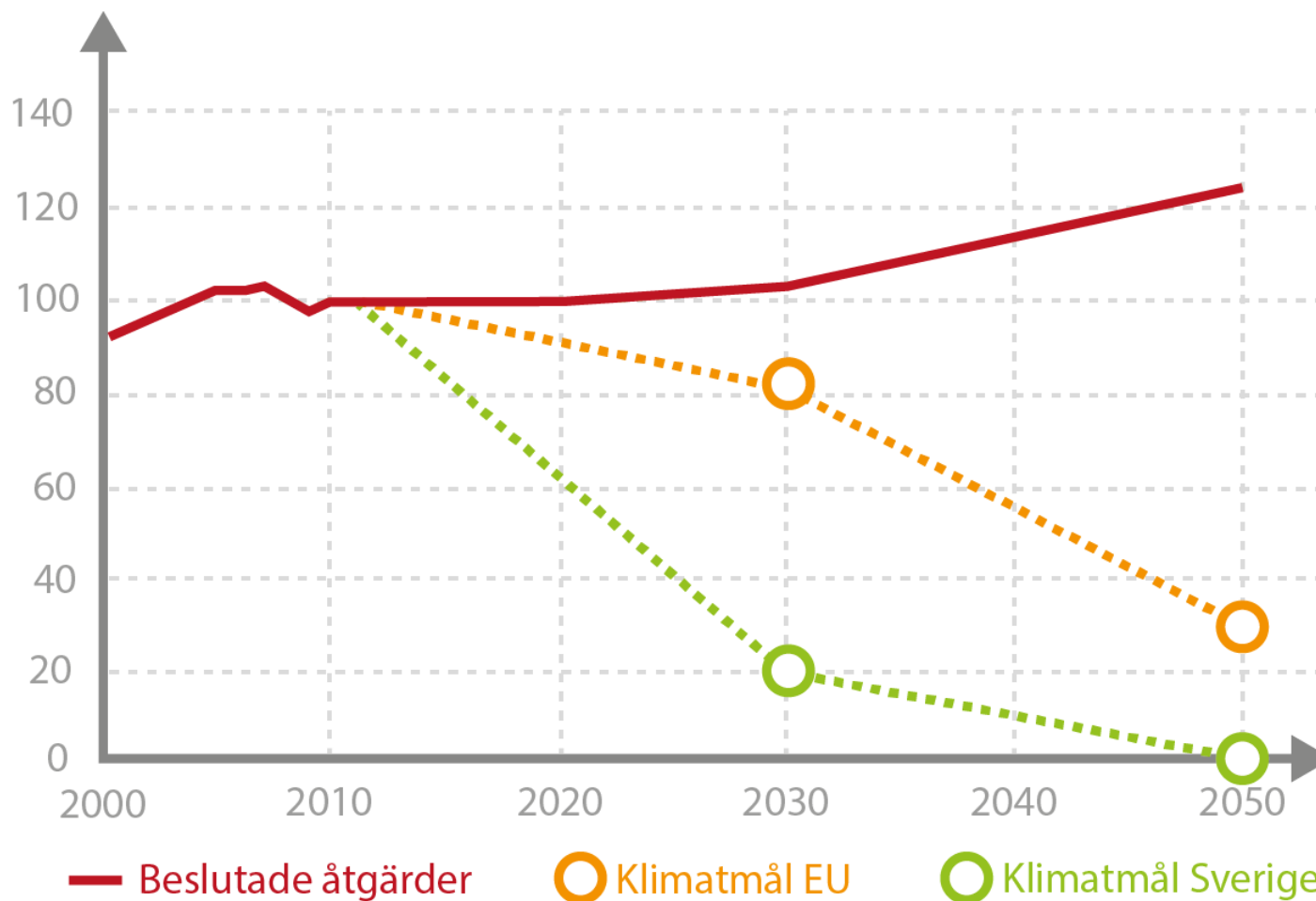
Samtliga delbranscher utom godstrafik på järnväg är lönsamma 2015 och visar tillväxt under perioden 2010-2015.

### Godstrafik

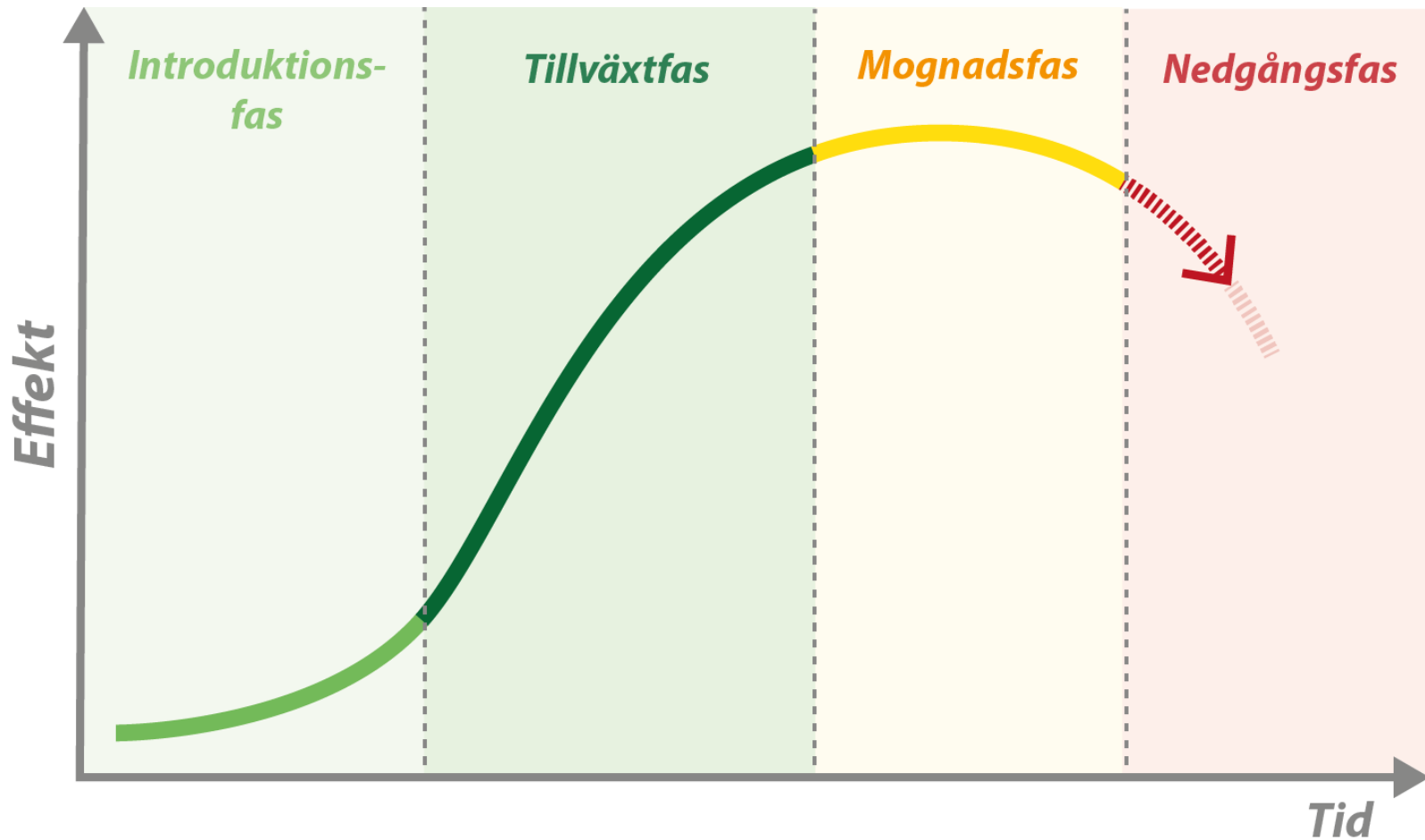


Källa Biznode

# Vi missar klimatmålen....!



# Järnvägens produktcykel?



# Vilken roll ska järnvägen spela i framtidens samhälle?

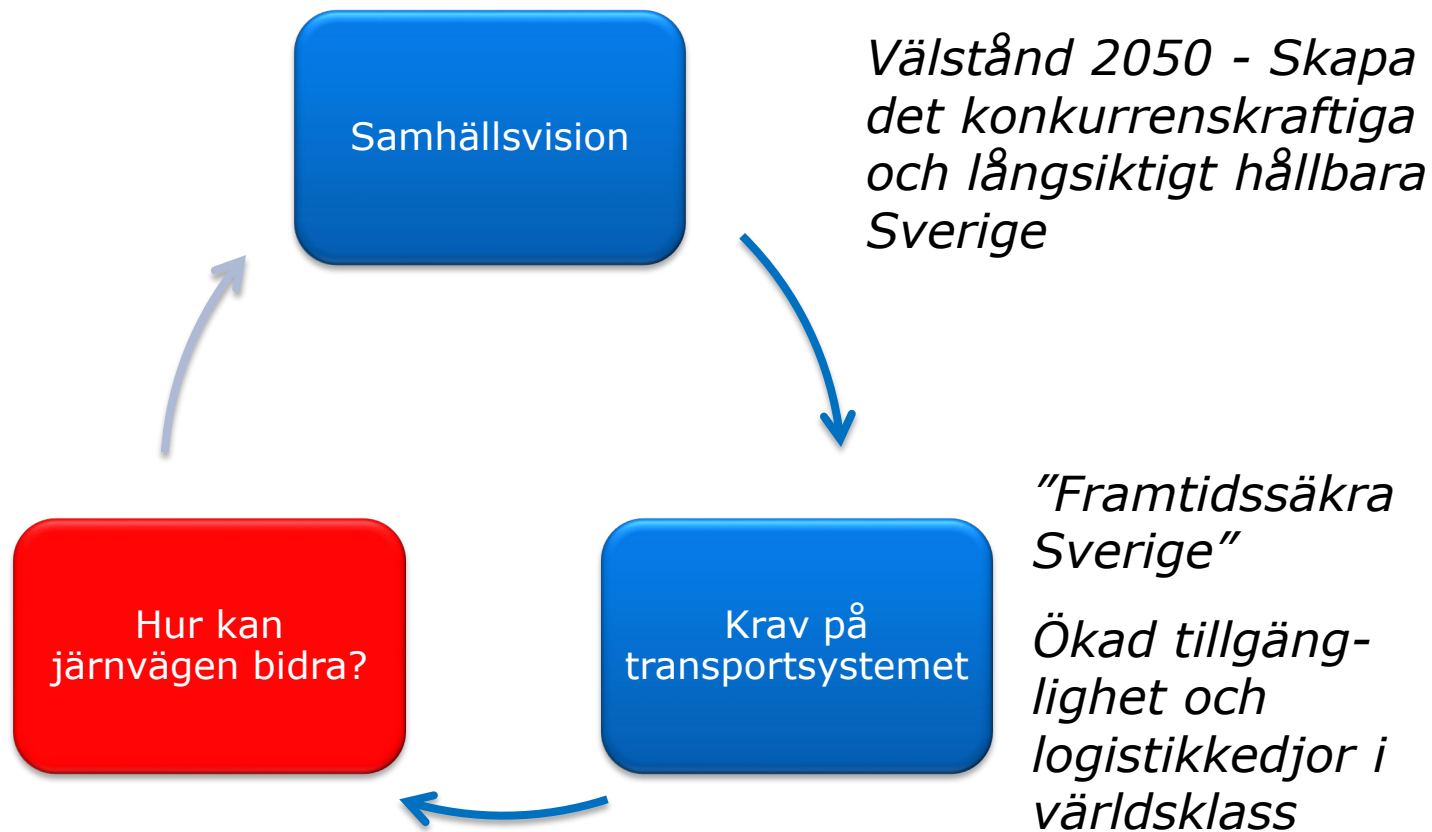
- En självklar del i basindustriens produktionsupplägg?
- En självklar del i samhällets varuförsörjning?
- En självklar del i Sveriges konkurrenskraft och den nationella tillgängligheten?
- En självklar del i vår vardag?



Men vilken tågtrafik måste då transportsystemet kunna leverera?

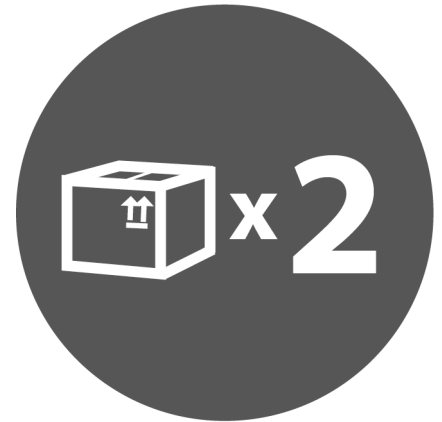


# Ett nytt "tänk" krävs



# Järnväg 2050 – En vision om järnvägens roll i samhället

- Tänk långsiktigt redan nu
- Dagens järnväg och planerade investeringar räcker inte
- Järnväg 2050 möjliggör en hållbar och konkurrenskraftig utveckling





Järnväg 2050 –  
Näringslivets godstransporter

# Utveckling för godsoperatörer på den avreglerade marknaden (från 1996 till 2014)

- 13 järnvägsföretag för godstransporter
- 40% av marknaden hos nya aktörer
- Antal anställda – 32 %
- Omsättning/anställd + 47%
- Tonkm/anställd + 44%
- Fordonsutnyttjandet ökar

Men...

- Samma bild 2016
- Kvalitetsproblem och låg lönsamhet kvarstår



# Järnvägens stora utmaningar till år 2020

Stegvis för att nå tillväxt och konkurrenskraft:

- Ökad tillförlitlighet
- Ökad utnyttjandegrad i befintligt system
- Hållbar lönsamhet för godstågsoperatörerna

Ökad  
tillförlitlighet

Ökad  
utnyttjande-  
grad

Lönsamhet

Tillväxt och  
konkurrens-  
kraft

# 10 punkter för att klara dagens utmaningar

## Åtgärder för ökad tillförlitlighet

1. Nationell underhållsstrategi
2. Nationell plan för näringslivets godstransporter
3. Översyn av bangårdar

## Åtgärder för ökad utnyttjandegrad

4. Effektiv kapacitetsfördelning
5. Internationell järnvägstrafik
6. Samordnade transporter, horisontella samarbeten
7. Kapacitetsstarkare tåg
8. Anpassad kraftförsörjning
9. Lastplatser och industrispår

## Åtgärd för ökad lönsamhet

10. Styrmedel



# Action!

## Think Big, Start small, Act now

Fokus på stor effekt med liten insats

### Åtgärder för ökad tillförlitlighet

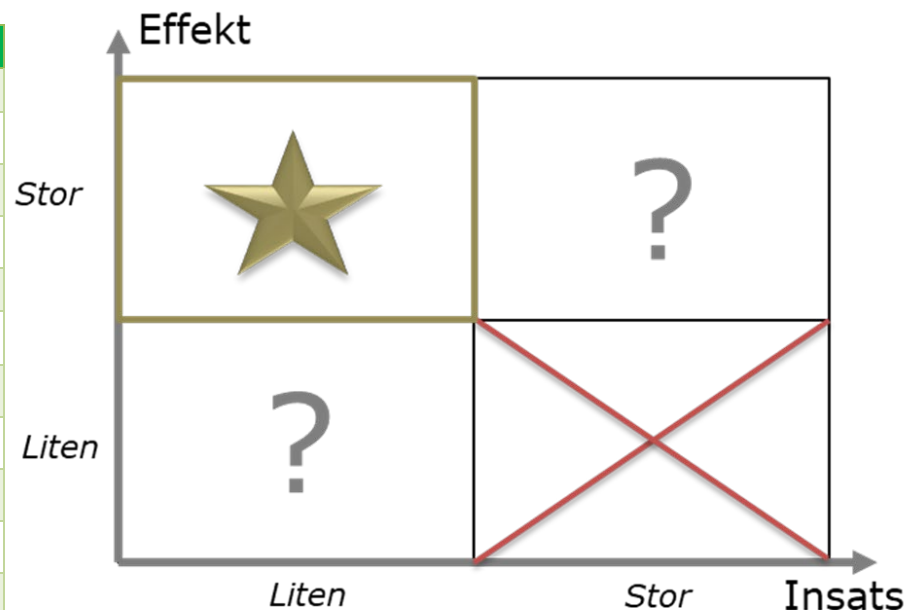
1. Nationell underhållsstrategi
2. Nationell plan för näringslivets godstransporter
3. Översyn av bangårdar

### Åtgärder för ökad utnyttjandegrad

4. Effektiv kapacitetsfördelning
5. Internationell järnvägstrafik
6. Samordnade transporter, horisontella samarbeten
7. Kapacitetsstarkare tåg
8. Anpassad kraftförsörjning
9. Lastplatser och industrispår

### Åtgärd för ökad lönsamhet

10. Styrmedel



# Överflyttning gods från väg till järnväg

- I Österrike gör man **stort allvar** av ambitionerna att **flytta godstransportarbete** från väg till järnväg, ett omfattande program för **combined transport** som har bidragit till att lyfta järnvägen / godssidan.
- Skapat **särskilt program** för att flytta gods från vägtransporter till mer miljövänliga transportslag som järnväg, kombitransporter och sjöfart/inlandsvattenvägar. Järnväg ges incitament/stöd till **tre former** av järnvägstransporter för att kompensera för de olika ytterligare kostnader som drabbar järnvägen jämfört med vägtransporter:
  - **Vagnslast**, dvs rangerade tåg med traditionella godsvagnar av olika typ
  - **Kombitransporter**, dvs trailer/containervagnar
  - **RoLa, dvs "Rullande väg"** (hela lastbilar på tåg inkl förare för att klara trånga passager, kanske mindre intressant från svenskt perspektiv)
- För Österrikes stödprogram uppgår budgeten för stödet till över **1 miljard Euro** under en **femårsperiod**. Stödet är tillgängligt för alla som kör järnvägstransporter i Österrike. Till följd av stödet har järnvägens **negativa trend kunnat vändas**. Stödet har godkänts som statsstöd av EU-kommissionen. För att säkerställa att stödet kommer transportköparen till del ska information om transportavtalen publiceras på transportdepartementets hemsida.

# Regeringens Godsstrategi

## Infrastrukturminister Tomas Eneroth

- Miljökompensation
- Längre och tyngre tåg
- Finansiering av ERTMS
- Omlastningsstöd



# Tre viktiga steg i utvecklingen av godstransporter på järnväg

1. Rapport och analys  
Hållbara Godstransporter i Sverige

2. Påverkan på Nationell Godsstrategi  
Workshops med branschen

3. Branschplan för utveckling av järnvägens och sjötrafikens godstrafiksystem  
Attraktivitet och konkurrenskraft för godstransporter på Järnväg och Sjö  
Strategier för utveckling och implementering



# Trafikslagets konkurrenskraft

- Godstransporter på **järnväg saknar förutsättningar** för att vara primär åtgärd för att nå klimatmålet
- Järnväg och sjötrafik bör över tid säkerställas som ett viktigt komplement till vägtrafik

Det råder en otydlig bild av järnvägens kapacitet och möjlighet till utbyggnad för godstransporter

- Trafikverket 30% till 2030, 60% till 2050
- Sweco 50% till 2030, 100% till 2050
- Trafikanalys - Överläggningspotential 8% av trp över 300 km och 23% av trp över 150 km

Järnvägen har ett flertal egenpåkallade konkurrensnackdelar

- Trafikledning (tilldelning)
- Prioritering persontrafik framför godstrafik
- Prognoser/tidplaner (tidsintervall)
- Lastbärarsystem
- Noder och omlastningseffektivitet
- Statistikunderlag (flöden/varugrupp)
- Punktlighet och förseningar

*Ökad attraktivitet för järnvägen bygger på att arbeta bort konkurrensnackdelarna*

**Kortsiktigt  
(2018 - 2022)**

**Medellångsiktigt  
(2022 - 2030)**

**Långsiktigt  
(2030 - 20xx)**



**Politiska förutsättningar**

- Ansvar och styrning (TRV)
- Internationell anpassning
- Incitament och avgifter
- Finansiering strategisk utveckling

**Åtgärdsområden för operativ effektivitet och ständiga förbättringar**

- Kapacitets- och kvalitetsbrister i dagens system (Elektrifiering, mötesspår, växlar, broar/tunnlar, etc.)



**Kortsiktig optimera kvalitet och nyttjande**

**Tillkommande volymer**

- Biobränsle
- Internationella kombivolymer
- Timmer/papper/massa
- Norrlandsvolymer (intermodalt)
- Kemi
- Handel
- Paket (e-handel)
- Industri

**Strategiska hörnspelare**

- Digitalisering
- Automatisering
- Standardisering
- Systemperspektiv
- Kundnytta
- Internationell anpassning

**Vision/målbild  
(inkl målstandard)**

**Åtgärdsområden för strategisk utveckling**

- Vagnslastsystemet
- Kombisystemet (inkl logistiknoder och hamnar)
- Tågkapacitet (vikt/längd, hastighet, volym)
- Rangersystemet
- Tågledning och logistikoptimering
- Kompetens och informationshantering
- Infrastrukturkapacitet för långsiktig tillväxt
- Styrmedel

Helhetssyn



**Attraktivitet och konkurrenskraft**

**Nyttor (syften)**

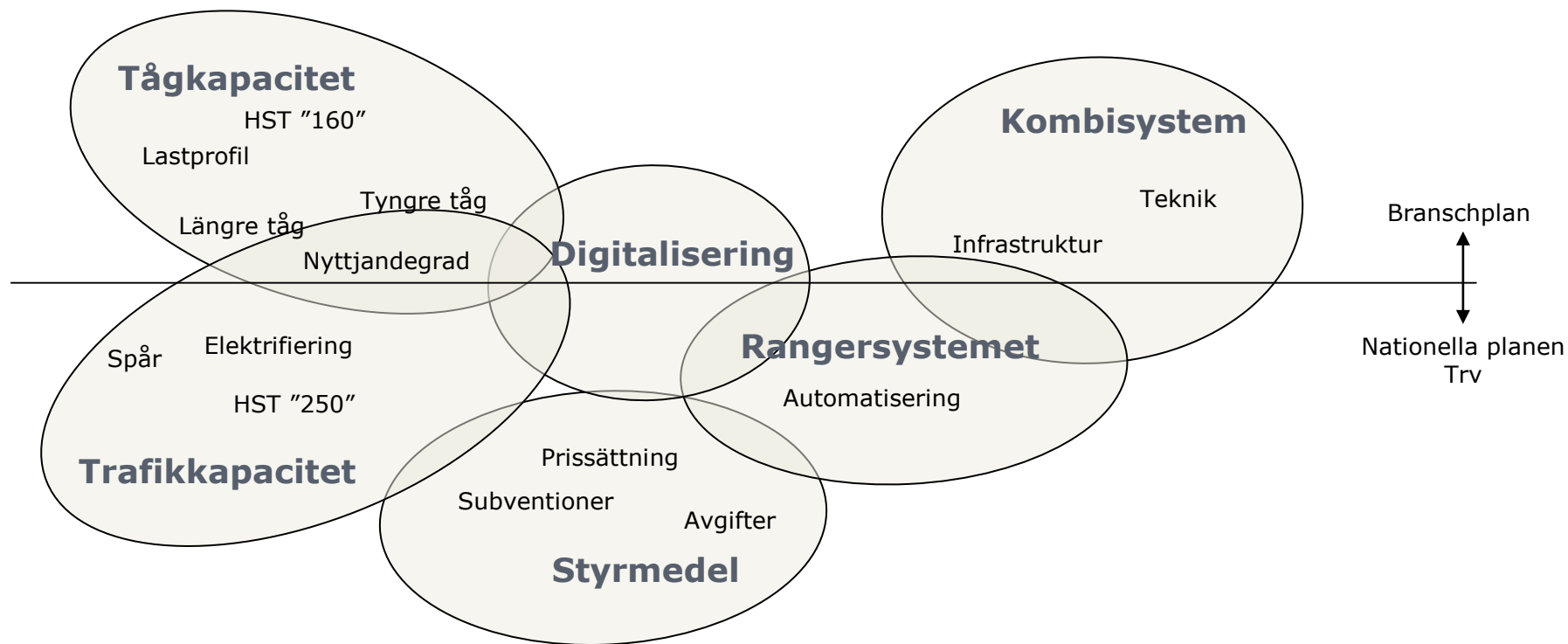
- Hög nyttjandegrad
- Kostnadseffektivitet
- Tillgänglighet
- Tillförlitlighet
- Flexibilitet för kundanpassning
- Funktionalitet

Mål/KPI



# Kritiska utvecklingsområden (preliminär)

## Attraktion och konkurrenskraft



## Samhällsnytta och säkerhet

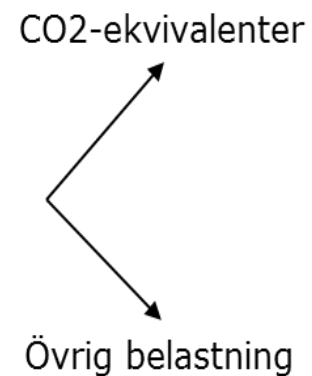
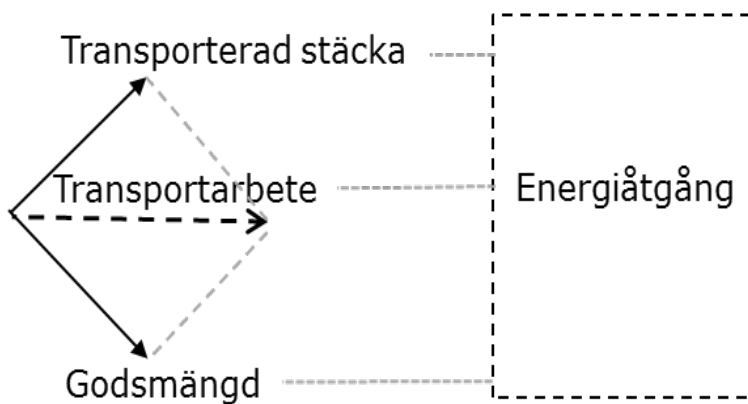
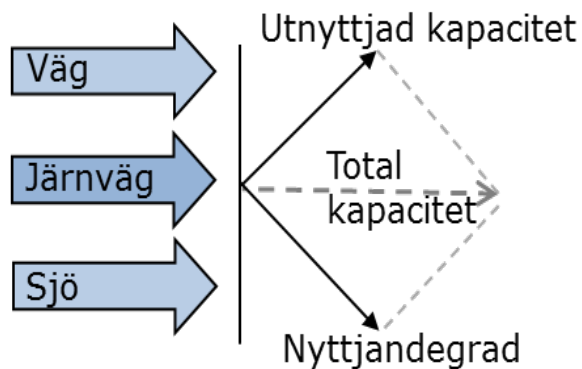
## Godstransportsystemet

## Transportarbete

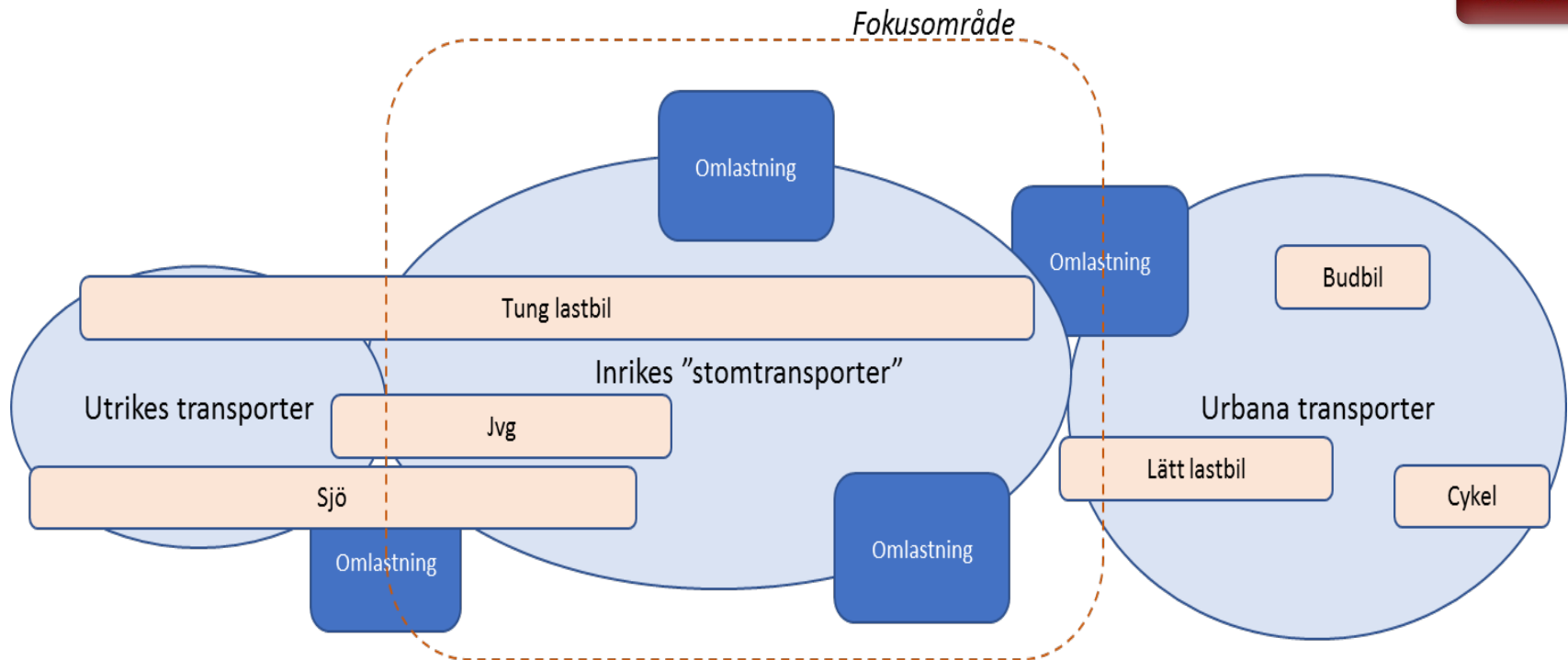
## Energieffektivitet

## Klimatbelastning

NULÄGE OCH MÅLBILD



# Det samlade godstrafiksystemet



Fokus på inrikes godstrafik (exklusive urbana transporter)

# Energieffektivitet och klimateffekt

Inrikes godstransporter 2014	Mdr tonkm	TWh	mton CO2	CO2-kvot (per TWh)	CO2-kvot (per Mtonkm)
<b>Tunga lastbilar</b>	<b>38</b>	<b>18</b>	<b>3,7</b>	<b>21%</b>	<b>9%</b>
<b>Järnväg</b>	<b>12,6</b>	<b>3</b>	<b>0,06</b>	<b>2%</b>	<b>0,4%</b>
Sjöfart	7	1,5	0,2	13%	3%
Övrigt (inkl miljödrivmedel)		5			
Summa		28	4		
Jmf lätta lastbilar		ca 10	1,5	23%	
Jmf lätta fordon		ca 50	11	23%	
Jmf lastmaskiner		14	3,5	25%	
Jmf bussar		3,6	0,5	17%	

Sammanvägda uppgifter från Trafikanalys, Naturvårdsverket, Naturskyddsföreningen och WWF (de olika rapporterna har till del olika basår och analysen bör därför betraktas som indikativ)

# Vägval...



## Med eller utan...

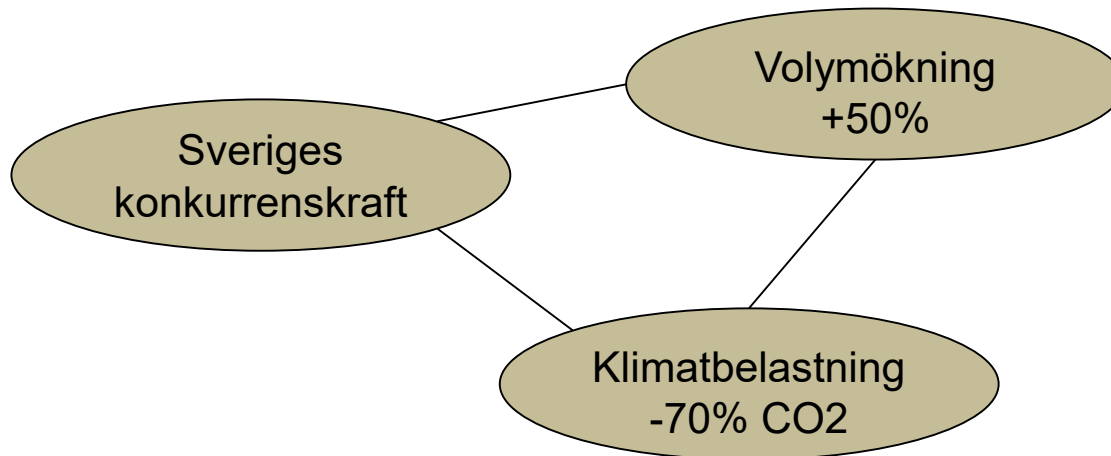
- Samverkan inom godstransportnäringen
- Separat persontrafik på höghastighetsbana
- Nationell samverkan för kombisystemet
- Branschgemensam satsning på lastbärarsystemet
- Gemensamma digitala lösningar
- Bedömning av sjötrafiken
- Tidigarelagda investeringar

# 10 000 kronors frågan...



Hur skapar vi ett godstransportsystem som

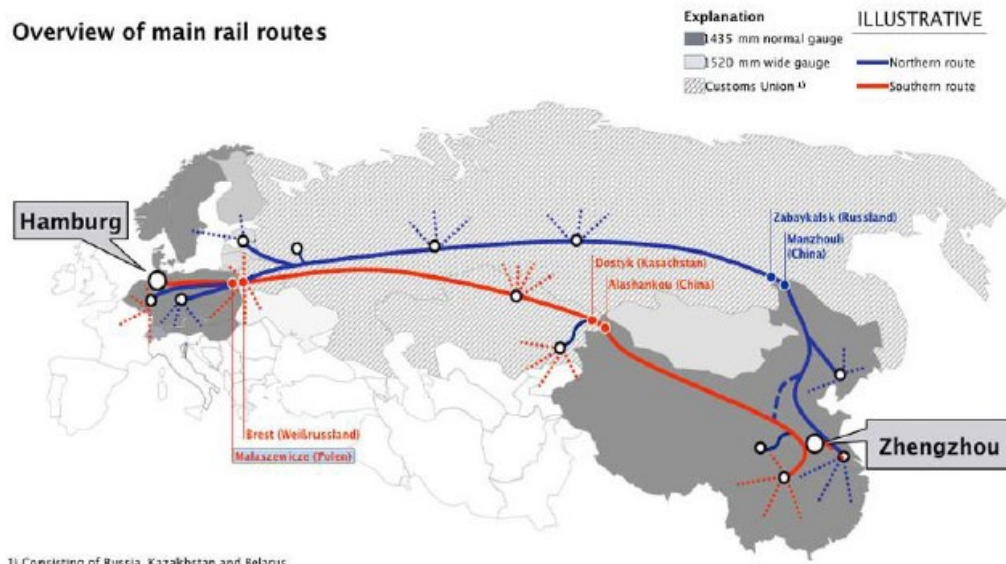
- säkerställer Sveriges näringslivs konkurrenskraft,
- hanterar en volymökning på 50% samt
- minskar klimatbelastningen med 70% till år 2030?



# Far East Cargo

- Majority of current rail cargo between China and Europe is routed via Brest/Malaszewice (Poland). Inter Europe freight trains travel at an average speed of just 350-400 km per day. Brest to London takes 5-7 days via existing rail corridors (due to traffic, country authority change)
- Connection via Riga or Ventspils Port for Nordic & UK/Ireland destinations, can lead to 15-30% reduction on transport time, helps to avoid feeder bottlenecks
- Connection via Latvia will make more use of the Trans-Siberia Corridor, which at 1,200 km per day is faster than the 800 km per day routing via Kazakhstan (saving on average 1 day per trip)
- No rail gauge change at the Russian/Latvian border, saving transport time and cost compared with routing via Brest.
- Fast growing rail freight volume for East West transport to and from the Baltic countries, Scandinavia and UK/Ireland targeted for transit via Latvia.

Overview of main rail routes



**Our estimate (TEU):**

2020	na
2025	50 000
2030	100 000

**Private entities benchmark(TEU):**

2020	50 000
2025	100 000
2030	230 000

4x

## Stockholm Norvik Harbour 2020



- Sweden's new port for rolling goods and containers on Norvik outside Nynäshamn.
- Stockholm Norvik Harbor becomes a new logistics hub in the growing Stockholm and Mälardal region.
- The port is built to accommodate the largest vessels moving in the Baltic Sea.
- A new railway is being connected to Nynäsbanan and Stockholm

## The Nordic Gateway Opportunity



# Hypermodal transportation

Intermodal transportation



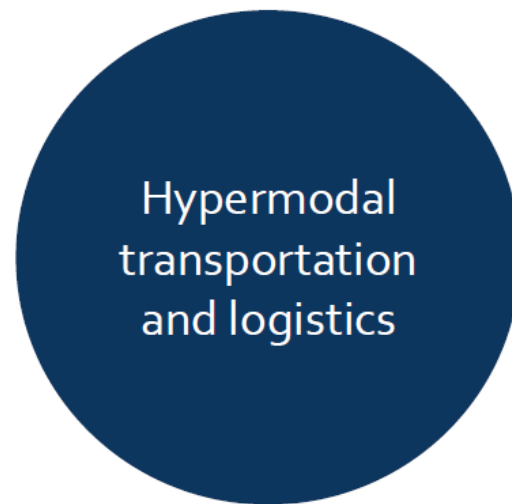
Intermodal + Intelligent = Hypermodal

Intelligent transportation

Optimization

Integration

Autonomy



Källa: Lux Research,  
Towards Intelligent Intermodal TradeIndustrial Big Data and Analytics in Transportation and Logistics

# Järnvägsdagen 2018

## 12 november



### VÄLKOMMEN TILL JÄRNVÄGSDAGEN 2018

Den 12 november är det dags för vår stora branschdag som i år kommer att hållas på Waterfront i Stockholm. I dag öppnar vi möjligheten att anmäla sig till en dag då vi vill inspirera, diskutera och konkretisera branschens och järnvägens framtida möjligheter. Dagen avrundas med ett trevligt mingel där du kan träffa branschföretag, politiker, forskare, myndigheter och andra intresserade. I konferensavgiften ingår deltagande i seminariet, lunch, fika och mingel med tillugg.

**DATUM:** 12 NOVEMBER 2018  
**STOCKHOLM WATERFRONT CONGRESS CENTER**  
**TID:** 9:30 - 17:00 med efterföljande mingel  
9:00 Kaffe och registrering

ANMÄL DIG IDAG - BEGRÄNSAT ANTAL PLATSER!

**REGISTRERA DIG HÄR!**



**MODERATOR UNDER DAGEN**  
NISHA BESARA

Här presenterar vi några av de ämnen och talare som du kommer kunna lyssna till under dagen.

**NY REGERING & TRANSPORTPOLITIKEN**  
Infrastrukturministern presenterar sina tankar inför den kommande regeringsperioden. Vad händer nu? PM Nilsson gör en eftervalsanalys kring transport- och infrastrukturpolitiken. Lena Erton, GD Trafikverket fokuserar på den svenska järnvägen och vi får även höra om samhällsutvecklingens påverkan på spårbundna transporter.

**TRAFIKVERKET** LENA ERIXSON, GD  
**DAGENS INDUSTRI** PM NILSSON, Ledarskribent  
**WSP** FREDRIK BERGSTROM Affärsområdeschef

**EUROPAS TRANSPORTPOLITIK**  
Högnätaltalare från EU ger sin syn på vad som händer i Europa nu. Vilka möjligheter har vi och vilka utmaningar ligger framför oss? Vad innebär Brexit för järnvägsbranschen?

**EUROPEAN RAILWAY AGENCY** JOSEF DOPPELBAUER Executive Director  
**CER** LIBOR LOCHMAN Executive Director  
**RAIL DELIVERY GROUP UK** LAURA WRIGHT Head of European Policy

**KOMPETENSFÖRSÖRJNING INOM JÄRNVÄGEN**  
Kompetensförsörjningen inom järnvägen är ett högtaktligt ämne. Hur ser framtiden ut? Vi kommer bland annat lyssna till Claire Mowbray, CEO High Speed Rail College UK, som presenterar hur de arbetar med kompetens och högnastighetsjärnväg i Storbritannien.

**NATIONAL HIGH SPEED RAIL COLLEGE** CLAIRE MOWBRAY Director

**JÄRNVÄGENS TEKNIK & UTVECKLING**  
Digitalisering och cybersäkerhet är frågor som det talas om varje dag lyssna till exempel på hur dessa ämnen hanteras i Europa och Sverige.

**UIC** MARC ANTONI Director of Rail System  
**STOCKHOLMSKONSULTERNA** MATS BOMAN VD

Andra ämnen som vi kommer ta upp under dagen är bland annat **vad blir järnvägens roll för ett 2030-målen? Utvecklingen i våra nordiska grannländer** och även en **framtidsspanning** kring, en av Skandinavien mest uppskattade föreläsare inom ämnena framtid, trender etc.



- Infrastrukturminister NN
- Eftervalsanalys och transportpolitik, PM Nilsson, Dagens Industri
- Vad händer i våra grannländer Norge/Finland – status i avregleringen?
- Anders Warp, Statssekreterare, Samfärdsdepartementet, Norge
- Laura Etro, Regeringsråd, Kommunikationsdepartementet, Finland
- Trafikverket – Lena Erixson
- Höghastighetsbanor, Pär Helgesson, SJ AB
- Oslo-Stockholm, 2.55 – Jonas Karlsson
- ERA Executive Director Josef Doppelbauer
- CER Director Libor Lochman
- Brexit - Laura Wright, Rail Delivery Group UK
- National High Speed Rail College UK, Claire Mowbray, Director
- Cybersecurity, UIC, Marc Antoni, Director

# Tack!

**Björn Westerberg, vd**

Mobil: 073 - 802 67 11

E-post: [bjorn.westerberg@tagoperatorerna.se](mailto:bjorn.westerberg@tagoperatorerna.se)