



2015-10-15 14:45 CEST

Ryktet om vagnslastens död är betydligt överdrivet

Tunga, långa tåg är framtiden för gods på järnväg – så låter det ofta i den svenska debatten, både från forsknings- och myndighetshåll. Om det är sant så behöver vi en grundläggande förändring av efterfrågan från transportköparna, både volymmässigt och geografiskt. Ett systemtåg, det vill säga ett tåg som obrutet transporterar godsvagnar från en lastningsplats till en lossningsplats, kräver 20-30 vagnar eller över 1000 ton om dagen fem dagar i veckan för att vara det mest ekonomiska produktionssättet på järnväg. Väldigt få svenska transportrelationer upprätthåller stabilt den nivån.

Alternativet för att få mer transporter på järnväg i befintliga transportrelationer och för att nå tillväxt geografiskt är istället att satsa på det produktionssätt vi kallar vagnslast, men som egentligen är ett nätverk som är öppet för systemtransporter, intermodala lösningar och konventionella järnvägstransporter. Genom att sammanfoga många mindre och varierande transportflöden från ett lokalt närområde, t ex Västsverige, på en rangerbangård in i regelbundna fjärrtåg kan synergier och skalekonomier uppnås som gör det möjligt att transportera på järnväg även från mindre industrier, lager och terminaler. Vagnslastsystemet bygger på fasta tidtabeller och en aktiv styrning av innehållet i tågen som skapar höga fyllnadsnivåer och god resursanvändning. Det gör det möjligt att hålla hög frekvens och god förutsägbarhet vilket är centralt för transportköpare.

Green Cargo har under 2015 höjt fyllnadsgraden i vagnslast med tio procentenheter till 75 procent. Sett i ljuset av den höga variationen i transportvolymerna, det starka beroende vad gäller importtrafik från kontinenten och infrastrukturens svagheter är detta något vi är stolta över. Nya kunder kommer hela tiden in i vagnslastsystemet och ersätter tappade volymer från de branscher inom pappers- och stålsegmenten som för närvarande har en svag efterfrågan på världsmarknaden. Särskilt ser vi en stor efterfrågan från intermodala transporter att förflytta sig i vagnslastnätverket tack vare en stabil produktion, god geografisk räckvidd och en hög frekvens. Även nya personbilar, skogsråvara och kemi är branscher som uppvisar en stabil och växande efterfrågan i detta välutvecklade och raffinerade logistiska system.

En satsning på de förutsättningar som gör vagnslastsystemet konkurrenskraftigt ligger i näringslivets och miljöns intresse. Utan vagnslaststransporter stängs de flesta transportköpare ute från att använda järnvägstransporter och är helt sonika utlämnade till att använda lastbilstransporter, som i de flesta fall inte är lönsamma att sedan via t ex en kombiterminal lyfta över på järnväg. För att uppnå önskvärda valmöjligheter för svenskt näringsliv och goda miljöeffekter som minskade koldioxidutsläpp, vill det till en medveten satsning på den infrastruktur som möjliggör en geografiskt spridd trafikering av gods på den svenska järnvägen. Det innebär i huvudsak järnvägens sidosystem som bangårdar och kundspår, men även kapacitetsförstärkningar som dubbelspår, mötesspår och smarta IT-lösningar för operativ kapacitetsallokering på spåren. Underhåll som innebär en återställning av funktion, robusthet och kapacitet i den befintliga anläggningen är dock det allra viktigaste för att säkra en fortsatt möjlighet för svenska transportköpare att välja järnvägen som transportmedel.

Jonatan Gjerdrum, chef strategisk planering på Green Cargo

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 9 000 lastbilstransporter 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 22 miljoner ton gods, har 1 800 anställda och en årsomsättning på 4,1 miljarder SEK (2019).

Kontaktpersoner



Pressjour

Presskontakt

010-455 40 02