



Marknaden för järnvägsgodset står och stampar och de flesta aktörer i Europa har i likhet med Green Cargo kroniska problem med lönsamheten, menar Mats Sjöblom.

”Tåget kan bara ta marknadsandelar om man utvecklas snabbare och bättre än lastbilarna”

Godstågens position har aldrig varit så svag som den är idag när det gäller lönsamhet och konkurrenskraft, såväl i Sverige som i övriga Europa. Lastbilstrafiken blir allt mera kostnadseffektiv och klimatsmart. Tågtrafiken måste utvecklas snabbare och bättre än lastbilarna för att kunna ta marknadsandelar. Det menar järnvägskonsulten Mats Nyblom.

Text: Bo Norvinge

Trafikverket har ett uppdrag av regeringen att titta på hur man kan främja intermodala transporter baserade på järnväg. Och Mats Nyblom har på Trafikverkets uppdrag arbetat fram rapporten ”Möjligheternas godståg”, om vilka behov som finns.

– Jag visar att godstågen har en stor möjlighet att anta utmaningen och utvecklas, men om inget görs kommer sannolikt järnvägens konkurrenskraft försvagas och mer volymer föras över från järnväg till väg, säger Mats Nyblom.

Han driver sedan 2016 konsultfirman Stockholm-Roslagens Järnvägar AB och har bland annat bakgrund som vd på Hector Rail 2004-2016.

I januari presenterade Mats sin rapport för Trafikverket. Och i den målar han en smält dyster bild över den spårbundna godstrafiken i Sverige, som han menar

historiskt haft en generellt svag utveckling, där innovation och produktutveckling gått långsamt.

Även utvecklingen av tågens och vagnarnas storlek och vikt har mer eller mindre stått still, menar Mats Nyblom. Denna brist på utveckling inom godstrafiken på järnväg har lett till att godstågen har förlorat i konkurrenskraft, påpekar han.

Ännu större problem är det enligt Mats Nyblom inom den intermodala trafiken:

– Fordonstillverkarna bryr sig mer om den rena lastbilstrafiken. Järnvägsfordonstillverkarnas engagemang ligger dessutom mer på fordon för persontrafik där utvecklingen varit starkare både for-

Järnvägstransporterna har halkat efter rejält i utvecklingen jämfört med vägtransporterna, konstaterar järnvägskonsulten och tidigare vd:n för Hector Rail, Mats Nyblom, i en rapport.

dons- och infrastrukturmässigt för högre hastigheter och bättre komfort.

Det finns inga resurser att jobba med intermodala system då ingen egentligen bryr sig om området. Det är ett knepigt läge, säger Mats Nyblom:

– Lastbilssidan utvecklas betydligt



snabbare och aldrig har vägsidan stått för så stora förändringar som nu med ökade vikter på upp till 74 ton, ökade längder till 34,5 meter, elektrifiering och självkörande lastbilar. Där händer enormt mycket, säger han.

Vägsidans utveckling ställer stora krav på järnvägen som har en utmanande framtid framför sig, menar Mats Nyblom.

I rapporten lyfter han också fram ett antal handgripliga punkter för att nå målet. Men han tror man ska vara försiktig med att använda sig av styrmedel:

– De ska användas sparsamt. Styrmedel på flera nivåer kan skapa komplexa strukturer som är svåra att analysera och som leder till konsekvenser man inte kan överblicka och därför får låg effektivitet.

Godstrafiken på järnväg måste ta sig från en position av defensivt försvar och önskan om olika former av stöd till en position av offensiv tillväxt, tillägger han.

Många av de tillfrågade i Mats Nybloms rapport ansåg att Trafikverket först och främst behöver utveckla sina rutiner för kapacitetstilldelning och operativ drift för godstrafik.

Pekar på större lastbärare på järnvägen som en viktig åtgärd

Ett av problemen för de rälsbundna godstransporterna är att järnvägens och lokens kapacitet idag utnyttjas i för låg utsträckning, menar Mats Nyblom.

Den intermodala trafikens fundamentala problem är att en trailer eller container på en järnvägsvagn innebär att tågets kapacitet och järnvägens infrastruktur inte utnyttjas fullt ut. Exempelvis för ett set med trailers blir det 1,7 tons last per meter. Endast 54 procent av lokets dragkraft används till att dra godset. Återstående går till att dra järnvägsvagn och lastbärare, förklarar Mats Nyblom:

– Till detta kommer kostsamma aktiviteter i form av matardragningar och lyft,

som tillsammans med fjärrdragningen står för ungefär en tredjedel vardera i kostnadskalkylen, lite beroende på transportlängden.

Åtgärder som hörs för att stärka den intermodala trafiken är i allmänhet sådana som gör tågproduktionen effektivare, som längre tåg, ”remote driving”, högre axellaster och liknande, förklarar Mats Nyblom:

– Det är självklart positivt, men man ska ha klart för sig att dessa åtgärder bara slår på ungefär en tredjedel av kostnadsmassan. Det är en ganska liten effekt. Om lastbärarna däremot görs större ger det en positiv effekt på alla led i den intermodala kedjan.

– De större lastbärarna innebär att infrastrukturen nyttjas effektivare. Lokens tillgängliga dragkraft utnyttjas mer och mer gods kan transporteras inom den tillgängliga tåglängden. Det innebär också mera rationella lyft, säger Mats Nyblom

Tågtrafiken måste utvecklas snabbare och bättre än lastbilarna för att kunna ta marknadsandelar, menar järnvägskonsulten Mats Nyblom.

som berättar att resonemanget utgått från de så kallade SECU-boxar som Stora Enso sedan länge använder för sin pappersdistribution. Dessa rymmer 175 kubikmeter och kan lasta närmare 80 ton.

– De är 3,6 meter breda vilket är en meter bredare än den största tillåtna bredden på vägen. En riktigt så bred enhet är kanske inte första steget. Men det går mycket specialtransporter på vägarna, så omöjligt är det ju inte att köra något som är bredare, kanske på enskilda eller uppgraderade vägar utifrån en terminalpunkt i ett första steg, menar Mats Nyblom.

– Terminalpunkterna ska också kunna erbjuda stationär laddning för elfordon.

I rapporten ”Möjligheternas godståg” görs klart att om inte godstågen och den intermodala trafiken snabbt når en helt annan förnyelsetakt kommer den inte kunna utvecklas. Då riskerar volymer istället förloras till den snabbt utvecklande lastbilstrafiken.

Mats hoppas att rapporten ska skapa en vision och sedan ett paket med åtgärder för att förverkliga visionen så att järnvägen kan bemästra utmaningen och få en stark position och en naturlig tillväxt.

”De beslut som fattas idag kommer att bli avgörande för framtiden”, avslutar Mats Nyblom sin rapport med.

