



En nationell satsning för att öka
kapaciteten för godstrafik på
järnväg med 50 procent till år 2025

Almedalen juli 2010

En nationell godsstrategi



- Svensk ekonomi beroende av basindustrin men kapacitetsbristen på järnvägsnätet hämmar tillväxten
- En nationell godsstrategi behövs för att säkra transporterna på det primära godsnätet:
 - öka kapaciteten med 50 %
 - halvera byggtiden (2025)
 - standardisera järnvägsnätet
- Kostnaden beräknas till
 - 83 mdkr (5,5 mdkr/år) plus 30 mdkr i NP
 - Betydande effekter för persontrafiken
- Kräver en bred och långsiktig överenskommelse näringsliv och samhälle

En nationell godspulsåder



- *En intensifierad satsning på Sveriges basindustris transporter på järnväg är nödvändig för en fortsatt stark tillväxt i den svenska ekonomin. Sveriges ekonomi behöver en nationell godspulsåder.*
- *Satsningen på infrastruktur måste bli tillräcklig för att utveckla basindustrins internationella konkurrenskraft.*



Det strategiska godsnätet

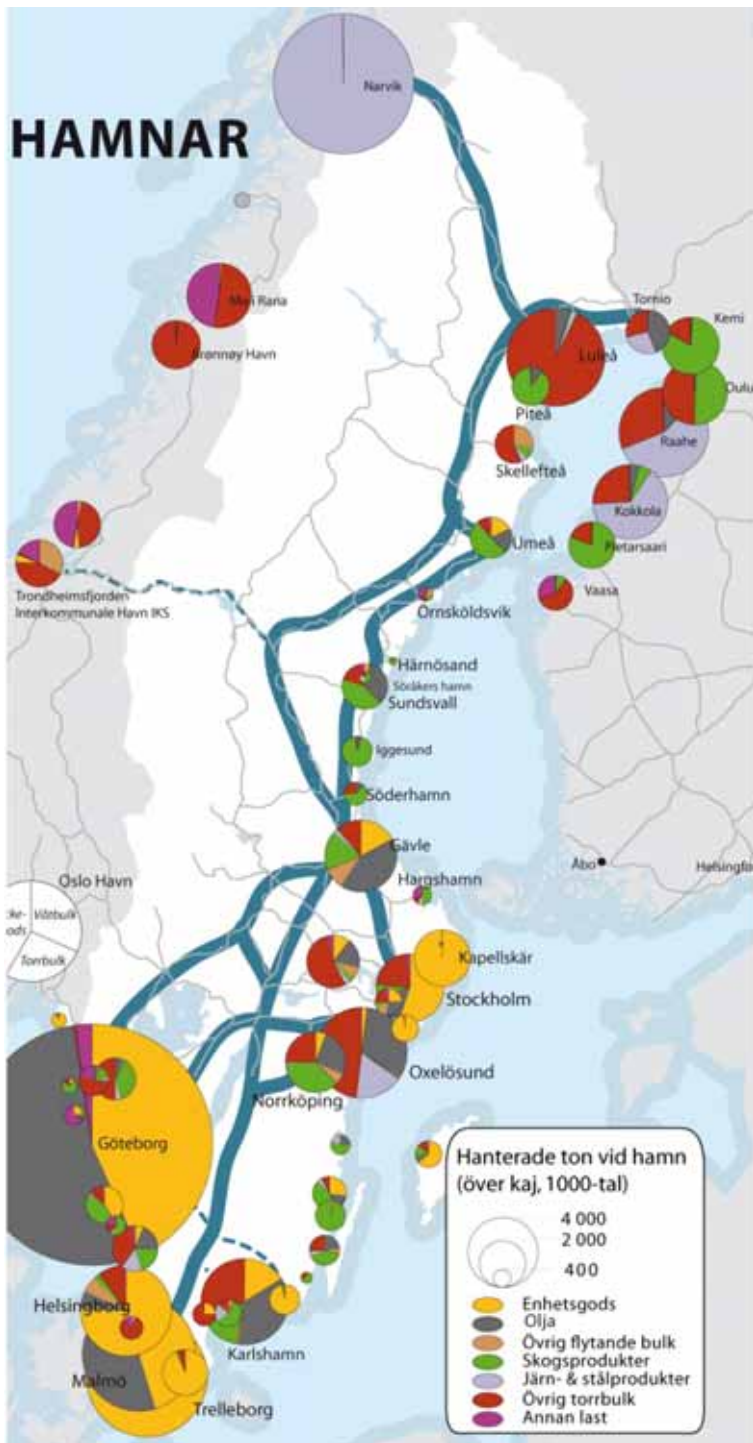
De viktigaste godsstråken är:

- Bergslagsbanan väster om Vänern
- Södra stambanan mot Malmö
- Västra stambanan mot Göteborg
- Västkustbanan
- Botniska korridoren (Mjölby-Haparanda)

Intermodaliteten mot strategiska hamnar, kombiterminaler och rangerbangårdar/noder är av stor strategisk betydelse

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

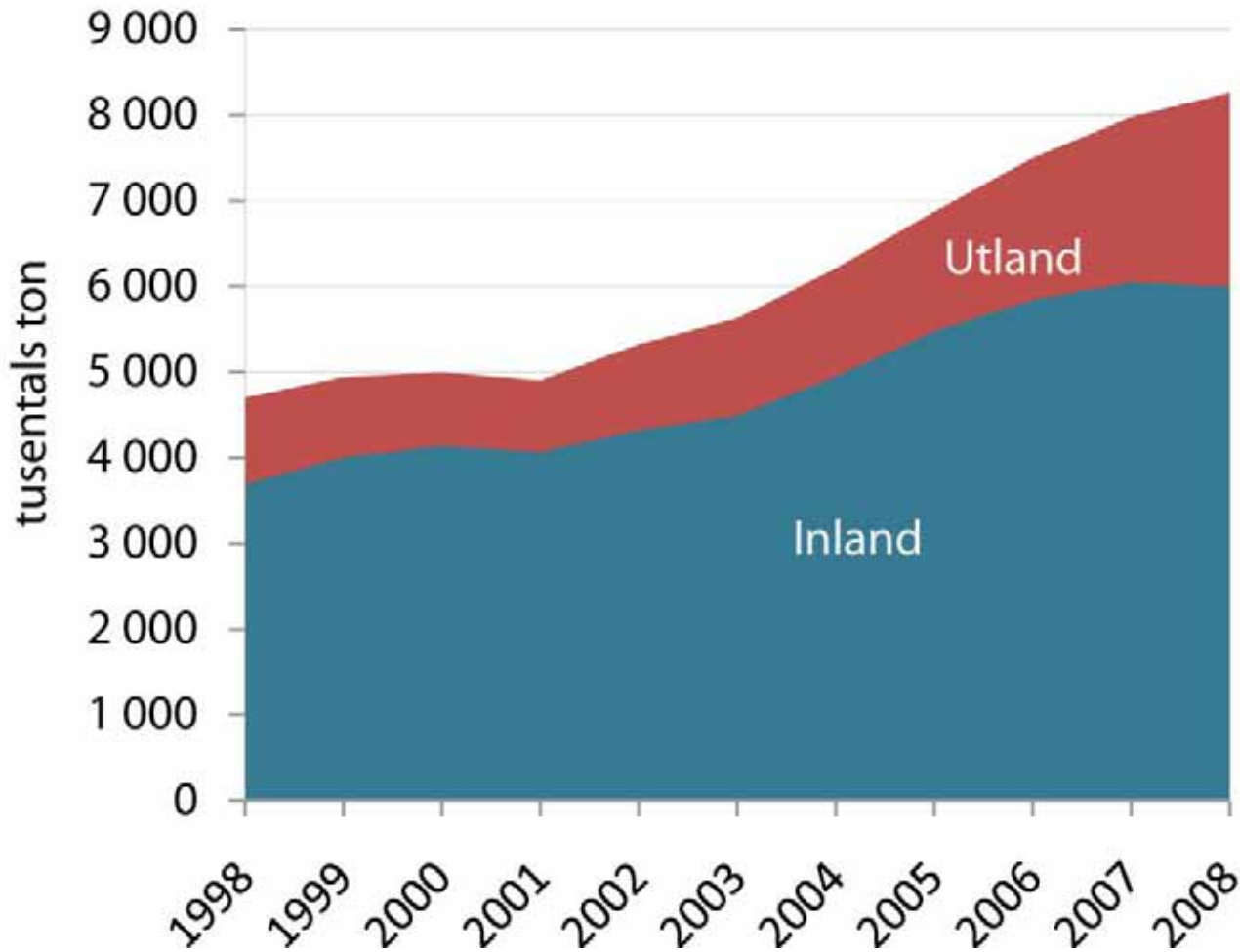
HAMNAR



Viktiga hamnar

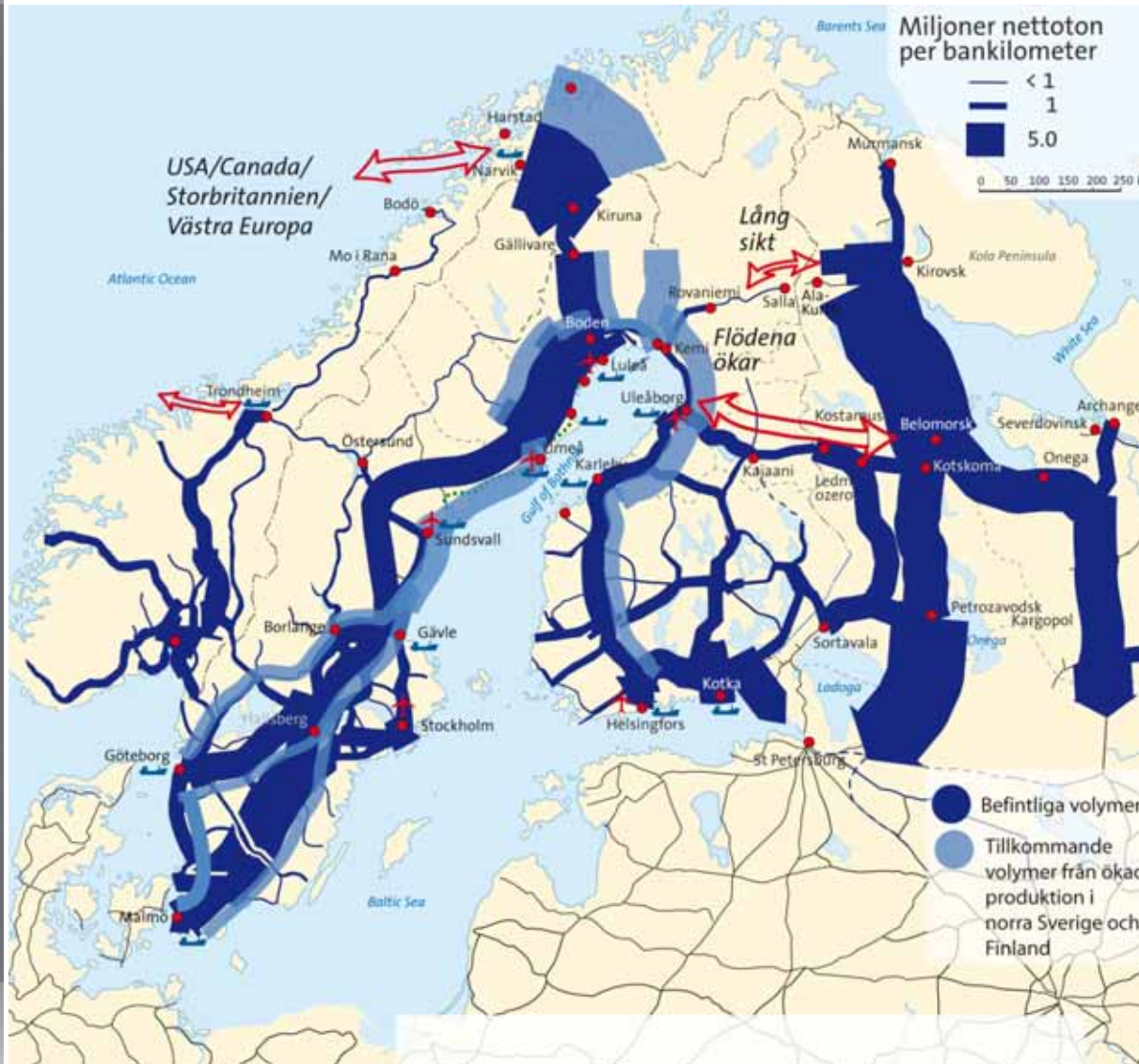
- Nordens största containerhamn ligger i Göteborg
- 27 dagliga tågskyttlar mellan Göteborgs Hamn och logistikorter i Sverige och Norge

Intermodala transporter



Utveckling av
kombitransporter
på järnväg

Stora flöden och ökade volymer i svenska godsstråk



- Flödena genereras idag huvudsakligen inom Sverige, men även i norra Finland.



Nätet har olika funktioner

- Tunga stråk för tunga transporter i råvarukedjorna
- Kombistråk för blandad trafik med både tunga transporter och lättare högvärdigt gods

VIKT OCH VARUVÄRDE

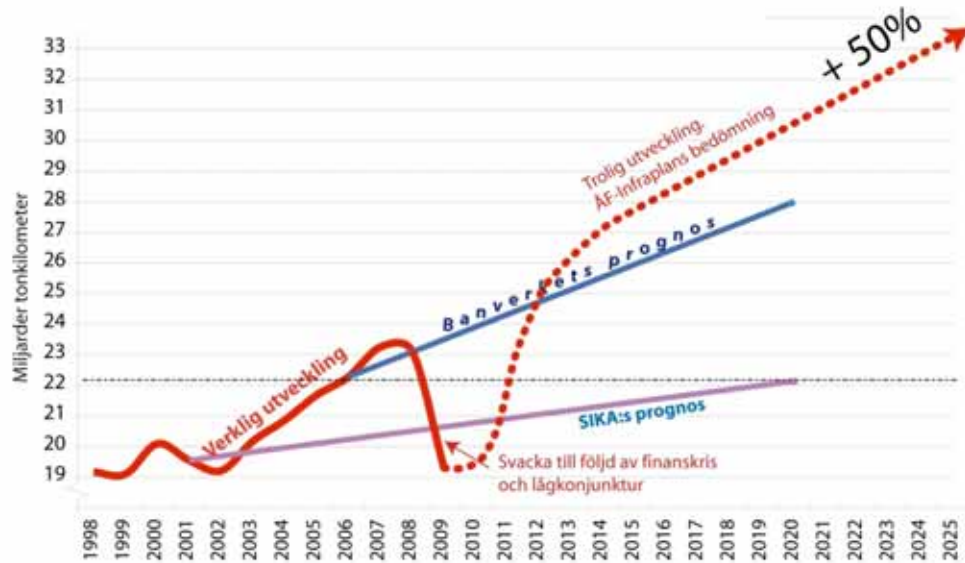


ANTAL GODSTÅG



Antal tåg och godsets varuvärde

Prognos över godstrafik på järnväg



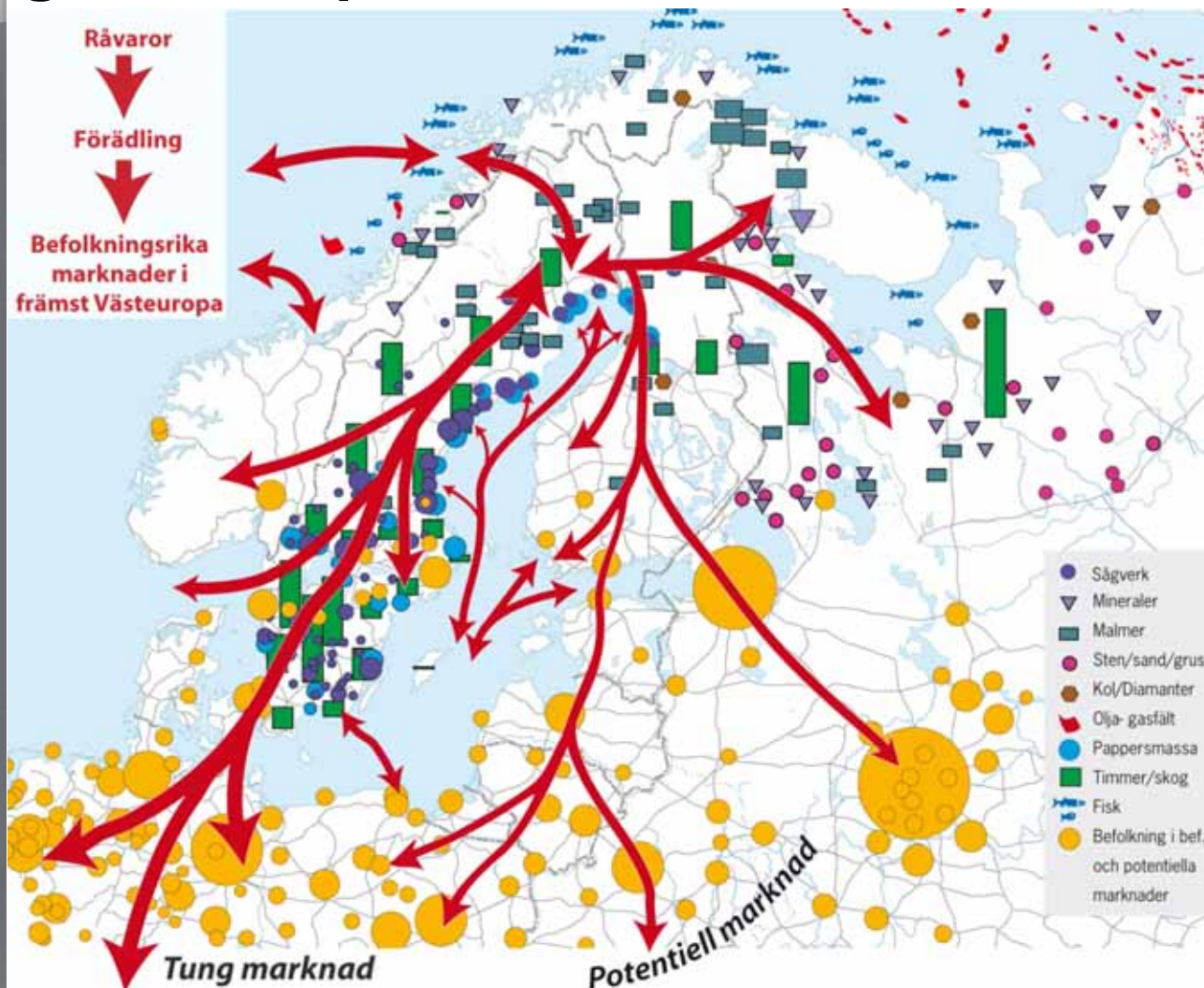
- För en fortsatt ekonomisk tillväxt krävs ökade transporter
- Godstillväxten är och har varit mycket stor
- Kapacitetsbristen är akut

Transportkorridorer



- EU:s prioriterade transportkorridorer och transnationella axlar
- Prioriterade nordiska korridorer idag:
 - Nordiska triangeln
 - Northern Axis
- Byggandet av Fehmarn Bält är av stor strategisk betydelse för norra Europa

Råvaran och dess förädling är basen för norra Europas godstransporter



Sambanden mellan de resursrika norra råvaruregionerna, förädling i mellersta och södra Sverige och marknaderna i Europa är mycket starka

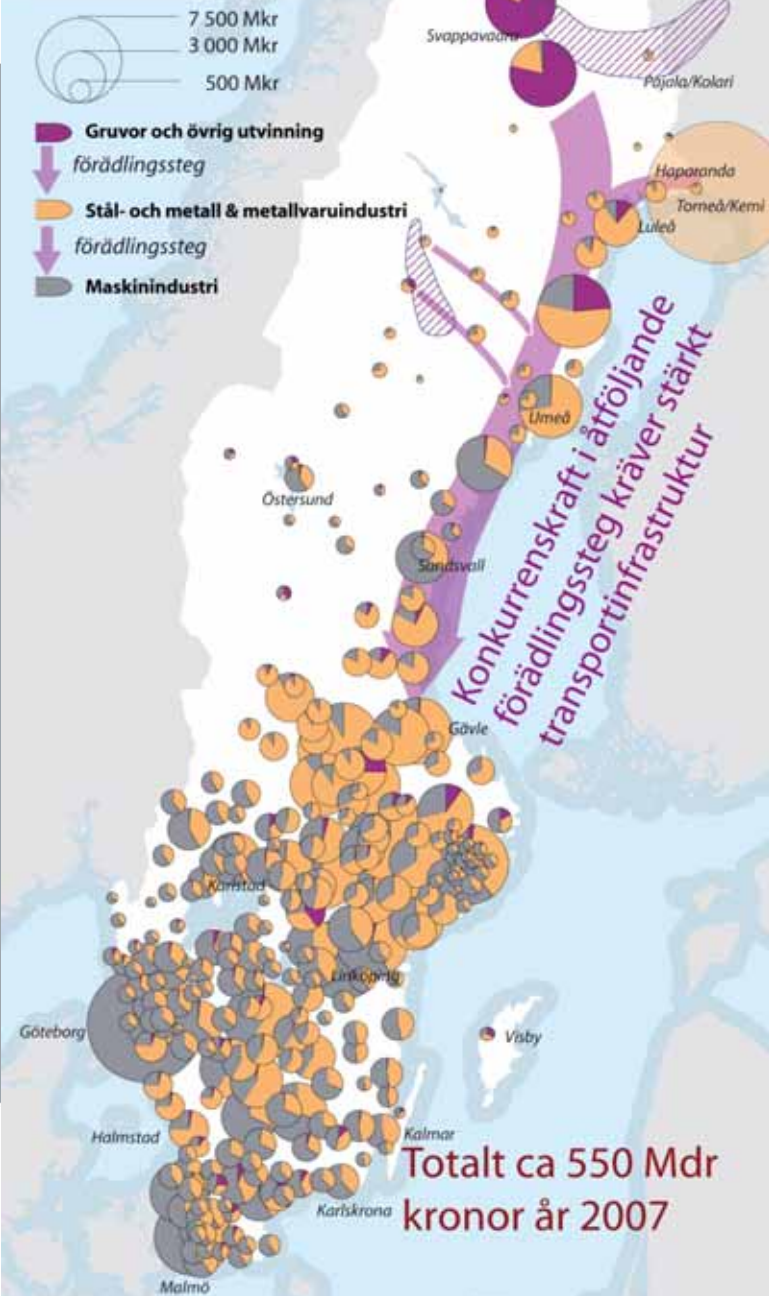
GRUVRELATERADE NÄRINGAR

Gruvor och utvinningsindustri, stål- och metallindustri samt maskinindustri

Produktionsvärde år 2005



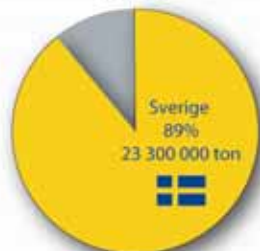
- Gruvor och övrig utvinning
- ↓ förädlingssteg
- Stål- och metall & metallvaruindustri
- ↓ förädlingssteg
- Maskinindustri



Totalt ca 550 Mdr kronor år 2007

Gruvnäringens betydelse

Järn



EUs produktion ca 26 000 000 ton

Koppar



EUs produktion ca 700 000 ton

Zink



EUs produktion ca 828 000 ton

Bly



EUs produktion ca 180 000 ton

Silver



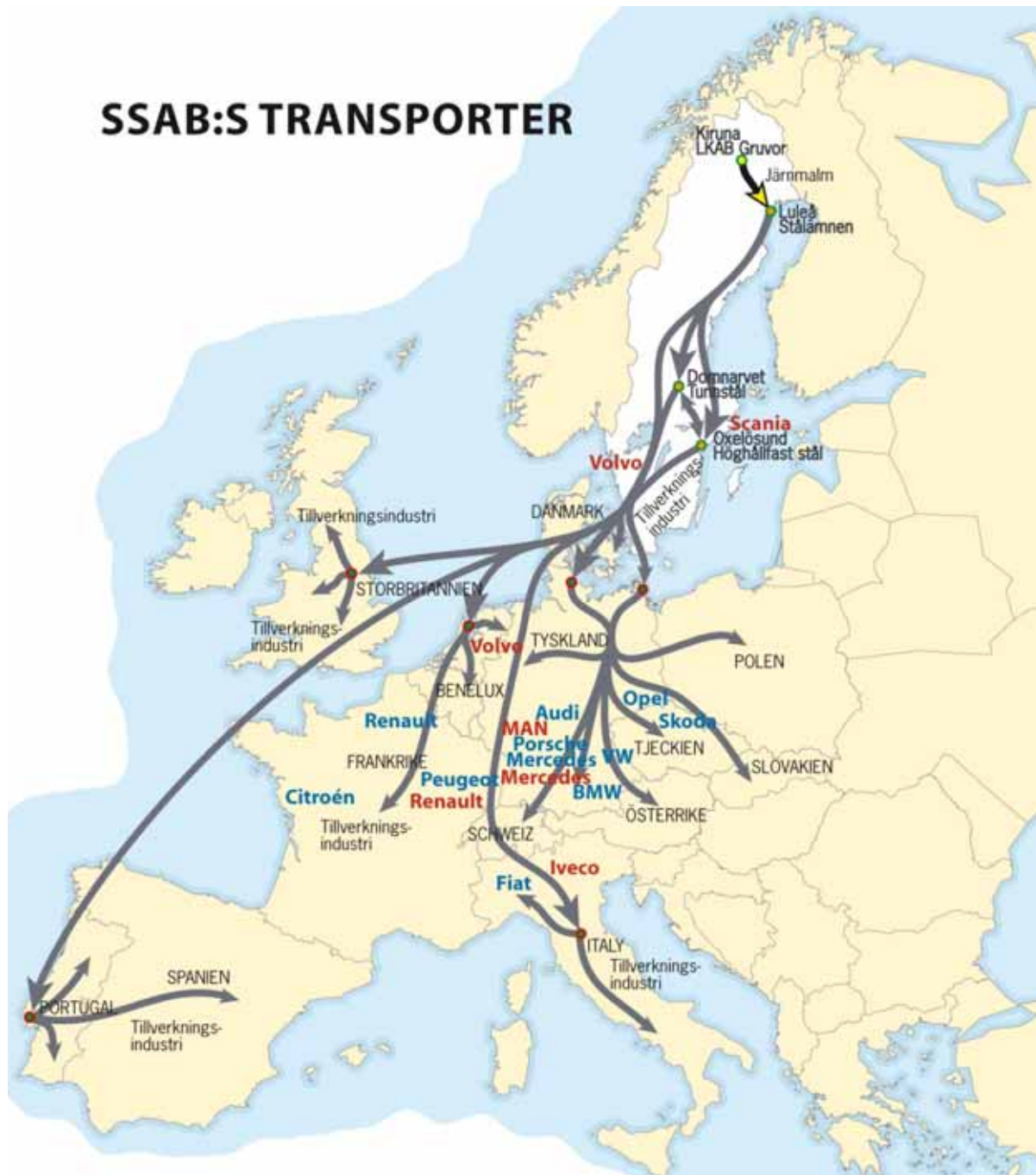
EUs produktion ca 1 730 ton

Guld



EUs produktion 20,9 ton

SSAB:S TRANSPORTER



Stålet och bilindustrin

- Malmutvinningen och förädlingsleden i hela Sverige och vidare mot de europeiska marknaderna är en bas för svensk ekonomi

BOLIDENS TRANSPORTER



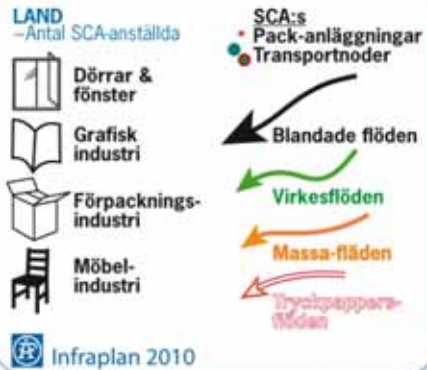
Boliden

Europas viktigaste koppar- och guldproducent och en viktig motor i den svenska ekonomin

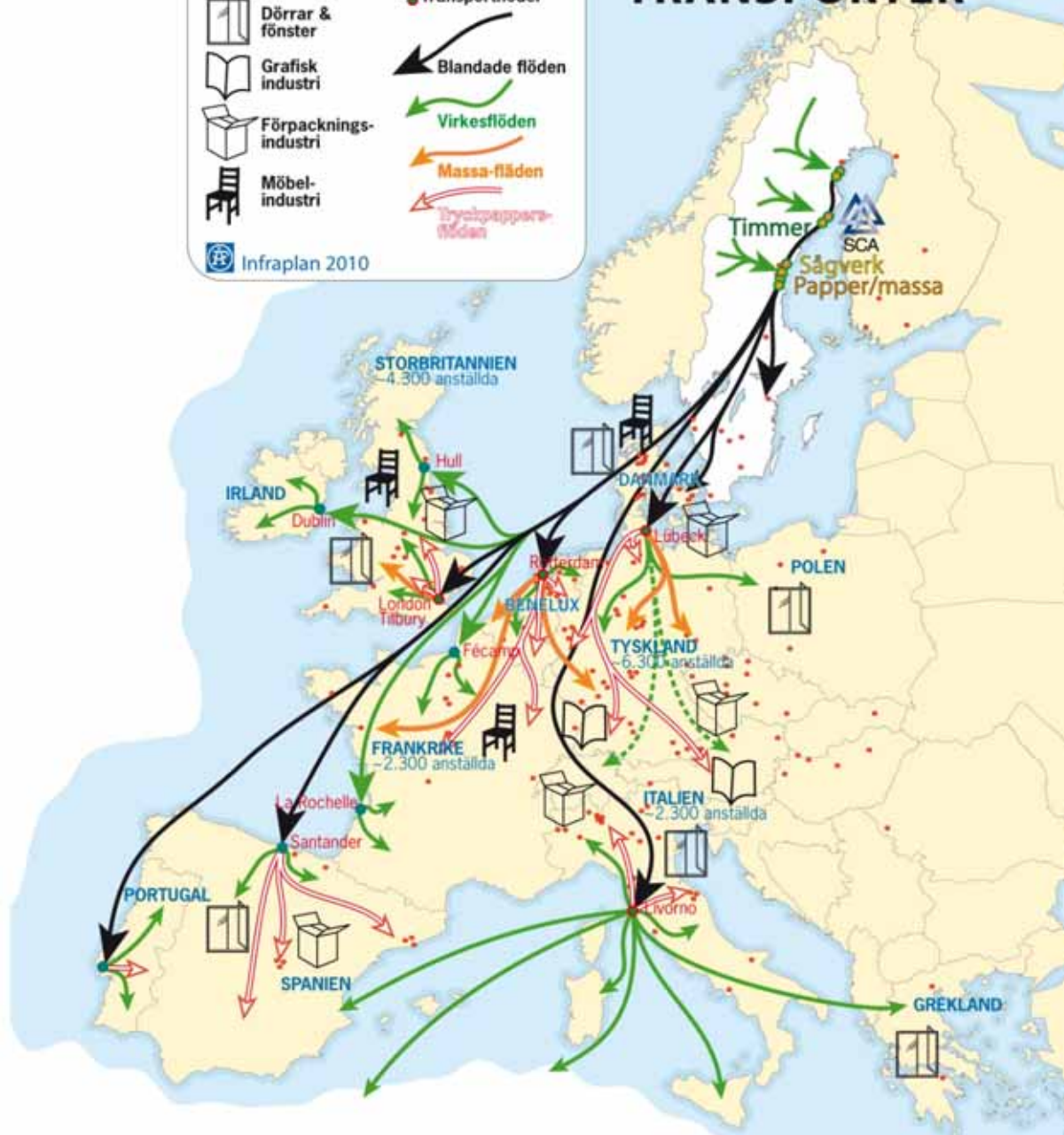


Skogsindustrins betydelse

Teckenförklaring



SCA:S TRANSPORTER



SCA

SCA är en transportberoende aktör med en marknad över hela Europa



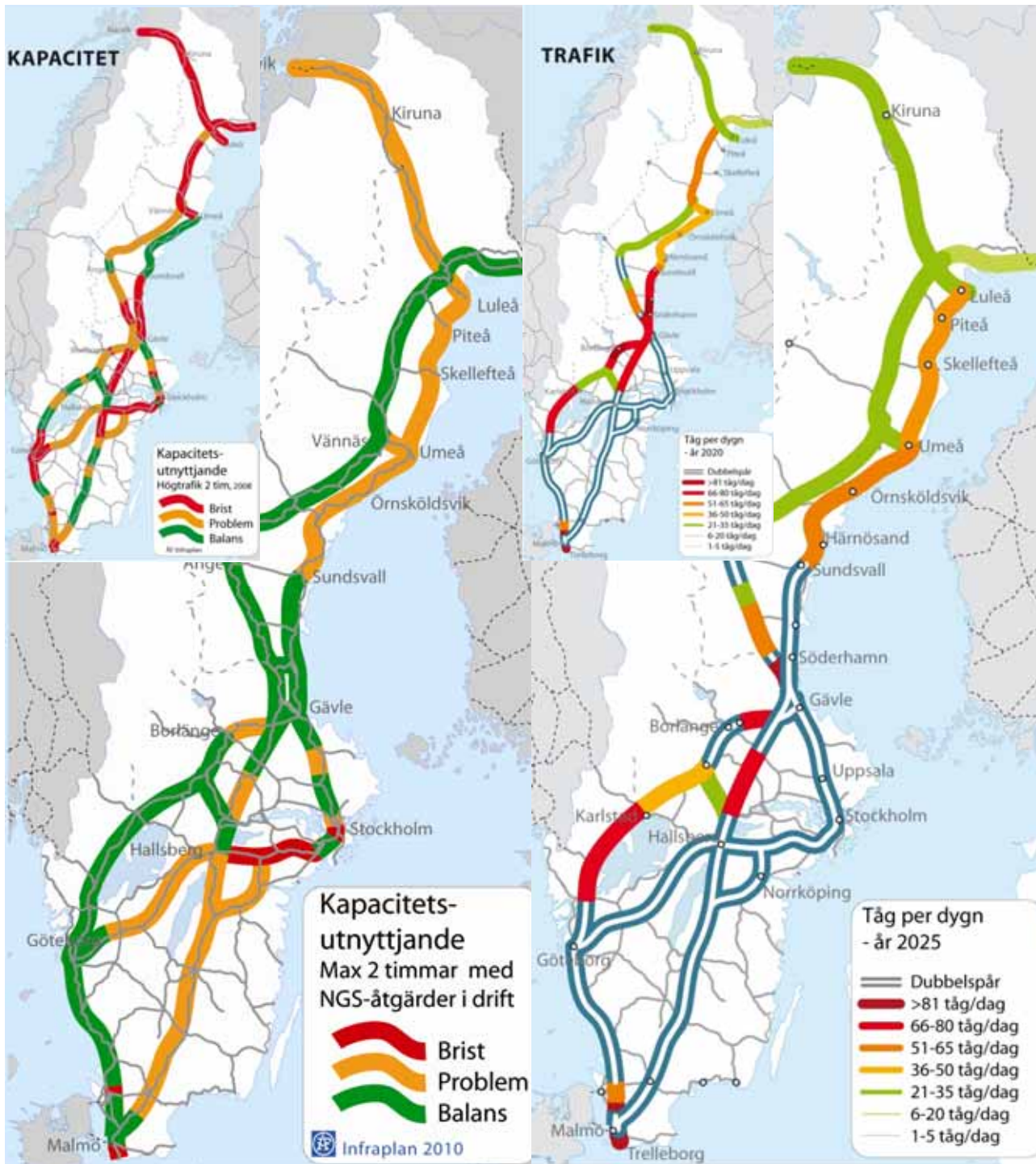
Kombitransporter

- En betydande del av godstransporterna är kombitransporter för livsmedel, post etc.

Transport på järnväg – ofta enda alternativet

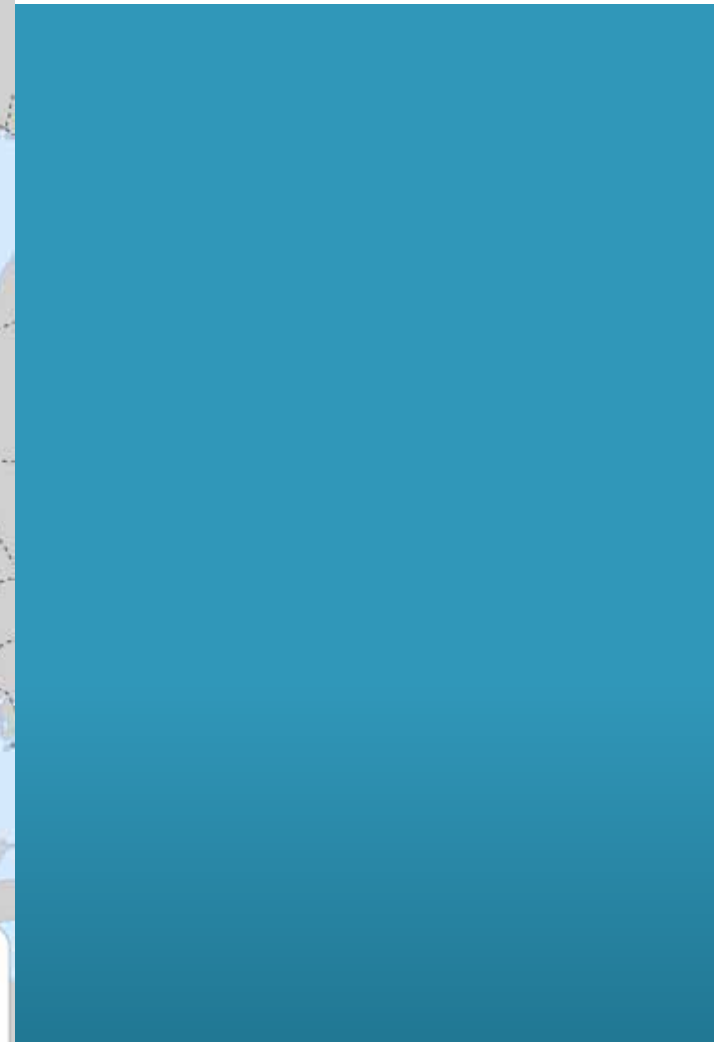
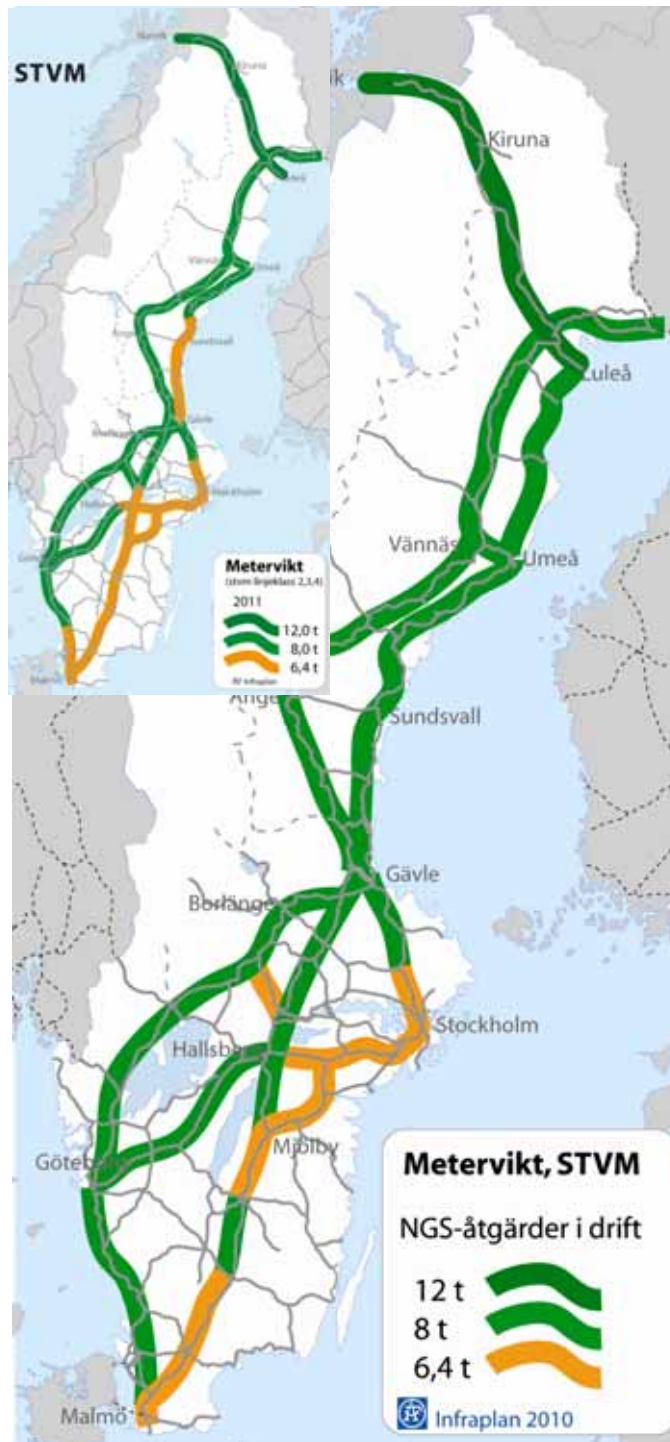
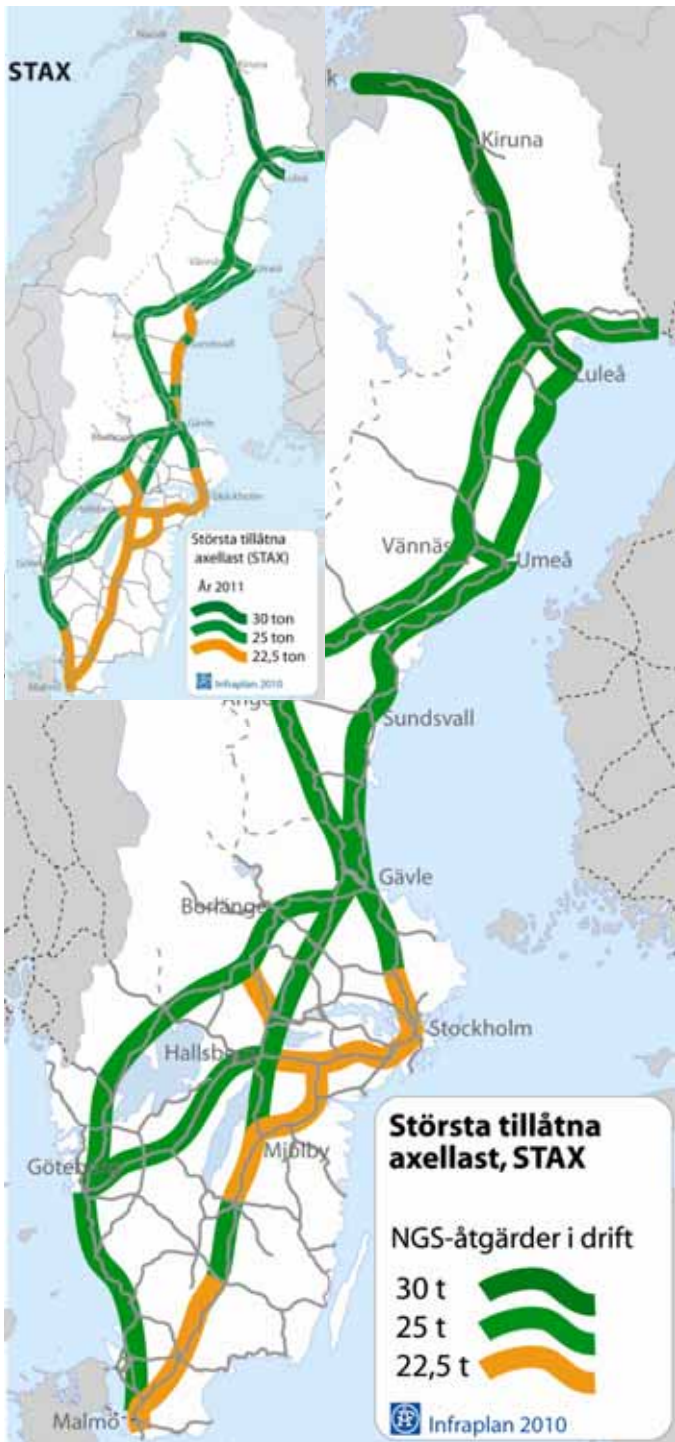


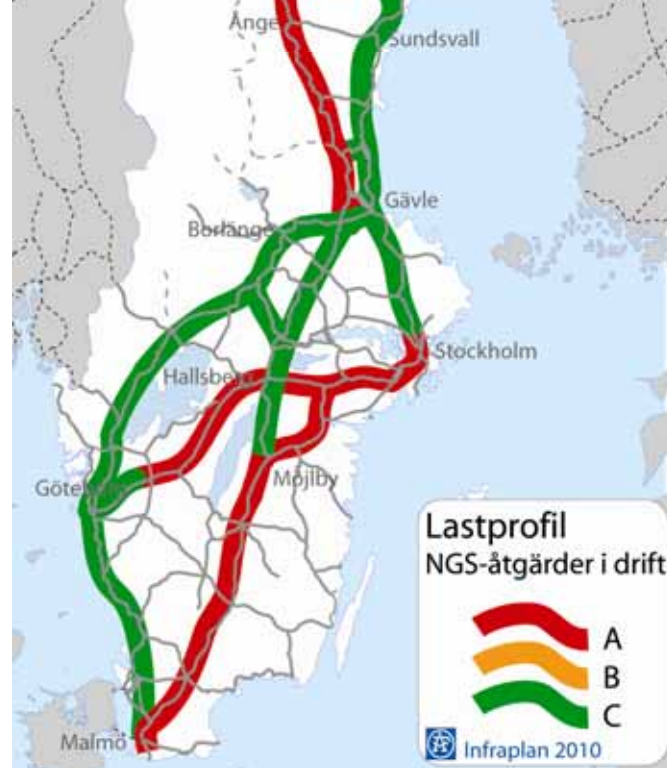
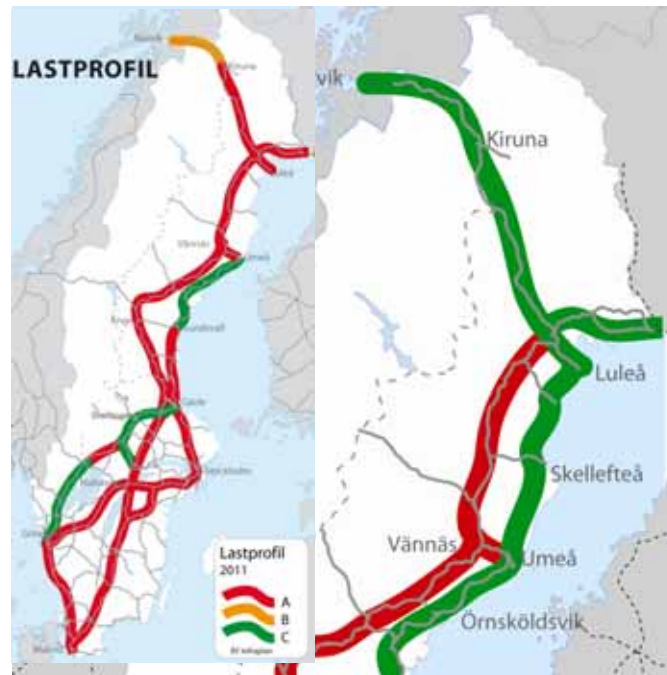
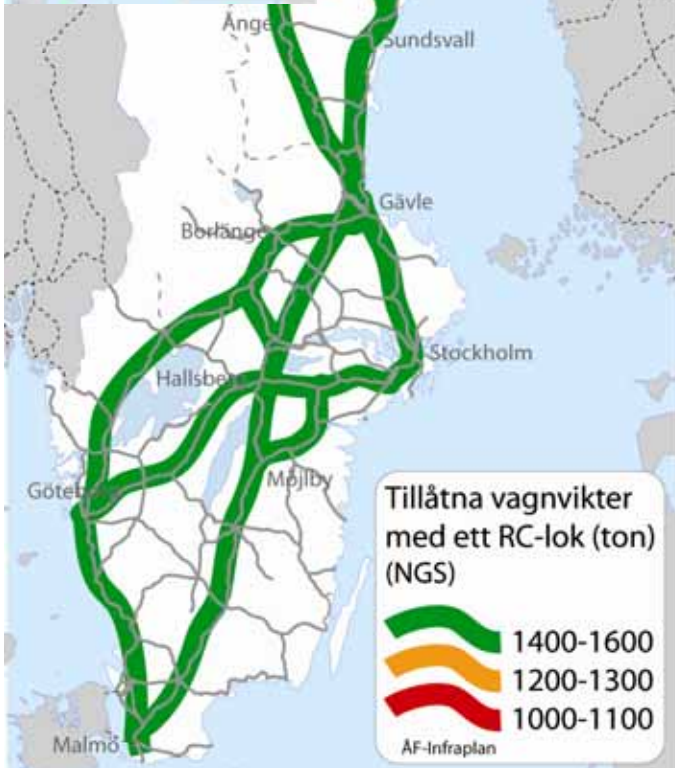
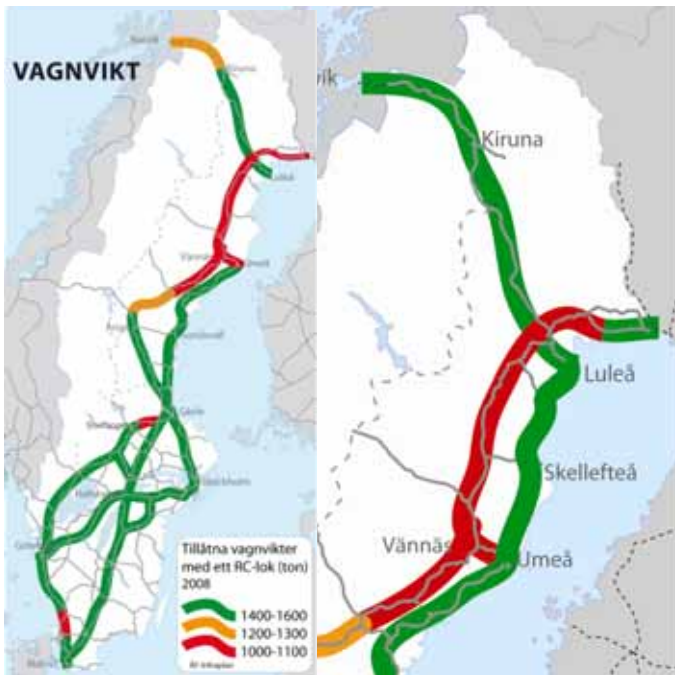
- Basindustrin fraktar sina högvärdiga och strategiska produkter med tåg
- Transport på järnväg i många fall det enda alternativet men kapacitetsbristen i transportsystemet är i flera fall akut
- Transporterna ökar dramatiskt, systemet tål en marginell ökning av trafiken
- Planerings- och byggtid för nya järnvägsprojekt är mycket lång
- Effekten av begränsade transportmöjligheter är dämpad tillväxt

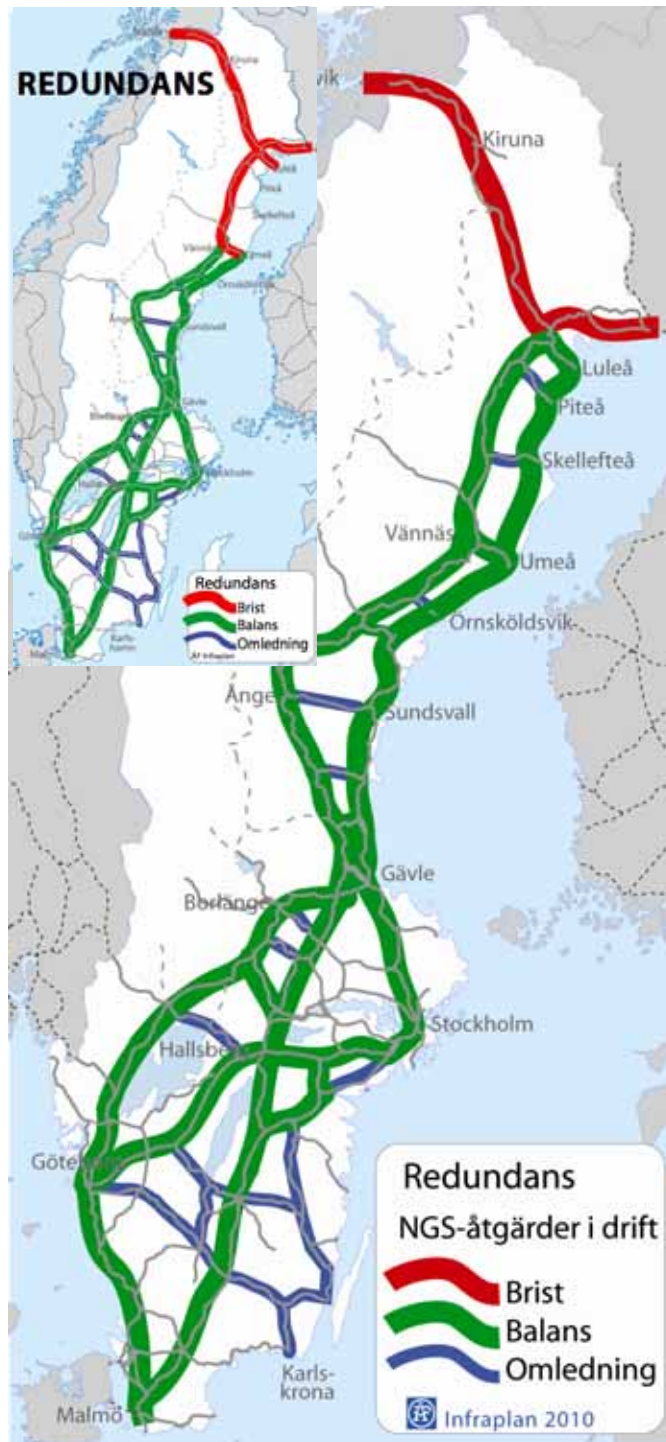
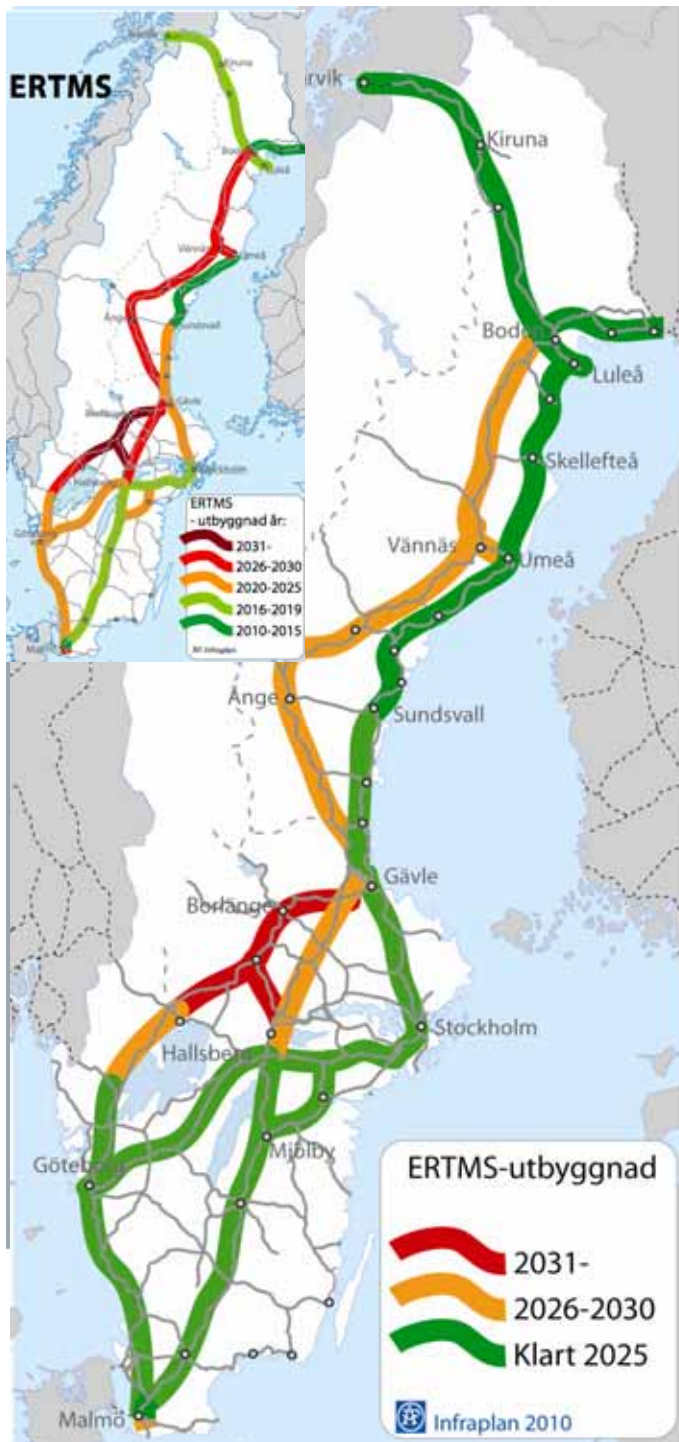


Fördelar med ett standardiserat nät

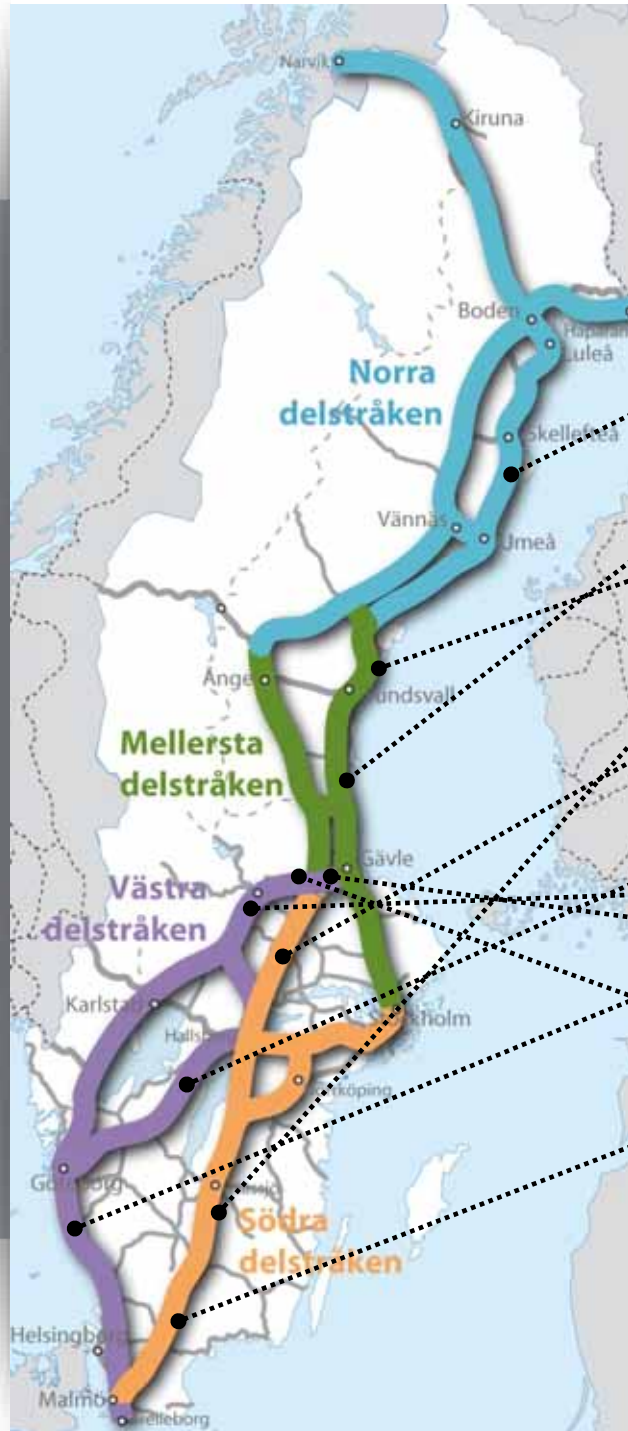
- Målsättning för NGS
- Kapacitet: Balans
- Vagnvikt: $\geq 1\ 400$ ton
- STAX (axellast): ≥ 25 ton
- STVM (vagnvikt/m): ≥ 8 ton
- Lastprofil: C
- Signalsystem: ERTMS
- Omledning: Balans







Investeringsbehov i den nationella godsstrategin



STRÅK	YTTERLIGARE BEHOV, MDKR	KOMMENTAR
NORRA DELSTRÅKEN	24	
• Norrbotniabanan Umeå-Luleå	23,6	Ny järnväg, 270 km
• Kapacitetsåtgärder	0,5	
MELLERSTA DELSTRÅKEN	25	
• Dubbelspår Gävle-Sundsvall	20,0	Dubbelspårsutbyggnad, 220 km
• Ny sträckning Sundsvall-Härnösand	4,5	Ny järnväg, 45 km
• Kapacitetsåtgärder	0,2	
SÖDRA DELSTRÅKEN	13	
• Flerspår Alvesta-Nässjö	6,5	Tredje spår
• Storvik-Avesta, dubbelspår	3,8-5,8	Dubbelspårsutbyggnad, 58 km
• Kapacitetsåtgärder	1,1	
VÄSTRA DELSTRÅKEN	21	
• Skövde-Falköping-Herrljunga, flerspår	6,5	Tredje spår.
• Falun-Borlänge-Ludvika, dubbelspår	6,1	Dubbelspårsutbyggnad, 70 km
• Gävle-Storvik, dubbelspår	2,5	Dubbelspårsutbyggnad, 38 km
• Varberg, dubbelspår	2,3	Dubbelspår i tunnel genom centrala Varberg
• Granstandabackarna	1,3	Kraftiga lutningar behöver åtgärdas
• Kapacitetsåtgärder	1,9	
TOTALT	83	

STRÅK

YTTRELLIGARE
BEHOV
(MDKR)

"ALTERNATIV 2025"

"ALTERNATIV 2040"

Framflyttning 2025

NORRA DELSTRÅKEN		År	2015	2020	2025	2030	2035
Norrbotniabanan Umeå-Luleå	23,6		█	█	█	█	█
Kapacitetsåtgärder	0,5		█	█	█	█	█
MELLERSTA DELSTRÅKEN			2015	2020	2025	2030	2035
Dubbelspår Gävle-Sundsvall	20		█	█	█	█	█
Ny sträckning Sundsvall-Härnösand	4,5			█	█		█
Kapacitetsåtgärder	0,2		█	█	█		
SÖDRA DELSTRÅKEN			2015	2020	2025	2030	2035
Flerspår Alvesta-Nässjö	6,5		█	█	█	█	█
Storvik-Avesta, dubbelspår	3,8-5,8			█	█	█	█
Kapacitetsåtgärder	1,1		█	█	█		
VÄSTRA DELSTRÅKEN			2015	2020	2025	2030	2035
Skövde-Falköping-Herrljunga, flerspår	6,5		█	█	█	█	█
Falun-Borlänge-Ludvika, dubbelspår	6,1			█	█	█	█
Gävle-Storvik, dubbelspår	2,5				█		█
Varberg, dubbelspår	2,3		█	█	█		
Granstandabackarna	1,3			█	█		
Kapacitetsåtgärder	1,9		█	█	█		
TOTALT	83						

Finansmodellen

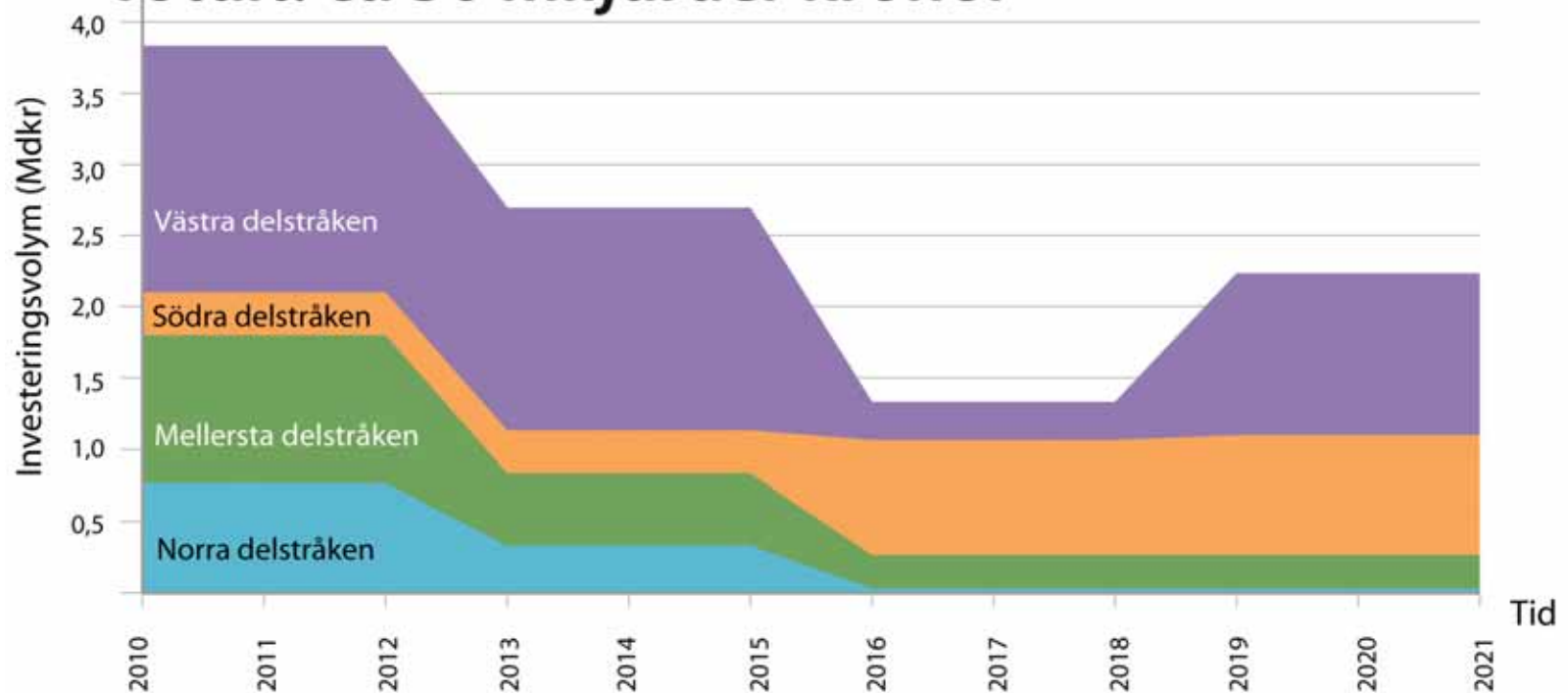


- Genomförande 2010-2025
- Totalkostnaden 113 mdkr varav 30 mdkr ryms inom Nationella planen
- Årlig kostnad ca 5,5 mdkr per år (idag 2,5)
- Persontrafiknyttan uppskattas till ca 50 mdkr
- Finansiell merkostnad uppstår av framflyttande räntor, samtidigt uppstår positiva samhällsekonomiska och andra effekter
- Genomförandet kan indelas i tre faser:
 - En utvecklad närtidssatsning
 - Nationell transportplan
 - Lång sikt 2025

Nationella planen

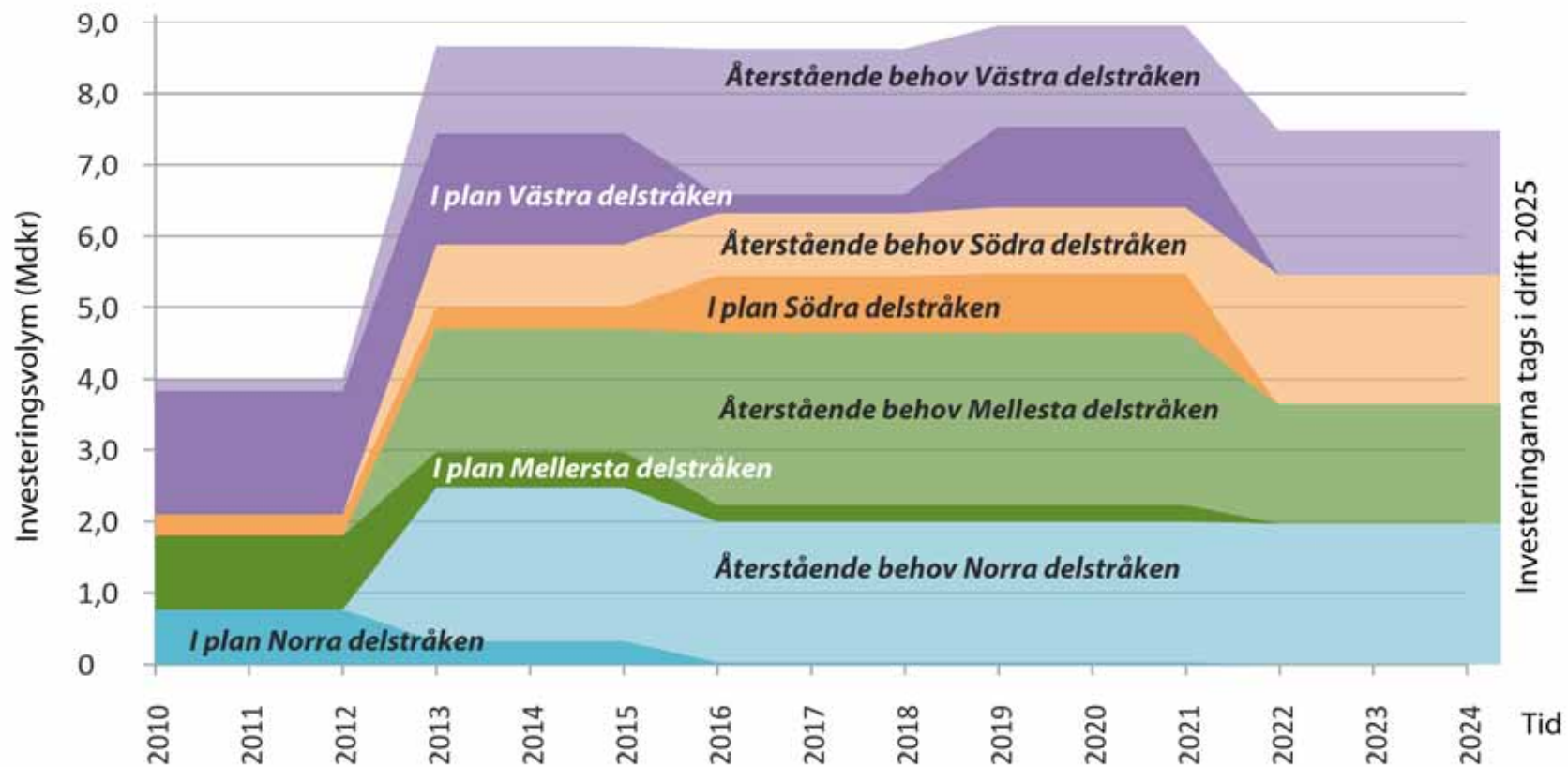
NGS-investeringar inom den nationella planen

Totalt: ca 30 miljarder kronor

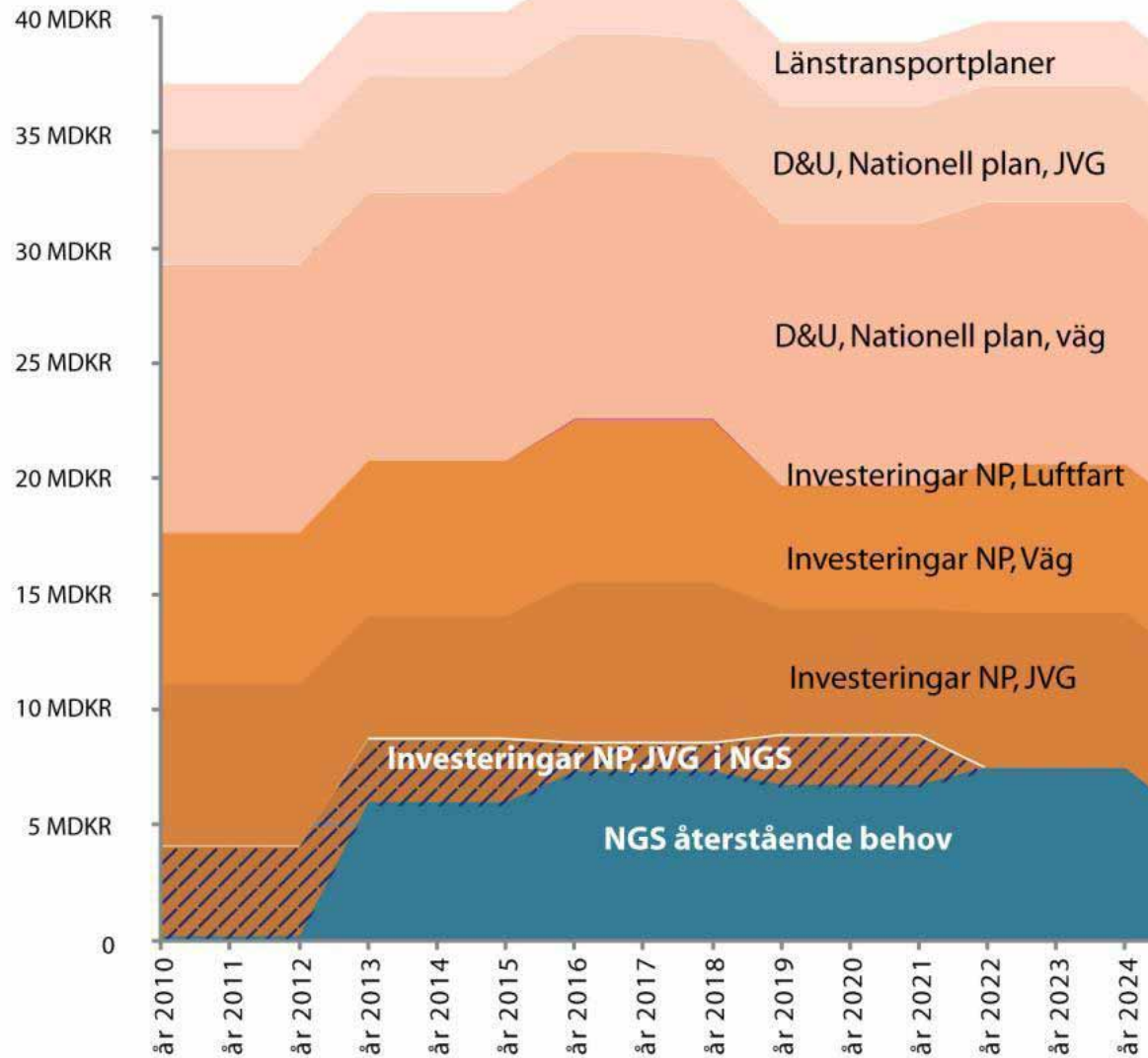


NGS-investeringar inom den nationella planen och återstående behov

Totalt: ca 113 miljarder kronor

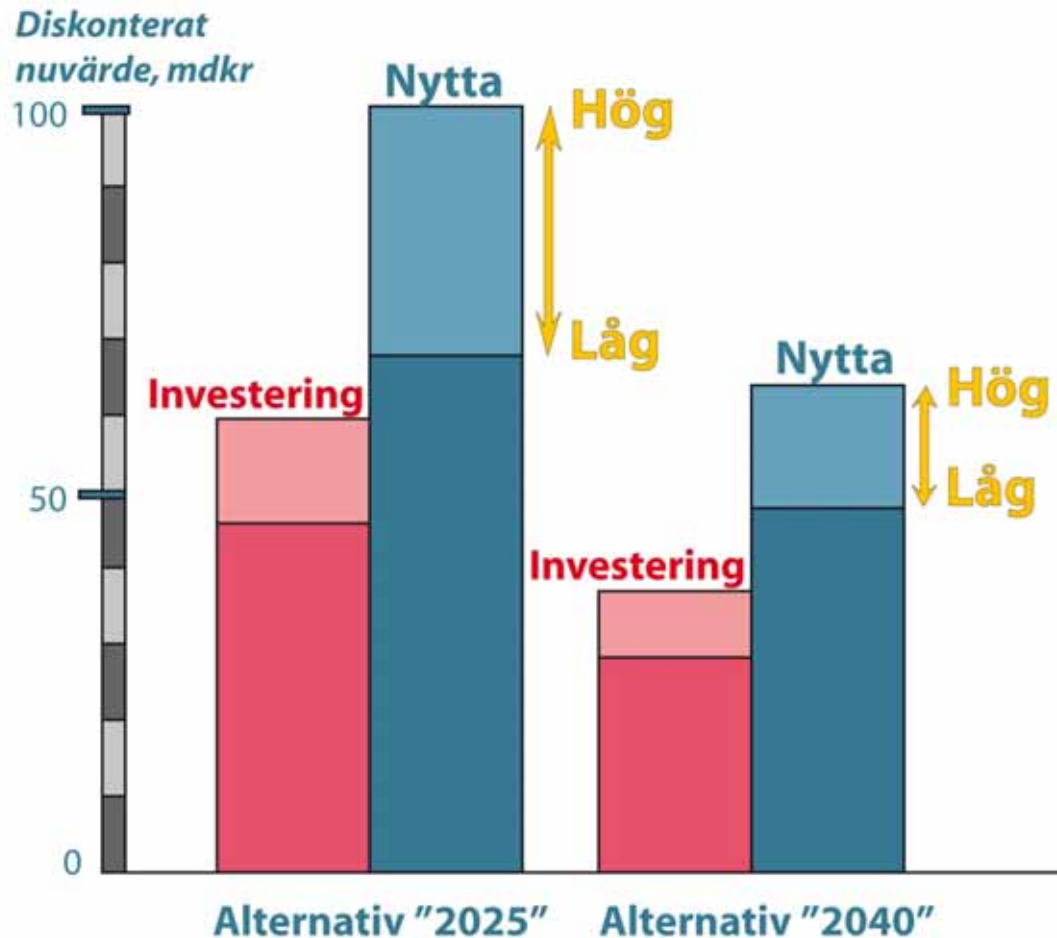


NGS i den nationella planen



Jämförelse 2025/2040

- 2025 ger högre kostnader men nyttan är avsevärt större än för 2040
- Det diskonterade nettonuvärdet blir störst med lånefinansierad utbyggnad till år 2025.



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 320 000 ton/år
 - Ökad tillgänglighet arbetstillfällen >7 mdkr
- Kostnaden för den nationella godsstrategin motsvarar 17 veckors industriproduktion



”En samlad nationell satsning för att öka kapaciteten för godstrafik på järnväg med 50 procent till år 2025”.

www.godsstrategi.se