



2015-12-15 15:30 CET

Del 1: Så funkar det! Green Cargo förklarar produktion av godstransporter på järnväg.

I dagarna är det nyår för järnvägen. Tidtabellsskiftet som äger rum varje år i december innebär att nya operatörer prövar lyckan på spåren. Inför fastställd tidtabell T16 har vi i Sverige ca 30 operatörer för gods- och persontrafik som har fått kapacitet tilldelad av Trafikverket. Hur blir det med effektiviteten på spåren med så många godstågsoperatörer?

EU-kommissionen konstaterar i en rapport att Sverige har en väl utnyttjad järnväg ur ett godsperspektiv. Det gäller att vi utnyttjar tillgänglig järnväg

runt om i landet mätt i tonkm/spårkm. Det gäller också att vi har en hög fyllnad i varje tåg vi kör mätt i tonkm/tågkm. [Du hittar rapporten här](#)

Tidigare rapporter från EU-kommissionen har också pekat på Sverige som ett föredöme när det gäller avregleringen av järnvägen, till exempel [här](#) och [här](#).

För godstransporterna innebär avregleringen huvudsakligen att flera operatörer konkurrerar om att få köra några få stora stabila upplägg med volymer som möjliggör att man kan fylla ett helt tåg varje dag, så kallade systemtåg. I dessa flöden pressas också priserna eftersom operatörerna kan ha en enkel produktion och ett högt resursutnyttjande på lok och vagnar samt den höga personaleffektivitet som följer.

Heltåg är för fåtalet

En grundförutsättning för godstransporter på järnväg är att i de flesta relationer har de transportköpande företagen bara några få vagnar att leverera in i systemet varje dag. Med relationer menar vi då godsvagnens transport mellan lastningsplats och lossningsplats. Dessutom har företagen en kraftig variation av transportbehovet mellan lastningstillfällena. Diagrammet nedan visar hur antal vagnar per dag varierar för en typisk Green Cargo-kund.

Ett järnvägsbolag som endast kör så kallade systemtåg eller heltåg, skulle i detta fall kunna erbjuda en frekvens på ett tåg i veckan för att få ekonomi i upplägget. Detta givet att alla vagnar ska till samma destination. Green Cargos nätverk möjliggör i stället att vagnar kan spridas till alla de ca 300 andra platser i Sverige som är öppna för så kallad vagnslasttrafik. Detta oftast med daglig frekvens, även om variationen är stor.

Få vagnar från många kunder

Det faktum att Green Cargo kan ta emot ett fåtal vagnar från företag som inte kan fylla hela tåg, koppla samman dessa vagnar med andra kunders vagnar och därmed erbjuda godstågstrafik i ett nätverk som täcker hela landet – det är den stora skillnaden mellan Green Cargo och övriga godstågsoperatörer. Och rangerbangårdarna är förutsättningen för att kunna köra godståg i ett nätverk med varierande transportbehov från företag i hela landet.

När EU-kommissionen ser Sveriges godsjärnväg som ett föredöme så är det en bekräftelse av att avregleringen haft stor betydelse för konkurrensen och möjligheten för företag att välja bland tågoperatörer. Men utan Green Cargos nätverk och vagnslastsystem som gör det möjligt även för mindre kunder att ta tåget, så skulle nästan hälften av järnvägsgodset gå på vägarna i stället.

Läs mer om några dagar i Produktion av godstransporter på järnväg del 2: Nätverket och rangerbangårdarna.

Jonatan Gjerdrum, chef strategisk planering

Green Cargo erbjuder näringslivet säkra, kapacitetsstarka och hållbara transporter till cirka 200 platser i Skandinavien och med partners når vi närmare 1000 i övriga Europa. Vårt transportarbete uppgick till 9,7 miljarder nettotonkm 2024. Nästan 98 procent av vårt totala transportarbete sker med eldrivna lok där elen uteslutande kommer från fossilfria källor. Varje vardag kör vi 31 miljoner nettotonkilometer och ersätter därmed 9 000 lastbilstransporter i vägnätet. Vi har 1 750 anställda, och har en årsomsättning på 4,2 miljarder SEK (2024).

Kontaktpersoner



Pressjour

Presskontakt
010-455 40 02



Stephan Ray

Presskontakt
Chef Kommunikation & Public Affairs
stephan.ray@greencargo.com