



Nordens största rangerbangård i Hallsberg. Det är välkommet att dubbelspåret till Hallsberg kommer slutföras, men byggtakten måste kunna ökas från fem meter per dag.

2022-06-17 17:29 CEST

Nationell plan: Sveriges viktigaste dubbelspår färdigställs och välkommen utredning av Öresundsförbindelser

Green Cargo välkomnar att regeringen fastställer genomförandet av sista etappen i utbyggnaden av Sveriges viktigaste dubbelspår mellan Hallsberg – Degerön. Ett annat mycket viktigt besked var att en mellanstatlig utredning ska se över kapacitet och redundans för transporter över Öresund. Dessvärre kvarstår de nationella flaskhalsarna Göteborg – Alingsås och Hässleholm – Lund sannolikt långt in på 2040-talet enligt regeringens nationella

infrastrukturplan.

– Som en nationellt verksam operatör med trafik från Riksgränsen i norr till Trelleborg i syd är det lätt att glädjas å våra kunder i näringslivets vägnar att det satsas på järnvägen i hela Sverige. Utmaningen, som vi ser det, är att det alltså saknas helhetstänk och stråkperspektiv för systemnytta, säger Ted Söderholm, vd på Green Cargo.

Green Cargo ser positivt på att järnvägen längs hela norrlandskusten får ytterligare medel, men det krävs mer och allra helst i en ordning som främjar snabbare nytta i stråk, snarare än fler mindre samtida projekt med långa projekttider. Malmbanans skick och kapacitet behöver dessutom prioriteras upp.

Nationella flaskhalsar kvarstår

Fyrspåret Hässleholm – Lund (70km) riskerar att försenas ytterligare och utgör ett väsentligt hinder för att realisera den nationella godstransportstrategin. Den så viktiga internationella godstrafiken på järnväg till och från skånska hamnar och Öresundsbron kommer behöva vänta på mer kapacitet på den trängsta delen av Södra stambanan i minst 20 år till som det ser ut nu.

På samma sätt utgör den heldygnsvisa kapacitetsbristen mellan Göteborg och Alingsås (50km) en stadig källa till förseningar för alla tågslag på Västra stambanan, och bromskloss till utvecklingen av helt nödvändiga godstransporter till och från Skandinavians största hamn. Green Cargo konstaterar att bristen inte alls berörs av vare sig regering eller Trafikverket i den aktuella planen.

Att flaskhalsarna kvarstår är tydliga symptom på bristen av helhetstänk och stråkperspektiv. Den nationella systemnyttan av att de åtgärdas betyder lika mycket för stora industriernas transportbehov i norra Sverige som det gör för lokala pendeltågsresenärer i Syd- och Västsverige.

– Även om Green Cargo välkomnar att landets, för godstrafiken, viktigaste dubbelspår Hallsberg – Degerön kommer färdigställas 2029 så ser vi med oro på att två av landets tre största flaskhalsar alltså kvarstår i åtminstone ett par decennier till. Varje flaskhals på järnvägen är en flaskhals i AB Sveriges

värdekedja, säger Ted Söderholm.

Välkommen kostnadskontroll

Ett mycket välkommet medskick från infrastrukturministern var kraven på ökad kostnadskontroll. Där kan Green Cargo konstatera att det finns stora besparingar att göra om man undviker att dela upp stråkprojekt i för många etapper, som exempelvis dubbelspåret Hallsberg – Degerön. En sträcka på fem mil som delats upp i sex etapper där nyttan uppstår först när det är fullt utbyggt. Den sista etappen på 14 km kommer enligt plan att ta ca sju år. Totalt kommer det att ha tagit 25 år för att bygga fem mil järnväg. Det motsvarar en byggtakt på drygt fem meter per dag.

– En modern industrination som Sverige ska kunna bygga järnväg i snabbare takt än fem meter per dag. I stället för att sprida ut spadarna i flera, mindre långsamma och kostnadsdrivande projekt bör man överväga att samla spadarna i färre men större industrialiserade och kostnadseffektiva projekt som skapar systemnytta snabbare. Det vinner alla på, säger Ted Söderholm.

Ur ett helhetsperspektiv på systemnivå är det beklagligt att satsningarna på LTS ligger sist planen mot bakgrund av att de stora nyttorna för godset ur ett kapacitetsperspektiv tycks komma långt efter 2040 i bästa fall. Alltså när de nya stambanorna teoretiskt skulle kunna stå klara som planerna indikerar nu. Godstrafikens tillväxt bör omhändertas genom längre, tyngre och snabbare tåg i närtid snarare än fler tåg i dagens kapacitetsbristande infrastruktur.

Viktiga prioriterade utredningsuppdrag

Ett särskilt viktigt besked var att en mellanstatlig utredning ska se över kapacitet och redundans för transporter över Öresund. En mycket angelägen fråga då dagens alternativ med en enda fast förbindelse och begränsade färjealternativ utgör en riskfaktor och kapacitetsbrist för den internationella leveransförsörjningen via järnvägstransporter. Kopplat till det saknas dock utredning av ny godsbangård i Skåne, då Malmös befintliga godsbangård redan idag är alldeles för underdimensionerad.

Green Cargo välkomnar även övriga prioriterade utredningsuppdrag med avseende på utveckling av järnvägen och hänvisar även till Tågforetagens kommentarer till den nationella infrastrukturplanen.

Green Cargo är en hållbar logistikpartner och en viktig del av skandinaviskt näringsliv. Nästan 98 procent av vårt transportarbete sker med eltåg med mycket låg klimatpåverkan. Varje vardag 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 har 1 800 anställda, transporterar cirka 20 miljoner ton gods och har en årsomsättning på 4,2 miljarder SEK (2023).

Kontaktpersoner



Pressjour

Presskontakt

010-455 40 02



Stephan Ray

Presskontakt

Chef Kommunikation & Public Affairs

stephan.ray@greencargo.com