

” JONAS WESTLUND,  
TRAFIKVERKET:

Tågplanen är  
en stor utmaning”

# Godset

EN TIDNING FRÅN TRAFIKVERKET OM GODS OCH AFFÄRER • NR 2.2011

NYA MALMTÅG  
ÖKAR TRAFIKEN

STÖRSTA BÅTARNA  
ANLÖPER GÖTEBORG

## LÄTT GAS GER MER LÖN

*Monica tjänar tusenlapp på sparsam körning*

20 581

**tunga lastvagnar** registrerades inom EU i april. Det är en ökning med 52,4 procent jämfört samma månad i fjol.  
KÄLLA: ACEA (EUROPEAN AUTOMOBILE MANUFACTURERS ASSOCIATION)



TRAFIKVERKET

## INTRO

# Krav på ökad kapacitet

**P**å regeringens uppdrag utreder jag hur järnvägens kapacitet ska kunna ökas. Järnvägen är hårt ansträngd och minsta störning sprider sig ofta snabbt i hela systemet. Detta drabbar godstransporter och resenärer. Det är tydligt att god framkomlighet för godstransporterna är en av de viktigaste frågorna att lösa för att säkra Sveriges konkurrenskraft som exportnation.

**"Vi kommer att presentera flera möjliga lösningar."**

**Vi kommer att presentera flera möjliga lösningar.** Några handlar om ekonomiska styrmedel, att det

blir dyrare att köra tåg på attraktiva tider och platser och motsvarande billigare på mindre attraktiva tider och platser. Andra handlar om en effektivare tidtabellsläggning som tydligare styr trafiken vad gäller hastigheter och uppehåll. Viktigt är också att säkerställa nivån på underhållet för ett mer robust och tillförlitligt järnvägssystem. Och var och hur investerar vi om resurserna ökar?

**Redan den 1 oktober** ska utredningens förslag för tiden fram till 2021 lämnas till infrastrukturministern. Slutrapporten för transportbehovet 2050 lämnas den 29 februari 2012.

**Nyligen kom EU:s vitbok** kring transportpolitiken. Där slås fast att järnvägens och sjöfartens andel av transporterna ska öka av miljöskäl, men också för att klara framkomligheten för transporter som bäst sker med lastbil.

**Jag tror vi** har goda möjligheter att hitta bra lösningar. Det kräver att alla i branschen bidrar. Först då kan vi erbjuda pålitliga transporter och en utveckling av svenskt näringsliv både på kort och på lång sikt.



LENA ERIXON  
STF GENERAL-  
DIREKTÖR  
TRAFIKVERKET

GODSET • NR 2. 2011

# Innehåll

- 3 Södra Skogs** väljer järnvägen enligt ny godsstrategi
- 7 Signaler** Mer dragkraft när LKAB ökar flottan av lok
- 8 Effektiva transporter** Monica lättar på gasen och tjänar pengar
- 10 Nyfiken på** Erica Kronhöffer
- 13 På banan** Ett pussel att planera nya tidtabellen
- 16 Utblick** De största fraktbåtarna angör Göteborgs hamn
- 18 Krönikan** Konkurrent eller komplement?
- 20 Hit går** den extra satsningen på järnväg



19

En ny färjeled för tunga fordon har öppnats i Mälaren.

FOTO: CHRISTINA SUNDIEN

8

**"Här gäller det att vara lyhörd och lyssna på vad kunden vill"**



Erica Kornhöffer är miljöchef på PostNord vars mål är att minska koldioxidutsläppen med 40 procent fram till 2020.

FOTO: HELENE GRYNFARB

19



Vinterdäck på tunga fordon föreslår Trafikverket och Transportstyrelsen.

## GODSET ÄR TRAFIKVERKETS TIDNING OM GODS OCH AFFÄRER

"Alla kommer fram smidigt, grönt och tryggt" är Trafikverkets vision. Trafikverket bildades 1 april 2010 och omfattar verksamheten vid tidigare Banverket och Vägverket samt vissa verksamheter vid Sika, Sjöfartsverket och Transportstyrelsen. Trafikverket ansvarar för långsiktig planering av transportsystemet för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart samt för byggande, drift och underhåll av statliga vägar och järnvägar.

**Ansvarig utgivare:** Lena Erixon. **Redaktör:** Kjell Åkerman. **Medverkande i detta nummer:** Heléne Grynfarb, Susanne Engman, Kasper Dudzik, TRONS, Göran Fält, Thomas Adolfsén, Christina Sundien, Ulf Östlund, Stefan Bratt, Kristina Jonsson Baars.

**Design:** A4 **Layout:** Grafisk form, Trafikverket. **Tryck:** Elanders Sverige AB, 2011 **Omslagsbild:** Göran Fält. Vill du beställa fler exemplar av Godset, göra en adressändring eller prenumerera gratis: Mejla godset@trafikverket.se **ISSN:** 16530888



Jonas Auselius är tillförordnad logistikchef på Södra Skog.



# Från gummidäck TILL JÄRNHJUL

Bättre transportekonomi men också lägre utsläpp. Det är huvuddragen i Södra Skogs nya strategi att köra mer rundvirke på järnväg – även på avstånd som bara är 15-20 mil mellan terminaler och industrier. I vinter startar tågpendeln som ska rulla sju dagar i veckan.

➤ **Med Södra stambanan** som närmaste granne ligger Stockarydsterminalen några mil söder om Nässjö. Terminalen är en av Södra Skogs knutpunkter i det nät som nu byggs upp för att säkra råvaruleveranserna till Södras anläggningar i Mörrum, Mönsterås och Värö, som har egen järnväg.

– Det finns en stor potential i att lägga om från gummidäck till järnhjul, förklarar Jonas Auselius, tillförordnad logistikchef. Vi arbetar med att förbättra och effektivisera transportlösningarna eftersom Södras pappersmassa och sågade trävaror konkurrerar på en stenhård →



Lokförare Mattias Olandius inspekterar det långa tågsättet på väg mot Södras massabruk i Mönsterås.

**"Vi ska köra på ett ruttlagt schema för att minska tomkörning och väntetider, vilket ger en högre produktivitet."**



global marknad. Hur stor effektiviseringen med ett nytt transportupplägg blir vet vi först när tågplan 2012 är tilldelad.

Godset besöker terminalen i Stockaryd en småkulan förmiddag i slutet av maj. Det är en öppen terminal som används av flera olika aktörer, som Södra, Sveaskog och Vida Skog. Hit rullar lastbilarna i en strid ström med rundvirke från avverkningar i närområdet. Två mobila kranar tömmer snabbt lastbilarna och lastar massaveden på järnvägsvagnar. Exakt 12.45 startar tågoperatören TX Logistikts resa mot Södras massabruk i Mönsterås norr om Kalmar med 24 vagnar i släptåg.

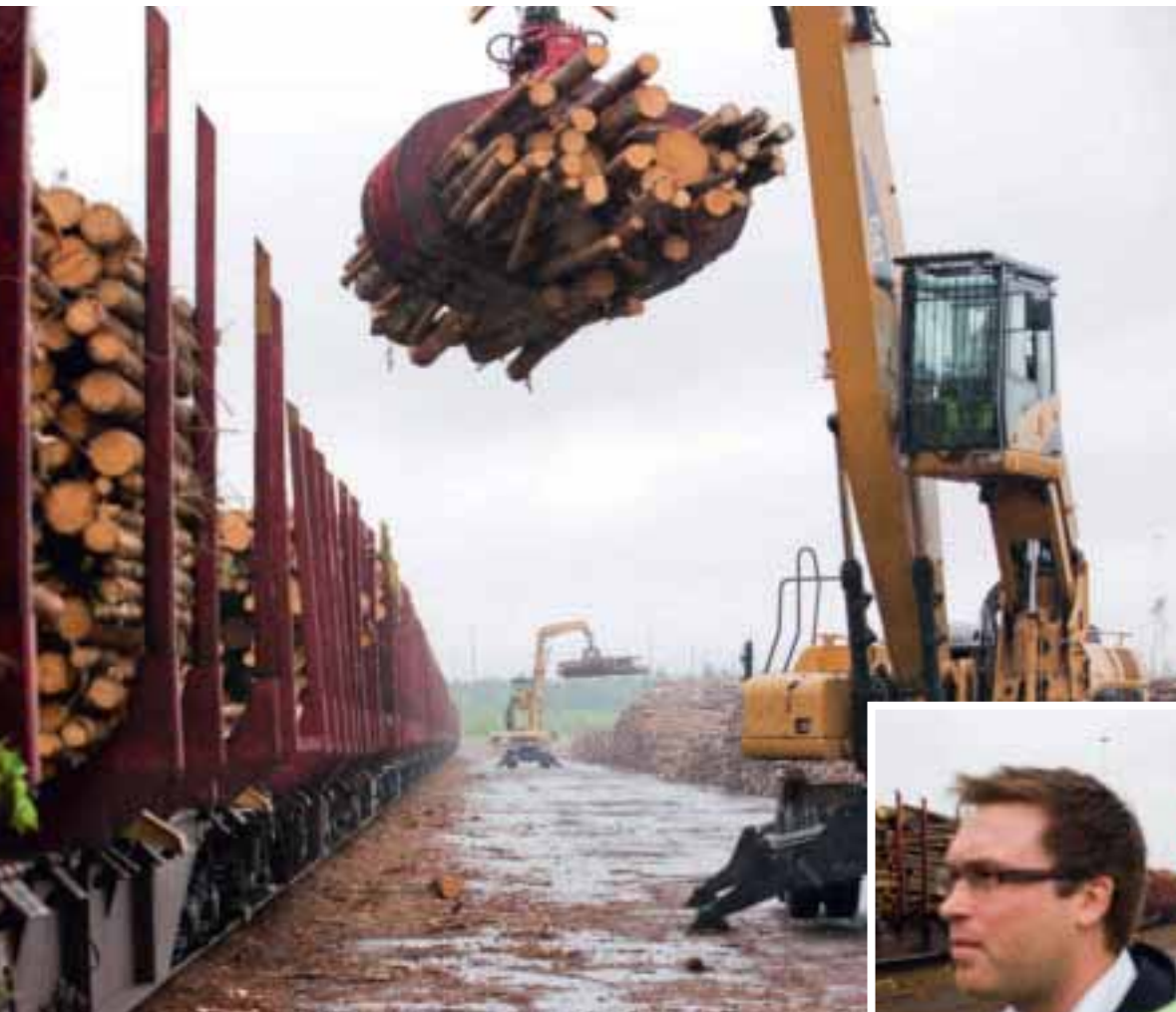
**Stormen Gudrun** i januari 2005 blev en vändpunkt för Södras logistikstrategi, berättar Jonas Auselius. Den skog som föll i stormens härjningar krävde en jättelik apparat för att tömma de tillfälliga virkesterminaler som byggts upp runtom i Småland. En del av lösningen blev järnväg, eftersom rundvirket transporterades långa sträckor, även på export.

Efter att stormterminalerna avvecklats har Södras tåg gått på lediga spårtider, något som skapat stor flexibilitet men också långa omloppstider med stillestånd på resorna mellan terminaler och industrier.

– Tåg som står stilla drar stora kostnader, konstaterar Jonas Auselius.

Den nya strategin handlar om struktur och om att i vissa områden lägga över gods på tåg redan på relativt korta transportavstånd. I vinter startar en tågpendel som ska gå sju dagar i veckan året runt mellan åtta terminaler som förser Södras massabruk och sågverk med råvara. Det handlar om stora godsmängder och 416 avgångar är planerade 2012. Södras anläggningar förbrukar cirka 13 miljoner kubikmeter skogsråvara årligen och mer blir det när ett av Europas största sågverk i Värö tas i drift inom kort.

– Vi ska köra på ett ruttlagt schema för att minska tomkörning och väntetider, vilket ger en högre produktivitet. Det



Det tar inte många timmar för de stora kranarna att fylla 24 järnvägsvagnar med massaved.

**”Det behöver inte vara stora och dyra investeringar; att förlänga en mötesstation kan göra underverk när vi planerar logistiken.”**



– Tågpendeln till massabruket i Mönsterås är vår akilleshäla, konstaterar Jonas Auselius.

kommer att kräva stor flexibilitet från oss, tågoperatörerna och terminalerna, men vi behöver också en infrastruktur som medger snabba transporter, betonar Jonas Auselius.

**Jonas Auselius tycker** ändå att Södra har fått igång en bra dialog med Trafikverket.

– Vi har förståelse för att processen kan ta tid. Det behöver inte vara stora och dyra investeringar; att förlänga en mötesstation kan göra underverk när vi planerar logistiken.

För Södra Skog går ekonomi och miljö hand i hand enligt Jonas Auselius.

– En viktig orsak till satsningen på tåg är att vi vill minska företagets miljöpåverkan.

Det handlar om stora godsmängder, och med mindre rundvirke på landsväg sänks förbrukningen av diesel och därmed utsläppen av koldioxid.

Södra har för övrigt egen tillverkning av miljödiesel baserad på tallolja, i samarbete med bland annat Preem genom SunPine. Vem som helst kan tanka bilen eller lastbilen hos Preem, och det finns även tapställen vid några terminaler.

Hur ofta har en logistikchef sina tankar längre fram i förädlingskedjan, till industrierna och slutkunderna?

– Det har jag varje dag. Att ha ett strukturerat flöde av virkesråvara är ju en förutsättning för att våra bruk och sågverk →

## SÖDRA SKOG

Södra är en ekonomisk förening med 51 000 sydsvenska skogsägare som medlemmar. Medlemmarna äger 36 000 skogsgårdar med mer än hälften av den privatägda skogen i södra Sverige.

Södra-koncernen har fyra affärsområden: Södra Skog, Södra Cell, Södra Timber och Södra Interiör. De förädlar medlemmarnas skogsråvara till pappersmassa, trävaror, trähus och interiörprodukter. Nettoomsättningen 2010 var 19,7 miljarder kronor. Södra har 4 000 anställda.

2010 motsvarade virket från medlemmar na tio procent av avverkningen i Sverige.



Adam Pettersson rattar en Scania och har anlänt till terminalen med ett lass massaved från en gallring i Rödja, tre mil från Stockaryd.

→ ska kunna tillverka den pappersmassa och sågade trävaror som kunderna runt om i Europa efterfrågar.

På väg hem från Stockaryd till huvudkontoret i Växjö talar vi om konjunktur och investeringar. Enligt Jonas Auselius är efterfrågan på avsalumassa stark med-

an marknaden för sågade trävaror varit svag en längre period. Ändå investerar Södra i utbyggnad av sågverket i Värö till ett av Europas största.

– Vi ser satsningen i Värö som en långsiktig investering som ska ge ägarna avkastning över en lång tidsperiod. Det

här är en cyklisk bransch och av erfarenhet vet vi att konjunkturen förr eller senare vänder uppåt. Den dagen står Södra rustat för att möta kundernas behov. ●

TEXT: KJELL ÅKERMAN  
FOTO: KASPER DUDZIK



På det lilla kontoret planerar Jonas Auselius sommarens transporter med marknadschef Per-Henrik Evebring. FOTO: KASPER DUDZIK

## Terminalen går som tåget

**I höst har det gått tre år sedan första tåget lämnade terminalen med rundvirke.**

På terminalen i Stockaryd möter marknadschefen Per-Henrik Evebring upp.

– Vi började här 2008 med tomma händer och utan kunder. Men efter första verksamhetsåret hade terminalen hantlat 189 heltåg, förklarar han.

Stockaryd är inriktad på skogsråvara och biobränsle. Det är en öppen terminal och används bland annat av Södra Skog, Sveaskog och Vida Skog. Man hanterar också stora timmervolymer från Norge.

– Vi försöker få kunderna att planera så att tågen går med gods i bägge riktningarna.

Det spar mycket resurser. Men terminalen saknar ett triangelspår till stambanan, anser han.

Det är en lyckad satsning som nu är inne på sitt fjärde verksamhetsår. Under 2010 lastades 335 heltåg och prognosen för 2011 ligger på ungefär samma nivå.

Terminalen drivs av Stockarydsterminalen AB där Sävsjö kommun och Sävsjö Transport äger 50 procent vardera. På granntomten driver Stora Enso genom Trätåg AB en egen terminal. ●

TEXT: KJELL ÅKERMAN

## Råolja på export från Göteborgs hamn

➤ I maj var det premiär för export av råolja från Nordens största hamn i Göteborg. Mindre tankfartyg från Ryssland och Nordsjön lossar råolja i det underjordiska bergrummet i Torshamnen. Där mellanlagras oljan för att senare transporteras vidare med större fartyg till exempelvis USA och Asien. Tidigare har råoljan lastats om i någon av de stora hamnarna på kontinenten, exempelvis Rotterdam.

- Ett historiskt ögonblick för hamnen. Mycket få hamnar kan erbjuda mellanlagring och omlastning av råolja, säger Magnus Kårestedt, vd för Göteborgs hamn. ●

## LKAB köper nya lok och vagnar

➤ Gruvbolaget LKAB ökar kapaciteten för sina malmtransporter genom att beställa fyra nya dubbla IORE-lok från leverantören Bombardier.

- Investeringen ger oss en transportkapacitet på 20 tåg mot dagens 15 dagliga tåg på Malmbanan, säger företagets logistikchef Göran Heikkilä.

Varje tåg fraktar 6 800 ton järnmalmprodukter och är 750 meter långt. Ökad kapacitet på Malmbanan är avgörande för att LKAB ska kunna förverkliga planerna på tre nya gruvor och att öka leveranserna med 35 procent till 2015. De nya loken kommer att levereras under 2013-2014.

LKAB har också lagt en order på 300 malmvagnar från Kockums och deras underleverantör Kiruna Wagon. ●



FOTO: LKAB

IORE-loken är energieffektiva och har inbyggd energiåtermatning.



ILLUSTRATION: SUSANNE ENGMAN

## Cooptåget går hela vägen till Bro

➤ Nu går Cooptåget hela vägen från Helsingborg till lagret i Bro, norr om Stockholm. Lösningen heter Bro Kombi och innebär att Coop slipper lasta om till lastbilstransporter mellan Tomtebodas bangård och Bro. Kombilösningen är byggd i direkt anslutning till lagerbyggnaden i Bro.

Under 2009 ersatte Coop alla lastbilstransporter mellan Helsingborg och Bro

med tågleveranser. Cooptåget har en kapacitet på 36 trailrar och har dagliga leveranser till Bro måndag-fredag.

Enligt Cecilia Holden, transportchef på Coop logistik, har tågupplägget minskat utsläppen av koldioxid med 4 500 ton/år. Med Bro Kombi minskar utsläppen med ytterligare 900 ton/år. ●

## Ny kombiterminal i Borlänge

➤ En kombiterminal och logistikpark planeras i Borlänge av det statliga fastighetsbolaget Jernhusen i samarbete med Borlänge kommun. I en första etapp investeras drygt 100 miljoner kronor.

- Vi utvecklar kombiterminaler för att möta transportbranschens behov av optimala transportlösningar och för att öka mängden gods på järnväg, säger Henrik Därth, affärsutvecklingschef på Jernhusen.

Bolagets terminalkoncept innebär att terminalerna är öppna för alla aktörer som vill transportera på järnväg. ●

## Pegasuspriset till Maersk Lines

Maersk Lines belönas med Pegasuspriset 2011 för sitt miljöarbete. På tre år har Maersk Lines minskat utsläppen av växthusgaser med 14 procent. Företaget ska inom en snar framtid använda nya energisnåla och miljöanpassade fartyg för frakter till Asien. Ur juryns motivering: "Företaget verkar på en global scen och kan vara ett föredöme i transportbranschen och i synnerhet sjöfartsnäringsen. Genom att också satsa på tågtransporter har Maersk i handling visat hur olika transportslag effektivt kan samverka". ●

FOTO: KRISTINA JONSSON BAARS

# Sparsam körning ger mer i plånboken

I sex år har chaufförerna på åkeriet Bigero sporrat varandra att köra sparsamt. Företaget ordnar tävlingar där den chaufför som har mest kvar i tanken kan tjäna upp till en tusenlapp extra i månaden.

**Chaufförerna vid åkeriet Bigero i Dalarna** har en bra morot för att lätta på gasen. Företaget ordnar tävlingar där det gäller för förarna att köra så sparsamt som möjligt. Den som lyckas bäst vinner en extra slant. För företaget innebär det lägre bränslekostnader och mindre slitage på vagnparken.

Åkeriet har som krav att personalen har utbildning i sparsam körning – eller eco driving, som det också kallas.

- Utbildningen ger resultat. Om man jämför chaufförernas körsätt före och efter är det stor skillnad, konstaterar Linda Björs på Bigero. För att motivera dem att ta det på allvar har vi sagt att en del

av de pengar företaget tjänar på lägre bränslekostnader ska gå tillbaka till chaufförerna.

En del av åkeriverksamheten är stationerad i Borlänge. Företaget ansvarar för transporter av lera från Gävle hamn till Stora Ensos pappersbruk i Kvarnsveden. Leran, som kommer från Cornwall i England, används i papperstillverkningen.

**"Tävlingsmomentet är kul. Jag kan tjäna extra pengar och samtidigt känna mig duktig."**



**Monica Johansson**, med 32 års erfarenhet som lastbilschaufför, kör två vändor mellan Gävle och Borlänge varje arbetspass med 40 ton lera i lasten. Klockan 14.35, precis på utsatt tid, svänger hon in på pappersbruket och lossar lasten efter dagens andra vända.

- Tävlingsmomentet är kul. Jag kan tjäna extra pengar och samtidigt känna mig duktig. Jag har lyckats vinna tävlingen några gånger, och går det riktigt bra kan det bli drygt tusenlappen mer i lönekuvertet på en månad.

Tävlingen i sparsam körning är inne på sitt sjätte år. För att ta ett exempel var temat i april att för varje deciliter chaufförerna sänkte förbrukningen tickade det ut en extra lönekrona i timmen.

Alla lastbilar är utrustade med en dator som registrerar en mängd parametrar under transporten, som bränsleförbrukning, snitthastighet och antalet inbromsningar. Efter arbetsdagen levereras en detaljerad körrapport som exakt visar hur man kört.

Efter varje arbetspass kvitterar Monica Johansson ut en detaljerad körrapport från förarhyttens dator.





Monica Johansson är en av chaufförerna på åkeriet Bigero som genom sparsam körning har chansen att få en extra slant i lönekuvertet.

**Vad tjänar åkeriet** på att personalen tävlar mot varandra?

– Den viktigaste effekten är att vi sänkt bränslekostnaderna, och det betyder mycket eftersom priset på diesel hela tiden stiger. Med ändrat körsätt minskar också slitaget på vagnparken. Det innebär färre maskinhaverier och lägre kostnader för reparationer.

Monica Johansson har varit med sedan starten av transportupplägget 2005.

– Jag kan varje backe och kurva på sträckan eftersom vi kör samma rutt hela tiden. Hemligheten med sparsam körning är att vara förutseende och hela tiden läsa

av trafiksituationen. Jag lättar mycket oftare på gaspedalen är normalbilisten, utnyttjar nivåskillnaderna maximalt och bromsar försiktigt. ●

TEXT: KJELL ÅKERMAN

FOTO: GÖRAN FÄLT

## BIGERO

Bigero AB startade verksamheten i Mockfjärd i Dalarna 1976. Åkeriet har ett 20-tal chaufförer som förutom lertransporterna utför gräv-, mark- och anläggningsarbeten.

## TRAFIKVERKET OM SPARSAM KÖRNING

Trafikverket har definierat vad som menas med sparsam körning och satt upp regler som är av betydelse för att bedöma de utbildningar som anordnas av organisationer och företag.

Utbildning i sparsam körning ska ge ökad förståelse, kunskap och färdighet för att minska bränsleförbrukningen och utsläppen av växthusgasen koldioxid.

För att en utbildning i ekonomisk, trafiksäker och miljöanpassad körning ska uppfylla Trafikverkets kriterier krävs att den

- har dokumenterat goda effekter på bränsleförbrukningen (i genomsnitt 10 procent minskad förbrukning för personbilar och minst 8 procent för tunga fordon)
- betonar vikten av uppföljningar och åtgärder för att ett positivt mönster ska upprätthållas
- på goda grunder kan antas leda till förbättringar även när det gäller andra utsläpp, inklusive buller
- på goda grunder antas leda till att trafiksäkerheten förbättras
- fungerar i verklig trafik.



- PostNord är landets största åkeri och därför  
behövs en mer trafikslagsövergripande diskussion,  
anser Erica Kronhöffer. FOTO: HELENE GRYNFARB

# Erica

## ELDSJÄL FÖR ELBILAR

# Kronhoffer

PostNord är Europas mest elbilstäta postföretag. Ännu fler elbilar blir det om Erica Kronhoffer, chef för Miljö och Total Quality Management (TQM), får som hon vill. Men **ska PostNord också nå sina miljömål** måste även andelen järnvägstransporter öka till 2020.

**Satsningen på bland annat elfordon** och högre andel järnvägstransporter är inte svår att förstå med tanke på det mål som PostNord satt upp om att minska koldioxidutsläppen med 40 procent i absoluta tal fram till 2020.

– Just att vi varit tydliga med att minskningen avser absoluta tal trycker jag alltid lite extra på när jag träffar leverantörer eller kunder. Jag tycker det finns en tendens inom näringslivet att slira lite på begreppen. Gäller det absoluta tal eller är det i relation till utfört transportarbete?

PostNord har en flotta på ungefär 16 000 fordon, varav många är lastbilar eller bensindrivna bilar. Hur ska ni bära er åt för att nå ett sådant tufft mål?

– Det är ingen tvekan om att målet är utmanande. Jag kan inte peka på någon enskild halleluja-lösning för hur vi ska nå dit. Det är många olika delar som bidrar till att nå målen. I grund och botten handlar det om att göra mer av det vi redan gör i dag: fler elfordon i brevbäringen, ökad andel biodrivmedel och ökad fyllnadsgrad i lastbilarna för att nämna några exempel, berättar Erica Kronhoffer.

– Jag vill understryka att vi jobbar med alla transportslag, till och med svävare för att nå vissa öar i skärgården vintertid.

**Av PostNords totala** koldioxidutsläpp svarar transporter för den största delen absoluta lejonparten (72 procent). Energianvändning i lokaler och fastigheter kommer som god tvåa.

– Därför måste vi både minska belastningen från transporter och vidta energieffektiviseringar i lokalerna. Men transportfrågan är vital i sammanhanget. Redan i dag körs närmare 70 procent av brevvolymer mellan sorteringsterminalerna i Sverige på järnväg – en andel som kan komma att öka ytterligare.

Vore det inte bättre om alla skickade e-mail istället för att använda brev som ju ändå tar tid att adressaten?

– Nu visar våra undersökningar att PostNords kunder vill ha både digital och fysisk hantering av post. Svensken föredrar att få sina räkningar per →

**”I grund och botten handlar det om att göra mer av det vi redan gör i dag: fler elfordon i brevbäringen, ökad andel biodrivmedel och ökad fyllnadsgrad i lastbilarna för att nämna några exempel.”**



Genom att använda den eldrivna Club Cab minskar utsläppen av koldioxid med 1,5 ton per år jämfört med en vanlig bil.

FOTO: STEFAN BRATT



-Svensken föredrar att få sina räkningar per brev men många väljer att betala räkningarna på nätet, konstaterar Erica Kronhöffer. FOTO: HELENE GRYNFARB

## ERICA KRONHÖFFER

- > **Alder:** 39
- > **Profession:** Chef för Miljö och Total Quality Management, Post Nord.
- > **Bakgrund:** Jurist med inriktning på miljö rätt. Inledde yrkeskarriären inom ASG innan hon anställdes som förbundsjurist på Svenska Jägarförbundet. Efter några år fick Erica erbjudande att återvända till godssektorn då Green Cargo lockade med ett jobb med inriktning på miljö rätt. Ett år senare blev hon företagets miljöchef. Anställd i PostNord sedan november 2009.
- > **Familj:** Make (arbetar som jurist)
- > **Bor:** I centrala Stockholm
- > **Det visste du inte:** Erica Kronhöffer cyklar gärna i skog och mark med sin mountainbike.

brev men många väljer att betala på nätet. Och vi tillhandahåller bägge tjänsterna. Här gäller det att vara lyhörd och lyssna på vad kunden vill.

Erica Kronhöffer tror inte att fysiskt kontra digitalt är en generationsfråga, att unga väljer nätet och att vuxna föredrar traditionell posthantering. PostNords kundundersökningar ger i alla fall inga belägg för det.

**I höstas fattade** styrelsen för dåvarande Posten Norden beslut om en ny brevtterminalstruktur. Beslutet innebär att två nya brevtterminaler byggs i Hallsberg och i Rosersberg, norr om Stockholm. Terminalerna byggs i direkt anslutning till stambanan.

– Vårt beslut om en ny terminalstruktur har sin grund i att vi tror på större brevvolymer kommer att flyttas över på tåg i framtiden. Och vissa volymer kommer även i framtiden att skickas med flyg, eftersom Sverige är ett avlångt land. Men några stora, omvälvande förändringar i flödena tror jag inte på. Om 15 år kommer att se ut ungefär som i dag.

**”Jag är övertygad om att det behövs en mer trafikslagsövergripande diskussion och inte minst synsätt på de investeringar eller åtgärder som ska ske.”**

Inrättandet av Trafikverket är enligt Erica Kronhöffer säkert ett steg i rätt riktning.

– Jag är övertygad om att det behövs en mer trafikslagsövergripande diskussion och inte minst synsätt på de investeringar eller åtgärder som ska ske. PostNord är väl betjänta av en helhetssyn eftersom vi använder alla transportslag i distributionen. Vi är de facto landets största åkeri.

PostNord har inrättat en särskild klimatfond. Vad är syftet med fonden?

– Klimatfonden öronmärker årligen 100 miljoner kronor till miljö- och klimatförbättrande åtgärder. Summan motsvarar minst vad det skulle ha kostat om vi istället valt att klimatkompensera våra koldioxidutsläpp.

Hur används pengarna?

– Vi investerar i miljö- och klimatförbättringar som medarbetarna för fram. Personalens engagemang är stort och vi får många goda förslag. ●

TEXT: STEFAN BRATT



Jonas Westlund är ansvarig för den omfattande planeringen av tågplanen 2012.  
FOTO: ULF ÖSTLUND

## Jonas löser tåg pusslet

Person- och godstrafiken på järnväg ökade med drygt sex procent under 2010 och den positiva utvecklingen väntas fortsätta. Samtidigt kommer nya aktörer in på marknaden sedan också persontrafiken avreglerats.

**Med de förutsättningarna** arbetar i dag Trafikverkets planerare för högttryck med att komponera Tågplan 2012, som ska innehålla tågens tidtabeller men också tidplanen för banarbeten.

Jonas Westlund är chef för Trafikverkets tidtabellsplanering och har fyrtioalet kollegor på tre platser i landet. Arbetet med att lägga en ny tidtabell började formellt 11 april då ansökningstiden för järnvägsföretag och andra aktörer gick ut. I praktiken startade

processen redan i sent hösten 2010 då Trafikverkets järnvägsnätsbeskrivning publicerades. Den är en tjock produktkatalog och beskriver alla de rättigheter och skyldigheter järnvägsföretagen måste känna till och förstå för att kunna trafikera järnvägen nästkommande år. Det går en röd tråd mellan produktkatalogen och planeringen av den nya tidtabellen, betonar Jonas Westlund. →





FOTO: KASPER DUDZIK

## SÖKER PLATS PÅ SPÅRET

- 47 järnvägsaktörer har sökt plats på spåret till Tågplan 2012, varav fem är nya inom transportsektorn.
- 15 företag vill köra godstrafik, 26 vill köra persontrafik.
- 41 ansökningar gäller tågtider, varav 11 vill köra gränsöverskridande trafik.
- 8 sökande vill ha plats för uppställning och 2 vill ha plats på järnvägen för banarbeten.

En del i arbetet med tidtabellen är att lösa konflikter som uppstår när flera aktörer vill köra gods och resenärer på samma sträckor och tider.

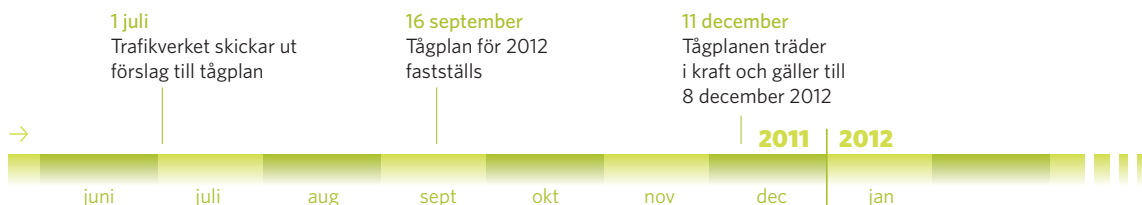
– Det är en stor utmaning. I år har vi särskilt hög beredskap för att titta på alla ansökningar och se vilka konflikter som finns. Även om avregleringen inte slagit igenom med buller och bång, är vår känsla att det finns fler konflikter än tidigare. Ambitionen är att få en snabb och tidig dialog med alla aktörer.

Vid en konflikt vinner det tåg som Trafikverket bedömer har den största samhällsekonomiska nyttan,

enligt den prioriteringsklassning som företagen gör för varje tåg i sin ansökan. Går det inte att nå en frivillig lösning på konflikten kan Trafikverket ensidigt besluta att förklara vissa banor överbelastade på vissa tider.

– Alla aktörer vet om spelreglerna och är medvetna om att tågplanen inte får innehålla otydligheter, understryker Jonas Westlund. ●

TEXT: KJELL ÅKERMAN



## Svårt förutse behovet av järnvägstransporter

➤ Det är svårt att ge en tillförlitlig prognos över behovet av gods-transporter på järnvägen fram till 2020.

Det konstaterade logistikchef Stig Wiklund från Stora Enso, i egenskap av företrädare för Näringslivets transportråd. Han var en av talarna när Trafikverket i maj arrangerade en hearing om kapacitetsfrågor.

Under hearingen, där näringsliv, regionala förbund samt tågoperatörer framförde sina önskemål och åsikter om den befintliga och framtidens järnvägstrafik, fanns två gemensamma nämnare från aktörerna på podiet – förbättra underhållet och se till att öka kapaciteten, helst redan i dag.

Planeringschef Andreas Ekberg från Skånetrafiken presenterade ett framtida investeringsbehov fram till 2030 på 55 miljarder kronor bara i Skåne.

- Enligt våra beräkningar måste alla sträckor som i dag är dubbelspåriga utvecklas till fyrspar, och enkelspar måste bli dubbelspåriga om vi ska klara godstransportörernas och resenärernas behov, hävdade Andreas Ekberg. ●



FOTO: STEFAN BRATT

Trafikverket samlade i maj representanter för näringsliv och tågoperatörer för att diskutera det framtida behovet av spårkapacitet.

## Rådslag om godstransporter

➤ Nyligen arrangerades ett rådslag om effektivare godstransporter i Stockholm. Nära hundra personer från näringsliv och offentlig sektor diskuterade framtida utmaningar.

- Helt avgörande är att få igång ett kreativt samarbete kring frågorna, säger Karin Eklund, Trafikverkets projektledare. ●

## Riktiga nollor

➤ Uppgiften i Godset 1 - 2011 om att tågen rullade 40 645 tågkilometer under 2010 är inte korrekt. Tre nollor föll bort. Den rätta siffran är 40 645 000. ●



FOTO: TRONS

Svensk åkerinäring upplever en kraftig efterfrågan på transporttjänster. Det visar den senaste Åkeribarometern.

## Positiv åkeribarometer

➤ Efterfrågan på transporttjänster har ökat kraftigt andra kvartalet i år. Det konstateras i Sveriges Åkeriföretags konjunkturundersökning Åkeribarometern. Tack vare ökad efterfrågan har åkerinäringen kunnat höja priserna och utöka personalstyrkan.

Lönsamheten i näringen upplevs dock inte som särskilt god.

- Det är nödvändigt att åkeriföretagen ser till att kompensera sina ökade kostnader för till exempel drivmedel och personal, säger Johan Lindström, vd i Sveriges Åkeriföretag.

Mest optimistiska med förväntningar på ökad efterfrågan är man inom delbranscherna maskin- och tungtransportörer, bygg och anläggning, kyl och fryns samt när-distribution. De delbranscher som minskat sina förväntningar är bud, post, småpaket samt miljöservice och renhållning.

Investeringsplanerna i branschen ligger fast visar barometern. Detsamma gäller personalstyrkan under det kommande kvartalet. Istället börjar brist på personal i större grad anges som ett hinder för att utvidga verksamheten. ●

## Fler godståg i Mellansverige

➤ I projektet Bana Gods i Mitt föreslås ett antal åtgärder som ska göra det möjligt att köra fler godståg i mellersta Sverige. Godsstråket på sträckan Storvik-Frövi genom Bergslagen är en enkelspårig järnväg med hög belastning.

I en förstudie förslår Trafikverket bland annat elva nya mötesstationer och förlängning av sju mötesstationer.

Förslagen finns ännu inte med i den nu gällande nationella planen fram till 2021, och är alltså inte finansierade. ●

## Bredare farled i Norrköping

Sjöfarten har fått en bredare och djupare inseglingräna till hamnen i Norrköping. Det innebär ökad tillgänglighet till hamnen och bättre säkerhet för sjöfarten. Farleden invigdes den 9 juni av infrastrukturminister Catharina Elmsäter-Svärd. Samtidigt invigdes den nya kombiterminalen och containeranläggningen i Pampushamnen. ●

FOTO: ISTOCKPHOTO.COM



# Göteborg - porten mot världen

**En tisdag i slutet av maj anlöpte världens största containerfartyg från rederiet Maersk Line Göteborgs hamn. Eleonora Maersk är nästan 400 meter långt och lastar cirka 15 000 containrar.**

Eleonora Maersk och systerfartygen sätts i trafik på linjen mellan Europa, Skandinavien och Asien och är ett led i rederiets

satsning på Fjärran Östern. Hamnen i Göteborg får besök varje tisdag.

– Att Maersk börjar anlöpa hamnen med sina största fartyg visar vår betydelse som godsnav för industrin i hela Skandinavien, konstaterar vd Magnus Kärestedt.

Containerjättarnas nya rutt till den svenska västkusten är ytterligare ett bevis på Göteborgs betydelse som export- och importhamn. Under 2010 befäste hamnen sin roll som Skandinavien största. Räk-

nat i ton ökade godsvolymen med elva procent och landade på nära 44 miljoner ton. Under årets första kvartal märktes också återhämtningen i ekonomin. Containertrafiken slog tidigare rekord och bilexporten i Europa är tillbaka på nivåerna före krisen.

Christian Jull-Nyholm är chef för Maersk Lines verksamhet i Skandinavien.

– Containerfartygen i kombination med vårt och hamnens långvariga samarbete kring järnvägspendlar ger en helhetslösning för transporter dörr till dörr, med bästa möjliga miljöprestanda.

**Göteborg fungerar också** som ett nav för godstransporter på järnväg. Mer än hälften av allt gods till och från hamnen går i dag på järnväg. Dagligen anländer eller avgår över 70 tåg i hamnen i ett system av tågpendlar till och från de största städerna i Sverige och Norge. Godsvolymerna har mer än tredubblats på sju år och antalet tågpendlar har växt från 2 till 26.

Kryssningstrafikens utveckling är ett exempel på Göteborgs attraktivitet som turistmagnet. I år slås nytt rekord när 51 kryssningsfartyg anlöder hamnen med 64 000 passagerare ombord, vilket kan jämföras med fem besök 2002. Engelsmän, tyskar och amerikaner är de vanligaste gästerna. Den genomsnittlige turistens spenderar 900 kronor på en dag, vilket innebär att kryssningstrafiken i år genererar 57 miljoner kronor i intäkter till staden.



Maersk Line anlöper nu Göteborgs hamn med sina största containerfartyg. Hamnen får besök varje tisdag.

FOTO: GÖTEBORGS HAMN



ILLUSTRATION: SUSANNE ENGMAN

## Brett utbud av fartygslinjer

**Göteborgs största konkurrensfördel är att hamnen kan hantera mycket stora volymer. Detta tack vare investeringar som gjorts i jättelika containerkranar, terminalytor, bredare och djupare farleder och infrastruktur i hamnens närhet.**

– En stor konkurrensfördel är också det breda utbud av fartygslinjer till viktiga import- och exportmarknader, konstaterar kommunikationsansvariga Cecilia Carlsson. Vi kan som enda svenska hamn ta emot transoceaniska direktanlöp. Att transportera gods med direktanlöp innebär stora fördelar eftersom man slipper omlastning i en kontinentalhamn.

Hamnens geografiska läge med närhet till Oslo, Köpenhamn och Stockholm innebär också fördelar. 70 procent av Nordens industri finns inom ett avstånd av 50 mil. – Vi har också 26 tågpendlar inom systemet RailPort Skandinavien som gör att

import- och exportföretag i hela Skandinavien och Östersjöregionen lätt kan nå oss.

Hur står sig hamnen i förhållande till kontinentens storhamnar som Rotterdam och Hamburg?

– Det är våra största konkurrenter, och det är dessa hamnar vi måste matcha för att sköta mer av omlastningen till Skandinavien och Östersjöregionen här. Vi är störst i Norden och kommer på plats 17 i Europa. När det gäller logistikflöden har vi en stor fördel med vår kapacitet och våra tågpendlar.

Vilken är den starkaste trenden när det gäller sjöfart?

– När det gäller containerfartyg är den att stor blir större och större fartyg, större och större hamnar. En annan trend är att allt mer blir containeriserat, sådant som tidigare fraktats på annat sätt. Miljötrenden är också stark och sjötransporter är ett energieffektivt transportsätt, framför allt i kombination med tåg. Vi ser också allt mer förnyelsebart i vår oljehamn; olika bioprodukter, etanol och metanol, och vi har långtgående planer på en terminal för flytande naturgas.

Vilka ambitioner har hamnen på fem till sju års sikt?

– Vi vill ha en kraftfull men hållbar tillväxt med fler tågpendlar till norra Sverige och Norge och fler direktanlöp till Fjärran Östern och Sydamerika.

Vi försöker bidra till att det blir mer förnyelsebara produkter i vår oljehamn.

I samarbete med Sjöfartsverket och våra terminaler arbetar vi med få ned anlöpskostnader så att det blir ännu mer attraktivt för rederier att etablera sig här. ●

TEXT: KJELL ÅKERMAN

### VIKTIG FÖR UTRIKESHANDELN

- Göteborgs hamn är Skandinavien största med 11 000 fartygsanlöp per år. En tredjedel av den svenska utrikeshandeln går via hamnen och här hanteras 65 procent av all containertrafik.
- Göteborg är landets enda hamn som har kapacitet att ta emot de största containerfartygen och har det bredaste utbudet av fartygslinjer inom och utanför Europa. Hamnen har terminaler för containrar, bilar, olja, ro-ro-fartyg och passagerare.



FOTO: SÖDERTÄLJE HAMN

## Konkurrent eller komplement?

**Som vd för Södertäljes** moderna hamn med direkt anslutning till såväl järnväg som E4/E20, upplever jag att olika transportslag ofta ställs mot varandra. Det kan gälla miljö-, ekonomi- eller transittidsargument. Jag har svårt att förstå diskussionen. Är det så vi vill driva våra verksamheter?

Även jag kan undra när Trafikverket i sin investeringsplan fram till 2020 lägger 65 miljarder på järnvägen och 2 miljarder på sjöfarten. Sjöfarten betalar i dag över 100 procent av sina brukarkostnader, samtidigt som banavgifterna ska höjas från 5 till 10 procent av kostnaderna.

**”Är det så vi vill driva våra verksamheter?”**

Jag tror ändå att vi har mycket att vinna på att utnyttja respektive trafik-

slags fördelar. Det gynnar både kunden och miljön. Järnvägen kommer inom all överskådlig tid att ha kapacitetsbegränsningar, samtidigt som hamnarna och särskilt sjöfarten har en otrolig överkapacitet för fortsatt tillväxt. Volymerna växer för varje år och vi borde kunna samarbeta för att göra en riktig miljöinsats och minska trycket på landsvägarna.

Vi får aldrig glömma att vårt jobb är att hjälpa svensk import- och exportindustri att vara konkurrenskraftig på världsmarknaden. Då krävs det att vi slutar titta avundsjukt på varandra. Jag tror på samarbetsvilja och att vi tillsammans hittar effektiva lösningar för alla transportslag.

*E. Froste*

ERIK FROSTE,  
VD SÖDERTÄLJE HAMN

## Sista järnvägstunneln färdigsprängd

Den tredje och sista av järnvägstunnelnarna som byggs mellan Velanda och Upphärad är färdigsprängd. Tunnelnarna är en del av utbyggnaden till dubbelspår mellan Göteborg och Trollhättan inom projektet Bana Väg i Väst.

Den största utmaningen på sträckan har varit det stora överskottet på massor. Men arbetet går framåt i ett bra tempo och vi räknar med att vara färdiga i december 2012 enligt tidplanen, berättar Sara Distner, projektledare för deletappen Velanda-Prässebo.

Utbyggnaden mellan Göteborg och Trollhättan görs etappvis. Etappen mellan Velanda och Prässebo omfattar cirka 1,4 mil dubbelspår och på sträckan finns tre tunnlar. Genomslaget i den cirka 150 meter långa tunneln vid Stenliden söder om Slumpån. De båda andra tunnelnarna ligger vid Sjökullesjön och är 130 respektive 125 meter långa. På sträckan byggs även väg- och järnvägsbroar, bland annat en cirka 400 meter lång och 30 meter hög järnvägsbro över Slumpån. ●

### KVALITETSPRIS TILL TRAFIKVERKET

Byggandet av en mötesfri 18 km lång väg i Kalmar var en av pristagarna när FIA, Förnyelse i anläggningsbranschen, delade ut kvalitetspriset 2010 till anläggningsprojekt. I kategorin ”bygg och underhåll” belönades arbetet med att bygga en mötesfri väg mellan Glahytt och St Aby i Kalmar län, med Trafikverket som beställare och med NCC och Tyréns som utförare. I kategorin ”drift” gick priset till PEAB och Trafikverkets arbete inom driftområde Bjäre-Åsbo. ●



FOTO: KRISTINA JONSSON BAKS



FOTO: THOMAS ADOLFSEN

## Trafikfarliga virkesupplag

Det pågår ett arbete inom Trafikverket med att informera skogsbolagen om att lägga upp virket på rätt sätt vid väg. I arbetet ingår också att ändra rutinerna i ärendehantering. Nu finns också möjlighet att söka ett generellt tillstånd på det mindre vägnätet.

För något år sedan omkom en man som körde in i ett virkesupplag i Götarsvik i Örebro län. Det är den typen av olyckor som Trafikverket vill förhindra.

Trafikingenjörerna Erik Hybinette och Bengt Sjölund har engagerat sig i problemet och fått ett väldigt bra gensvar från skogsbolagen och transportörerna. ●

## BORRNINGEN GENOM HALLANDSÅS MOT FINAL

I mitten av mars inleddes borrningen av det återstående västra tunnelröret genom Hallandsås. Om tre år beräknas huvudtunnelnarna vara klara. Vid trafikstarten 2015 kommer Västkustbanans största flaskhals att vara borta.

Vi har en väl fungerande borrar metod som bygger en tät tunnel och klarar de hårda miljökraven, konstaterar Per Rydberg, Trafikverkets projektchef.

I dag är 70 procent av huvudtunnelnarna färdiga. I det västra tunnelröret återstår att borra 5,4 kilometer. ●

## 7000 nya lastbilsförare behöver rekryteras årligen.

Detta för att fylla efterfrågan enligt Transportfackens yrkes- och arbetsmiljönämnd. 115 000 lastbilsförare är yrkesverksamma i Sverige. 89 procent av åkerierna anser att gymnasieskolans transportutbildning är bra. Transportutbildning i gymnasieskolan bedrivs på 90 orter. ●

7000



## Vinterdäck på tunga fordon

**>** Trafikverket och Transportstyrelsen föreslår att det införs krav på vinterdäck för tunga fordon, för att minska olyckor och trafikstörningar. Förändringarna föreslås träda i kraft 1 december 2011.

Kravet gäller tung lastbil, tung buss och husbilar som väger mer än 3,5 ton, och förslaget är att fordonen ska vara utrustade med vinterdäck eller likvärdig utrustning på fordonets drivaxel.

- De senaste vintrarna har den tunga trafiken var inblandad i många olyckor eller stopp som inneburit omfattande störningar i trafiken, säger Trafikverkets generaldirektör Gunnar Malm.

Förslaget är i linje med de tyska kraven på användning av vinterdäck på tunga fordon drivaxel under vintervägförhållanden. Även Norge har liknande krav.

Enligt en undersökning som däckbranschen och polisen gjort har redan 80 procent av de svenska fordonen däck med mönster som motsvarar vinterdäck. Motsvarande siffra för utländska fordon är 57 procent.

De svenska myndigheternas krav är i linje med Tysklands, där man nyligen införde krav på användning av vinterdäck på tunga fordon. ●

ILLUSTRATION: SUSANNE ENGMAN

### NY FÄRJELED I MÄLAREN

**>** En ny färjeled mellan Slagsta och Tyska botten har öppnats i Mälaren. Leden gör att tunga fordon slipper köra långa omvägar för att ta sig över Mälaren. Färjeleden betjänar dispens-transporter, de riktigt tunga och breda lastbilstransporterna, som behöver en speciellt anvisad färdväg. Färjeleden är temporär och ska trafikeras i tre år, i väntan på att renoveringen av Essingeleden i Stockholm blir klar. Slagsta-Tyska botten är ett samarbete mellan Trafikverket och Stockholms stad. ●



FOTO: CHRISTINA SUNDIEN

## EU-stöd till Haparandabanan

Projekt Haparandabanan får ytterligare 30 miljoner kronor från Transeuropeiska transportnätverken inom EU. Banan är en del av den så kallade bottniska korridoren och bedöms vara viktig för gränsöverskridande transporter.

- Det är glädjande att EU ser hur viktigt det är med fungerande godstransporter i norra Europa, säger Lars Bergdahl, Trafikverkets projektchef.

EU-pengarna kommer att delfinansiera tre nya mötesplatser för 750 meter långa tåg: Sågbäck-en, Bredviken och Gåsträskan på sträckan Boden-Kalix. Bangårdarna i Karlsborgsbruk och Kalix byggs om och Haparanda bangård uppgraderas. ●

## Nya dubbelspåret Mjölby-Skänninge

I början av juni togs den första etappen av dubbelspåret mellan Motala och Mjölby i bruk. Det är på sträckan Skänninge-Mjölby alla arbeten med järnvägen är klara.

- Det är det här vi jobbar för - att leverera nytta och i det här fallet är det nya spår att köra på, säger Trafikverkets projektledare Rolf Fredriksson. Vi är pilotprojekt i Sverige för en signalteknik där ny och äldre teknik ska fungera tillsammans.

Nästa etapp som kopplas in är Skänninge-Fågelsta där tågen börjar gå 15 augusti. Hela järnvägssträckan beräknas vara klar hösten 2012. Arbetet med dubbelspåret startade i april 2008. ●

## Leder kapacitetsutredningen

Lena Erixon, stf generaldirektör Trafikverket, har uppdraget att leda utredningen "Ökad kapacitet i järnvägssystemet". Ett första förslag går ut på remiss under sommaren. ●

# 5 frågor till generaldirektör Gunnar Malm...

**... om extrapengarna till järnvägen. Regeringen ger i år Trafikverket ett tillskott på 800 miljoner kronor för att förbättra järnvägssystemet.**

## Hur fördelas pengarna?

– Vi prioriterar att satsa där åtgärderna är viktigast ur ett samhällsperspektiv och gör mest nytta. Pengarna ska förbättra för både godstrafiken och personresorna.

## Vad gör Trafikverket för att förbättra för godstrafiken?

– Det sker en betydande satsning på godstransporterna. 93 miljoner ska användas för att öka underhållet i prioriterade godsstråk och ytterligare 49 miljoner till trimningsåtgärder. En riktad satsning sker på att bygga ut mötesstationerna på Malmbanan mellan Kiruna och Narvik, totalt 128 miljoner kronor.

## Går det mesta av tillskottet till underhåll?

– Drygt hälften av de 800 miljonerna satsas på underhållsåtgärder och resten av pengarna fördelas jämnt mellan reinvesteringar och trimning av järnvägssystemet.

## Hur har Trafikverket resonerat vid fördelningen av extrapengarna?

– Järnvägen lider av eftersatta reinvesteringar och när något händer i systemet får det stora konsekvenser för resenärer och godstransportörer, särskilt i storstadsregionerna. Därför prioriteras underhållsåtgärder i och runt storstäderna och de tunga godsstråken. Norra stam-



– 800 miljoner extra till järnvägen är ett välbehövligt tillskott, konstaterar generaldirektör Gunnar Malm.

banan, Malmbanan och godstrafiken till Göteborg är avgörande för svensk export. Vi måste också ta hänsyn till var vi kommer åt spåren. I de här fallen har vi haft mycket kort planeringstid.

## Är 800 miljoner tillräckligt?

– Pengarna är ett välbehövligt tillskott till de 5,3 miljarder kronor Trafikverket tidigare tilldelats för 2011. De satsningar

vi nu kan göra kommer också att bidra till att utveckla kvaliteten och förbättra tågtrafiken vintertid. ●

KJELL ÅKERMAN