

Med bil och järnvägsspår – för framtidens segrar!

Välkommen till vårt digitala transportseminarium



På agendan

Välkommen!

- Presentation Söderenergi och Träbränsleföreningen
Olle Ankarling Bertil Leijding
- Film ” Tåg och effektiva lastbilar i samverkan för en bättre miljö”
- Vad har vi gjort nu fram till 2010, *Olle - Söderenergi*
- Förnybara bränslen och effektivare logistik, *Bertil - Träbränsleföreningen*
- Möjligheternas godståg, *Mats Nyblom - Utredare "Möjligheternas godståg"*
- Hållbar logistik, *Bo Stenback - Green Cargo*
- Vägen fram till långa flisfordon, *Henrik von Hofsten - Skogforsk*
- Vad händer nu och i framtiden, *Olle - Söderenergi*
- Trafikverkets arbete med planering och genomförande, *Rickard Holst och Ludvig Elgström - Trafikverket*
- Nationella mål för effektivare transporter fram till 2025, *Jens Holm - Riksdagsledamot*
- Frågestund, *Alla*
Vad ser vi för potentialer för effektivare logistik och minskad miljöpåverkan 2022-2026.
När vi klimatmålen? Springer omvärlden ifrån oss?

Olle



Bertil



Moderator

Sofia Backéus, LRF

- Dina frågor sparar vi till frågestunden på slutet av mötet – skriv dem gärna i chatten (eller ställ dem muntligt)
- Koncisa och kortfattade frågor uppskattas
- Vi kommer att dela presentations- samt bakgrundsmaterial efter mötet



Presentation av Söderenergi och logistiken

Investeringar & innovationer i logistik
för ett bättre klimat

Historik & framtid



Söderenergi

Bildat: 1990

Ägare: Kommunerna Huddinge, Botkyrka och Södertälje genom Södertörns Energi AB och Telge AB

Medarbetare: ca 145

Söderenergi är Sveriges fjärde största fjärrvärmeproducent

Vi förser c:a 300 000 personer, kontor och industrier med värme

Vi producerar och säljer el samt elcertifikat

Vår elproduktion motsvarar förbrukningen i 100 000 hushåll

Fjärrvärmerna produceras huvudsakligen i tre anläggningar:

Igelsta kraftvärmeverk är Sveriges näst största bioeldade kraftvärmeverk, Igelsta värmeverk och Fittjaverket

Vi omvandlar 1 miljon ton bränsle per år till värme och el (c:a 3 miljoner m³)

Vi använder återvunna och förnybara bränslen

En miljötjänst som ger värme och el för ett hållbart samhälle



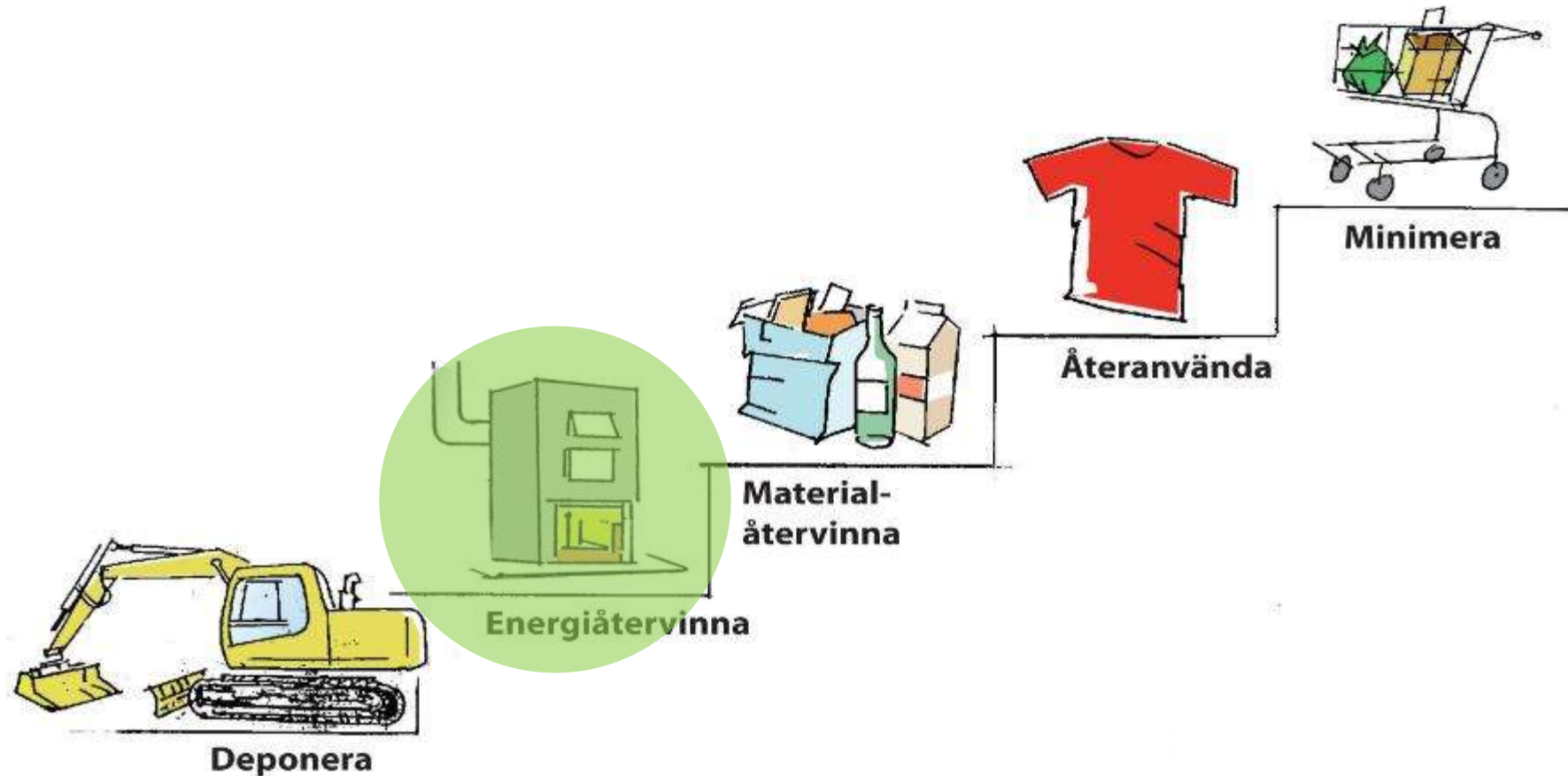
Distribution och fjärrvärmenät



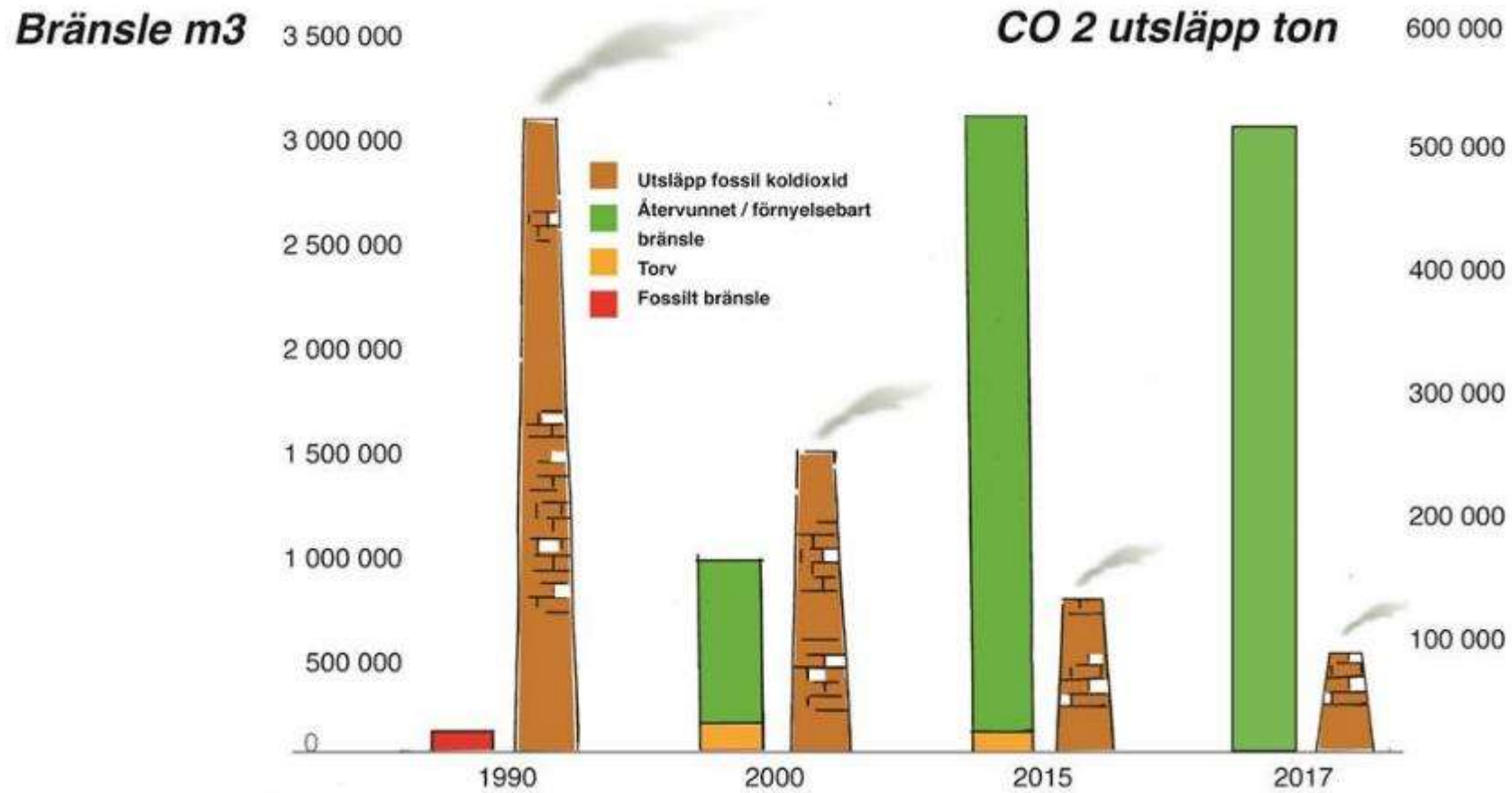
Vår roll



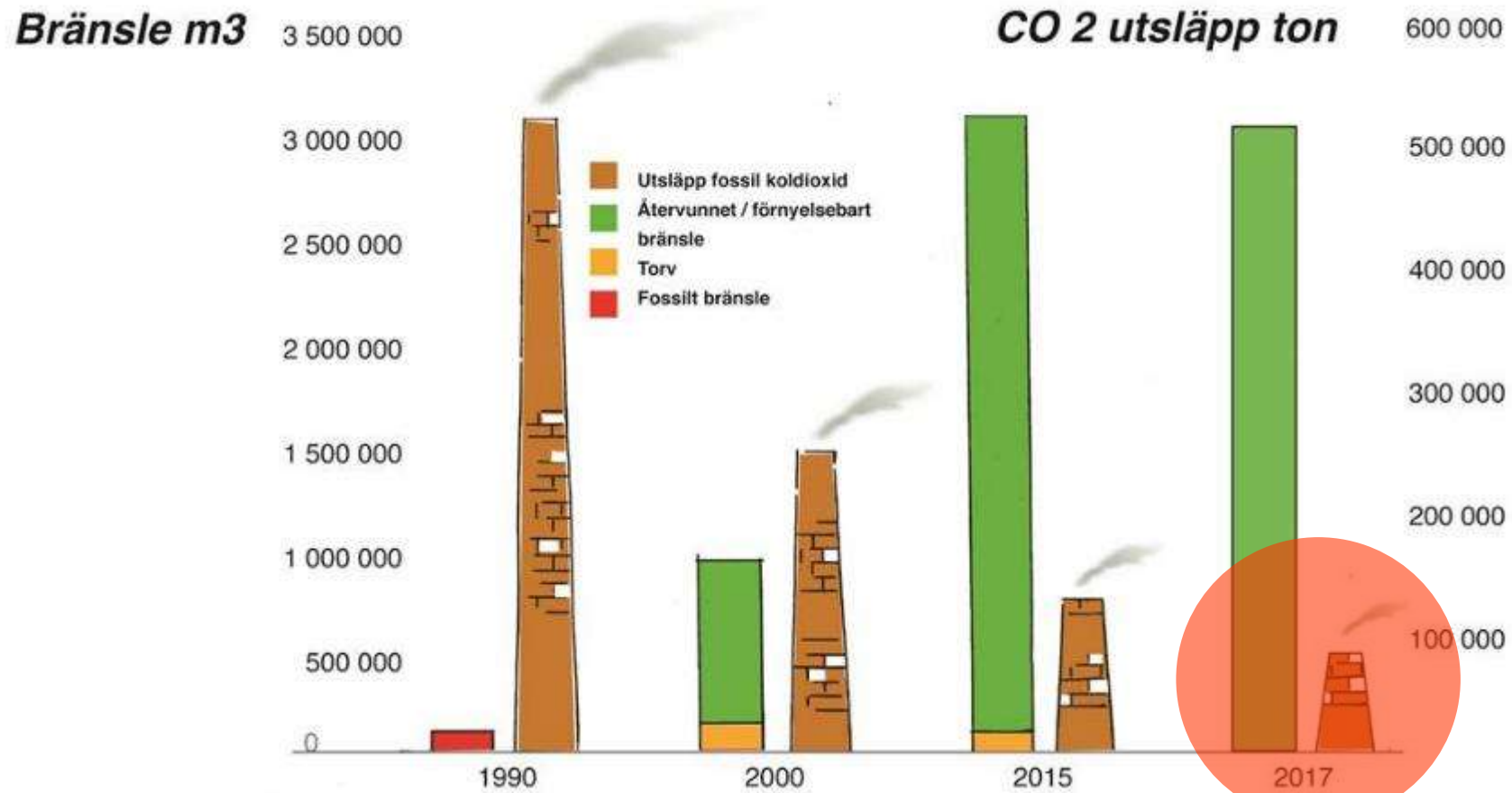
Avfallstrappan - vi ligger steget före deponi



Framgångsrik utveckling

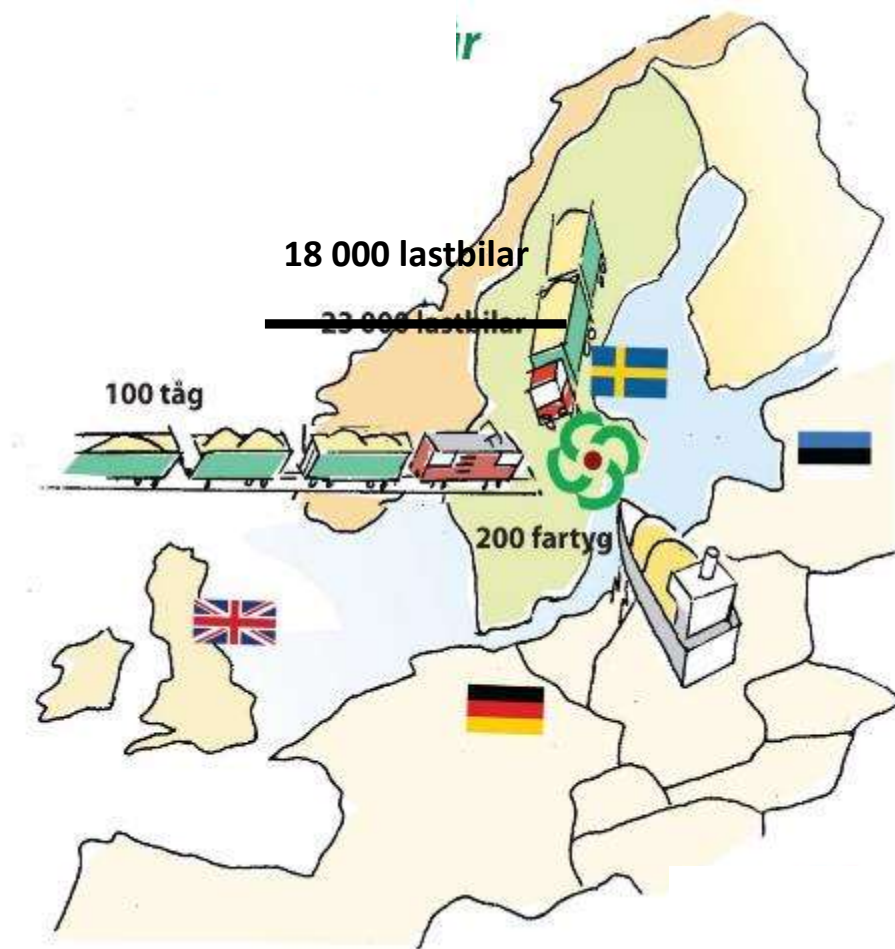
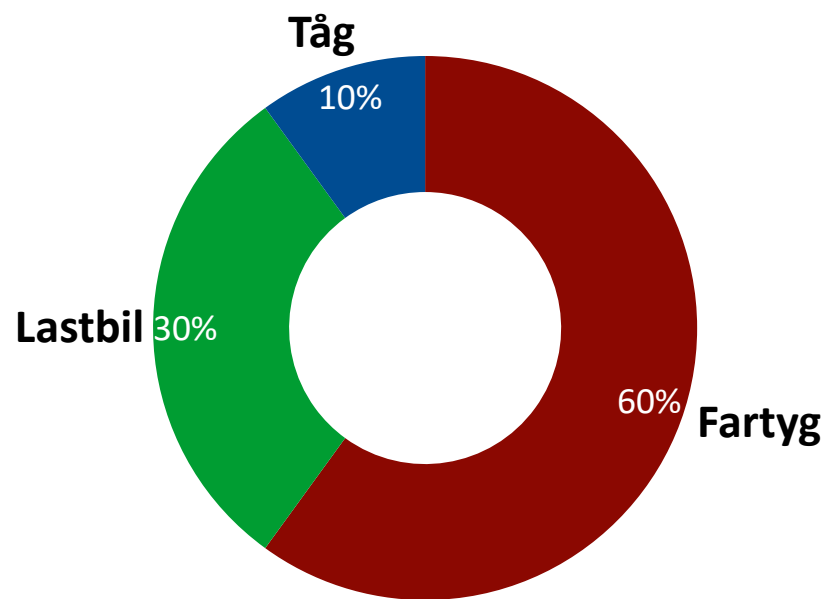


Framgångsrik utveckling



Transporter per år och fördelning per transportslag (ca)

Bränsleleveranser per transportslag,
total ca 1 miljon ton bränsle





Söderenergi och Trädbränsleföreningen hälsar alla deltagare varmt välkomna till denna dag i bioenergens och logistikens tecken – i linje med EU's Gröna Giv!

- EU's MÅL : Klimatneutralt samhälle 2050
- 2021: Europeiska Järnvägsåret – vad gör vi i Sverige?

Idag skall vi följa ett förnybart bränsle från Norrlands skogar till grön el och fjärrvärme till Södertäljes invånare. Ett Stort Tåg och en Lång och Tung Lastbil får ligga som grund till dagens diskussion fler hållbara transporter.

- Logistikerna är vitala – och måste fortsätta utvecklas – men hur bra är vi på att ta beslut och dessutom komma framåt mot målen?
- Var konstruktivt kritiska - hur går vi från ord till handling ?

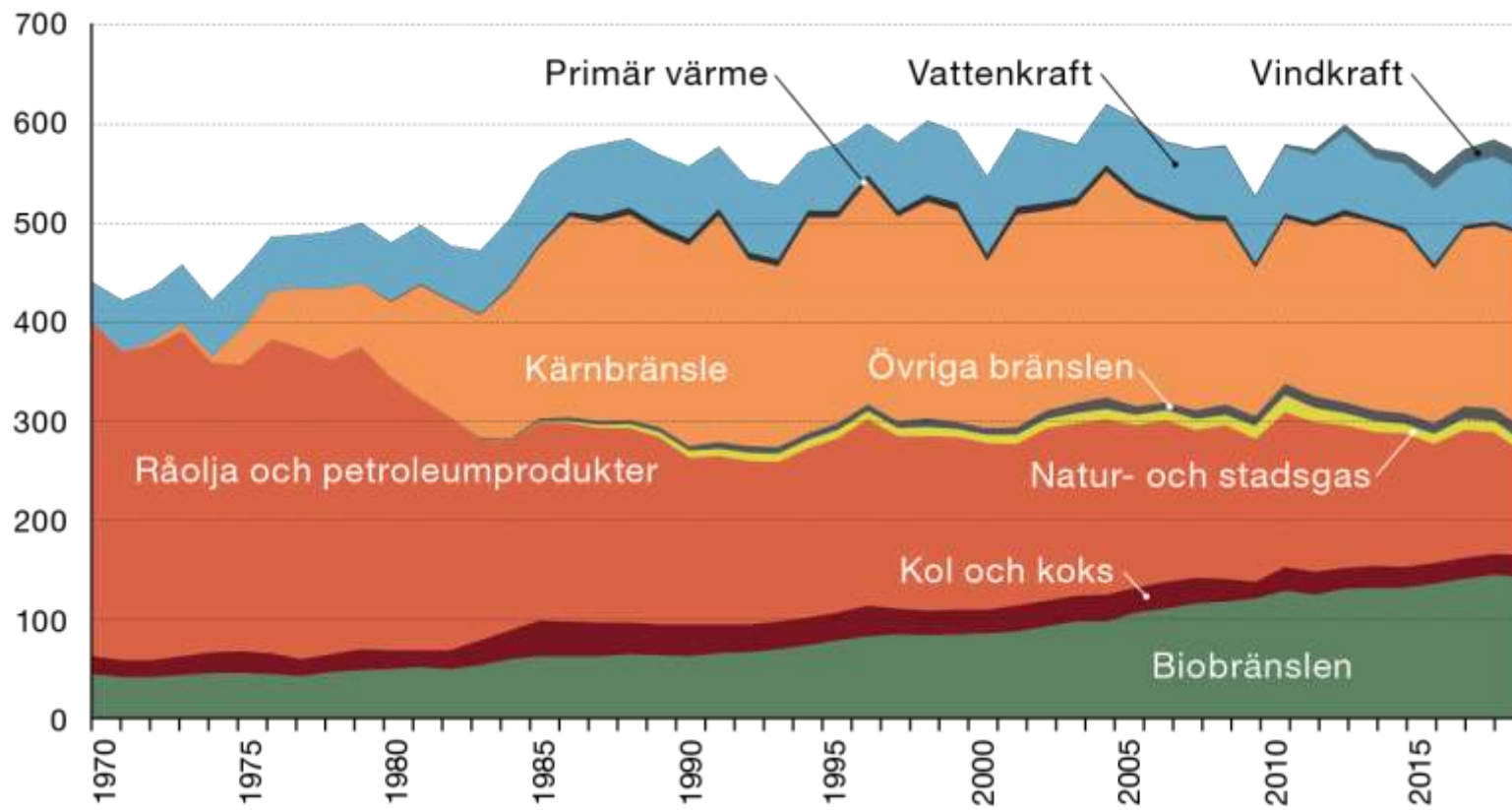
- Branschförening för svenska producenter av trädbränsle med fokus på lågförädlat bränsle och råvara till vidareförädling d.v.s. bioenergis basindustri.
- Medlemmarna producerar och levererar ca 80% av det trädbränsle som säljs till fjärrvärme, närvärme, kraftvärme, industrier, vidareförädling och övriga användare på den svenska kommersiella marknaden.

Stora outnyttjade potentialer i Sverige!!



Total tillförd energi 1970–2018, TWh

Energiläget 2020, Energimyndigheten



Europa ska vara klimatneutralt år 2050



Järnvägen är till stor del elektrifierad och släpper ut mycket mindre koldioxid än jämförbart resande på väg eller i luften. Järnvägen står endast för 0,4 procent av EU:s växthusgasutsläpp medan transportsektorn totalt står för 25 procent av utsläppen inom EU.

Källa: [Tåg företagen](#)



Tåg och effektiva lastbilar i samverkan för en bättre miljö





Investeringar & innovationer i logistik för ett bättre klimat

Saker på plats 2009-2020



Från äng till terminal i Nykvarn 2009/2010



Milstolpar logistik Söderenergi 2009-2021

Tåg

- Fram till 2009 – bygga terminal
- Oktober 2009 startar tågtrafik till terminalen i Nykvarn
- 2011 elektrifieras terminalens järnvägsspår – stor ökning av miljöprestandan
- 2014: tågsystemet uppdateras med dubbla lok och utökas till 30 vagnar, 90 container vilket ger ca 40 % kapacitetsökning
- 2018 uppdateras container från XXL till XXXL vilket ger en kapacitetsökning på ytterligare ca 25 %
- 2019 drivs alla terminalmaskiner med 100 % biodrivmedel



Milstolpar logistik Söderenergi 2009-2021

Lastbil

- 2009-2013 – transporter Nykvarn - Igelsta med standard 60 ton lastbil
- 2014 startade Sveriges första 74 tons flisbil. Den drevs inledningsvis med RME sedan HVO, hela tiden 100 % biodrivmedel.
- 2020 startade Sveriges första 98 ton flisbil. Den drivs fortsatt med HVO 100
- Kapacitetsökningen i lastökning per transport från 2013 till 2020 är ca 70 %. Räknat på totala antalet transporter från Nykvarn har vi tagit bort ca 3500 transporter per år från vägarna.
- 2021 uppdateras ekipaget med ny dragbil med nyaste Scania Euro 6 motorn



Utveckling behöver samarbeten!

- Green Cargo
- Innofreight
- Foria
- Ove Lindkvist åkeri
- OP
- Kommunerna Södertälje och Nykvarn
- Scania
- Trafikverket
- Transportstyrelse
- Skogforsk
- ETT-projektet
- M.fl.



Förnybara bränslen och effektivare logistik

Bertil Leijding

- **50-60 TWh/år outnyttjad potential** från det svenska skogsbruket
- **Effektivare logistiklösningar** = nödvändigt för en utvecklad bioekonomi
- **Minskad miljöbelastning** genom färre men större ekipage – både på bil och tåg!
 - LHT = Longer and Heavier Trains
 - HCT = High Capacity Transports

Svenska
Trädbränsleföreningen



Långa transporter – tåget är överlägset.....



Ständig förbättring – effektivare tåglösningar 5000m³ vs 4000 m³ per tåg (+25%)



- Skogsflis / bio
- 58 vs 45 m³ = +29%
- Stationär lossning Värtan
- Truck Örebro, Södertälje, Eskilstuna, Gävle



Rundved 10,5 m² lastprofil = 25% större tåg



Rundved – SCA:

- Upp till 32ton per trave
- Ca. 25% mer Nettolast vs Sgns-tåg
- Upp till 2600 m³f per tåg



Förbättringspunkter för ökade volymer på jvg!

- **Extratåg?? Brist på flexibilitet i systemet straffar tågen;**
 - Vid ansökan - TRV tillämpar ALLTID 5 arbetsdagars handläggning. (Instruktionen säger MAX 5 dagar / Järnvägslagen)
 - Ett förlorat tåg = 30-50 lastbilar extra!
 - Borde vara 24h svarstid – jfr Danmark....
- **Näringslivspotten bara utnyttjad till <30% första åren. Och framåt....?**
 - Större profiler nödvändigt; Exempel på listan Kil- Charlotterberg, Vansbro.....
 - Norge öppnar till Kongsvinger Terminal – Svensk stopp före gränsen....
- **Det Europeiska Järnvägsåret - vilka spår sätter det i Sverige ?**



MÖJLIGHETERNAS GODSTÅG

Mats Nyblom

Delprojekt inom regeringsuppdrag: ”Uppdrag att intensifiera arbetet med att främja intermodala godstransporter”

2021-04-22, Trädbränsleföreningen

Trafikverket har uppdragit Stockholm – Roslagens Järnvägar (konsult) AB att göra denna analys

Mats Nyblom

Presentationen är en del av rapporten till utredningen som inte måste överensstämma med Trafikverkets nuvarande och/eller framtida uppfattningar



Uppdraget

Dagens utmaning skapar visionen

Möjligheternas godståg i fyra block

Organisation för realisering

MÖJLIGHETERNAS GODSTÅG



Uppdraget

”Skapa idéprogram för att främja intermodala transporter baserade på järnväg”

- Metod: Interaktion med tunga aktörer i branschen
 - Hög nivå
 - Alla med ”skin in the game”
 - Mängder av infallsvinklar
- Genomförande i fyra steg
 - Steg 1: 44 intervjuer genomförda
 - Strukturerade, följde samma mall
 - Steg 2: Skapa paket med lösningsaktiviteter
 - Steg 3: Interaktiv process med återkoppling av Steg 2
 - Steg 4: Slutformulering av förankrat paket med aktiviteter
- Stort intresse
 - Ingen har tackat nej (Några har inte svarat på förfrågan)
 - I princip alla är beredda att delta i arbetet
 - De föreslagna åtgärderna sammanfattar i allt väsentligt intervju svaren



Vägsidans utveckling ställer stora krav på järnvägen

- BK4 (74 tons fordonskombinationer)
 - Sänker kostnaden med 15-20 % jmf med dagens 64 ton
 - Införande pågår, planeras vara infört på rikstäckande huvudvägnät ca 2025
- 34,5 metersfordon
 - Sänker kostnaden med 15-20 % jmf med dagens 25,25 m fordon
 - Sänker kostnaden med ca 40 % jämfört med dagens trailers
 - Kan införas på huvudvägar på ca ett år
- AI/Självkörande bilar
 - Sänker kostnad med ytterligare ca 40 %
- Elektrifiering av vägnät
 - Plan: 2000 km till 2030, 3000 km till 2040
 - Gör vägfordon fossilfria, men fortfarande mer energikrävande per tonkm

I princip allt gods på järnväg möjligt att konvertera till väg → risk för "reverse shift"
Järnvägen måste minst matcha denna utveckling för att ta marknadsandelar



Uppdraget

Dagens utmaning skapar visionen

Möjligheternas godståg i fyra block

Organisation för realisering

MÖJLIGHETERNAS GODSTÅG



Den intermodala trafikens
fundamentala problem

	Stålämnen	Habbins	Profil C	Trailer
ton/m	6,4	2,71	-	1,71
m3/m	-	5,69	11,36	5,37
% lastvikt	80%	71%		54%
taravikt/m3		0,194	0,097	0,260

Måste lösas:

Trailern matchar
inte tåget

- På alla punkter innebär en trailer (och även en container) på en järnvägsvagn att tågets kapacitet inte utnyttjas fullt ut
- Därför måste bilar som ansluter till tåg bli större
 - Tyngre
 - Större volym
- Med längre tåg och effektiva, på sikt automatiserade, terminaler kan ett samverkande effektivt klimatsmart transportsystem skapas
- Ökar även järnvägsinfrastrukturens kapacitet

MÖJLIGHETERNAS GODSTÅG



Vision "Transportsystemet: Samverkan för klimatet" ger effektiv användning av samhällets resurser:

Tänk SECU-boxar med bil på tvären, tåg på längden



Lastar ca 80 ton, volym ca 175 m3



(EI-)Bilforsling
Upp till två boxar

Uppgradera vägnätet ut från noderna

- Högre vikter, 90 ton?
- Större bredd 3,0-3,4 meter?
- Elektrifiering



Även möjligt att tågmata

Större lastbärare gör alla komponenter effektivare (inkl infrastrukturen)



Järnvägen är redan idag elektrifierad och vida överlägsen vägen vad gäller profil, vikt, vikt/meter

- Effektiv elektrisk fjärrdragning
- Remote driving
- Automatkoppel med data och elöverföring
- Pendlande tågsätt med högt resursutnyttjande
- Reducerar signifikant Europas vagnpark (idag 500 000 vagnar)

Identifiera noder med effektiva terminaler (investeringsstöd)



Effektiv omlastning Per ton/per m3

Elektriska järnvägar med hög lastkapacitet finns redan!

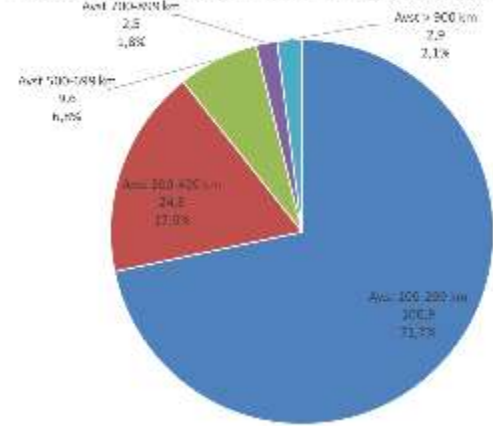
Distribution

MÖJLIGHETERNAS GODSTÅG

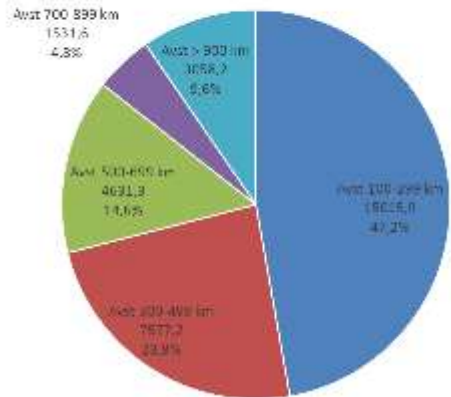


Stor lastbärare ger bästa stödet för utvecklad intermodaltrafik

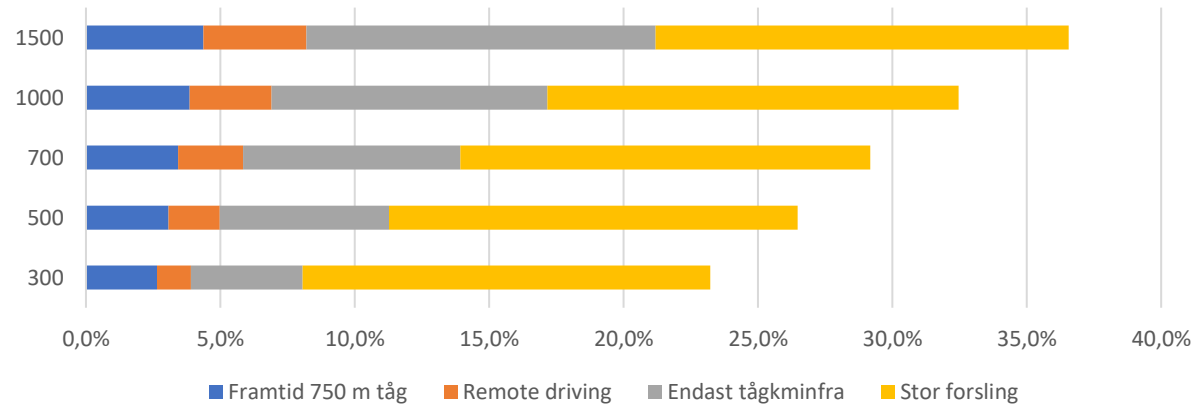
Volym, miljoner ton, lastbilstransport i Sverige 2019, avst > 100 km



Transportarbete, miljoner tonkm, lastbilstransport i Sverige 2019, avst > 100 km



Besparing för olika åtgärder per avståndsklass i km



- Ju längre avstånd
 - Ju mindre volym lastbilstransporter
 - Ju större marknadsandel har järnväg (intermodaltrafik) redan idag
- Klassiska järnvägsåtgärder ger liten effekt vid medellånga avstånd
 - Där stora volymer finns
 - Där järnvägens (intermodaltrafikens) marknadsandel är tämligen svag
- Större lastbärare är den åtgärd som ger störst ökad konkurrenskraft för intermodaltrafik
 - I synnerhet för medellånga avstånd
 - Medellånga avstånd ger större volymtillskott
 - Stora volymer ger ökad volym i terminalerna
 - Ger möjlighet till ökad effektivitet i terminalerna

MÖJLIGHETERNAS GODSTÅG



Uppdraget

Dagens utmaning skapar visionen

Möjligheternas godståg i fyra block

Organisation för realisering

MÖJLIGHETERNAS GODSTÅG



Möjligheternas godståg – skapas i fyra block

	Rating	Angreppsområde	Next step	Ansvarig	Next step klart
Högsta prioritet	4,6	Ekonomiskt införa 750 m och stax 25 ton	Legal, administrativ och finansiell struktur för snabbt genomförande		
	4,6	Redundans i järnvägssystemet	Snabbutred högpriorlista för snabbt genomförande		
	4,7	Utvecklade rutiner för kapacitetstilldelning och op ledn	Samverkansgrupp TrV -- tågoperatörer		
Snabb strategiformulering	3,6	Strategisk ansats	Workshop/webinarium		
	3,7	Demonstrator	Skapa konkret plan		
	3,5	Nettoupphandling intermodala pendlar	Workshop/webinarium		
	3,7	Innovationsbolag för järnväg	Utred legala och praktiska förutsättning		
Kraftsamling gods	4,6	Redundans i järnvägssystemet	Utveckla modeller och långsiktig plan		
	4,4	Banavgifter	Snabbutred legala och praktiska förutsättningar för frysning		
	4,4	Banavgifter	Gör "second opinion" på befintlig beräkningsgrund		
	4,2	Järnvägskoordinator inom TrV	Formulera roll och tillhörighet, rekrytera		
	4,2	Utveckling av femdagars-regeln	Lösning för att enstaka behov hanteras inom 24 h		
	4,1	Image- kompetenslyft	Definiera medelsram, ansvar, genomförandeplan		
	3,9	Investeringsstöd till terminaler	Legal och finansierad modell (involvering av aktörer)		
	3,9	Lastprofil C	Plan för snabbt genomförande		
	3,8	Grön skatteväxling inom järnväg	Utred legala förutsättningar och ev neg konsekvenser		
			Investeringsstöd för fossilfri terminalhantering	Lösning för att enstaka behov hanteras inom 24 h	
Långsiktig strategi	3,8	Bonus/Malus för trptköpare CO2-utsläpp	Utred förutsättningar för en sådan modell		
	3,2	Internationella snabba kvalitetsgodståg	Översiktlig marknadsstudie		

MÖJLIGHETERNAS GODSTÅG



Strategi på tre ben för att nå visionen

SJ Vision *"Transportsystemet: Samverkan för klimatet"* ger effektiv användning av samhällets resurser:
Tänk SECU-boxar med bil på tvären, tåg på längden

Större lastbärare gör alla komponenter effektivare (inkl. infrastrukturen)

Effektiv elektrisk fjärrstyrning
Remote styrning
Automatskoppel med data och eioverföring
Pendlande tågsätt med högt resursutnyttjande
Reducerar signifikant Europas vagnpark (idag 500 000 vagnar)

Elektiska järnvägar med hög lastkapacitet finns redan!

MÖJLIGHETERNAS GODSTÅG

Vision *"Transportsystemet: Samverkan för klimatet"*

Nettopphandling kombipendlar
Säkerställer nya intermodala volymer

Demonstrator
Stöd för snabbt genomförande av ny teknik
Kvalitetssäkras genom involvering av varuägare

Innovationsbolag järnväg/kombi
Säkerställer kontinuerlig innovation

Så kan Sverige bli en "Permanent världsutställning för klimatsmarta transportlösningar"



Uppdraget

Dagens utmaning skapar visionen

Möjligheternas godståg i fyra block

Organisation för realisering

MÖJLIGHETERNAS GODSTÅG



Möjligheternas Godståg måste styras/övervakas

- Erfarenheter visar att godstågens och den intermodala trafikens har historiskt haft svårt att hävda sig
 - Högre axellast/metervikt, längre tåg och större profil lanserades redan 1989, men mycket lite har skett på 32 år
- Mellan trafikslagen har landsvägen utvecklats mycket mer kraftfullt inom längd, vikt och personalkostnader
 - Dessutom en attraktiv framtid med: elektrifieringar, BK4, 34,5 metersfordon, självkörande bilar, AI etc
- Inom järnväg har persontågen utvecklats mycket starkt, genom högre hastigheter och investering i nya tåg
 - Dessutom attraktiv framtid med nya stambanor
- Godstågen/Intermodaltrafiken måste nå en helt annan förnyelsetakt än vad som skett de senaste decennierna
 - Detta är ett stort politiskt ansvar om inte godstågen inom de närmaste åren ska reduceras kraftigt
 - Miljökompensationen är ett bidrag
 - Bidrag lindrar för stunden, men "tar inte en fattig ur fattigdom" → Godstrafiken måste bli livskraftig
- **Funktion måste inrättas, fri från operatörer och Trafikverket, som övervakar programmet "Möjligheternas Godståg", inspiration: Fossilfritt Sverige, dvs underställd regeringen**
 - Initierar och följer aktiviteter och säkerställer att det som måste åtgärdas också verkligen genomförs
 - Rapporterar avvikelser och föreslår korrigerande åtgärder



Nu är det hög tid för: Möjligheternas Godståg

Godstågen har under många år förlorat i konkurrenskraft
Lastbilarna och persontågen har stärkts och har positiva framtidsutsikter
Precis som många andra branscher måste godstrafiken radikalt förnya sig
Utan kraftsamling riskerar godstågen att marginaliseras
Vad vi beslutar och gör idag blir avgörande för framtiden

MÖJLIGHETERNAS GODSTÅG

Bo Stenback

green
cargo

HÅLLBAR LOGISTIK



Transporterade ton Green Cargo 2020



21 000 000

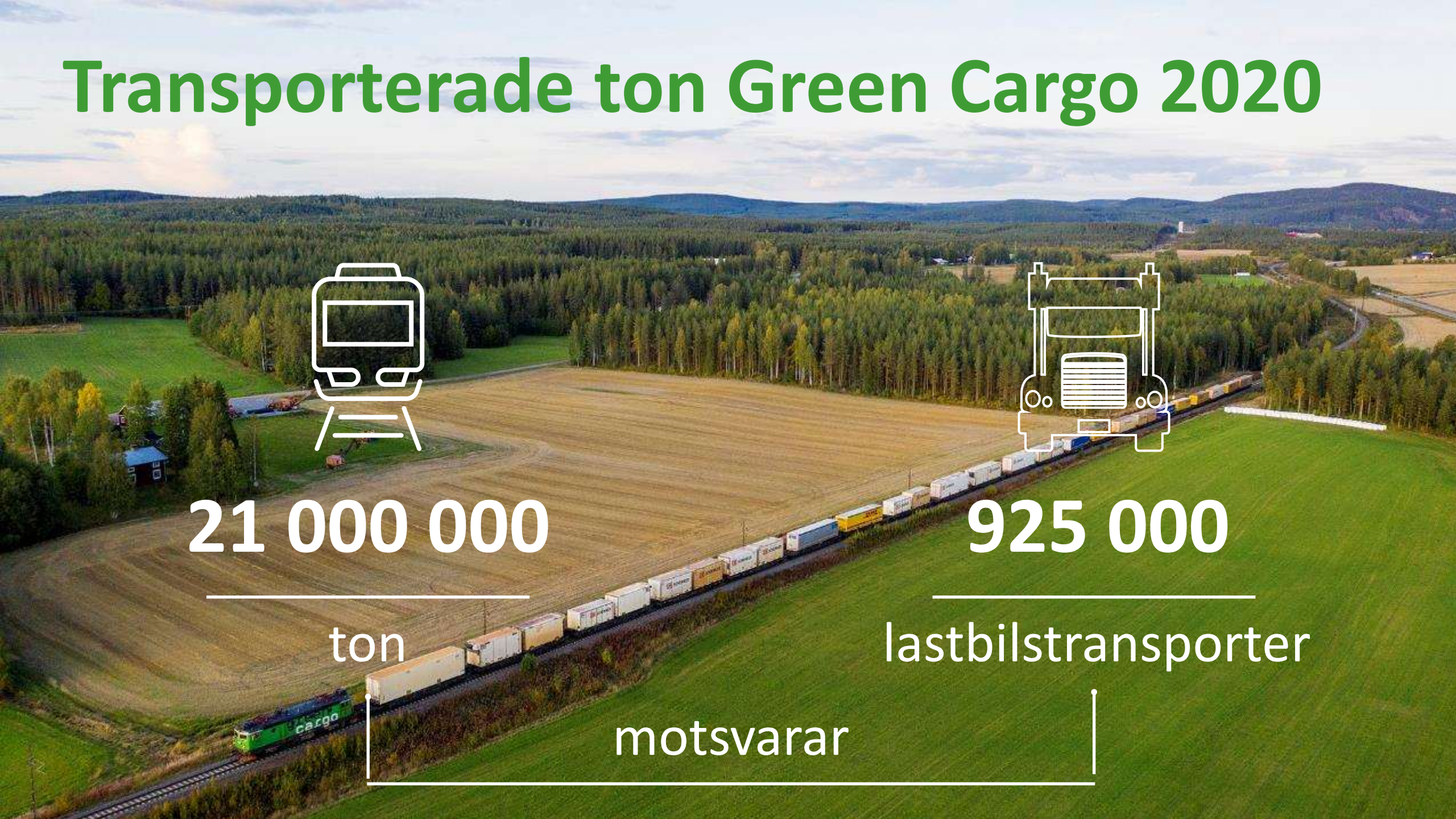
ton



925 000

lastbilstransporter

motsvarar



Några av Green Cargos inspel till Trafikverkets inriktningsunderlag

- Ett vidgat näringspolitiskt perspektiv krävs
- Nya stambanor måste finansieras utanför nationell infrastrukturplan
- Fördubbla näringslivspotten
- Högt tempo och snabb verkställighet är viktigt

Bygg framtiden – redan idag



- 15 Prioriterade större åtgärder
- Förändringar på stråk och banor som är viktiga för godset
- Ökad kapacitet i befintligt järnvägsnät



Maximera lasten per
tågmeter i vikt och volym

- Lastprofilen bör utvidgas till lastprofil C på hela det svenska järnvägsnätet
- Axellasten bör höjas till 25 ton på godsstråk med stora volymer samt anslutande spår
- Höj metervikten från 6,4 ton/m till 8 ton/m (tillåtet i stora delar av europeiska järnvägsnätet)
- Påskynda genomförandet av europeisk standard med tåglängder på 750 meter
- Bygg för minst 830 meter tåglängd där geografiska förutsättningar finns

Transporteffektivitet i Green Cargo



Innofreight XXXL container
58 m³ per container
Vid 3 container per vagn ger ca 5 200 m³ i tåg med dagens maxlängd 630 m

Med 750 m tåg ca 6 100 m³



SGMMNS-T
Vid 2 travar snittlängd 4,6 m och 56% fub ger ca 2 400 m³ fub i tåg med dagens maxlängd 630 m

Utvidgad lastprofil med 1 m² ger + 300 m³ fub per tåg

Med 750 m tåg nuvarande lastprofil ca 2 900 m³



Starkare ellok och flexibelt EI/Diesellok

**Tack för
uppmärksamheten!**

An aerial photograph of a forested landscape. In the foreground, there is a large green field. A road runs horizontally across the middle ground. To the right, a river flows through the landscape. The background shows rolling hills covered in dense forest under a clear sky.

Vägen fram till långa flisfordon

Henrik von Hofsten
Skogforsk
Projektledare för ETT-projektet

ETT-tidslinje

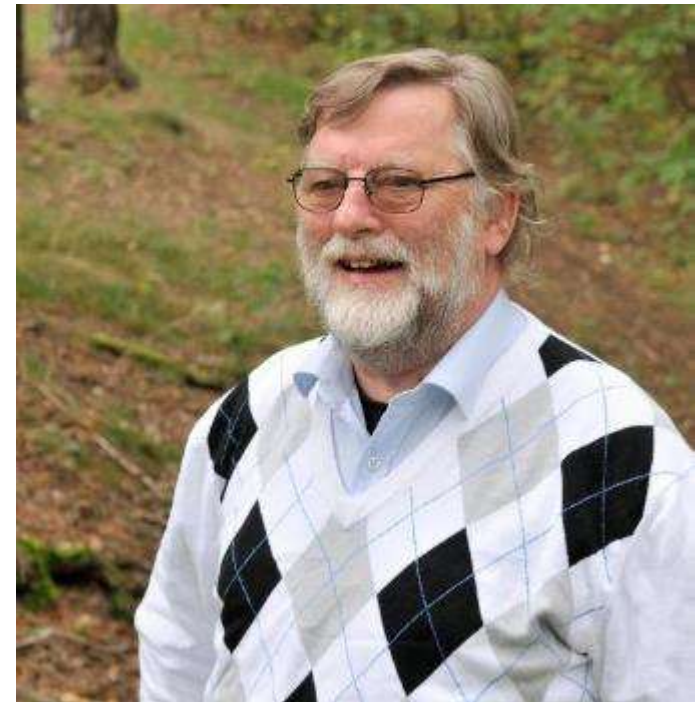


2009 startades
ETT-bilen +
2 st ST-bilar

2006
Initierades ETT-
projektet

2000/2001
Krav på minskade
utsläpp

2007
Nationella HCT-
programmet



ETT – En Trave Till



Januari 2009

projektet



September 2009

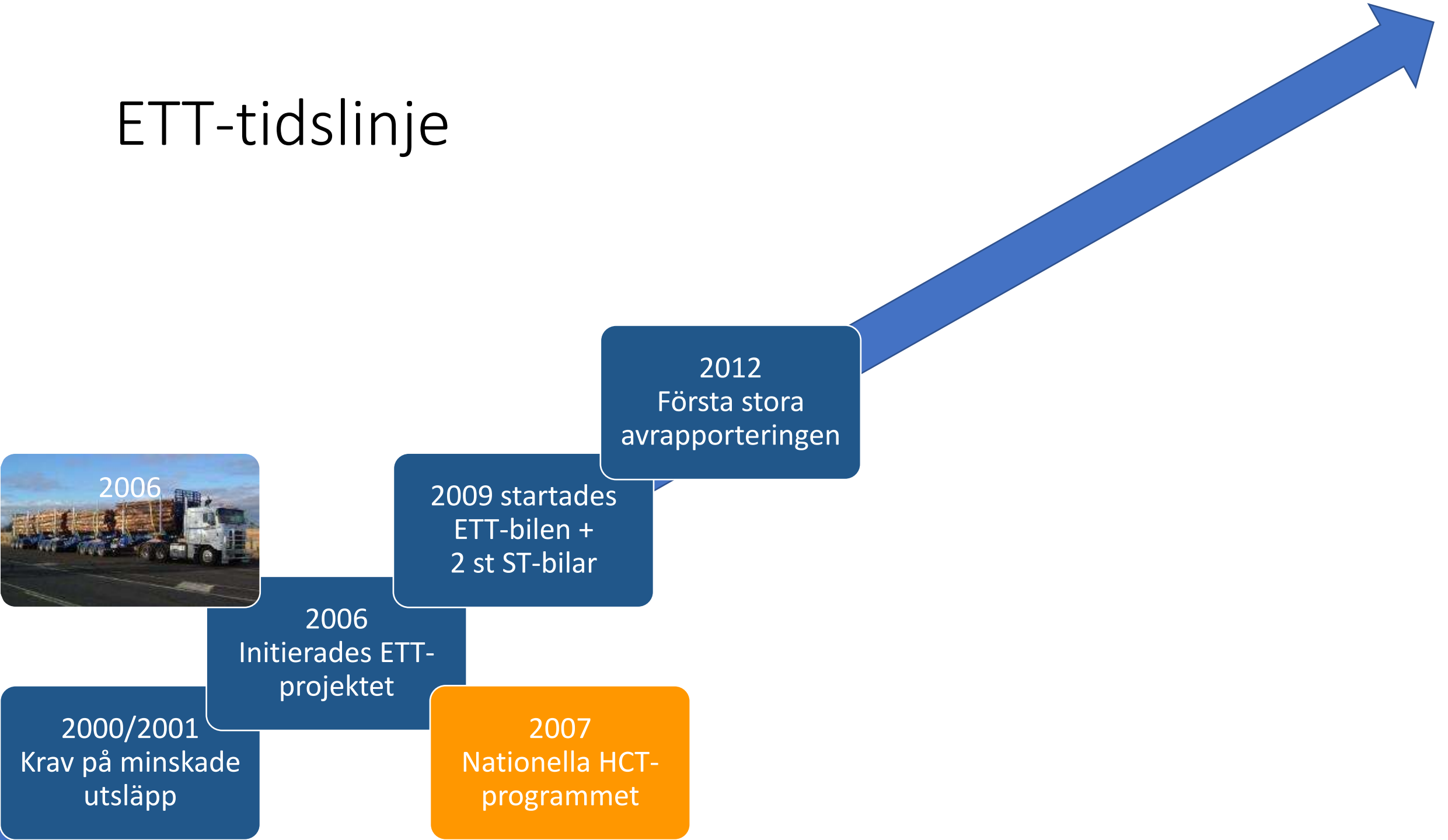
2000/2001

Krav på minskade
utsläpp

2007

Nationella HCT-
programmet

ETT-tidslinje



ETT-tidslinje



Arbetsrapport

Från Skogforsk nr. 758 2012

ETT – Modulsystem för skogstransport
– En Trave Till (ETT) och Större Travar (ST)
ETT – Modular system for timber transport
– One More Stack (ETT) and Bigger Stacks (ST)

Clas Låfroth och Gunnar Svenson



Oktober

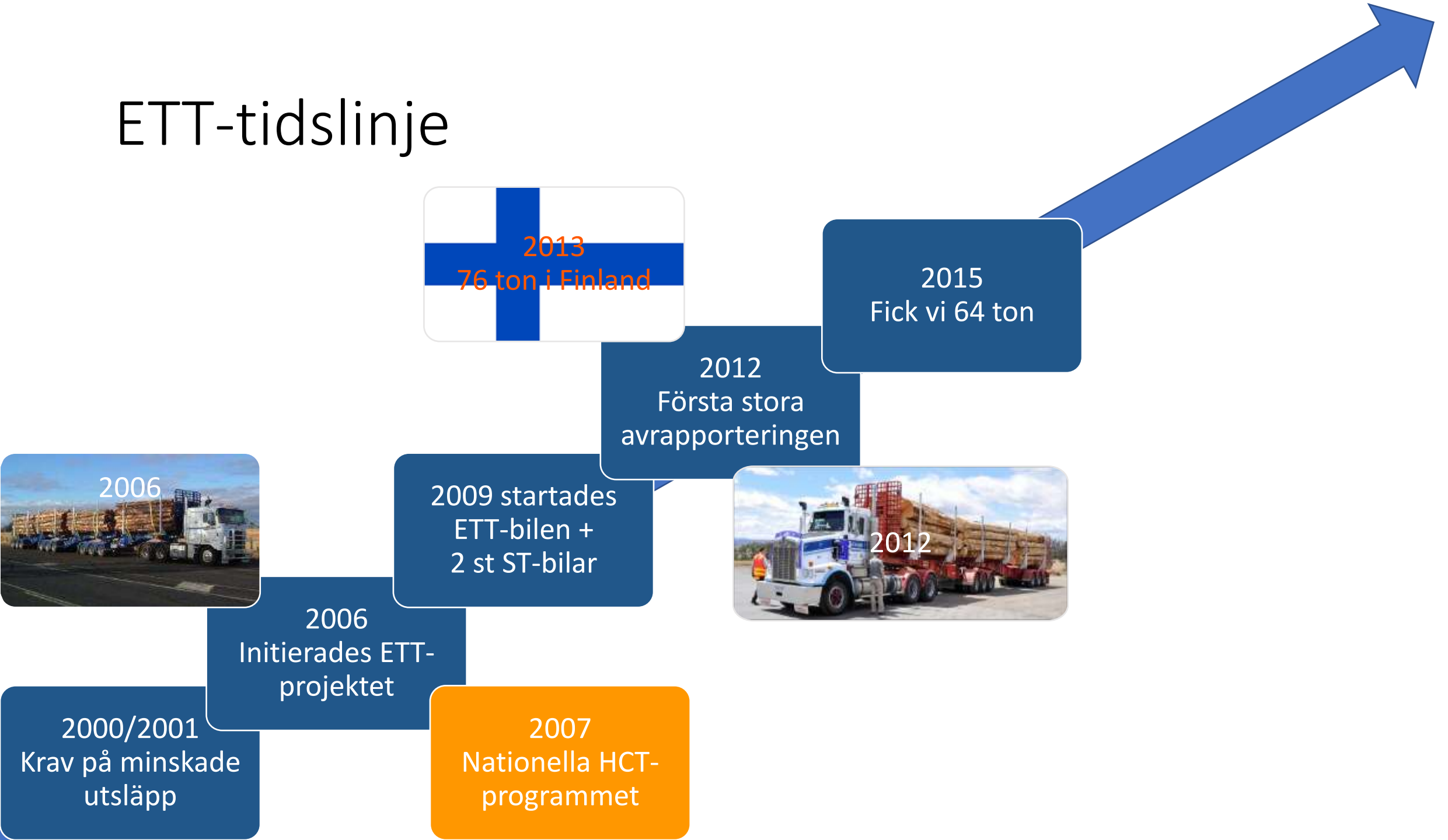
2013

SUN	MON	TUE	WED	THU	FRI	SAT
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30				

rtade
en +
bilar

007
hella HCT-
rammet

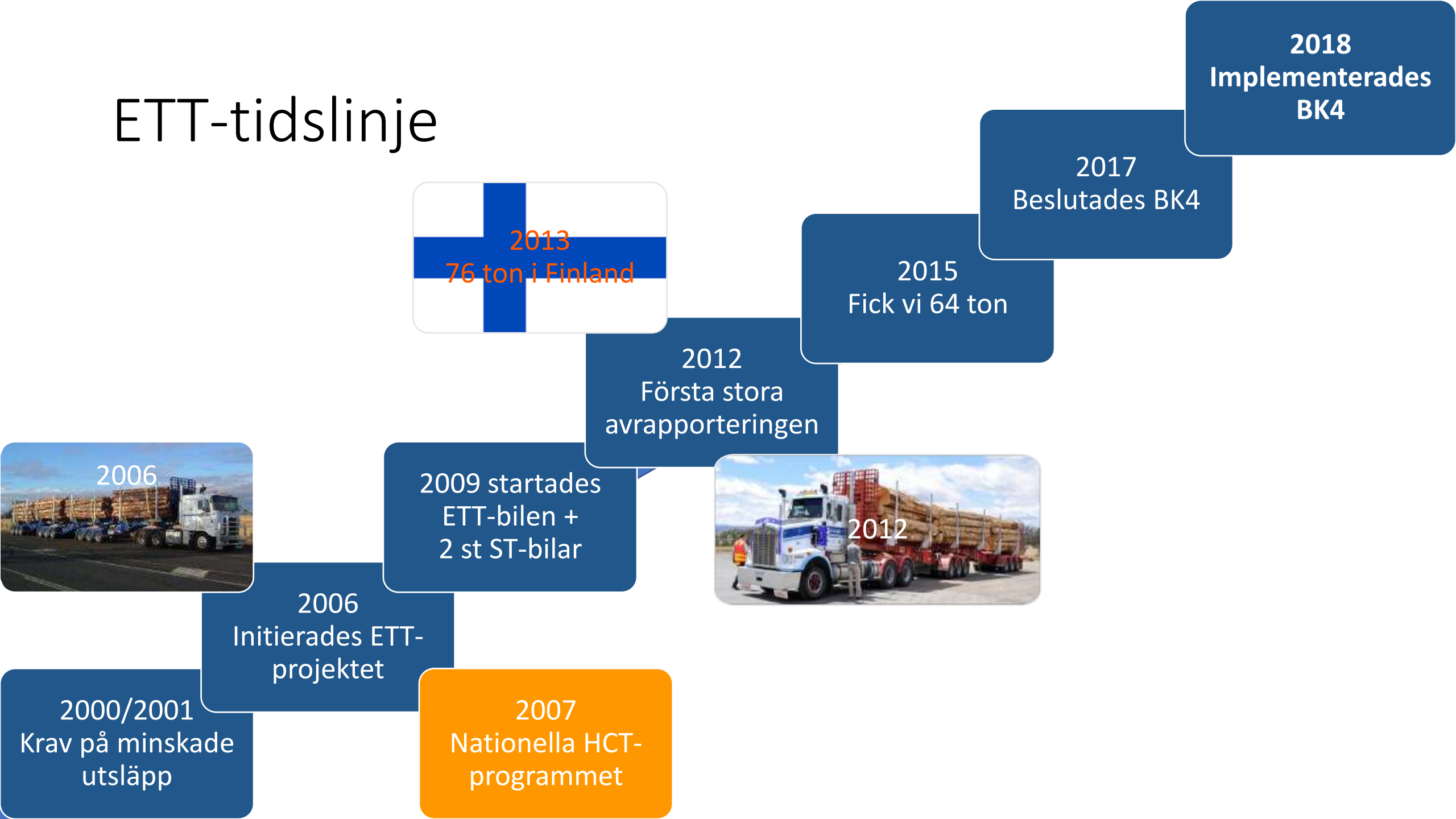
ETT-tidslinje



2014



ETT-tidslinje



2006



2009 startades
ETT-bilen +
2 st ST-bilar

2012
Första stora
avrapporeringen



2012



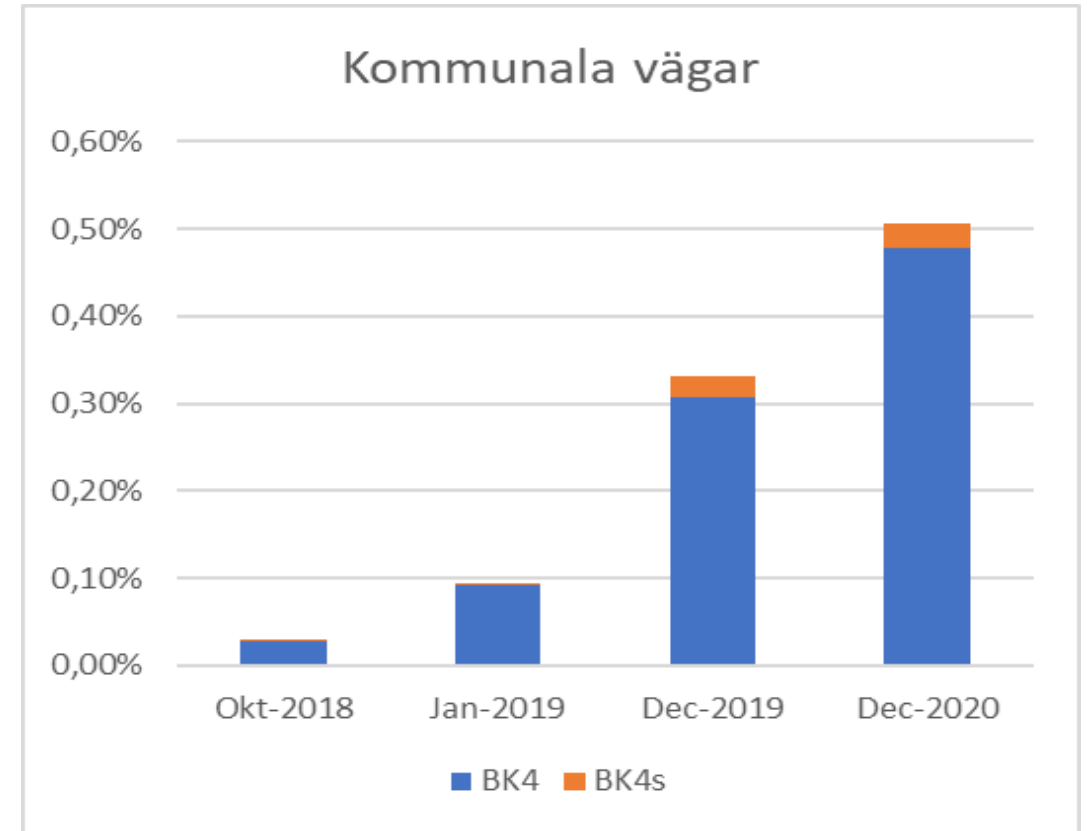
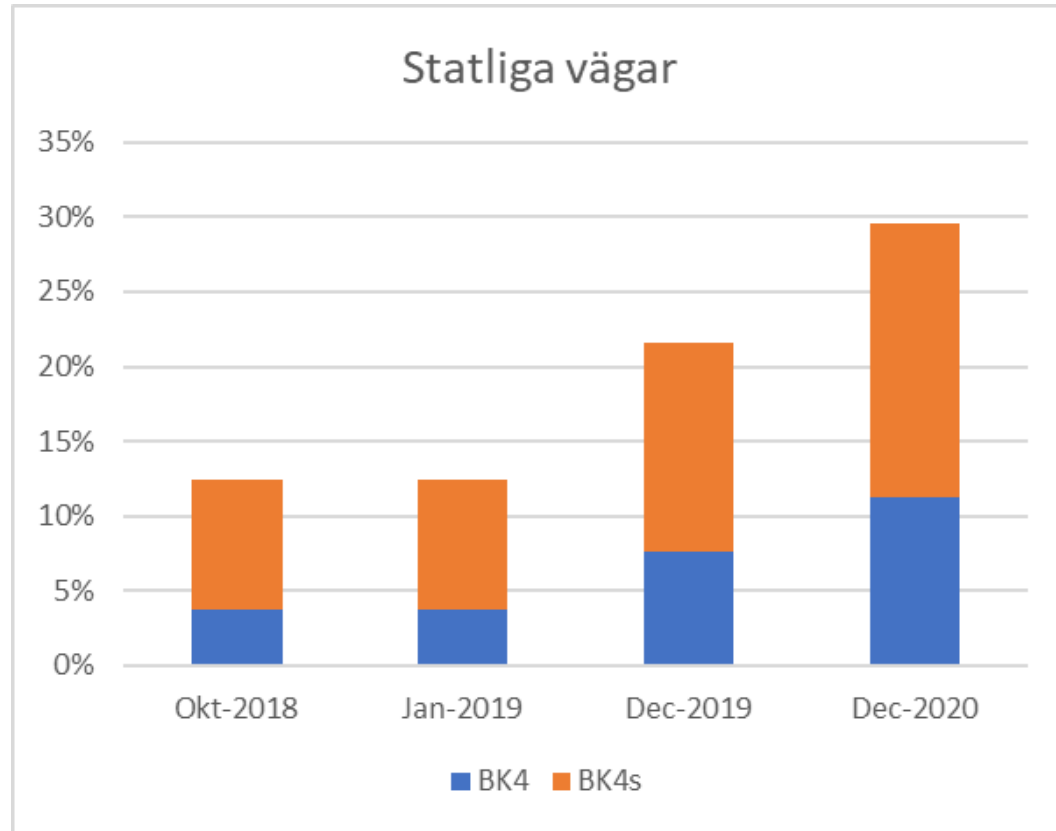
2013
76 ton i Finland

2015
Fick vi 64 ton

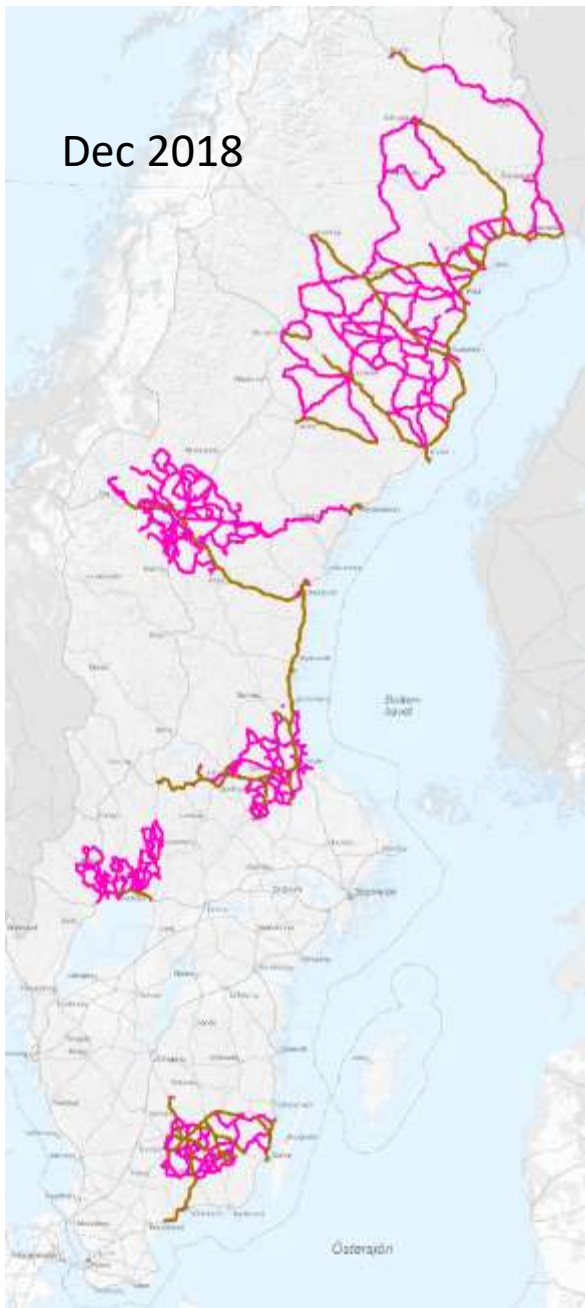
2017
Beslutades BK4

2018
Implementerades
BK4

BK4-vägnätets utbyggnad



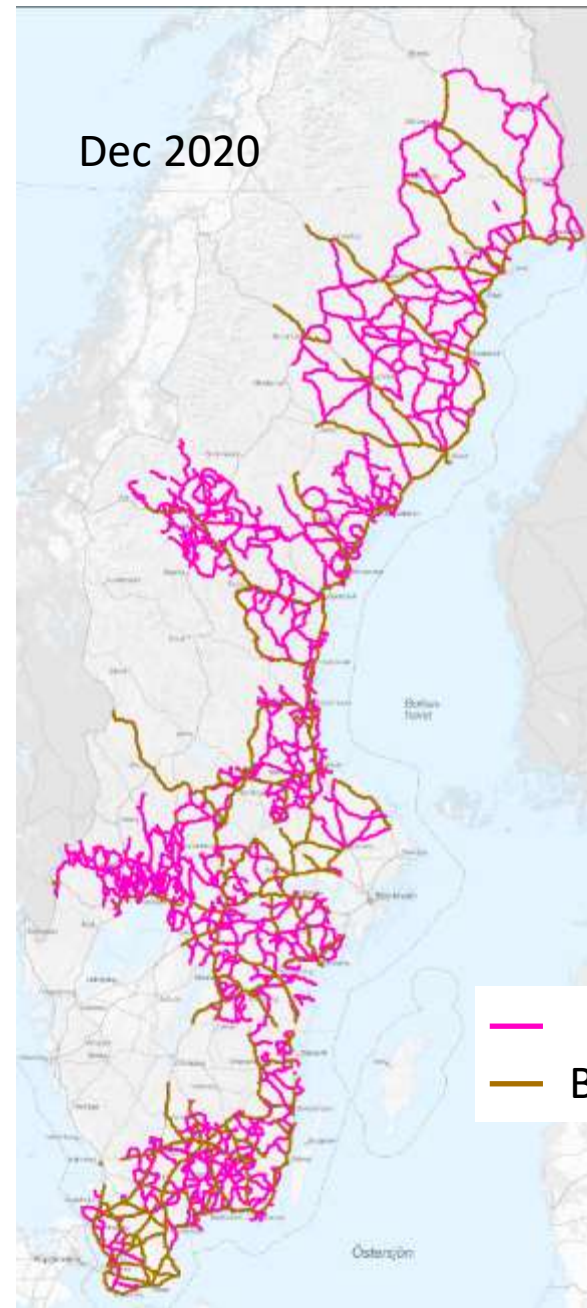
Dec 2018



Dec 2019

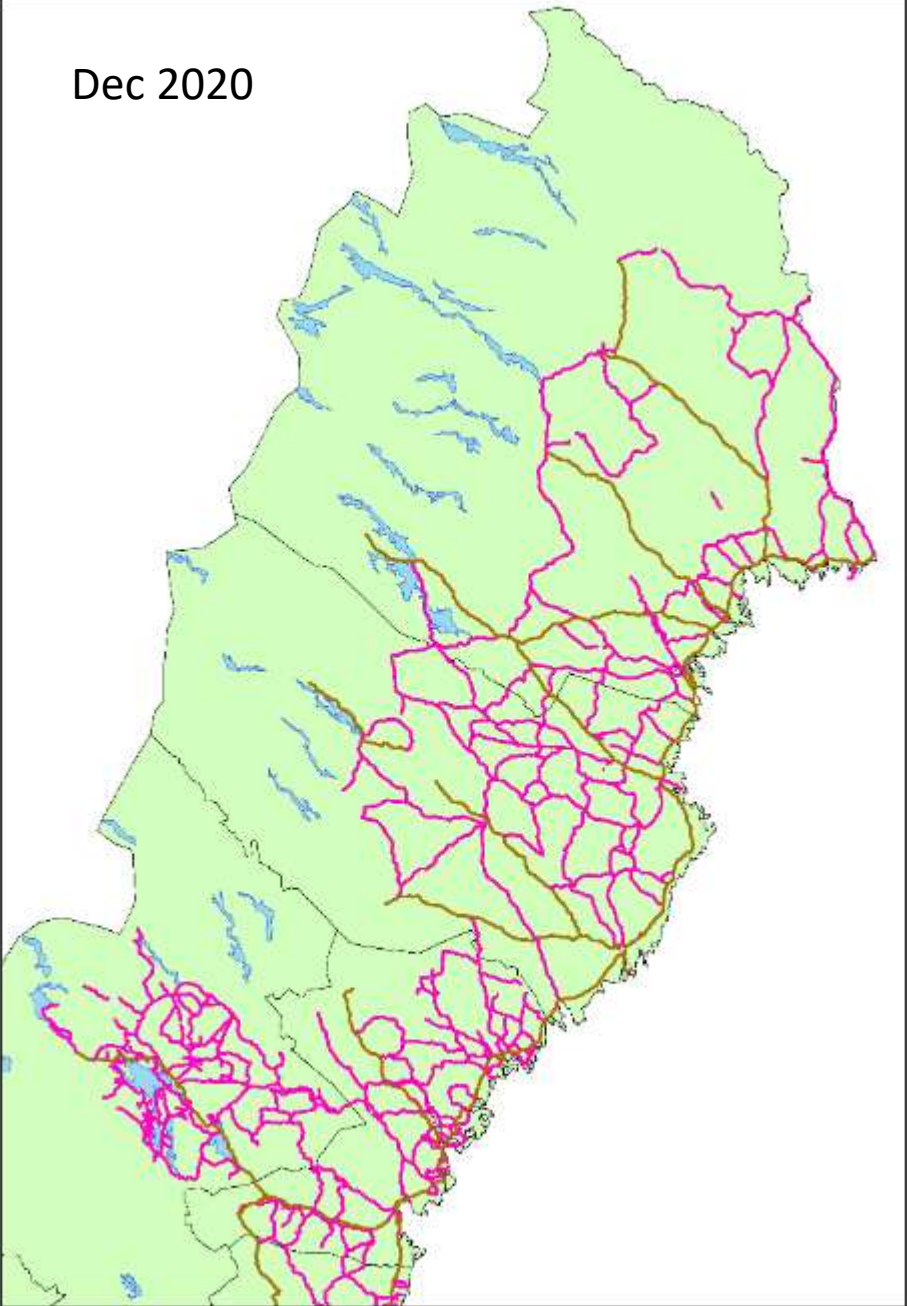


Dec 2020

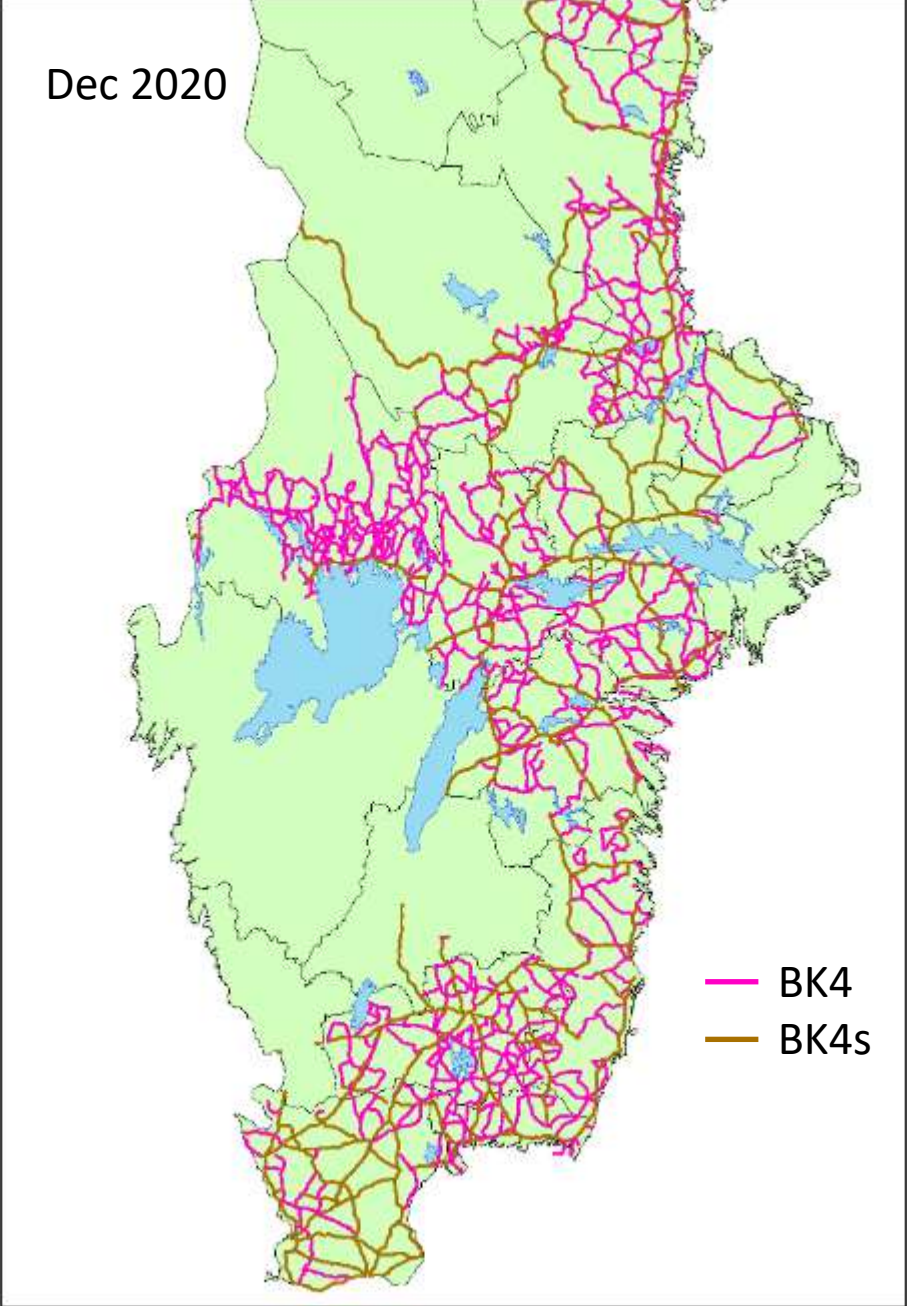


— BK4
— BK4s

Dec 2020



Dec 2020



ETT – En ~~Trave~~ Tunna Till



Tack för mig!

Henrik von Hofsten

Henrik.vonHofsten@skogforsk.se

070-528 85 51

Bensträckare

Åter kl 11,10

Arbetet fortsätter med effektivare transporter & logistik.

Genomföra, genomföra och genomföra!



Från 2010 finns en röd tråd

- Språngbräda för **Söderenergis** hållbara utveckling av verksamhet och logistik
- 2010 är tillika referensår för **Sveriges klimatmål** för inrikestransporter. Utsläppen ska **sänkas med 70 %** vid 2030 jämfört med nivån 2010



Sveriges klimatarbete - struktur

- Klimatlag – den lag som regeringen ska följa när politiken utformas
- Klimatmål – beslutade av riksdagen
- Klimatpolitiskråd – oberoende expertorgan som följer hur regeringens politik levererar mot klimatmålen



Hur ligger Sverige till mot målet?

- Enligt Klimatpolitiska rådet kommer vi med dagens takt **endast att nå 35 % målsättningen** av 70 % 2030. Det är milt sagt underkänt när vi ska svara kommande generationer på vad vi gjorde och när....
- Att **skyndsamt införa 74 tons bilar i praktiken** är en lågt hängande frukt som bidrar stort till att nå klimatmålet för inrikestransporter.
- Kommande utveckling av transportsektorn med elektrifiering kommer att leverera med en tyngdpunkt efter 2030
- Elektrifierade fordon kommer också att efterfråga BK4-vägnät



Vi vet att fördelarna med 74 tons bilar har:

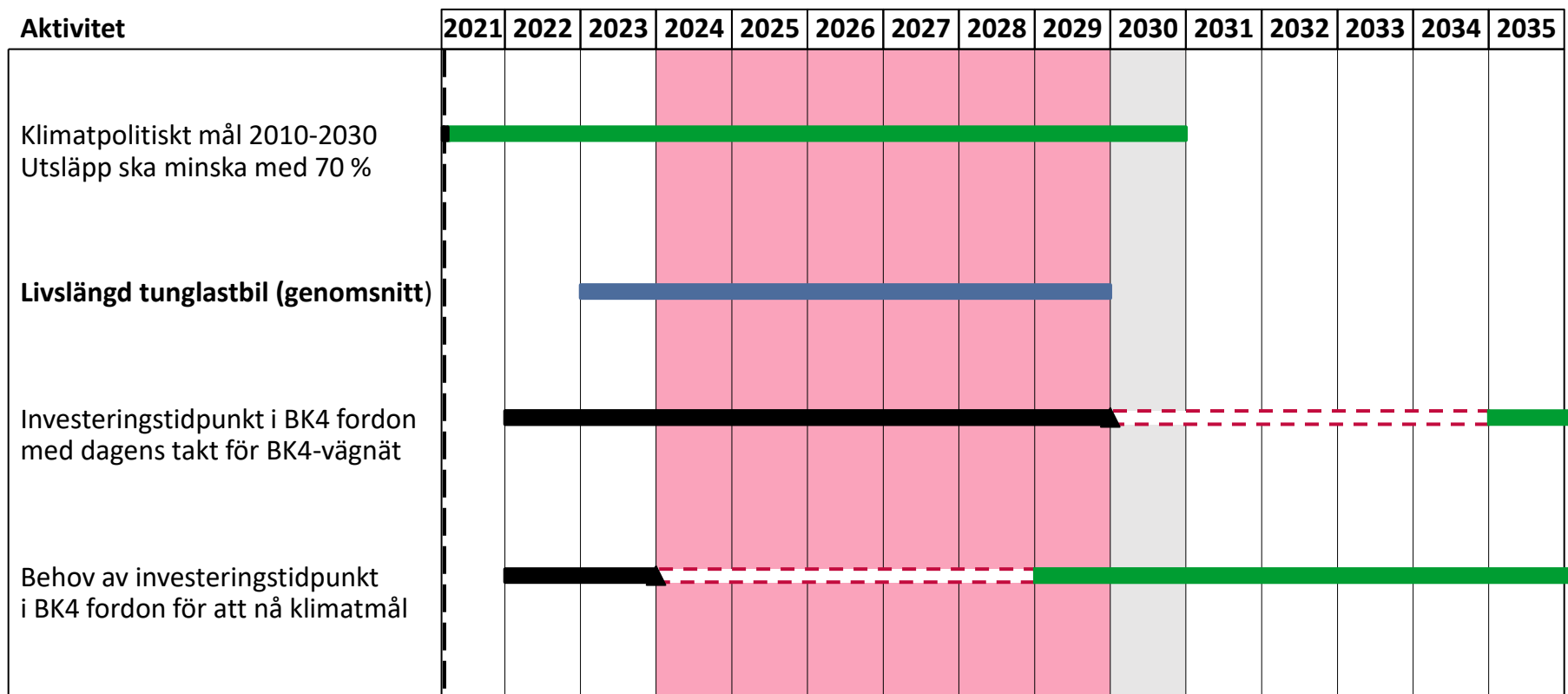
- Minskad miljöpåverkan
- Högre trafiksäkerhet
- Minskad slitage på vägarna
- Högre ekonomisk effektivitet för transporterna
- Högre kapacitet i infrastrukturen vilket innebär ett effektivare nyttjande av befintlig infrastruktur

- Men det är viktigt att komma ihåg att **BK4 vägnätet är en förutsättning!**
- **Nyttorna** kommer först när det trafikeras med BK4-fordon!

- När kommer då förutsättningen respektive nyttan med dagens takt?



Mycket högre tempo behövs i BK4-införande för att bidra till lägre utsläpp och klimatmål



2021-03-15

Gapet är ca 6 år (markerat med rött) mellan dagens takt i införande av BK4 vägnätet och den takt vi behöver för att nå klimatmålen 2010-2030



Vad behöver vi nu för att bidra till klimatmålen 2030?

- Ett **tydligt ansvar för genomförande av 74-ton** detta så att riksdagens klimatmål kan nås för den tunga vägtrafiken
- **Ett tydligt stråktänkande**. Det är andelen av transportstråken som är praktiskt tillgängliga för BK-4 som räknas. Dessa behöver vara på minst 50 % för ett åkeri om det ska vara lönsamt att investera i en "BK4-bil". 2026 behöver 50 % av transportstråken vara klassade för BK4.



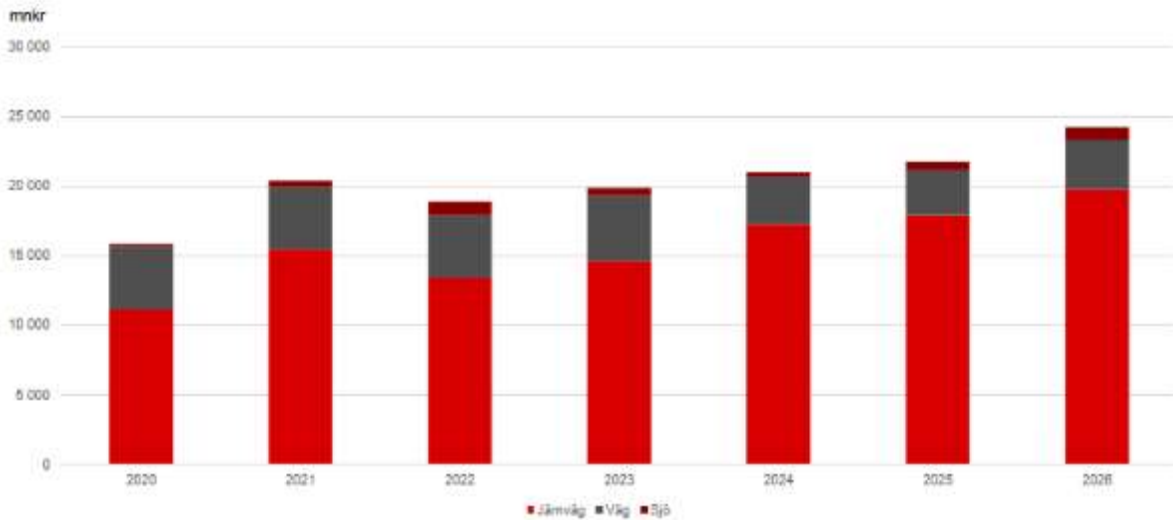


TRAFIKVERKET

Rickard Holst och Ludvig Elgström

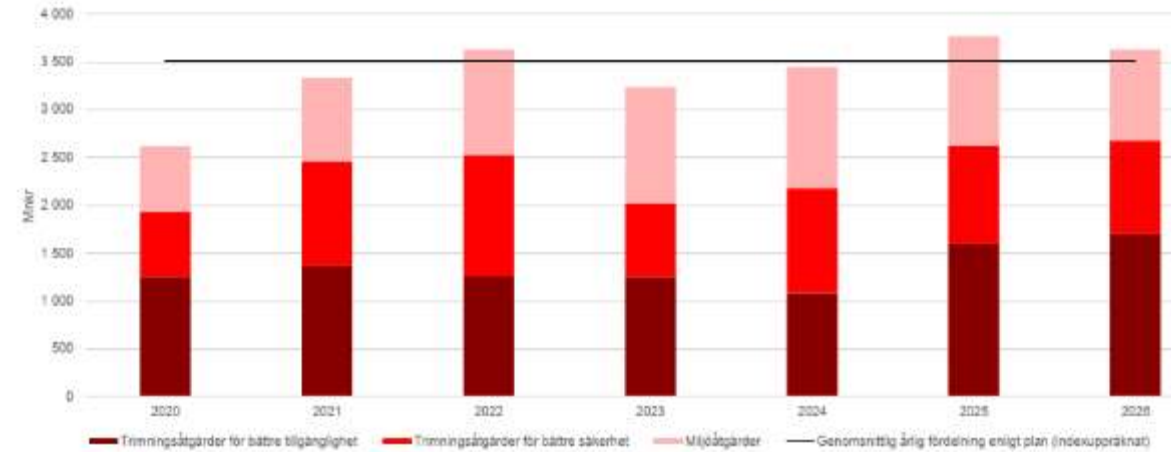
Ekonomiska förutsättningar Järnväg

Namngivna i nationell plan 2021 - 2026 samt 2020

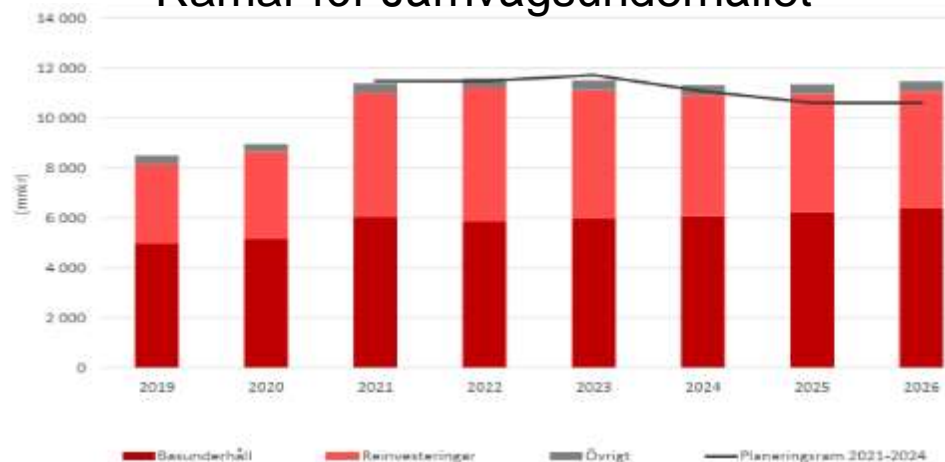


Trimnings- och miljöåtgärder

Årlig fördelning av ramar per åtgärdsområde (löpande pris)



Ramar för Järnvägsunderhållet

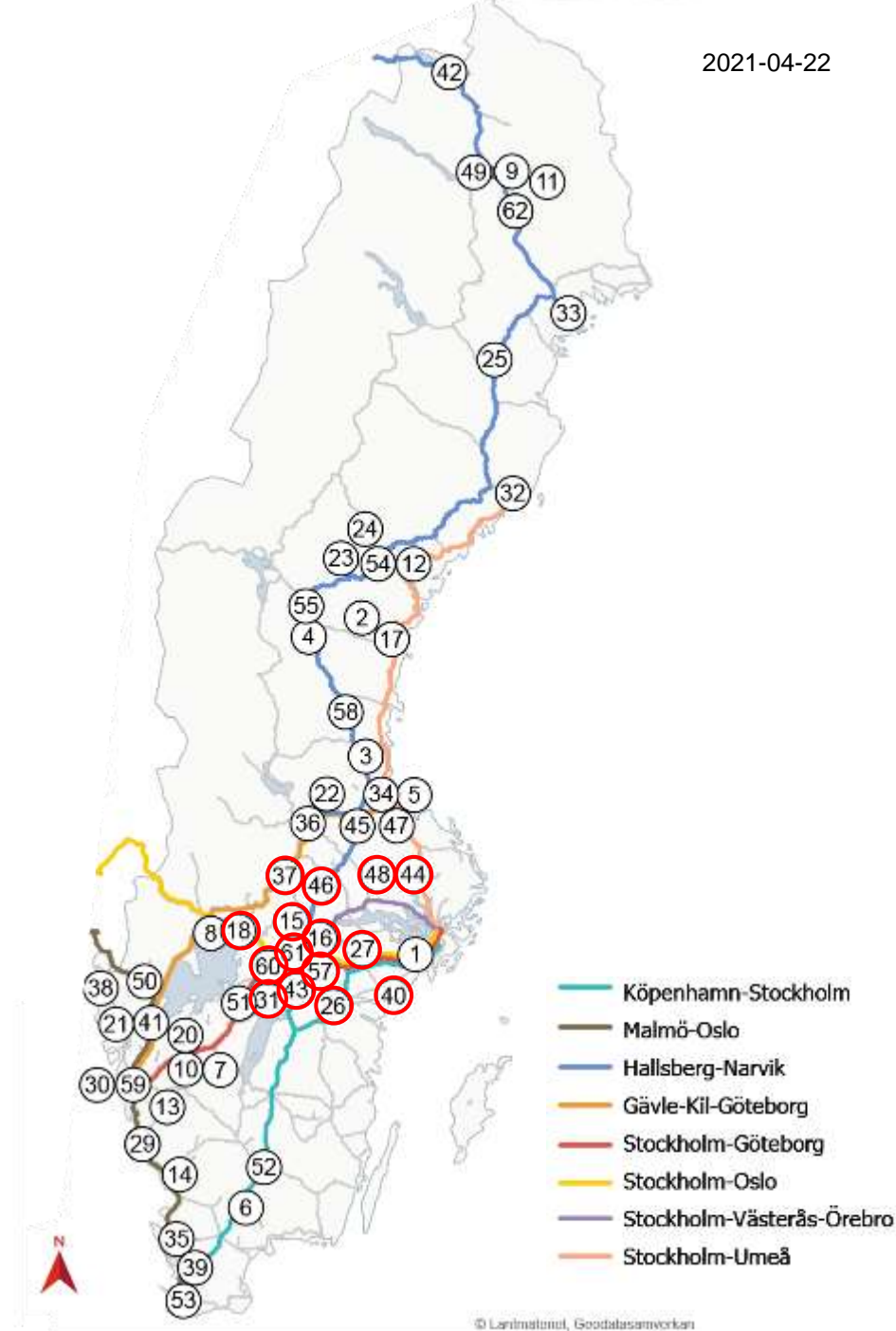


Exempel på utmaningar:

- Prioriterade stråk
- Ökat transportarbete
- Prioriterade åtgärdsområden
- Koordinera arbetenas trafikpåverkan för att samtidigt kunna bedriva trafik

Åtgärder för förbättrade godstransporter på järnväg Öst – Östergötland, Södermanland, Örebro, Västmanland, Uppland

Nr	Sträcka	Län	Planerat produktionsår*
15	Örebro-Frövi spår- och växelbyte	Örebro	2022
16	Örebro S, spår- och växelbyte	Örebro	2022
18	Laxå-Kil, spår- och växelbyte	Värmland, Örebro	2021-2023
19	Heby, Setrapaketet	Örebro, Uppsala	2022-2023
26	Kimstad-Skärblacka, elektrifiering	Östergötland	2023
27	Eskilstuna-Flen, höjd STH	Södermanland	2023
31	Dunsjö-Jakobshyttan, dubbelspår	Örebro	pågår-2024
37	Grängesberg-Ställdalen, Silverhöjdsspåret ktl-byte	Dalarna, Örebro	2023-2024
40	Oxelösund-Nyköping S, spår- och växelbyte	Södermanland	2024
43	Jakobshyttan-Degerön dubbelspår	Östergötland	pågår-2025
44	Uppsala-Sala-Avesta/Krylbo, spår- och växelbyten	Uppland, Dalarna	2023-2025
46	Hasselfors och Skinnskatteberg, Setrapaketet	Västmanland	2025
48	Heby, mötesspår	Uppsala	2025-2026
57	Hallsberg-Stenkumla (tidigare Åsbro), dubbelspår	Örebro	2021-efter 2026
60	Laxå bangårdsombyggnad	Örebro	2025-efter 2026
61	Hallsberg, infartsgruppen (I-gruppen)	Örebro	2025-efter 2026



Näringslivspotten

- I snitt 100 miljoner kr per år 2018-2029, där Näringslivet är med och beslutar om investeringar i statens järnvägsnät.
- För att kunna möta snabbt uppkomna behov av mindre justeringar och anpassningar av järnvägsinfrastrukturen för att stärka deras och järnvägens konkurrenskraft.
- Representanter är utsedda av Näringslivets transportråd
- Inspel till och prioritering mellan åtgärder görs av representanterna

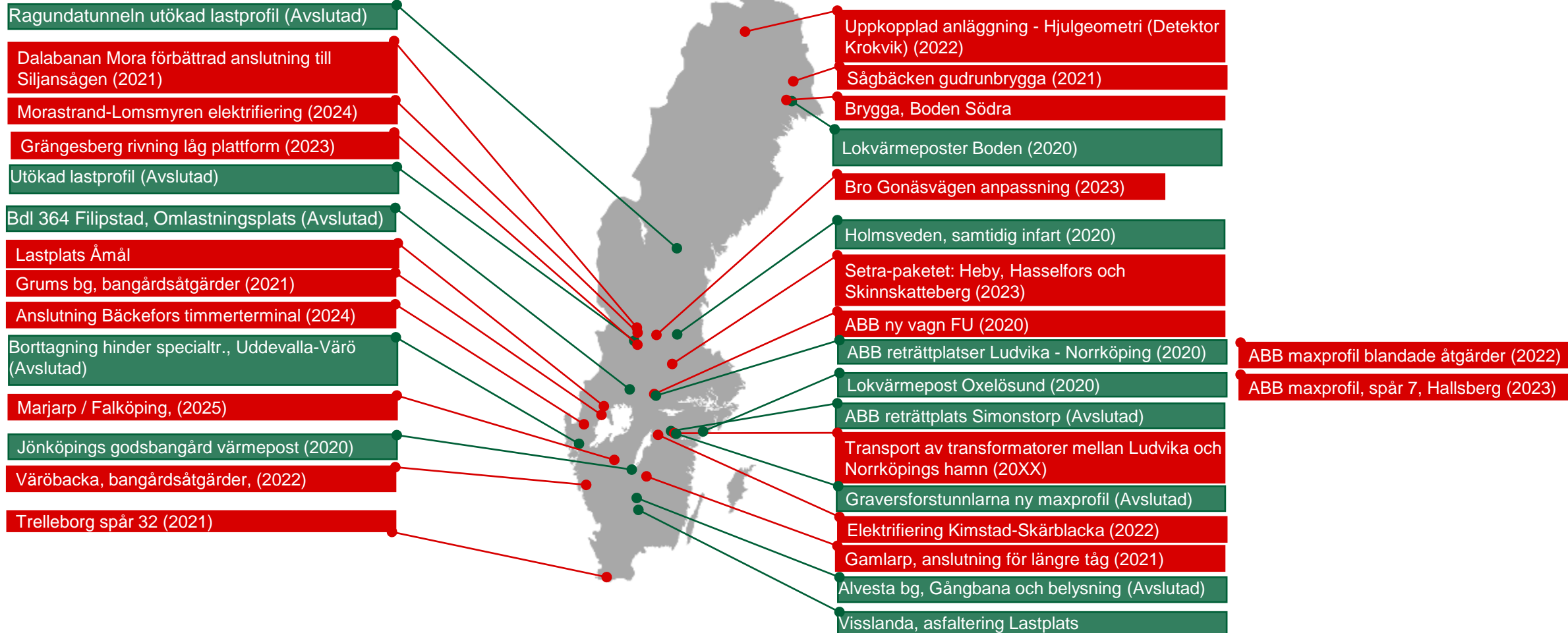
Nationella projekt

RFID-läsare på bangårdar (Avslutad)



Näringslivspotten

Februari 2021



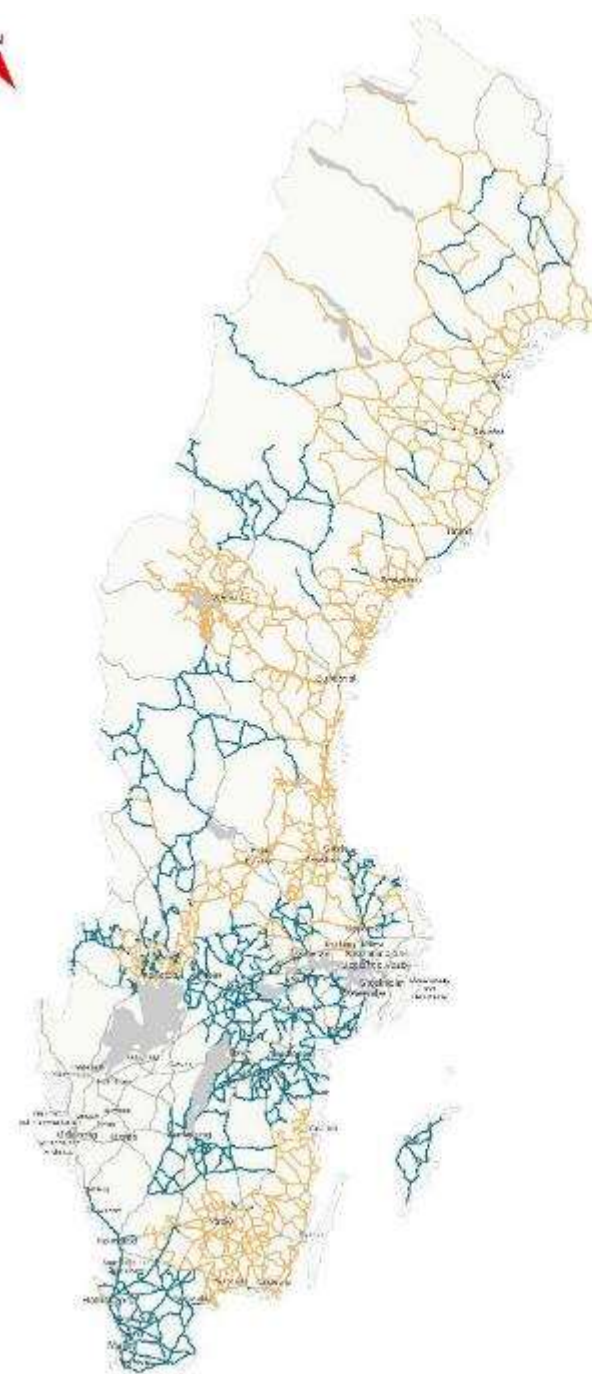
Trafikverkets arbete med BK4

Med bil och järnvägsspår – för framtids segrar!
2021-04-22

Upplåtande av BK4

- Nationell uppföljning av det regionala arbetet
 - Årlig rapportering till infrastrukturdepartementet
 - Bedömning av upplåtandet de närmaste åren
 - 70-80% av utpekat vägnät klart till år 2029





Implementeringsplan

Nationellt

BK4 vägnät 2019

- Statligt 20 %
- Näringslivsvägnät 30 %

BK4 vägnät 2022

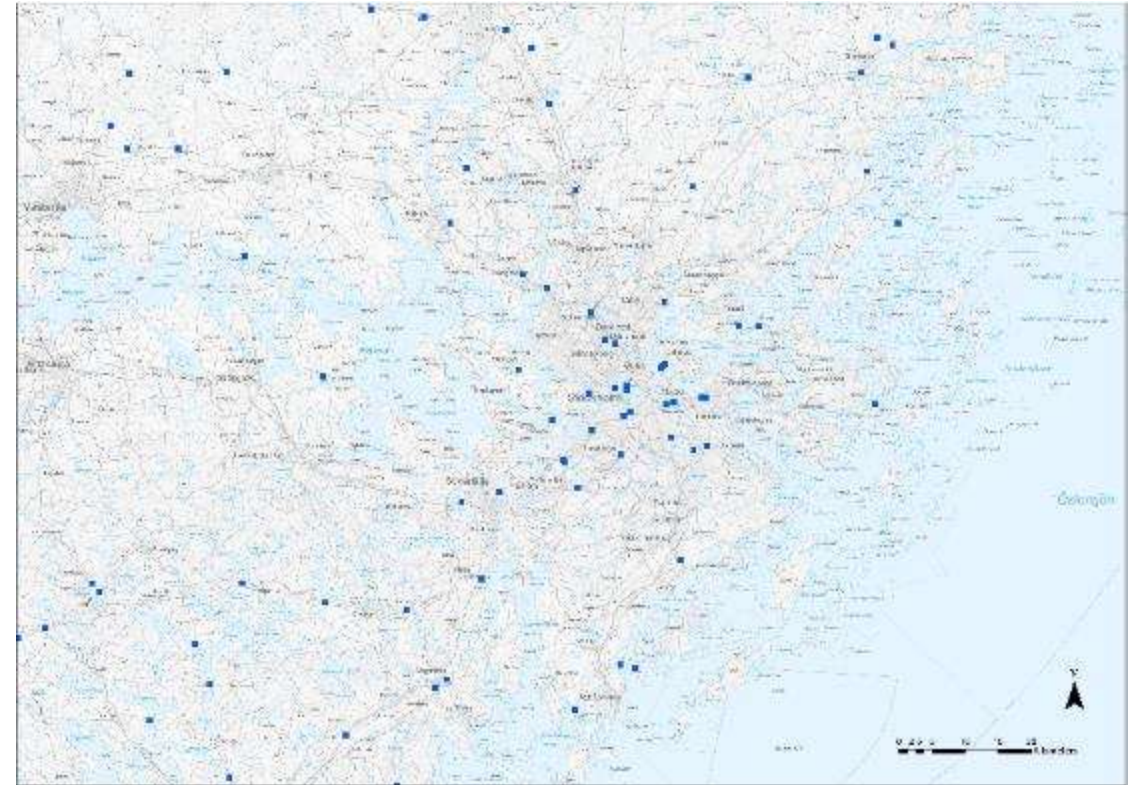
- Statlig 33 %
- Näringslivsvägnät 52 %

BK4 vägnät 2025

- Statlig 40 %
- Näringslivsvägnät 60 %

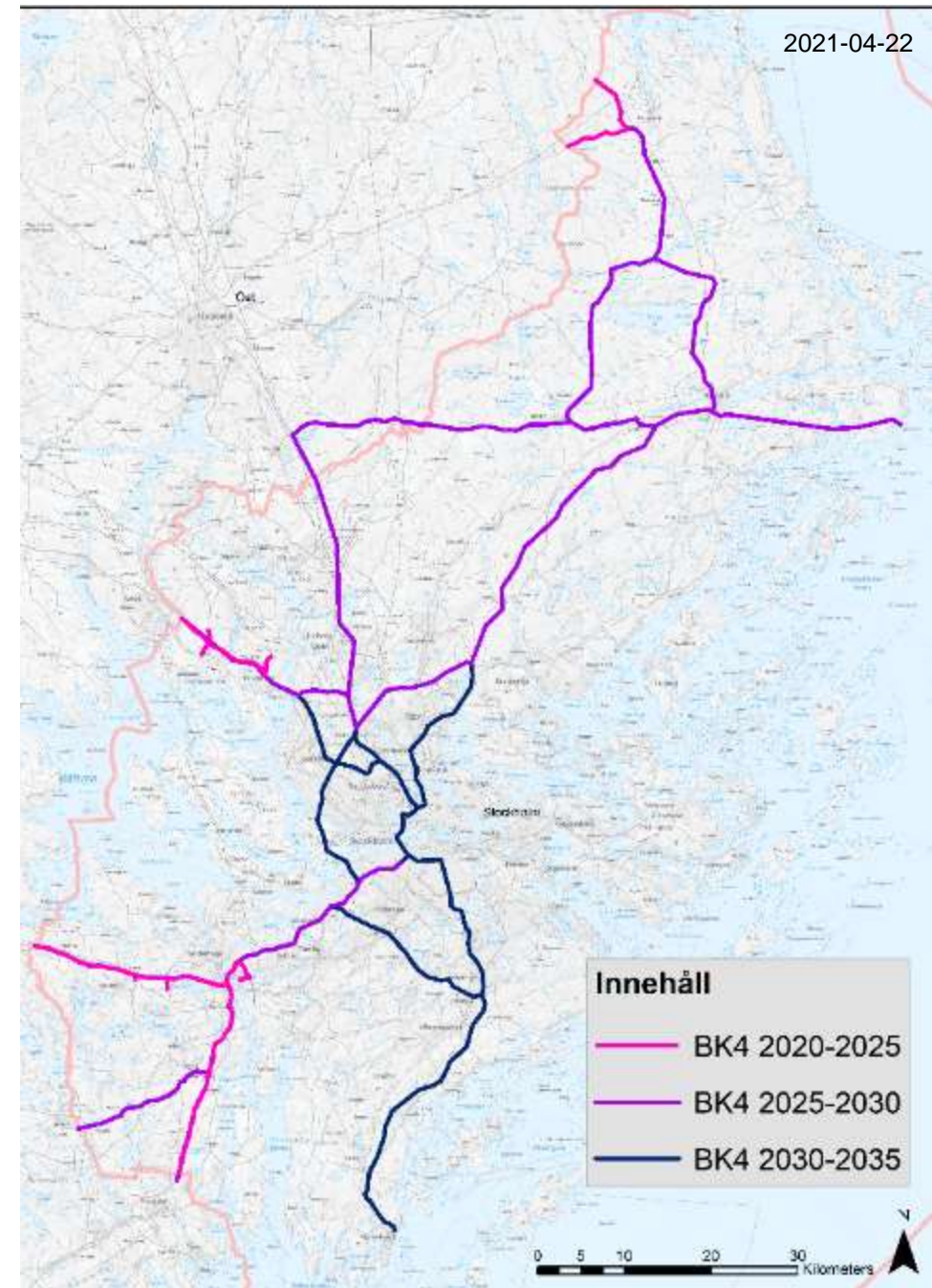
Trafikverkets arbete på regional nivå

- Samverkan
 - Gemensamt bärighetsråd Region Stockholm/Öst
 - Kontinuerlig dialog med regioner och kommuner
- Samordning och avvägningar
 - Näringslivets behov
 - Infrastrukturella behov
 - Andra behov, t.ex. från kommun
- Upplåtandeprocessen
 - Bärighet beslutas genom s.k. lokala trafikföreskrifter
 - Upplåtande sker samlat
 - Inkluderar samråd med berörda aktörer



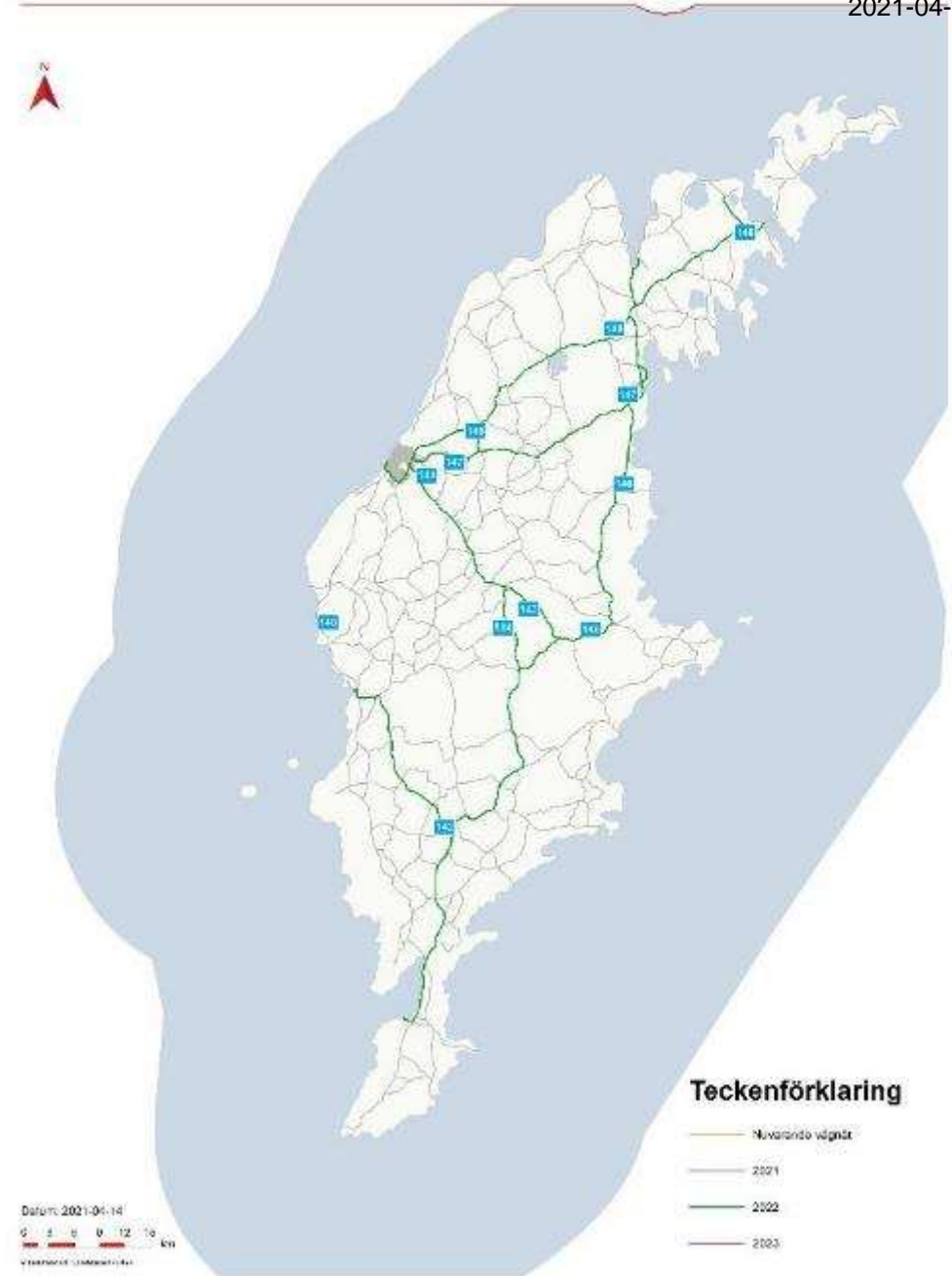
Inriktningsbeslut – Region Stockholm

- Inriktning för upplåtande på lång sikt
 - Visar prioriteringsordning för upplåtandet
- Tar avstamp i kända brister och tillgänglig ekonomi
 - Kommer att påverkas av tillkommande kunskap från pågående utredningsarbete
- Intern samordning och tydlighet mot kommuner och näringsliv
- Beslutad i januari 2021



Upplåtande i Stockholm

- Ca 16 km upplåtet idag
 - Väg 76 och 1113
- Vägnät på Gotland upplåts år 2022-2023, ca 270 km
- Vägnät i Stockholm upplåts under 2021 och 2023, ca 250 km
- Brister i broar och vägkropp ses kontinuerligt över
 - Flera pågående broutredningar



Upplåtande av BK4 – Region Östs fem län

- Två län 2019 – C och U-län ~ 120 mil
- Tre län 2020 – T, D och E-län ~ 350 mil
- År 2021 C och U ~ 90 mil
- År 2022 E, D och T ~ 90 mil
- Drygt 60% av viktiga vägar för näringslivets tyngre transporter klart år 2022
- Viktiga sträckor som kvarstår på viktiga vägar: E4 Nyköping, E18 Karlskoga, E18/20 Örebro, Rv 50, 55, 68
- 25 broar utreds och planeras för åtgärd
- Svaga väggroppar identifieras, utredningar genomförs



Tack!



Jens Holm

Nationella mål för effektivare transporter fram till 2025

Jens Holm

- Infrastrukturpropositionen
 - 799 miljarder
 - För lite, inte preciserat
 - Propositionen behandlas under våren och planeras före sommaren
 - Infrastrukturplan ska vara klar i början av 2022.
- Vad behöver göras?
 - Bättre infrastrukturplan med avsevärt vidgad ram
 - Satsningen på höghastighetståg borde hanteras separat
 - Med ökad ram kan planerade projekt färdigställas i tid och lägga till t.ex. järnväg till hamnar.
 - Vi behöver bättre vårda det vi har behövs utökade resurser
 - Rusta viktiga stråk och regionala järnvägar
- Godsstrategi är bra men behöver bli mer operativ.
- Mer pengar till järnvägspendlar skulle vara önskvärt.

Jens Holm forts

- Näringslivspotten har fått trög start, arbetet behöver skyndas på
- För att flytta gods från väg till järnväg kan styrmedel behövas.
 - Banavgifter har höjts, de behöver sänkas, åtminstone under pandemin
 - Skulle behövas avgifter för biltrafik, kilometerskatt.
 - Lastbilstransporter ska ske på optimalt sätt, längre fordon, biodrivmedel och elektrifiering
- Finns mycket att göra från politiskt håll behövs handling.

Paneldiskussion

Frågor i paneldebatten

- Tåg
 1. Till TV: Hur ska de 3 högst rankade förbättringspunkterna enligt "Möjligheternas godståg" genomföras? När är det klart?
 2. Till TV: Används Näringslivspotten effektivt sett till genomförda investeringar?
 3. Till TV: Att få till en förändring av 5-dagarsregeln är ett starkt önskemål från branschen och även i MN rapport. När kan denna förbättring vara på plats?
- Bil
 1. Till TV /kommun: Projektet med 74-ton fordon startade 2014 och den 31 december 2023 upphör projektet med 98 tonsbilen. Kommer väglänken Nykvarn - Igelsta i projektet vara klassad som BK4 31/12 2023?
 2. Till Trafikutskottet: Remissrundan om att tillåta längre fordon upptill 33,5 meter är avslutad. Vilken framdrift sker just nu i denna viktiga fråga?
 3. Till TV: För att få ekonomi på ett HCT fordon behöver minst 50 % av de transportstråk bilen kör medge ökad last. Det är först då åkerierna kan investera i HCT-fordon och klimatnyttan realiseras. Efterfrågan från ett klimatperspektiv att detta är på plats 2026 är starkt. Vem har ansvaret för fungerande transportstråk som bör vara minst 50 % 2026?
 4. Vilka möjligheter ger de ökade ekonomiska satsningarna i Sveriges infrastruktur att vi får ett fungerande BK-vägnät 2024?

Vi säger tack till alla som medverkat och hjälpt till att få dagen till vad den blev!

En kort summering tillsammans med materialet kommer i efterhand via mail.

Till hösten följer vi upp utvecklingen och återkommer med ett uppföljande seminarium. Frågorna kring hållbarhet och konkurrenskraft behöver svar och handling, nu!

Mot framtidens segrar med effektiv logistik

Tack och på "återseende", IRL!

