

# Näringslivets Transportråd

- för transportköpare

**SKRIVELSE**  
**2014-02-27**

Generaldirektör  
Gunnar Malm  
Trafikverket  
781 89 BORLÄNGE

## **Säkerställ en samordnad dimensionering för effektiva järnvägstransporter vid nyinvesteringar i godskorridoren mellan Sverige och Tyskland**

Näringslivets Transportråd vill som samarbetsorganisation för transportköpare understryka det angelägna i att Trafikverket tar på sig ledarrollen för att skapa en framtidssäkrad och samordnad dimensionering av spårförbindelserna på vardera sidan om Fehmarn Bält. Ett viktigt och angeläget steg i detta ledarskap är att Trafikverket skyndsamt samlar nyckelpersoner på svensk sida för att diskutera mål och strategi för att åstadkomma denna samordnade dimensionering. Vid ett sådant möte med berörda aktörer bör Trafikverket efter kontakt med infrastrukturmyndigheterna i Tyskland och Danmark även redovisa nuläget kring nyinvesteringarna i godskorridoren.

Fehmarn Bält förbindelsen kan efter sitt öppnande 2021 reducera konkurrensnackdelar som Sverige har genom sin geografiska placering i norra Europa, om förbindelsen byggs till dimensioner som möjliggör effektiva järnvägstransporter. Järnvägstransporter kan bli billigare och mångfaldiga sina marknadsandelar. Det finns även stora miljövinster med detta. Vi vill säkerställa att Danmark och Tyskland, inte bygger in flaskhalsar i korridoren genom att inte koordinera dimensioneringen av hela sträckningen. Tiden börjar bli knapp för att påverka dessa investeringar. Vi hemställer därför att Trafikverket kartlägger beslutsprocesserna i Tyskland och Danmark kring dessa järnvägsinvesteringar med syfte att ge olika aktörer som den svenska regeringen, svensk industri och handel, transportföretag och andra intressenter förutsättningar att medverka till bästa möjliga transportlösningar för Sverige i framtiden.

### **Bakgrund**

Kostnaderna för järnvägstransporter mellan Sverige och kontinenten kan minskas och därmed flerdubbla volymerna med väl fungerande anslutningar på vardera sidan om Fehmarn Bält och med vissa kompletterande investeringar på svensk sida.

Järnvägstransporter har för närvarande endast en marknadsandel på 7 procent mellan Sverige och Kontinenten (jämfört med cirka 25 procent marknadsandel långväga inrikes), trots att järnvägstransporter är mer konkurrenskraftiga på längre avstånd. Den svaga konkurrenskraften för järnväg i korridoren beror på flera hinder som kan elimineras på sikt:

- Järnvägstransporter har för närvarande en omväg om ca 17 mil (ca 10 procent beroende på total transportlängd) då dessa går över Jylland medan lastbilstransporter kan nyttja färjan Rödby - Puttgarten till produktiv rast. Denna omväg elimineras med Fehmarn Bält förbindelsen.
- Järnvägsbolagen har fortfarande stor potential till effektiviseringar genom att fullt ut genomföra förändringen från nationella monopolverksamheter till kommersiella, konkurrensutsatta och vinstdrivande bolag.

- Järnvägsbolagen kan ytterligare höja sin produktivitet om olika nationella regler och byråkrati elimineras, och infrastrukturen styrs på ett enhetligt sätt. Detta är fokus i EUs arbete med godskorridorer och kommer att lösas på sikt.

Utöver detta finns en stor potential om de investeringar som planeras i förbindelserna på vardera sidan om Fehmarn Bält inte skapar flaskhalsar jämfört med den kapacitet som finns på Öresundsbron och Fehmarnförbindelsen.

En dimensionering av godskorridoren mellan Sverige och Tyskland till lastprofil C eller liknande, kombiprofil P/C 450 samt metervikt > 8,3 ton illustrerar begreppet modern infrastruktur för godstransporter på järnväg och är av avgörande betydelse såväl för konkurrenskraften för järnvägen som transportmedel som för en konkurrenskraftig svensk exportindustri.

Beräkningar gjorda av Järnvägsgruppen på KTH indikerar en kapacitetshöjning per tåg motsvarande >50 procent tonnagemässigt och >150 procent volymmässigt jämfört med dagens situation, vilket skulle leda till kraftigt reducerade transportkostnader. För den svenska basindustrin med dess beroende av kostnadseffektiva transporter är det av största vikt att denna potential kan förverkligas.

En dimensionering av korridoren enligt ovan leder också till ökad tillgänglighet av infrastrukturen samtidigt som miljöpåverkan reduceras markant. Persontrafiken gynnas inte enbart genom ökad tillgång till kapacitet på spåren utan också genom möjlighet till innovativa lösningar som bredare vagnar kan medföra.

### **Oro över nuläget i Tyskland och Danmark**

Genom kontakter med Banedanmark har vi erfarit att planering av om- och nybyggnad för sträckan Köpenhamn till Rødby är inne i ett avgörande skede, varför det är av största vikt att kontakter snarast tas för att etablera en dialog om dimensionering av sträckan mellan Öresundsbron och Fehmarn Bält förbindelsen. Likaledes pågår planering av DB Netz för anslutningen på tyska sidan från Puttgarden till Lübeck/Hamburg. Även här behövs en dialog för att eliminera potentiella flaskhalsar för en effektiv godskorridor.

### **Stöd behövs från Trafikverket**

Vi föreslår att Trafikverket snarast bjuder in nyckelpersoner från Näringsdepartementet, svensk industri och handel och transportföretag för att etablera en samsyn kring vilka mål vi från svensk sida strävar efter att uppnå i korridoren, och att vi skapar en gemensam strategi för hur dessa mål skall uppnås. Som ett viktigt underlag till denna diskussion anser vi att Trafikverket bör redovisa nuläget i beslutsfattandet om dimensioneringen av godskorridoren mellan Sverige och Tyskland efter kontakt med infrastrukturhållarna i Danmark och Tyskland.

Vi föreställer oss att det pågående arbetet inom Rail Freight Corridor 3 kan vara ett av flera lämpliga forum att driva denna fråga som ju ligger helt i linje med EU:s tankar om framtidens järnvägsstruktur.

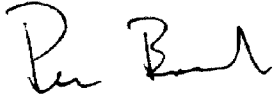
Vi är från Näringslivets Transportråd beredda att stödja och aktivt bidra i processen på lämpligt sätt.

Slutligen vill Näringslivets Transportråd även hänvisa till det gemensamma brevet från november 2013 från Näringslivets Transportråd, Dansk Industri och Näringslivets Huvudorganisation i Norge till infrastruktur- och transportministrarna i våra tre länder.

Syftet med det gemensamma brevet från näringslivet är att skapa förutsättningar för ökad nordisk konkurrenskraft och att genom effektiva transporter skapa bättre förutsättningar för att uppnå

beslutade miljö- och klimatmål. I brevet föreslås bland annat en samplanering av gemensamma korridorprojekt, administrativa harmoniseringar av regler för gränsöverskridande transporter, gemensamma standardkrav vid järnvägsutbyggnader i korridorer och åtgärder för att öka transportsystemens redundans för minska sårbarhet. Brevet bifogas.

#### **NÄRINGSLIVETS TRANSPORTRÅD**



Per Bondemark  
Ordförande



Guy Ehrling  
Kanslichef

c.c: Infrastrukturminister Catharina Elmsäter-Svärd, Näringsdepartementet.