

# Green Cargo Etablering i Norge

2019-11-13

# Vad initierade etableringen?

Cargo Link och dess utveckling

De stora samlastarna uppvaktade Green Cargo med en önskan om etablering

# Utmaningar

Material och inledande förutsättningar

Lok

Tåglägen

Terminaler

Kraftsamling

# Generella förutsättningar

Ett vägnät som ständigt utvecklas

Tyngre och längre lastbilar tillåts i kombination till cabotage

Ett vackert och kuperat landskap med lutningar mellan 20 – 25 promille (bana)

Korta mötesspår

Statisk tågplan

Högt kostnadsläge

Stark prispress

Omogen konkurrenssituation

# Kostnadsutveckling



Kostnadsposter i MNOK	2016	2017	2018	2019	2020
Spåravgifter	0	1	2,8	3,4	5
Terminalkostnader	0,5			5,5	5,5

## Status Green Cargo AS

Vad är drivkrafterna för Green Cargo

– dvs. vilka faktorer är avgörande för att Green AS skall kunna växa?

# Vad krävs för att Green Cargo AS ska växa?



- Vad är viktigt utifrån ett kundperspektiv?
  - Pris
  - Tillförlitlighet
  - Kvalitet
  - Tid
- Vad kan öka godstrafikens konkurrenskraft på Banan?
  - Arbeta bort begränsningar i infra strukturen, hastighetsnedsättningar etc. Öka adhesionsförmågan vid besvärliga avsnitt och årstider
  - Minskade transporttider genom högre prioritering och förbättrad infrastruktur
  - Möjlighet till längre/tyngre tåg
  - Effektivare terminaler, längre spår, rakare spår, tillräcklig depå yta och elektrifiering fram till lastspåret
  - Konkurrensjämvikten lastbil – järnveg
  - Fokus på förbättringar i närtid

# Vad krävs för att Green Cargo AS ska växa?



- Hastigheten måste ökas på godstågen
  - Oslo – Trondheim
    - Ca 48 mil
      - Ca 6 timmar med lastbil (ca 80 km/h)
      - Ca 9 timmar med tåg (53,3 km/h)
  - Oslo – Stavanger
    - Ca 46 mil
      - Ca 7 timmar med lastbil (ca 66 km/h)
      - Ca 8,45 timmar med tåg till Orstad (54,4 km/h)
  - Oslo – Bergen
    - Ca 47 mil
      - Ca 7 timmar med lastbil (snitt 67 km/h)
      - Ca 8 timmar med Tåg (snitt 58 km/h)



# Vad krävs för att Green Cargo AS ska växa?



- Vad gör vi själva? Fokus på kostnader och ökad effektivitet
  - Effektivitet
    - Insorthing (skiftning – växling – lastning)
  - Rekryteringar
  - Investeringar
    - Lok
    - Truckar
    - Bokningssystem
  - Ökade säljinsatser

# Längre och tyngre tåg ställer krav på Dragkraft



# Softronic Transmontana

green  
cargo

<b>Effekt</b>	<b>6000 kW</b>
<b>Startdragkraft</b>	<b>435 kN</b>
<b>Möjlig vagnvikt</b>	<b>3 000 ton</b>
<b>Vikt</b>	<b>132 ton</b>



# Eurodual

green  
cargo

<b>Effekt</b>	<b>7000 kW</b>
<b>Startdragkraft</b>	<b>500 kN</b>
<b>Möjlig vagnvikt</b>	<b>3 000 ton</b>



# Vikten av längre och tyngre tåg

- Betydelsen av längre tåg
  - Enkelt uttryckt, längre tåg ger möjlighet till fler betalande enheter som delar tågets kostnad vilket ger lägre enhetskostnad och förbättrad lönsamhet
  - Med dagens tåg längder går det inte komma till ett nollresultat
- Brytpunkten för ekonomi i längre tåg ~ >630 meter

# Viktiga utvecklingsområden

- Vinteråtgärder
  - Beredskap
- Nedsättningar
- Prioritering
- Tåglängder
- Kraftmatning
- Logistik in ut på terminaler generellt
- Tillåtna STAX minimum 22,5 ton
- Tillåtna fordonsvikter
- Generella tillåtna hastigheter
- Plankorsningar (östra änden av Bjurli stn, STH 10)
- Växel södra Kristiansand (STH 40 precis före stigning)
- Sly som växer ända in mot banan generellt

# Inovation

- Eco boggier
- Eco driving
- Förarlösa tåg?



Eco\_Boggi\_fullhd.mp4

Tack för att jag fått komma och berätta lite om Green Cargo AS etablering och syn på utmaningar och behov för att kunna överleva och utvecklas framåt.

Med förhoppning om att det inspirerat och gett er något.