

An aerial photograph of a city street, likely in a European city, showing a mix of old and new buildings, a river, and a bridge. The street is paved and has several cars parked along the side. The buildings are multi-story and have various roof colors and styles. The river is dark and flows through the city. A bridge is visible in the background, crossing the river. The overall scene is a dense urban environment.

## **Virkestransporter på järnväg efter stormen Gudrun – vad kan vi lära oss av erfarenheterna?**

**Inge Vierth, VTI**

Seminarium Mer gods på järnvägen – lärdomar om överflyttning i samband med stormen Gudrun, Skogsindustrierna och VTI, 30 november 2021

**vti**



## Impact of higher road vehicle dimensions on modal split

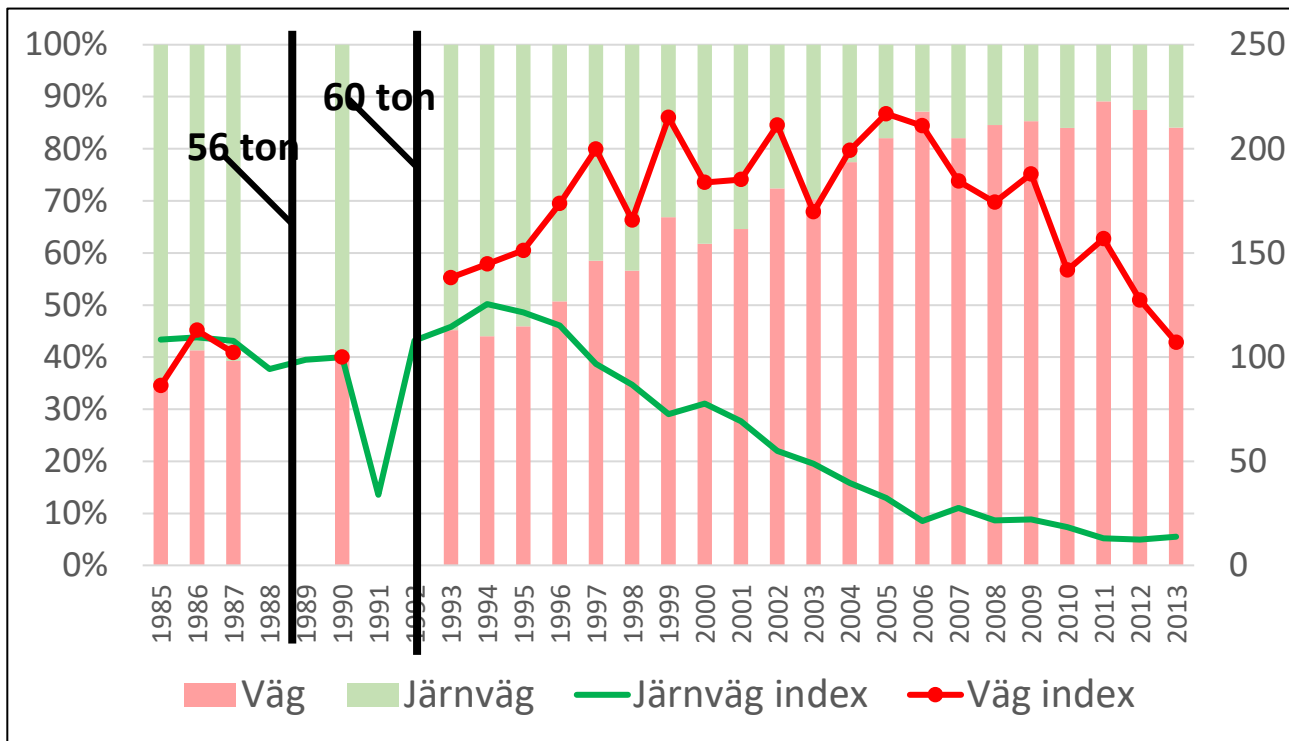
An ex-post analysis for Sweden

Inge Vierth  
Samuel Lindgren  
Hanna Lindgren

# BAKGRUND

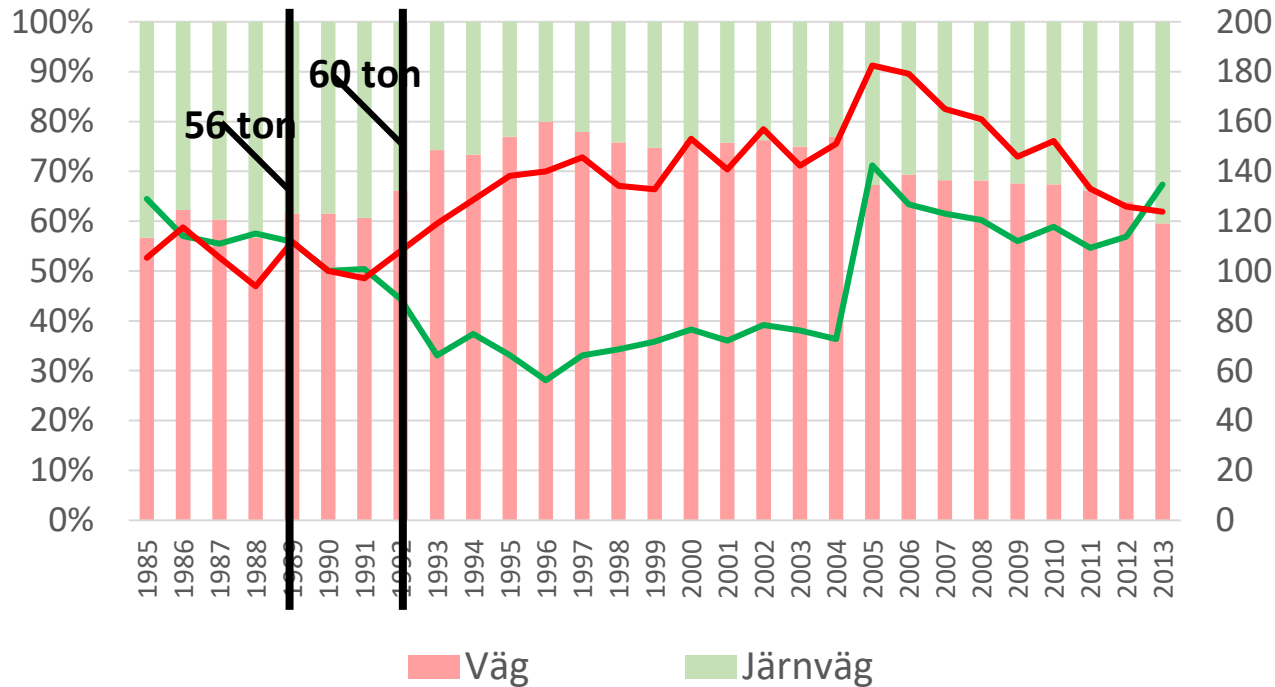
- Uppföljning av effekter av tillåtandet av tyngre lastbilar i Sverige på konkurrensen mellan väg och järnväg (1989 51,4 ton, 1990 56 ton, 1993 60 ton, 2015 64 ton)
  - Baserad på officiell statistik 1985-2013
  - Totalt och för enskilda varugrupper (exkl. malm)
- Olika utvecklingar för skogsindustrins varugrupper

# FÖRDELNING AV TONKM 1985-2013: SÅGADE OCH HYVLADE TRÄVAROR

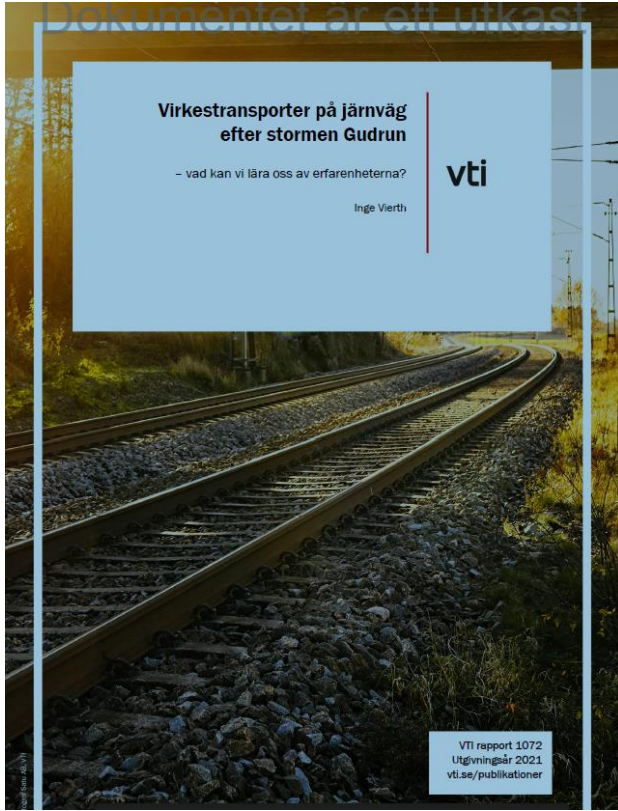


Marknadsandel på vänstra axeln och index på högra axeln (ton-km), 1990=100

# FÖRDELNING AV TONKM 1985-2013: RUNDVIRKE



Marknadsandel på vänstra axeln och index på högra axeln (ton-km), 1990=100

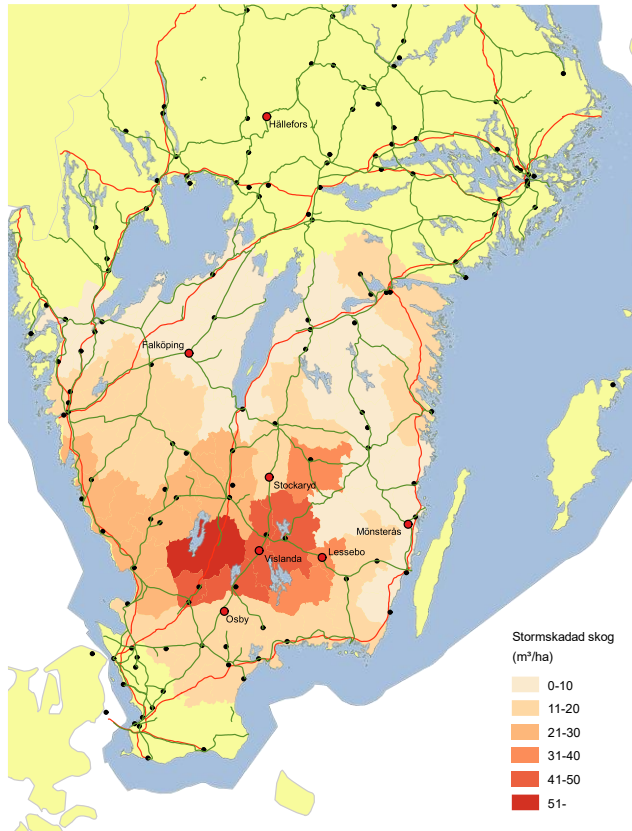


## 2018: SKOGSINDUSTRIERNA BAD VTI ATT UNDERSÖKA

- vad det var som gjorde att järnvägstransporterna ökade kraftigt i samband med stormen Gudrun
- vilka faktorer som förklarar att ökningen har varit permanent
- vad man kan lära sig av erfarenheterna
- i vilken utsträckning de åtgärder som Banverket genomförde var möjliga tack vare skogsföretagens färdiga planer och önskemål

- Analys av tillgänglig litteratur och statistik samt intervjuer
- Mer material från 2005 tillgänglig under tiden
- Nu ska rapporten avslutas

# FRAMFÖRALLT DE VÄSTRA DELARNA AV GÖTALAND DRABBADES

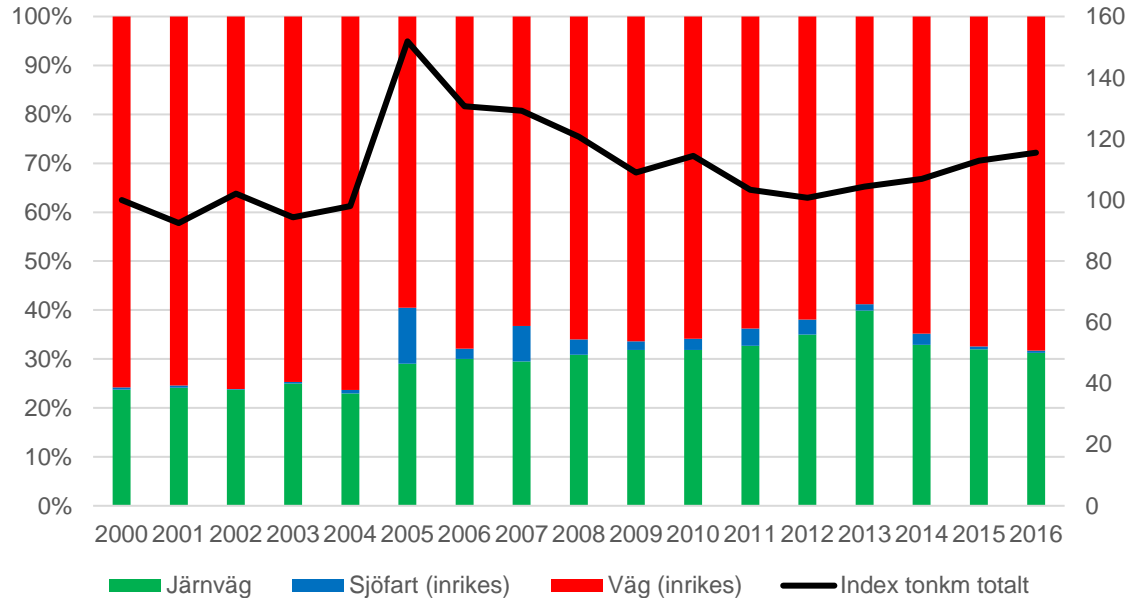




# STORMEN GUDRUN

- Kraftig ökning av efterfrågan på virkestransporter (ca 75 milj. skogskubikmeter)
- Samtliga trafikslag användes för att frakta virket ur skogen
  - Vägtransporternas andel minskade kraftig 2005, men ökade därefter
  - Sjötransporternas andel ökade kraftigt 2005, men minskade därefter
  - Järnvägstransporternas andel ökade från ca 20% före 2005 till ca 30% efter 2005

## GUDRUN PÅVERKADE EFTERFRÅGAN PÅ VIRKESTRANSPORTER OCH MODAL SPLIT

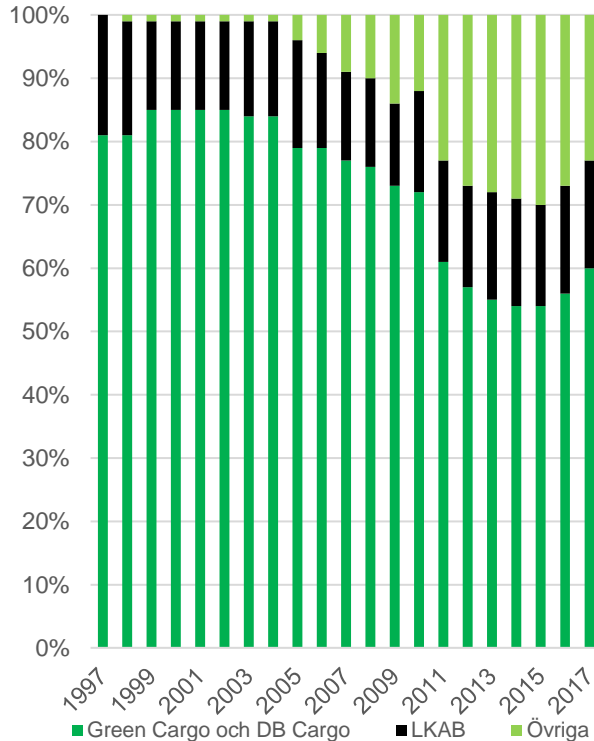


### Marknadsandelar i tonkm på vänster axel och index på höger axel

Virkestransporter på väg i Sverige (inhemska transporter med svenska lastbilar) och till sjöss (inhemska transporter med svenska och utländska fartyg) och järnväg (inhemska och internationella transporter i Sverige exkl. malmtransporter)



Marknadskoncentration mätt i tonkm




## AVREGLERINGEN AV MARKNADEN FÖR GODSTRANSPORTER PÅ JÄRNVÄG 1996

- ledde till att nya järnvägsföretag successivt tog över marknadsandelar från Green Cargo
- finns indikationer att stormen Gudrun gav en skjuts till de nya företagen på marknaden och att konkurrensen bidrog att öka samtliga företags effektivitet
- spin-offs från virkestransporter till andra segment

## REGERINGENS STÖDINSATSER 2005/2006 AVSÅG ALLA TRAFIKSLAG

- Ändrade vilotidsregler, högre max vikt för virkeslastbilar samt möjlighet för utländska lastbilar att delta i transportarbetet
- Farledsavgifter slopades för transporter av stormfällt virke (ca 18,5 milj. kr) och fartyg flaggade utanför EES (Europeiska Ekonomiska samarbetsområdet) tilläts delta i transportarbetet
- **Hamnarnas avgifter?**
- Banavgifter slopades för transporter av stormfällt virke (ca 15 milj. kr)



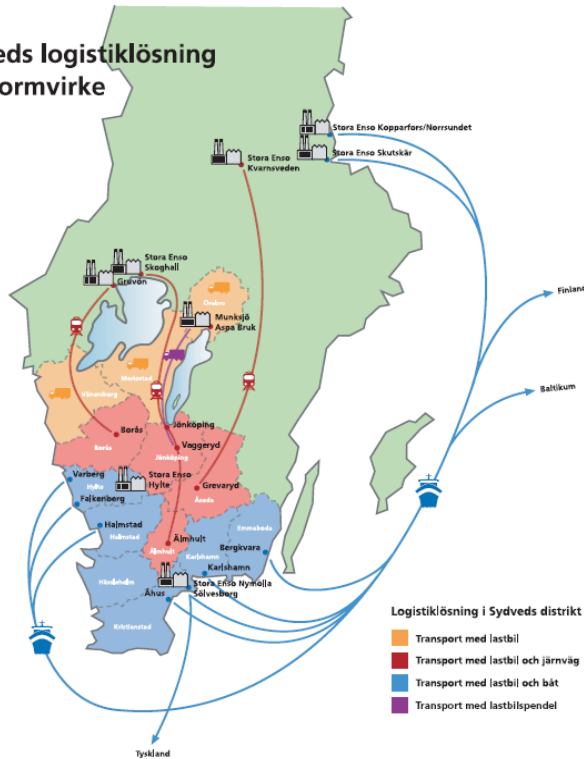
Regeringens stödinsatser förklarar inte att  
järnvägsandelen ökade

Vilka åtgärder genomförde aktörerna i järnvägssektorn?

**vti**

# SKOGSFÖRETAG (=VARUÄGARE)

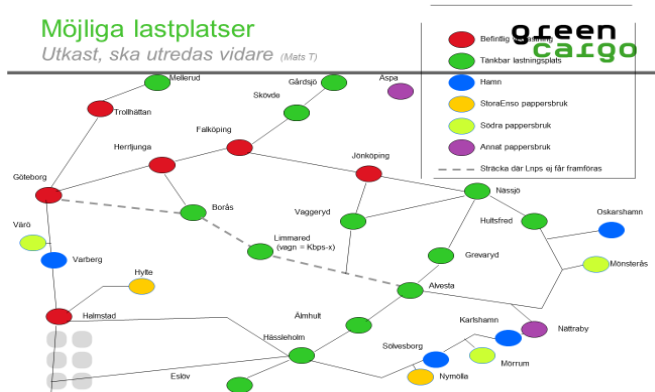
## Sydveds logistiklösning för stormvirke



- Olika förutsättningar för olika företag (lokalisering, logistikupplägg)
- **Företag befann sig redan i en omställning mot större anläggningar och terminaler**; detta kan ha bidragit till att man var öppen för nya lösningar
- Företag hade innan Stormen efterfrågat “bryggor” på terminalerna som effektiviserar virkestransporter

# JÄRNVÄGSFÖRETAG

- Den stora efterfrågan på virkestransporter kom bl. a. de nyetablerade järnvägsföretagen till hands
- Green Cargo och de nyetablerade järnvägsföretagen utvecklade mer effektiva rollande materiel och logistiklösningar



# BANVERKET OCH KOMMUNER

## Banverket

- Implementering av "Gudrunbryggor"
- Investeringar i 15 virkesterminaler (som delvis blev permanenta)
- Prioritering av virkestågen och snabb anordning av ad hoc tåglägen när det gällde

## Kommuner

- Obyråkratiska lösningar vid etablering av terminaler
- Kostnader för terminaler?



# NÅGRA SLUTSATSER (1)

- Stormen Gudrun fungerade som en "katalysator"
- Stora utmaningar för de involverade aktörerna
- Personer och organisationer hade hög "in-house" kompetens och var väl förberedda
- Utveckling och användning av nya lösningar krävde **samarbete** av skogsföretag, järnvägsföretag, Banverket och kommuner
- Privata företag är tvingade till att se över sina befintliga lösningar. Viktigt att offentlig sektor har beredskap för en omvärld som inte längre ser ut som vanligt

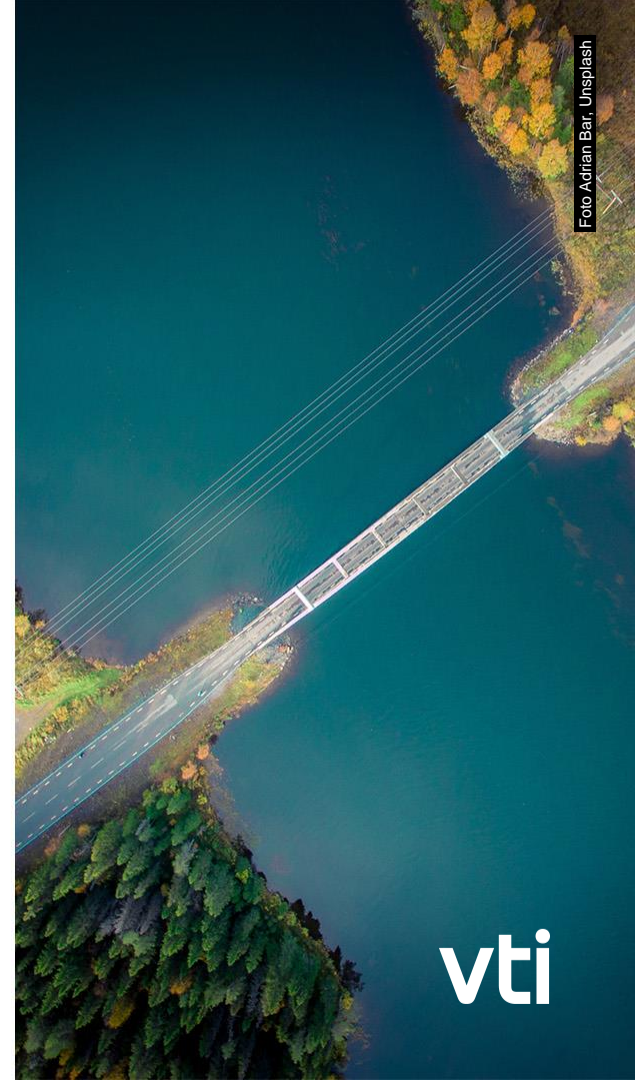


Foto Adrian Bar, Unsplash

## NÅGRA SLUTSATSER (2)

- Önskvärt att förbättra möjligheterna för att följa upp utvecklingen av transportarbetets fördelning på de olika trafikslagen m h a officiell statistik,
- t ex att studera utvecklingen för virkestransporter efter 2016 eller utvecklingen för sågade och hyvlade trävaror sedan 2020

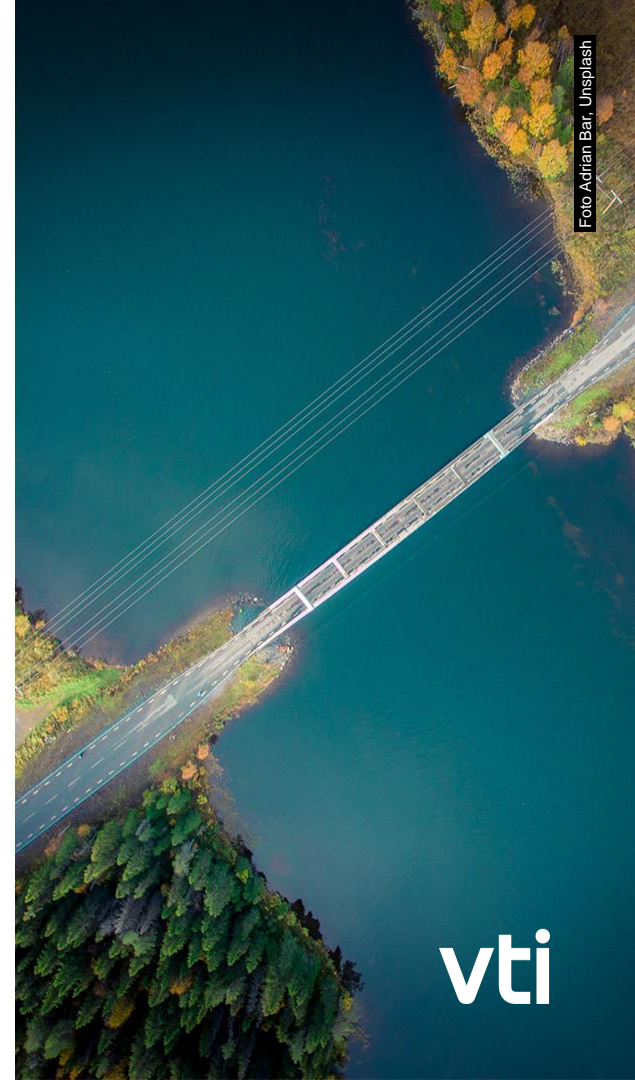


Foto Adrian Bar, Unsplash



Tack för att ni lyssnade.  
Inge Vierth (inge.vierth@vti.se)

