

Sammanfattning

Godsets hela resa

*– analys av utvalda stråk inom
Trafikverket Region Syd på väg och järnväg*



Titel: Sammanfattning Godsets hela resa - analys av utvalda stråk inom Trafikverket Region Syd på väg och järnväg
Publikationsnummer: 2013:058
ISBN: 978-91-7467-474-3
Utgivningsdatum: Januari 2013
Utgivare: Trafikverket
Författare: Miljöbyrån Ecoplan, Staffan Johannesson och Lotta Göthe
Kontaktperson: Eva Hultgren
Produktion: Grafisk form
Tryck: Trafikverket
Distributör: Trafikverket

Förord

Trafikverket Region Syd har tagit fram ett planeringsunderlag för Gods med utgångspunkt från att Trafikverket har ett uppdrag att skapa förutsättningar för effektiva och långsiktigt hållbara godstransporter och bidra till att logistikområden utvecklas.

Med planeringsunderlaget som utgångspunkt har vi genomfört en studie där vi intervjuat ett antal företag som trafikerar godsstråk som har sin start- och/eller slutpunkt i Region Syd. Dialogen har skett utifrån perspektivet "Godsets hela resa" för att fånga och analysera kundernas behov.

Syftet har varit att identifiera åtgärder som Trafikverket Region Syd inom ramen för sitt uppdrag kan genomföra för att effektivisera och underlätta för godstransporterna i dessa utpekade godsstråk. Fokus är på åtgärder som kan påverka behovet av transporter, valet av transportsätt samt ett mer effektivt utnyttjande av befintlig infrastruktur.

Arbetet har resulterat i en bruttolista på åtgärdsförslag som nu ska bearbetas, värderas och prioriteras av Trafikverket Region Syd. Detta arbete kommer att pågå under 2013. Vi kommer också att ha dialog med berörda transportföretag.

I denna rapport beskriver vi metoden, intervjuerna med företagen samt en översiktlig bild över förslag till åtgärder.

Arbetet har skett i samråd med Godstransportrådet i Småland och Skåne/Blekinge.

En stort tack till de företag som deltagit i studien, era synpunkter och behov är viktiga för oss!

Kristianstad 2012-12-23



Lennart Andersson
Trafikverket Region Syd
Regionchef

Bakgrund

Trafikverket har regeringens uppdrag att utveckla befintliga transporter av gods på järnväg och främja överflyttning av gods till järnväg. Detta i syfte att minska bland annat CO₂-utsläpp och få ett mer effektivt utnyttjande av transportsystemet.

Ett led i detta är att identifiera och konkretisera hur kombitransporter underlättas.

Ecoplan har på uppdrag av Trafikverket Region Syd intervjuat utvalda aktörer för att identifiera och föreslå vilka åtgärder Trafikverket inom ramen för sitt uppdrag och med fokus på Steg 1 till Steg 3 (se figuren nedan) kan genomföra för att effektivisera och underlätta kombitransporter i godsstråk inom Trafikverket Region Syds verksamhetsområde.

Arbetet är publicerat i två rapporter. En rapport som är offentligt publicerad på www.trafikverket.se. Detta dokument är en summering av den offentligt publicerade rapporten. En mer utförlig rapport med detaljerade rekommendationer är överlämnat som ett internt arbetsmaterial för Trafikverket Region Syd och är inte offentligt publicerad.

Fyrstegsprincipen¹

1. Tänk om

Det första steget handlar om att först och främst överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt.

2. Optimera

Det andra steget innebär att genomföra åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen.

3. Bygg om

Vid behov genomförs det tredje steget som innebär begränsade ombyggnationer.

4. Bygg nytt

Det fjärde steget genomförs om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen. Det betyder nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder.

Uppdraget har varit avgränsat till maximalt 300 timmar och har utförts under juni - oktober 2012.

¹ Enligt Trafikverkets hemsida oktober 2012, <http://www.trafikverket.se/Foretag/Trafikera-och-transportera/Planera-persontransporter/Hallbart-resande/Fyrstegsprincipen/>

Syfte och mål

- Inventera vilka behov som finns för att optimera transporten ur perspektivet ”godsets hela resa” från varuägare till kund.
- Inventera brister och behov på några av Trafikverket Region Syds utpekade godsstråk
- Koppla dessa brister och behov till Trafikverket Regions Syds ansvar och ev åtgärder som Trafikverket Region Syd kan genomföra för att förbättra för kombitransporten.
- Beskriva åtgärder för att påverka och optimera systemets användning (steg 1 och 2 i fyrstegsmodellen) med hänsyn till de brister som identifierats och/eller de steg 3-4 åtgärder som finns planerade.

Arbetet är publicerat i två rapporter. Dels en rapport som är offentligt publicerad, vilket denna publikation är en summering av. Dels en mer utförlig rapport med detaljerade rekommendationer som är ett internt arbetsmaterial för Trafikverket Region Syd och inte offentligt publicerad.

Metod

Målet med denna studie har varit att få fram de berörda företagens upplevelser och förslag på lösningar, som ett komplement till den information Trafikverket redan har. Metoden är därför kvalitativ, med djupintervjuer av ett urval av företag.

Utgångspunkten är sex varuägande företag och deras kombitransporter, med fokus på trafikerade stråk i Region Syd. Varuägarna har intervjuats för att ge sina bilder av hur kombitransporter i olika stråk fungerar i praktiken. I några av fallen har sedan hela kedjan av aktörer inblandade i transporten intervjuats såsom tågoperatörer, terminaler och speditörer/åkerier, ofta flera personer i samma organisation, för att få olika aktörers bild inom respektive stråk. I andra fall har, av hänsyn till olika skäl², inte hela kedjan kunnat följas och varuägarnas bild har då istället kompletterats med intervjuer av utvalda viktiga terminaler och större operatörer.

I studien ligger fokus på de transporter som sker i Sverige, men vissa åsikter och förslag avseende den internationella trafiken har tagits med, då de kan påverka den svenska trafiken och lönsamheten för kombitransporterna i stort.

I rapporten redovisas intervjuerna, där företagen har godkänt texterna³. Vi vill särskilt lyfta fram att de som intervjuades har generellt varit positiva, flera av dem har tackat för att Trafikverket hör av sig och frågar. Intervjuerna har genomförts med hjälp av stödfrågor.

² Ibland är företag tveksamma att lämna ut sina leverantörskedjor, ofta av affärsmässiga skäl.

³ Viss mindre redigering av texterna har ibland skett för ökad läsbarhet och anpassning till rapportstruktur.

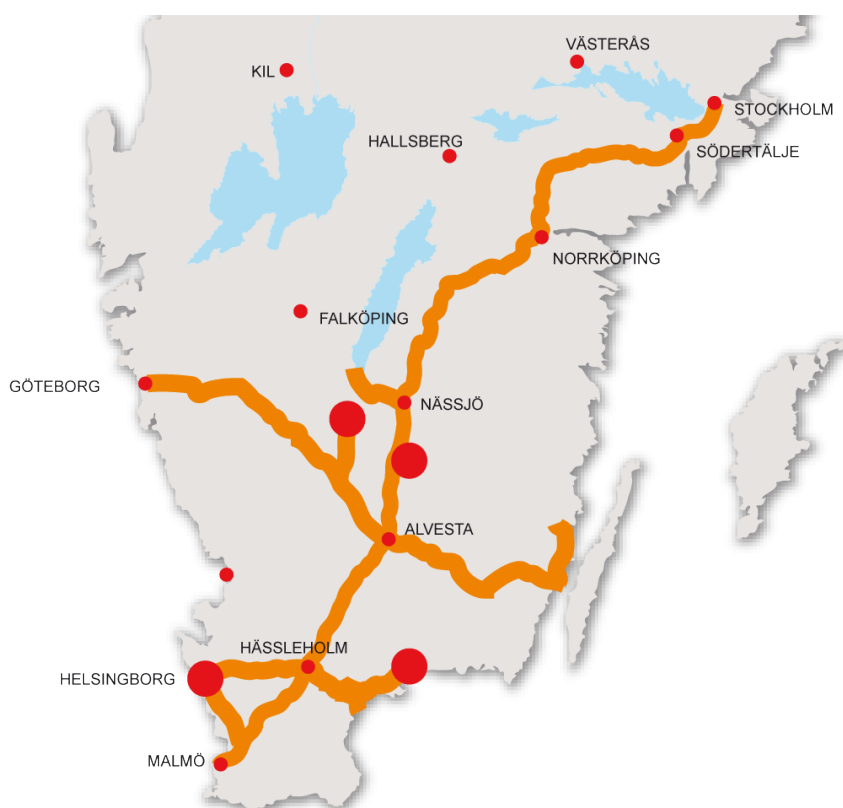
Under arbetet har avstämning med Trafikverket genomförts genom telefonmöten med arbetsgruppen på Trafikverket Region Syd. I arbetsgruppen har ingått Eva Hultgren, Magnus Gustafsson och Mattias Holmqvist, samtliga på Trafikverket Region Syd. Delar av projektets preliminära resultat har också presenterats vid två Godstransportrådsmöten i Småland samt Skåne/Blekinge under september månad samt interna möten på Trafikverket, synpunkter från dessa har arbetats in i rapporten.

Analysen, slutsatserna och rekommendationerna i rapporten är Ecoplans egna och baseras på synpunkter från aktörer kombinerat med egna bedömningar inom ramen för uppdraget om vad som är rimligt att arbeta vidare med i enlighet med studiens fokus på åtgärder som inte kräver större investeringar.

Urval av företag och stråk

Trafikverket Region Syd har med hjälp av medlemmarna i Godstransportråden i Småland samt Skåne/Blekinge gjort urvalet av sex varuägande företag med erfarenhet av kombitransporter för intervjuer och vilka av företagens godstransportstråk som skall studeras. En spridning av transportstråk har eftersträvat så att några av de viktigaste stråken berörs.

De stråk som omfattats av intervjuer med aktörer visas i bild nedan.



De varuägande företagen har sedan förmedlat kontaktuppgifter till de leverantörer som är inblandade i transporterna. I de fall detta inte har gått att göra, har större verksamma operatörer, kombiterminaler och hamnar i

Småland, Skåne och Blekinge valts ut i samråd med arbetsgruppen för denna studie på Trafikverket Region Syd.

Avgränsningar

Denna studie omfattar en mindre grupp personer och företag i ett icke slumpmässigt urval. Det är en kvalitativ studie för att söka konkreta förslag på åtgärder, som Trafikverket Region Syd sedan skall kunna utreda och värdera. Ecoplan har alltså inte utvärderat om de förslag som kommit in är genomförbara. Inte heller har omfattningen på de problem som beskrivs värderats.

Resultaten kan därför inte tolkas som att de problem som lyfts fram är generella för hela transportsystemet. Exempelvis har de som intervjuats valt kombitransporter och har det fortfarande. Det betyder att deras upplevelser av hur kombitransporter fungerar inte behöver vara samma som hos de företag som valt bort kombitransporter efter att ha försökt.

Ingen aktör inom transportsystemet har en heltäckande bild av hur det fungerar, det är alltid filtrerat genom vilken roll man har och den typ av problem man stöter på. Utgångspunkten i studien är den bild de intervjuade ger, och vilken värdering de gör förmedlat via Ecoplan. Därför kan det förekomma beskrivningar av verksamheten som Trafikverket eller andra aktörer inte håller med om. Det betyder dock inte att de enskilda aktörernas upplevelser är felaktiga.

Beskrivning av hela godsets resa i tre företags godsstråk

Summering och åtgärdsförslag för stråk som Absolut Company använder

De intervjuade parter som är inblandade i transporterna är:

- Absolut Company, varuägare. Intervju med skeppningschef.
- Samskip Van Dieren Multimodal. Speditör för stråket Åhus-Helsingborg (-Frankrike). Intervju med Manager Operations på Samskip Van Dieren Mulitmodal.
- Hector Rail. Tågoperatör i stråket ner till Duisburg (tidigare Herne) Intervju med Commercial Manager och Product Development manager.
- ACL. Speditör för stråket Åhus-Göteborgs Hamn. Intervju med försäljningsansvarig och talesman.

Nedan är Ecoplans summering av de åtgärdsförslag som framkommit i intervjuerna. För mer ingående beskrivningar av detaljerna och bakgrunden till respektive förslag, läs hela den publika rapporten på www.trafikverket.se

Åtgärder mot flaskhalsar	Åtgärdsförslag utan krav på större investeringar
Väg	
Järnväg	<ul style="list-style-type: none">• Lösningorienterade möten för att lösa återkommande kvalitetsbrister.• Kortare transittider.• Bättre utrymme i tidtabellen för att hinna med terminalarbete.• Minska ledtiderna vid planering av tåglägena, så ingångsfakta blir mer aktuell• Ta bort stödprojekt som snedvrider konkurrensen för kommersiella internationella pendlar.• Internationell (förbättrad) samordning av banarbetsplanering, inklusive borttagning av kvalitetsavgifter som orsakas av banarbeten i annat land.• Internationell bättre samordning med att planera tåg som en dragning• Internationell samordning hur direktiv bryts ner till regelverk nationellt• Hjälp att ta bort regelhinder i andra länder, t.ex kurzgelenkwagen-klassning och överdrivet hårda viktbegränsningar för lok att dra på stigningar över broar i Danmark.• Bättre framförhållning gällande banarbeten, så att man hinner avboka slottider även i andra länder.• Förbättrad kommunikation om banarbeten inte bara till tågoperatörer utan även speditörer/varuägare.• Kommunicera framtida banavgifter tydligare även till speditörer.• Anpassa böteshanteringen så att samma försening inte medför böter flera gånger.• Högre transparens för avgifternas storlek idag så de går att förutse vid fakturering till kund.
Sjöfart	
Övrigt	<ul style="list-style-type: none">• Hjälpa speditörer att bli bättre på att balansera flöden

Södra Skog

Summering och åtgärdsförslag för utvalda stråk som Södra Skog använder

De parter som är inblandade i transporterna är:

- Åkerier, bland annat Södras eget, för transporten till Vislanda. Intervju av både transportledare och lastbilsförare.
- TX logistik, tågoperatör. Intervju av både VD och en lokförare.
- Södra Skog, transportköpare. Intervju av råvarulogistiker.

Nedan är Ecoplans summering av de åtgärdsförslag som framkommit i intervjuerna. För mer ingående beskrivningar av detaljerna och bakgrunden till respektive förslag, läs hela den publika rapporten på www.trafikverket.se

Åtgärder mot flaskhalsar	Åtgärdsförslag utan krav på större investeringar
Väg	<ul style="list-style-type: none">• Ändra parkeringsfickan i Åseda till 45 minuter, så kan en chaufför få till sin lagstadgade vila.• Avsätt vissa ytor för yrkestrafik på rastplatserna.
Järnväg	<ul style="list-style-type: none">• Ökad flexibilitet genom tekniska system som tillåter mindre framförhållning än 8 veckor vid förändringar av slottider.• Slottider som tillåter bra returflöden, inte knutet till exakt samma tid varje dag.• Mer ordning och reda vad gäller stick- och sidospåren.• Sök alternativa sätt att sköta växlingen på den oelektrifierade sträckan genom att involvera lokföraren eller övervakning via webbkamera.• Obevakad trafik nattetid mellan Blomstermåla och Mönsterås.• Ge starttillstånd för växling från exv Kalmar när tågklararen i Mönsterås inte är på plats.• Tillåt inte mer persontrafik innan kapaciteten är utbyggd, eller ha längre persontåg med färre avgångar.
Övrigt	<ul style="list-style-type: none">• Tänk mer på godstrafiken vid planering av åtgärder, som längd på mötesspår.

Waggeryd Cell

Summering och åtgärdsförslag för de stråk Waggeryd Cell använder

De parter som är inblandade i transporterna är:

- Waggeryd Cell, transportköpare. Intervju av Marknadschef/Råvaruinköp.
- Logistikpartner, speditör för hela transportupplägget, inklusive åkerier som kör från Waggeryd Cell till Båramotterminalen. Intervju av VD.
- CFL Cargo, tågoperatör, intervju av VD.
- PGF tåg, Båramotterminalens operatör, intervju av VD.

Nedan är Ecoplans summering av de åtgärdsförslag som framkommit i intervjuerna. För mer ingående beskrivningar av detaljerna och bakgrunden till respektive förslag, läs hela den publika rapporten på www.trafikverket.se

Åtgärder mot flaskhalsar	Åtgärdsförslag utan krav på större investeringar
Väg	-
Järnväg	<ul style="list-style-type: none"> • Utforma en "light" version av utbildningen och kraven för dem som sköter växlar, anpassad för terminaler. • Ge tillräckligt med utrymme i tidtabellerna för att byta lok i Värnamo. • Mer moderna stationer där de kan genomföra ett flygande möte utan att behöva vänta. • Släpp inte på mer persontrafik från länstrafikbolagen, det är för trångt. Rusta upp banan först så att ny trafik får plats. • Ett system som kunde tillåta förändringar med kortare varsel.
Övrigt	<ul style="list-style-type: none"> • "Fel" containerfärg, att det skall lastas i rätt rederis containers, orsakar en hel del tomtransporter som kan kännas onödiga.

Aktörers syn på hur stråken fungerar

Intervjuer av varuägare

De varuägare som intervjuats är IKEA, Stora Enso och Coop. De har alla transporter på flera stråk i Södra Sverige.

Slutsatser varuägares syn på hur stråk fungerar för kombitransport

Nedan är Ecoplans summering av de åtgärdsförslag som framkommit i intervjuerna. För mer ingående beskrivningar av detaljerna och bakgrunden till respektive förslag, läs hela den publika rapporten på www.trafikverket.se

Åtgärder mot flaskhalsar	Åtgärdsförslag utan krav på större investeringar
Väg	-
Järnväg	<ul style="list-style-type: none"> • Kan man finna system för att öppna för operatörer att sälja in kombitransporter genom att erbjuda bra slots innan alla vagnar är uppbokade? • Leverans 7 dagar i veckan, är slottider ett hinder för detta eller är det terminalernas egna beslut att stänga "röda dagar"?
Övrigt	<ul style="list-style-type: none"> • Tydligare direktiv gällande prioriteringar av tåg för att underlätta tidtabellsarbetet.

Intervjuer av speditör och Tågoperatör

Bring Frigo och Green Cargo har intervjuats.

Nedan är Ecoplans summering av de åtgärdsförslag som framkommit i intervjuerna. För mer ingående beskrivningar av detaljerna och bakgrunden till respektive förslag, läs hela den publika rapporten på www.trafikverket.se

Åtgärder mot flaskhalsar	Åtgärdsförslag utan krav på större investeringar
Väg	-
Järnväg	<ul style="list-style-type: none">• Snabbare och bättre kommunikation mellan de olika parterna i kedjan, speciellt i händelse av förseningar och förändrade ledtider.• Utveckla Malmö och Helsingborg till en gemensam verksamhet med uppdelat fokus på transporter Nord-Syd respektive Syd-Nord. Kan vara i väntan på att en riksbangård i Hässleholm utreds och ev kommer till.• Sänkning av genomsnittshastigheten på södra stambanan skulle kunna ge bättre flöde totalt sett - även om snabbtågens tid ökar.• Successiv tilldelning är viktigt och frigör kapacitet och möjlighet till pilottester på utvalda stråk finns.• Samverkan på rangerbangårdar med många aktörer behövs
Övrigt	<ul style="list-style-type: none">• Utveckla fler speditörer/operatörer som tar på sig att samordna beläggning från flera kunder.

Intervjuer av terminaler & hamnar

Stockarydsterminalen, Helsingborgs hamn och Karlshamns hamn har intervjuats.

Slutsatser terminaler och hamnars syn på hur stråk fungerar

Nedan är Ecoplans summering av de åtgärdsförslag som framkommit i intervjuerna. För mer ingående beskrivningar av detaljerna och bakgrunden till respektive förslag, läs hela den publika rapporten på www.trafikverket.se

Åtgärder mot flaskhalsar	Åtgärdsförslag utan krav på större investeringar
Väg	<ul style="list-style-type: none">• Tillåt längre och tyngre lastbilar. Det är utmärkt att använda det transportslag som är bäst lämpat, därigenom skapas mer kapacitet på järnvägen för de transporter som verkligen behöver gå på järnväg. (Detta kan möjligen kräva investeringar i form av förstärkningar av broar mm)
Järnväg	<ul style="list-style-type: none">• Går det lägga en strategi för råvaruterminaler på Trafikverket, för att prioritera de större terminalerna?• Minska företeelsen med ensamlok som kör på södra stambanan, när detta sker i "onödan".• Kan man tillåta högre axeltryck på vagnarna, kanske begränsat till huvudbanor?• Kan det hjälpa med högre hastigheter på banan, skapar det ökad kapacitet?• Nästan tomma persontåg borde ersättas med buss.• Tekniknivån behöver höjas med modernare lok. Kan Trafikverket bistå i finansiering för uppgraderingen av loken, för operatörer som inte kan finna finansiering?• Erbjud mer flexibilitet i slottider, inte bara fasta tider, som anpassning till hur det ser ut i andra änden med fartyg.• Skapa incitament för att utveckla sjöfarten som ett led i att avlasta / utöka transportsystemen till land.• Utred varför Green Cargo går från Mellansverige mot Malmö där det vänder och går upp mot Hässleholm och sedan in på Blekinge kustbana.• Ta reda på om Trafikverket bidrar till att Green Cargo bara går bara tre dagar i veckan till Karlshamn semestertid.• En enklare utbildning för rangering på terminaler.• En enkel lösning för att kunna höja elledningarna, så vissa transporter skall kunna korsa spåren.• Tilldelning av tider på järnvägen med kortare framförhållning.• En harmonisering av hur kontakten mellan tågaktörerna och terminalerna sker, på samma sätt som finns inom containersjöfarten.
Övrigt	<ul style="list-style-type: none">• Trenden med kommuner som investerar i egna terminaler behöver anpassas till Trafikverket s strategi med färre och större terminaler.

Ecoplans rekommenderade områden och aktiviteter för Trafikverket att arbeta vidare med:

Under nedanstående rubriker har Ecoplan dragit slutsatser och rekommenderat en sammanlagt 57 åtgärder, baserat på aktörernas förslag. Detaljer i åtgärderna som Ecoplan rekommenderat beskrivs inte i denna rapport utan har lämnats som ett internt arbetsmaterial för Trafikverket att arbeta vidare med.

I rekommendationerna har Ecoplan tagit med de områden och aktiviteter som:

- I huvudsak bedöms vara Steg 1 och Steg 2-åtgärder eller mycket begränsade Steg 3 åtgärder.
- Ligger inom Trafikverket Region Syds ansvarsområde, eller där Region Syd kan ta en roll att lyfta upp förslag till Trafikverket på nationell nivå.
- I en förenklad bedömning ger positiv effekt och bedöms genomförbart.

Ökad dialog kring lösningar

Många har uttryckt att de upplever att de saknar bra kanaler till Trafikverket för att komma med förslag och idéer. Metoden i denna studie där aktörer som nyttjar transportsystemet intervjuas för att på så sätt få in synpunkter, kan ge mer information och därmed ett bättre underlag för att gå vidare. Framförallt kan Trafikverket få en bättre bild av vilka planer aktörerna har för framtiden och hur det kan påverka transportsystemet.

Det efterfrågas även en bättre dialog med Trafikverket för områden med återkommande problem eller störningar.

En fråga som efterfrågas av speditörer och varuägare är att få bättre information vid driftstörningar och vid planerade banarbeten. Kopplat till detta konstateras att antalet aktörer som är i behov av information ökar och förutom tågoperatörer är även terminaler, speditörer, varuägare och andra aktörer beroende av snabb och uppdaterad information. Här bedömer Ecoplan att Trafikverket med förhållandevis små medel kan förbättra den aktiva informationsspridningen.

Effektivisera godsflöden kring Nordöstra Skåne/Blekinge

I nordöstra Skåne/Blekinge har vi sett flera problemområden som bör beaktas transportslagsövergripande.

- Sträckan Hässleholm-Kristianstad är extremt belastad med trafik.
- Även sträckan söderut mot Malmö från Hässleholm upplevs som trång.
- Sydostlänken, som utreds nu, lyfts fram som en lösning som skulle avlasta.
- Åhus hamn har kapacitetsbegränsningar. Åhusbanan har samtidigt inte särskilt hög standard. Detta samtidigt som Absolut Company har stora tillväxtambitioner.

- Stora Enso kör idag från Nymölla till Helsingborgs hamn med lastbil. De är intresserade av möjligheten att köra längre och tyngre lastbilar och vill gärna se över möjligheten att göra detta just på sträckan mot Helsingborg.

Vi bedömer att en mer ingående studie av godsflödena just runt Hässleholm/Kristianstad/Karlshamn skulle kunna ge olika alternativ på lösningar som långsiktigt kan bidra till ett mer hållbart transportsystem. Tar man reda på mer information från de berörda aktörerna för godstrafiken i området tror vi att intressanta möjligheter skulle kunna hittas, utöver stora investeringar.

Flexiblare planering av trafik

Detta är ett område som kommer upp i många olika former och av flera parter. Några av dessa kommer sannolikt att hanteras via projektet Successiv Tilldelning som skall börja tillämpas enligt plan 2015. Förhoppningsvis kommer det att ge ett system som kommer att tillåta förändringar med kortare varsel, vilket efterfrågas av många. Ecoplan bedömer att det hos marknadsaktörer finns enormt stora förväntningar på att projektet skall lösa nuvarande problematik med långa ledtider för planering av tidtabellen och svårigheter med tilldelning av slot-tider. Därför bör Trafikverket ha uppmärksamhet på att balansera projektets leveranser och marknadsaktörernas förväntningar.

Ett exempel på återkommande önskemål är att slottider inte enbart skall begränsas till samma tid varje dag, utan kunna variera. Detta ökar möjligheterna att planera och optimera ett omlopp med bättre returflöden.

Aktörerna har även lämnat många konkreta önskemål och förslag där flera bör utredas vidare.

Bättre nyttjad kapacitet

Ensamlok som tar upp kapacitet på banan, har kommit upp som ett eventuellt problem. Här bör problemets omfattning kunna kartläggas genom kontakt med terminaler, genomgång av statistik med inrapporterad vikt på dragningar mm. Att tomma containers körs på banan endast på grund av att de olika rederierna vill ha sina egna containers framstår också som en onödig transport som tar kapacitet och bör utredas vidare.

En del i bättre nyttjad kapacitet är att samordning behövs på rangerbangårdar med många verksamma operatörer. Det uttrycks att lösningen inte ligger i att Trafikverket tar över t.ex. rangering. Ecoplans bedömning är att Trafikverket troligen kan verka som nätverksaktör för att säkerställa att samverkan sker.

Aktörerna har även lämnat många konkreta önskemål och förslag där flera bör utredas vidare.

Åtgärder för oelektrifierade banor

Det efterfrågas bättre lösningar på oelektrifierade banor, som har mycket låg teknisk nivå och låg flexibilitet med en stor andel manuellt arbete. Det är inte alltid kapacitetsbrist på de oelektrifierade banorna, men störningar där påverkar oftast trafiken på trånga elektrifierade banor eftersom godståg då blir försenade in på dessa. Därför bör inte de oelektrifierade banorna generellt prioriteras ner avseende åtgärder.

I denna studie har några specifika åtgärder efterfrågats för de oelektrifierade banorna. Ecoplan har inte kontrollerat hur genomförbara de är, då detta ligger utanför både vårt uppdrag och kompetensområde. Men Ecoplan har dock rekommenderat att Trafikverket ser vidare på utvalda förslag.

Effektivare terminaler

Terminaler och hamnar har lyft fram några väldigt specifika önskemål som skulle underlätta deras flöde och även, i vissa fall, öka tillgången på kapacitet på banorna. Ett exempel är mer ordning och reda vad gäller stick- och sidospåren.

Ett område där Trafikverket har stor påverkan rör utbildning av terminalpersonal, så att de kan genomföra mer växlingsarbete på banor utan fjärrblockering, där en enklare form av utbildning efterfrågas. Alternativa tekniska lösningar för att kunna köra över elektrifierade spår i terminaler efterfrågas också.

Andra aktörer har lyft fram problemet med för små terminaler och för dålig service. Trafikverket har inte rådighet över flertalet av dessa problem, men kan med de verktyg man har bidra till förbättringar. Just transporter av rundvirke har på lastbilssidan en annan struktur än för styckegods, eftersom speditörsledet saknas. Transporterna sköts idag ofta av varuägarna via egna terminaler och lastplatser samt operatörer, något som inte underlättar returflöden. Där skulle ett gynnande av större terminaler i Trafikverkets prioriteringar kanske kunna skapa bättre förutsättningar.

Balans mellan godstransporter och persontransporter

Det är ett problem att ingen part driver godstrafikfrågorna lika starkt som persontransporterna. Rösterna för persontransporter är helt enkelt starkare. Det finns även en vilja från kommuner och regioner att finansiera investeringar som underlättar för persontrafiken men i dessa sammanhang glöms godstransporter emellanåt ibland bort. Utifrån synpunkter i intervjuer bedömer Ecoplan att avsaknaden av en stark aktör som försvarar godstransporter gör att det kan skapas en obalans utifrån ett samhällsperspektiv och förslag på hur detta kan rättas till bör utvecklas vidare.

Anpassade rastplatser för yrkestrafiken

Rastplatser som yrkestrafiken kan parkera på så att chauffören kan få sin lagstadgade vila är framförallt en trafiksäkerhetsfråga. Men det skapar också bättre förutsättningar för att godstrafiken skall flyta bättre, så att inte chauffören måste köra längre sträckor ”i onödan” för att finna ett ställe att stå på.

Aktörerna har även lämnat några konkreta önskemål och förslag där flera bör utredas vidare.

Harmonisering av internationella regelverk

Behovet av harmonisering mellan länders reglerverk för järnväg omnämns av samtliga aktörer som verkar internationellt. Samma EU-direktiv tolkas och sjösätts nationellt på helt olika sätt. Ecoplan bedömer att Trafikverket känner till dessa frågor och att flera av dem redan drivs aktivt på ett internationellt plan som Gröna Korridorer. Resultatet av denna studie bekräftar att behovet av lösningar är stort för att underlätta internationella järnvägstransporter och höja konkurrenskraften mot vägtransporter.



TRAFIKVERKET

Trafikverket, Box 543, 291 25 Kristianstad
Telefon: 0771-921921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se