

Framtidens Godstrafik

Synpunkter på järnvägens organisation

KTH 2015-05-26

Mats Erkén

ScandFibre 

10 papermills



BILLERUDKORSNÄS



 Smurfit Kappa
Kraftliner Piteå

HOLMEN



 Tetra Pak
PROTECTS WHAT'S GOOD™




BILLERUDKORSNÄS



 Smurfit Kappa
Kraftliner Piteå

HOLMEN

ScandFibre 

**green
cargo**

 CAPTRAIN

 HECTORRAIL

TRANSWAGGON 

 **SCHENKER**

- Kontrakt
- Bokningar vagnar
- Leveransplanering
- Tågfullnad
- Avvikelsehantering
- Lastutbildning
- Returförsäljning

System Rail 11

- Focus on paper products from owner mills
- Own sales force for return sales to optimize cost
- Combination of system trains and single wagon loads

- Volume paper: 1,9 mton
- Wagon fleet: 1.600
- Wagons paper 30.000/y
- Return filling rate 60%



Utredning Järnvägens Organisation

Nulägesanalys - Synpunkter från godsarbetsgruppen

- + Normaltrafiken fungerar ok
- + Jvg klarar stora volymer 24/7
- + Avregleringen ger konkurrens- och affärsmöjligheter
- + Miljö och trafiksäkerhet ger intresse hos samhället
- + Fungerande marknad för nya och begagnade lok
- + CSR på riktigt
- Järnväg dyrt, men ändå dålig lönsamhet hos operatörer
- Punktligheten (dygn) attraherar inte tex handel
- Stor störningskänslighet, bristande redundans
- Svårt att köpa järnvägstransporter
- Föreslagna förbättringar av infrastruktur / flaskhalsar ej genomförda. Org TrV ??
- Ej oberoende rangerbangårdar, satsa på Hallsberg
- Struktur banavgifter
- Samhällsekonomisk kalkylmodell undervärderar godsets betydelse
- Bromstal vs. kapacitet
- Teknisk utrustning på vissa fordon
- Begränsningar tåglängd
- Kapacitetstilldelningen
- Osäker framtid vagnslast

Järnvägens Organisation

- Avregleringen fungerar bättre och bättre
 - 16 st potentiella operatörer och vagnsuthyrare inför Rail17
- Politiker säger att man skall satsa på järnvägen, men konkreta beslut / styrningsmodeller pekar faktiskt på motsatsen
 - Banavgifter skall fördubblas (+50 mSEK/år...)
 - Förutsättningarna i SEM/SEK modellen nedprioriterar gods
 - Snabba tillstånd för tyngre lastbilar kommer att flytta gods till bil
- Trafikverkets bristande förmåga hindrar potentialen för järnväg
 - (Extremt...) komplicerade processer för UH- / flaskhalsinvesteringar
 - Interna motsättningar om man skall prioritera gods (tex LTT, Hallsberg)
 - Ad-hoc processen
 - Inga svar hur extra 640 mSEK skall användas

Möjligheter / önskelista

- Starta med ett enkelt projekt
 - Långa Tunga Tåg (750 m) i Hallsberg-Malmö
- Förståelse för att kraftigt höjda banavgifter kan minska volym på järnväg
 - Omtag på befintligt förslag tom 2025?
- Prioritera UH och trimning av järnvägsnätet, inte bara nya stora infrastruktursatsningar
- Ge ansvar/resurser till stark grupp på TrV som stöttar industrin och godset
 - Bromstabeller, ERTMS-planering, LTT, SEM-modellen, banavgiftsmodell etc.
 - Samarbete med Akademin - många bra förslag finns!

