

GODSTRAFIK PÅ JÄRNVÄG



Intressegrupp Järnväg

Augusti 2006

INNEHÅLL

SAMMANFATTNING

1. INLEDNING

- 1.1 Sveriges Transportindustriförbund och Intressegrupp Järnväg
- 1.2 Syfte och målgrupp
- 1.3 Definitioner
- 1.4 Historik

2. POLITIK

- 2.1 EU-politik
- 2.2 Svensk politik

3. MARKNADSUTVECKLING OCH KUNDBEHOV

- 3.1 Marknadsutveckling
- 3.2 Kundbehov

4. UTVECKLINGSBEHOV

- 4.1 Infrastruktur och kapacitetsfördelning
- 4.2 Regelsystem och administration
- 4.3 Produktionsmässiga förutsättningar och operativ styrning
- 4.4 Marknadsförutsättningar och aktörer

SAMMANFATTNING

STIF Intressegrupp Järnväg anser att godstransporter på järnväg är en framtidsbransch som har stora möjligheter att växa i såväl absoluta tal som relativa tal gentemot andra transportslag. Detta gäller godstransporter med konventionella godsvagnar och även transporter på järnväg med lösa lastbärare, dvs. med containers, växelflak och trailers (intermodalt).

Intressegruppen menar i detta sammanhang att det är viktigt att man från politiker, infrastrukturhållare och andra myndigheter inte driver utvecklingen mot att dela upp järnvägssystemet i olika delar. Det finns en risk för en uppdelning när ekonomiska styrmedel för att flytta gods från väg till järnväg i första hand fokuseras på kombitrafik. Det är viktigt att beakta även godstrafiken med konventionella vagnar då den står för mer än 70 % av dagens godstrafik på järnväg.

Om man inte arbetar för **ett** produktionssystem för godstransporter på järnväg blir effekten att infrastrukturen och produktionsresurser i övrigt inte utnyttjas på ett effektivt sätt. Det är viktigt att aktörerna på marknaden har förutsättningar att producera trafik för konventionella vagnar och vagnar för lösa lastbärare i **samma tågrörelser** och på **gemensamma terminaler**. På samma sätt bör man inte skilja på olika varuslag i järnvägsproduktionen, dvs. inte ställa onödiga krav i tågföringen på exempelvis farligt gods i jämförelse med andra varuslag.

I rapporten har STIF Intressegrupp Järnväg lyft fram ett antal insatser och utvecklingsaktiviteter som krävs för att säkra en positiv utveckling för godstrafik på järnväg.

Sammanfattningsvis framgår det att det krävs åtgärder och beslut såväl av politiker, infrastrukturhållare och övriga myndigheter som aktörer på marknaden inom följande områden:

- Infrastruktur och kapacitetsfördelning
- Regelsystem och administration
- Produktionsmässiga förutsättningar och operativ styrning
- Marknadsförutsättningar och aktörer

1. INLEDNING

1.1 Sveriges Transportindustriförbund och Intressegrupp Järnväg

Sveriges Transportindustri Förbund, (STIF) beslöt 1996-08-07 att bilda Intressegrupp Järnväg.

Intressegruppens verksamhet bedrivs i samverkan centralt/regionalt till gagn för förbundet, branschen och medlemmarna.

Det övergripande syftet för Intressegrupp Järnväg är att skapa medlemsnytta genom att:

- Aktivt verka för att järnvägstransporter utvecklas.
- Tillvarata och tillfredsställa marknadens krav och behov av miljövänliga, tillförlitliga samt konkurrenskraftiga transporter.
- Vara en samlingspunkt för järnvägsspeditorer och operatörer.
- Hålla ihop företagen i branschen.
- Informera och skapa debatt.

STIF Intressegrupp Järnväg består i april 2006 av följande deltagare:

- Railog Tommy Halén (ordf.)
- DHL Rail Ronnie Svensson, Lennart Nilsson
- NTR Jan Lundström, Conny Andersson
- Green Cargo Björn Thunqvist

1.2 Syfte och målgrupp

STIF Intressegrupp Järnväg beslutade, under hösten 2005, att ta fram en översiktlig rapport som beskriver förutsättningarna för godstrafiken på järnväg. STIF:s Arbetsgrupp för intermodala transporter har tagit fram en rapport under 2004 (uppdateras 2006) som beskriver förutsättningarna för en positiv utveckling av intermodala transporter.

I den transportpolitiska debatten diskuteras i första hand intermodalitet och i det sammanhanget järnvägstransporter med lösa lastbärare, dvs. det är fokus på det som traditionellt brukar kallas kombitransporter. I debatten berörs endast i begränsad omfattning det gods som transporteras som hellaster eller enhetsberett i konventionella godsvagnar.

STIF Intressegrupp Järnväg anser att det är stor risk att den typ av godstrafik på järnväg som går med hellaster eller enhetsberett gods i sk. konventionella järnvägsvagnar inte i tillräcklig omfattning kommer att finnas med i den politiska diskussionen kring transporter framöver. Intressegruppen anser att bilden behöver nyanseras.

För att få ett effektivt produktionssystem för godstransporter på järnväg måste man ta hänsyn till både den konventionella och intermodala trafiken.

Föreliggande rapport skall dels användas internt inom Transportindustriförbundet dels användas av Transportindustriförbundet i diskussioner med politiker (bl a Trafikutskottet), Banverket (bl a Banverket Marknad) och/eller andra intressenter. Rapporten ska också kunna användas i utbildningssammanhang.

Rapporten belyser den konventionella godstrafikens situation idag och drivkrafter framöver. Vidare innehåller rapporten förslag till lämpliga åtgärder och fokusområden för att förstärka järnvägens roll för godstransporter, såväl inrikes i Sverige som för internationell trafik.

1.3 Definitioner

Den godstrafik på järnväg som går med konventionella vagnar utgör än så länge basen i det produktionssystem som finns för godstransporter på järnväg. Enligt våra bedömningar utgör den trafiken mer än 70 % av all godstrafik på järnväg, i Sverige. Vi bedömer att motsvarande förhållanden gäller i stort sett i hela Europa.

Definitionsmässigt skulle man kunna beskriva konventionell godstrafik på järnväg enligt följande:

”Goods som transporteras på öppen eller i slutan banegen eller privat järnvägsvagn från/till spårbunden avsändare och/eller mottagare alternativt frilastspår eller annan spårbunden järnvägsterminal där godset omlastas från/till annat transportmedel. Det kan därmed även utgöra en del av en lösning för att klara av transportbehov som löses med olika typer av transportslag”.

Exempel på sk. konventionella järnvägsvagnar



2-axlig Hbbins
Papper, pallat gods



4 – axlig Shimms
Stålprodukter



4-axlig Eaos
Skrotprodukter



4-axlig
Kemiprodukter

Det är möjligt att beskriva den godstrafik på järnväg som efterfrågas av marknaden i **transportrelationer mellan olika typer av noder.**

1. Mellan industrier med spåranslutningar
2. Frilastspår till och från industrier med spåranslutningar
3. Mellan frilastspår
4. Industrier till och från hamnar
5. Frilastspår till och från hamnar
6. Mellan hamnar
7. Industrier till och från kombiterminaler
8. Frilastspår till och från kombiterminaler
9. Mellan kombiterminaler
10. Hamnar till och från kombiterminaler

Konventionella vagnar används i första hand mellan noder i relation 1-5 ovan. Lösa lastbärare på container- och trailervagnar (intermodalt) går mellan noder i relation 6-10 ovan.

Enligt vår uppfattning skall produktionssystemet för järnväg* kunna nyttjas för transportbehov - mellan olika typer av noder - oberoende om det är lösa lastbärare eller om det är hellaster/enhetsberett gods i konventionella järnvägsvagnar. Det betyder att samma tåg och omlastningsterminaler skall kunna användas till såväl transporter av lösa lastbärare som konventionella järnvägsvagnar.

Att bygga järnvägssystem för godstransporter för endast lösa lastbärare kommer inte i tillräcklig utsträckning att möta den nordiska industrins och handelns behov. Trafiken i relationerna 1-5 enligt definitionerna ovan kommer i sådana fall att reduceras betydligt. Ett reducerat järnvägssystem endast för lösa lastbärare kan också betyda att enhetskostnaderna för de resurser som blir kvar kommer att bli högre. Samma förhållande gäller även för trafik med konventionella vagnar om det skulle produceras separerat från all trafik med lösa lastbärare.

** Produktionssystem för järnväg består primärt av lok, vagnar, personal, spår och omlastningsterminaler*

1.4. Historik

Järnvägstransporter har alltid varit viktiga för den ekonomiska utvecklingen världen över och inte minst för att möta industrins behov av tunga och ofta långväga transporter

Järnvägens idé bygger på att minimera friktionen mellan stålhjulet och rälsen. När man jämfört den kraft som behövs för att transportera gods på järnväg med att transportera med lastbil på en asfaltväg, så har det visat sig att det behövs sju gånger mer kraft att framföra lastbilen. På grund av dessa faktorer är det många gånger lättare att transportera både större och tyngre godskvantiteter med järnväg än med andra transportsätt.

Järnvägens marknadsandel har dock sedan 2:a världskriget minskat i synnerhet gentemot bil. Idag utgör produkter med ett relativt lågt varuvärde huvuddelen av det gods som transporteras med järnväg. Högvärdigt gods körs i första hand med bil, även vid långa transportavstånd.

För Sveriges vidkommande har godstransporter på järnväg varit och är fortfarande viktiga. Det beror framförallt på att svensk industri har behov av väl fungerande och frekventa transporter för tyngre gods såväl inrikes som för export och import.

2. POLITIK

2.1 EU-politik

Inom EU har man under en lång tid uppmärksammat det faktum att järnvägens ställning och dess marknadsandelar successivt försvagats i förhållande till de övriga trafikslagen. Samtidigt som fraktvolymen kontinuerligt ökar och trots ökade trafikproblem på vägarna minskar järnvägens fraktandel till förmån för biltransporter. Järnvägens marknadsandel av den totala godstrafiken inom unionen under perioden 1970 till 2004 minskade från 21 procent till 9 procent. (Källa: *European Commission, Energy and Transport in Figures 2005*)

En allmänt utbredd uppfattning är att den negativa trenden inom järnvägssektorn bland annat beror på bristande effektivitet och kvalitet inom de nationella järnvägsföretagen (Europeiska kommissionen 2001).

Gemenskapen har därför drivit tesen att hela sektorn måste vitaliseras, konkurrensutsättas och harmoniseras, så att Europa kan utvecklas mot en gemensam järnvägsmarknad. EU har vidtagit ett flertal åtgärder för att godstrafiken på järnväg ska kunna utvecklas bl a så har man utarbetat ett antal sk. järnvägspaket.

§ Första järnvägspaketet

Det första järnvägspaketet presenterades av kommissionen redan 1998 och utgick ifrån den konsensus som politikerna hade kommit fram till i "White Paper" 1996. Under 2001 antogs ett antal direktiv om bl a tillstånd för att bedriva järnvägstrafik, tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av banavgifter, säkerhetsintyg och driftkompatibilitet för konventionella tåg inom unionen. Direktiven skulle vara genomförda av medlemsstaterna under våren 2003.

Det är bland annat dessa direktiv som ligger till grund för den nya svenska järnvägslagen. Direktiven innebär att marknaden för internationella godstransporter öppnas upp och att alla järnvägsföretag inom unionen kan söka tillstånd för järnvägstrafik på det trans-europeiska järnvägsnätet för godstransporter.

Vidare innehåller direktiven krav på tydligare uppdelning mellan banhållning och trafik för att skapa insyn och transparens. Därigenom underlättar man för nya aktörer att komma in på marknaden. I januari 2006 hade alla länder i EU infört det första järnvägspaketet som en del i nationell lagstiftning, förutom Luxemburg som avser att göra det i slutet av 2006.

§ Andra järnvägspaketet

I januari 2002 presenterade kommissionen det andra järnvägspaketet. De beslutade direktiven innebär att alla järnvägsföretag, dvs. företag som är etablerade och har trafik tillstånd inom något eller några av de 25 EU-länderna, från och med den 1:a januari 2006 kan få trafikrätt på hela det europeiska järnvägsnätet för såväl nationell som internationell godstrafik. Direktivet inkluderar möjligheten till cabotage.

Paketet innehåller även förslag för att stärka säkerheten och den tekniska harmoniseringen inom sektorn.

§ Tredje järnvägspaketet

Det var ett krav från EU-parlamentet att få fram ett tredje järnvägspaket innan beslut togs om det andra järnvägspaketet. Detta innebar att man i mars 2004 presenterade det tredje järnvägspaketet. Beslut om paketet togs i december 2005 och skall träda i kraft under 2007.

Vad beträffar godstrafik finns i tredje järnvägspaketet förslag om ett gemensamt regelverk för behörighetsprövning av lokförare för att förbättra möjligheten att köra tåg över nationsgränserna utan att behöva byta personal. Vidare finns förslag om kvalitetskrav vid godstransporter.

Intermodala transporter

Inom EU har den intermodala trafiken sedan länge spelat en framträdande roll i den transportpolitiska debatten. Man har sett möjligheter att avlasta vägarna från tung lastbilstrafik samtidigt som järnvägarna kan tillföras en större andel av högvärdigt gods än hittills.

Centralt för EU har varit ett program för stöd ur den gemensamma budgeten till utveckling och marknadsinförande av nya transportlösningar. Det ursprungliga programmet (1997-2001) kallades PACT (Pilot Action Combine Transport). 2003 beslöt Kommissionen att inrätta ett nytt program kallat MARCO POLO. Jämfört med PACT har det nya programmet väsentligt större resurser, 75 miljoner Euro för åren 2003-2006.

Det är STIF Intressegrupp Järnvägs åsikt att denna politiska styrning med ekonomiska medel också inneburit en överflyttning av gods från konventionella godsvagnar till lösa lastbärare som går på järnväg i delsträckor.

Den konventionella järnvägstrafiken kan vara en del i ett intermodalt flöde där godset lyfts över från det ena transportslaget till det andra. En förståelse för detta är nödvändigt för att inte göra prioriteringar på felaktiga grunder vad gäller beslut om exempelvis subventioner och vid etablering av kombiterminaler, samt frågor kring det kapillära järnvägsnätet.

2.2 Svensk politik

Liberaliseringen av järnvägsmarknaden har skett stegvis och varit en del av den svenska transportpolitiken. 1979 års trafikpolitiska beslut var startpunkten för denna utveckling. Operatörsrollerna och infrastrukturansvaret är separerat sedan 1989. Godstrafiken på järnvägen är i Sverige helt avreglerad och antalet nya operatörer ökar successivt.

Även i Sverige finns sedan lång tid ett politiskt intresse att stödja utveckling av alternativa transportsätt till vägtransporter av gods. Fokus i denna strävan har under 1990-talet alltmer övergått från att vara ett stöd för järnvägsoperatörens ekonomi till att motiveras ur hållbarhetssynvinkel, dvs. i stort sett med samma grund som EU: s. Intresset har varit inriktat på intermodala transportlösningar i stort och kombitrafik i synnerhet. Det är i detta sammanhang oklart i vilken utsträckning svenska politiker och beslutsfattare beaktar hela järnvägssystemet för godstransporter i prioriteringar och beslutsfattande.

3. MARKNADSUTVECKLING OCH KUNDBEHOV

3.1 Marknadsutveckling

Godstransporter på järnväg i Sverige uppgick 2005 till 21,6 miljarder tonkilometer. Detta utgjorde 24 procent av det totala långväga godstransportarbetet. Denna andel kan jämföras med motsvarande siffra för EU 25 som 2004 var 9 procent. I absoluta tal har järnvägstrafik i EU:s 25 medlemsstater minskat från ca 550 miljarder tonkilometer i början av 1980-talet till mindre än 400 miljarder tonkilometer samtidigt som volymutvecklingen för transporter varit mycket stor under perioden. Se Tabell på omstående sida. Källa: European Commission, Energy and Transport in Figures 2005

Man bedömer att huvudorsakerna till denna kraftiga nedgång i fraktvolym på järnväg beror på bristande kvalitet och servicenivåer, samt avsaknad av samordning mellan aktörerna inom järnvägsbranschen. En bidragande orsak har också varit förändringarna i östblocket på 1990-talet som har inneburit ökad mängd lastbilstransporter. Den höga andelen i Sverige beror delvis på malmtransporterna som utgör cirka 20 procent av det svenska transportarbetet på järnväg. I USA, där både medeltransportavståndet och medeltågvikten är avsevärt högre än i Sverige, uppgår järnvägens andel av godstrafiken till 49 procent.

Långväga transportarbete i Sverige i miljarder tonkilometer och fördelning mellan transportslag.

År	Väg		Järnväg		Inr. Sjö		Utr. Sjö		Totalt Tonkm
	Tonkm	%	Tonkm	%	Tonkm	%	Tonkm	%	
1993	21,2	31	18,8	28	8,3	12	19,3	29	67,6
1995	24,8	33	18,9	26	8,3	11	21,9	30	73,9
2000	30,8	38	19,5	24	8,1	10	22,8	28	81,2
2003	30,8	37	20,2	24	7,4	9	24,6	30	83
2004	31,7	37	20,9	24	7,1	8	26	31	85,7
2005	34,5	38	21,6	24	8,1	9	27	29	91,2

Källa: Banverket

Andelen konventionella järnvägsvagnar som används för godstrafik i Sverige, exklusive malmtrafiken, på järnväg utgör mer än 70 % . Godstrafiken på järnväg med konventionella vagnar har varit och är fortfarande basen i det produktionssystem som används.

Transportarbete i EU 25 i miljarder tonkilometer och fördelning mellan transportslag redovisas i tabellen nedan.

3.2.2

3.2.2

EU-25 Performance by Mode

Freight Transport

1000 mio tonne-kilometres

	Road	Rail	Inland Water-ways	Pipe-lines	Sea	Air	Total
1995	1 248	358	120	105	1 133	1.8	2 967
1996	1 268	360	116	111	1 140	1.9	2 997
1997	1 317	380	124	110	1 193	1.9	3 125
1998	1 386	370	127	117	1 220	2.0	3 222
1999	1 444	358	127	117	1 270	2.0	3 317
2000	1 491	374	132	119	1 345	2.1	3 463
2001	1 521	359	130	124	1 388	2.2	3 524
2002	1 563	358	129	121	1 404	2.1	3 577
2003	1 575	364	120	123	1 435	2.3	3 619
2004	1 684	379	130	124	1 484	2.5	3 804
1995 - 2004	+ 35%	+ 6%	+ 9%	+ 18%	+ 31%	+ 39%	+ 28%
per year	+ 3.4%	+ 0.6%	+ 1.0%	+ 1.8%	+ 3.0%	+ 3.7%	+ 2.8%
2003 - 2004	+ 6.9%	+ 4.3%	+ 8.7%	+ 0.8%	+ 3.4%	+ 8.7%	+ 5.1%

Källa: European Commission, Energy and Transport in Figures 2005

3.2 Kundbehov

I rapporten har kundbehovet begränsats till en beskrivning av:

- Försörjningskedjor
- Transportrelationer

Det som i grunden driver kraven på transportarbete är industrins och handelns behov. I det sammanhanget är det viktigt att segmentera dessa behov i olika transportförsörjningskedjor och värdera vilka transportsätt, transportprodukter, samt vagn typer som bäst möter behoven. Det som styr är typ av varuslag och geografiska förutsättningar, samt på vilket sätt industrins och handelns logistik är organiserad lokalt och globalt. Godstransporter på järnväg med **konventionella vagnar** möter enligt STIF Intressegrupp Järnvägs uppfattning industrins och handelns försörjningsbehov bäst inom följande **försörjningskedjor**: (gör ej anspråk att vara heltäckande)

- Råvaruförsörjning skog, dvs. inleveranser av virkesråvara till massa- och trävaruindustri.
- Råvaruförsörjning stål, dvs. inleveranser av malm och skrot till stålindustrin.
- Energitransporter till stål-, pappers- och verkstadsindustrin, samt till uppvärmning och transporter, dvs. exempelvis petroleum, gaser, samt flis och torv.
- Kemitransporter till stål- och pappersindustrin.
- Transporter av halvförädlade produkter från den ena anläggningen till den andra, exempelvis pappersmassa och stålämnen.

Även högre upp i förädlingskedjorna möter den konventionella godsjärnvägen på ett bra sätt transportbehoven för exempelvis transporter av förädlade industriella produkter för vidareförädling till slutprodukter bl a papper, trävaror, coils och formatplåt, samt större komponenter för verkstads- och anläggningsindustrin. Det har också visat sig att järnvägstransporter med konventionella vagnar, dock särskilt anpassade, är effektiva för transporter av färdiga bilar.

Man kan också säga att godstransporter med konventionella vagnar fungerar bäst i följande **transportrelationer**:

- Mellan industrier med spåranslutningar
- Frilastspår till och från industrier med spåranslutningar
- Mellan frilastspår
- Industrier till och från hamnar
- Frilastspår till och från hamnar

Detta kräver dock att det finns infrastrukturella förutsättningar och tillräckliga volymer för trafik mellan dessa typer av noder. En vedertagen sanning är att godstrafik på järnväg blir konkurrenskraftig i synnerhet när det finns effektiva spåranslutningar till kundernas verksamheter.

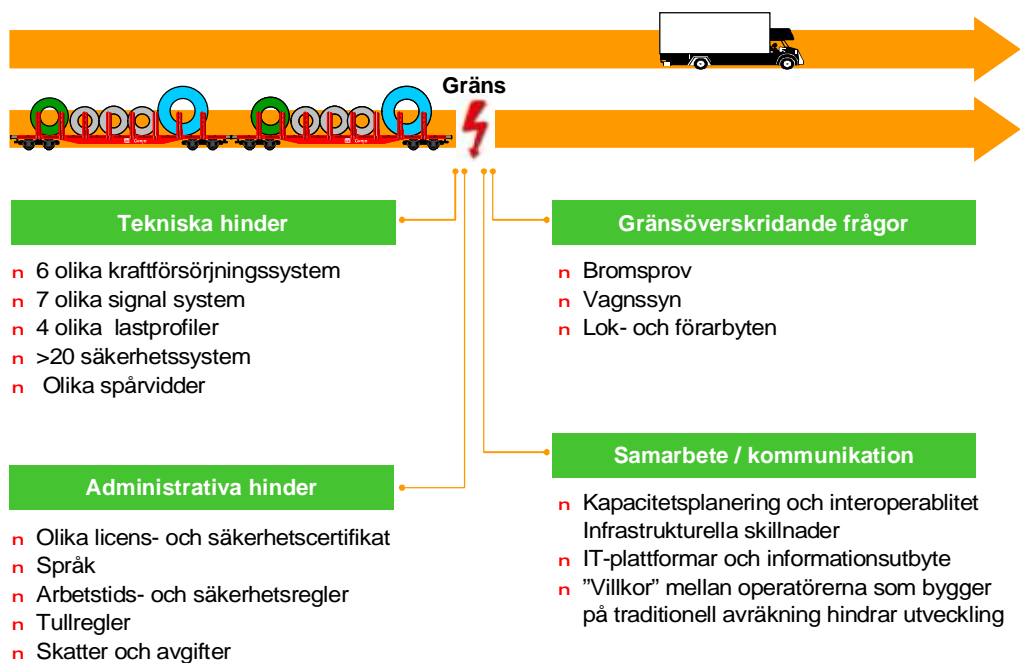
4. UTVECKLINGSBEHOV

För en positiv utveckling för godstrafik på järnväg nationellt och internationellt krävs att politiker, infrastrukturförvaltare och övriga myndigheter, samt aktörer på transportmarknaden, bedriver utveckling och insatser inom följande huvudområden:

- Infrastruktur och kapacitetsfördelning
- Regelsystem och administration
- Produktionsmässiga förutsättningar och operativ styrning
- Marknadsförutsättningar och aktörer

I avsnitt 4.1 – 4.4 nedan följer en sammanställning av utvecklingsbehov och möjliga insatser inom dessa områden.

För att i synnerhet utveckla den **internationella trafiken** måste ett flertal specifika hinder undanröjas. Nedanstående bild illustrerar exempel på sådana hinder:



Källa: Green Cargo

4.1 Infrastruktur och kapacitetsfördelning

I många forum talas om kapacitetsproblem för trafik på järnvägen. STIF Intressegrupp Järnväg anser istället att problemet i första hand är att man inte utnyttjar den kapacitet som finns på ett effektivt sätt.

Intressegrupp Järnväg menar att infrastrukturhållarna i Norden och övriga Europa bör prioritera följande för att skapa bättre förutsättningar för godstransporter på järnväg:

- **Tåglägen** för godstrafik - även i tätorter under dagtid och dagtåg fjärr.
- **”Icke-diskriminerande”** hantering av godståg vs. resandetåg. Detta gäller såväl i samband med kapacitetsfördelning som i den operativa driften. Mängden ”skogstid” för godståg innehållande dels betydande industriella kapitalvärden dels kritiska produktionsresurser i form av lok och förare är oacceptabelt stor.
- Att **underhållet** av infrastrukturen måste effektiviseras och att det inte på några villkor blir eftersatt. Redan idag finns exempel på eftersatt underhåll som får allvarliga konsekvenser för trafiken.
- Att infrastrukturhållare och myndigheter undanröjer de administrativa hindren som fortfarande finns för en effektiv internationell trafik i Europa. Exempel på detta är:
 - § Ta bort krav på **bromsprov** och **syning** av tåg som styrs av nationsgränser.
 - § **Transportdokument** som kan användas för hela transporten internationellt (föraruppgifter, fraktsedlar) på ett språk.
 - § Säkerställa trafik kommunikation på **ett språk** och utan tillämpning av nationella begrepp.

I det sammanhanget kan man jämföra med flyg och sjötrafik där engelskan sedan långt tillbaka är etablerad.

- Att operatörer och infrastrukturhållare undanröjer **tekniska hinder** för en effektiv internationell trafik i Europa. Dessa typer av hinder innebär bl a lok- och förarbyten, extra växlingsrörelser, vagnbyten/omlastningar och extra kontrollåtgärder. Exempel på hinder är;
 - § olika signalsystem (7 st.),
 - § olika strömförsörjningsystem (5 st),
 - § olika inställningar av bromssystem,
 - § olika spårvidder (3 st. i Europa).

Det är också väsentligt att infrastrukturhållarna står för de kostnader som uppstår i samband med harmonisering.

Vidare måste infrastrukturen utvecklas så att bättre förutsättningar för **produktivitet** och **kvalitet** säkerställs. Sådan utveckling bör bestå av;

- ökad högsta tillåtna axeltryck för fler bansträckningar, mer än 25 ton,
- dubbelspår,
- längre mötesstationer (minst 750 meters tåglängd),
- elektrifiering,
- anpassning av signalsystem till tunga godståg med lång bromssträcka,
- effektivare kraftmatning,
- att minska betydelsen av olika spårvidder

Beträffande godsterminaler - i synnerhet där infrastrukturhållaren ska ta ett mer omfattande ansvar för hårdgjorda ytor, spår- och väganlutningar - är det viktigt det går att samordna hanteringen av lösa lastbärare med vagnar även för konventionell järnvägstrafik. Terminalverksamheten kan på det sättet optimeras på ett bättre sätt. På dessa terminaler bör det också gå att bilda mixade tåg med container/trailervagnar och konventionella vagnar för att säkerställa hög tågfyllnad och effektivt utnyttjande av spårkapacitet.

4.2 Regelsystem och administration

Det finns i dagsläget fortfarande ett flertal regelmässiga och administrativa hinder gentemot en effektiv godstrafik på järnväg i Europa. En del av dessa hinder är kvarlevor från ett mer protektionistiskt och militärt försvarsorienterat Europa, samt att järnvägsföretagen har varit nationella som haft såväl operatörs- som infrastrukturellt ansvar. Inriktningen måste vara att reducera antalet befintliga omotiverade hinder och framförallt att inte införa nya restriktioner.

- Att **myndigheternas krav** med avseende på transporter är lika i Europa. Detta gäller bl a lastsäkring, farligt gods, underhållskrav på vagnar och annan utrustning, samt kommunikation. I detta sammanhang är det viktigt att det inte finns ”icke motiverande skillnader” mellan och inom de olika transportslagen.
- Att **arbetstids- och säkerhetsregler harmoniseras internationellt**. Det innebär bl a att man i onödan inte upprätthåller olika uppdelningar i personalkategorier, samt att man anpassar säkerhetsregler till ny teknik.
- Vad gäller **transporter av farligt gods** är det viktigt att det inte införs särskilda restriktioner beträffande hastigheter och linjesträckningar. Sådana restriktioner kommer i sådana fall innebära högre enhetskostnader för transportarbetet och att andelen farligt gods på järnväg minskar betydligt såväl nationellt som internationellt. Det betyder i sådana fall att dessa typer av transporter överförs till väg.
- Infrastrukturhållare eller andra myndigheter måste ta ett ansvar för att möta **konsekvenserna av avregleringen i Sverige och i övriga Europa**. Detta måste göras på ett ”icke-diskriminerande” sätt gentemot både etablerade och nya operatörer.

- **RIV- systemet* kommer att förändras.** Systemet kommer nu successivt att avvecklas och utbyte av vagnar mellan operatörer kommer istället att byggas på kommersiella och logistiska förutsättningar. Operatörernas egna vagnar jämföras med privatvagnar. Förändringarna innebär både möjligheter och risker. Det är väsentligt att förändringen sker på ett icke-diskriminerande sätt både gentemot etablerade såväl som mot nya operatörer som gentemot speditörer och mot vagnägare. Det gäller att förändringen inte reducerar möjligheterna att använda vagnar för genomgående internationell trafik på längre sträckor utan istället tvärtom uppmuntrar detta samtidigt som behovet att skapa balanserade lastflöden ökar.

** Utnyttjandet av B-vagnar styrs av det nuvarande RIV-systemet. (När en B-vagn befinner sig i ett annat land skall mottagande land betala en RIV hyra). Vagnen måste också gå tillbaka till ursprungslandet. Detta motverkar ett effektivt utnyttjande av vagnsparken. De nationella operatörsintressena styr i allt för hög grad och medför att man skickar tillbaka andra länders B-vagnar tomma till ursprungslandet och samtidigt skickar sina egna B-vagnar lastade i samma relation. Detta skapar onödiga tomvagnsflöden i båda riktningar och försämrar ledtiderna*

4.3 Produktionsmässiga förutsättningar och operativ styrning

Även om bättre förutsättningar måste skapas av politiker, infrastrukturhållarna och övriga myndigheter i samverkan med operatörer måste operatörerna och övriga aktörer med intressen i vad gäller produktionsresurser driva produktivitets- och kvalitetsutvecklingen.

Väsentliga fokus- och förbättringsområden i detta sammanhang är följande:

- **Utveckling** och implementering av nya vagnar med beaktande av;
 - § lastförmåga (ton, m³, lastsäkring),
 - § underhållskrav,
 - § last- och lossningsteknik,
 - § standardisering.
- **Kvalitetstyrning**, exempel på förbättringsområden;
 - § tydligare ansvar i transportkedjorna i både nationell och internationell trafik, (läs. etablering av kund- och underleverantörsförhållanden mellan operatörerna)
 - § avvikelshantering,
 - § aviseringar (ETA),
 - § tillgång till öppna tågföringssystem (motsvarande TFÖR) inom hela Europa
 - § ”Track & Trace” i specifika flöden för att möta kundernas krav.
- **Vagnstyrning** med fokus på att öka fyllnadsgrader både nationellt och internationellt.
- **Ökad dragkraft** per sändningstillfälle med hänsyn till kundbehov och med beaktande av krav på tillåtna STAX (högsta tillåtna axeltryck) och metervikter.

4.4 Marknadsförutsättningar och aktörer

Bättre förutsättningar kan skapas av politiker, infrastrukturhållare och andra myndigheter i samverkan med olika typer av operatörer. Det räcker dock inte utan det krävs också insatser för att öka effektiviteten på marknaden från andra aktörer. Transportmarknaden består förutom av varuägare (industri och handel) av ett flertal andra aktörer. Exempel på aktörer är:

- Järnvägsoperatörer
- Kombioperatörer
- Terminaloperatörer
- Privatvagnsägare
- Järnvägsspeditörer
- Åkerier
- Rederier och rederiagenter
- Speditörsföretag som ägs av industrin

Väsentliga **fokusområden** för att förbättra marknadsförutsättningarna - för godstransporter på järnväg - är följande:

- Långsiktiga kontraktsförhållanden
- Skapa balanserade flöden (undvika tomkörning) både nationellt och internationellt genom att utveckla prissättning och kontraktsvillkor
- Etablering av fasta åtaganden med beaktande av olika grader av affärsrisker
- Enklare och snabbare hantering av förfrågningar och offerter vad gäller resurssäkring och priser
- Konkurrensneutral prissättning av transportlösningarna. Det gäller att olika kundgrupper, exempelvis varuägare, kombioperatörer och speditörer, i grunden har samma prissättning från leverantörerna av transporttjänster. Det som ska avgöra prisskillnaderna är efterfrågan, volymer, graden av risktagande, kapacitetsgarantier, och frekvenser, samt förmåga att tillsammans med transportleverantörerna skapa bättre resursutnyttjande.