

## **Inriktning för godstransporternas utveckling**

## Innehållsförteckning

<b>1</b>	<b>Syfte .....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Omfattning.....</b>	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>Ansvar.....</b>	<b>3</b>
<b>4</b>	<b>Effektiva godstransporter för näringslivet .....</b>	<b>3</b>
4.1	Banverkets uppdrag och kopplingen till verksplan .....	3
4.2	Strategiska mål och kritiska framgångsfaktorer i verksplanen.....	4
4.3	Omvärldsförändringar som påverkar val av satsningsområden.....	5
4.4	Val av satsningsområden för godstrafiken på järnväg .....	6
4.4.1	Sammodala transporter .....	6
4.4.2	Internationella transporter .....	7
<b>5</b>	<b>Strategi 1: Ökad tydlighet och tillgänglighet.....</b>	<b>8</b>
5.1	Goda förutsättningar för en sund utveckling av godstransportmarknaden.....	8
5.2	Attraktiva tjänster.....	9
5.3	Effektiva omlastningspunkter och logistikparkutveckling .....	9
<b>6</b>	<b>Strategi 2: Ökad systemprestanda .....</b>	<b>10</b>
6.1	Frigöra tid för industrin .....	10
6.2	Skapa utrymme för industrins godstransporter på järnväg. ....	11
6.3	Hållbara transporter för en lönsam järnvägsbransch.....	11
6.4	Europas bästa leverantör av tåglägen .....	12
<b>7</b>	<b>Strategi 3: Ligga i framkant .....</b>	<b>12</b>
7.1	Driva, analysera och förutse utvecklingen inom logistikområdet.....	13
7.2	Högre kunskaper inom Banverket kring transportbranschens och industrins villkor.....	13
7.3	Forskning och utveckling samt demonstration.....	13
7.4	ITS och IT.....	14
<b>8</b>	<b>Hjälpmedel och referenser.....</b>	<b>14</b>
8.1	Bilagor.....	14

---

## 1 Syfte

En grundförutsättning för handelns och industrins tillväxt är välutvecklade, kostnadseffektiva logistik- och godstransportsystem. Detta är viktigt ur ett såväl internationellt, nationellt som ett regionalt perspektiv. Statens roll som förutsättningsskapande ställer krav på långsiktigt hållbara förutsättningar och regler för marknadens aktörer. Infrastrukturen och markanvändningen spelar en avgörande roll i detta sammanhang.

Tydliga ställningstaganden och riktlinjer för hur Banverket ska utveckla godstransporterna i landet är efterfrågat. Detta utgör en viktig förutsättning för bland annat utredningsarbete, marknadsarbete, strategiskt arbete och inför kommande inriktningsplaneringar. Tydliga ställningstaganden är också en viktig förutsättning för att Banverket ska förmedla ett samlat, trovärdigt budskap till externa intressenter och kunder.

För att kunna ta ställning till vilka villkor som ska gälla för godstransporterna krävs nationella ställningstaganden, där godsstrategin skall belysa de vägval som krävs.

## 2 Omfattning

Dokumentet hanterar Banverkets strategi avseende näringslivets godstransporter över tiden 2010-2021.

## 3 Ansvar

Dokumentet är upprättat av huvuduppdragsansvarig för godstransportuppdraget inom Banverket Jan Bergstrand och fastställt av Generaldirektören Minoo Akhtarzand. Sponsor för arbetet har varit Katarina Norén, Chef för Samhälle och Planering som även ansvarar för att strategin är uppdaterad och kommunicerad.

Katarina Norén, Björn Östlund och Susanne Fahlgren har fungerat som styrgrupp för arbetet.

## 4 Effektiva godstransporter för näringslivet

### 4.1 Banverkets uppdrag och kopplingen till verksplan

Banverket har det viktiga uppdraget att se till att dagens och morgondagens trafik på järnväg motsvarar det som medborgare och näringsliv behöver.

Uppdraget indelas i tre huvuduppgifter:

- Leverera tåglägen
- Utveckla Banverkets järnvägsnät
- Samordna och driva utvecklingen i järnvägssektorn.

Godsstrategin skall därför i vägvalen fokusera på att tillmötesgå uppdragen men också förstärka möjligheterna till att uppnå verksamplanens övriga mål.

## **4.2 Strategiska mål och kritiska framgångsfaktorer i verksamplanen**

Kopplade till godstrafik finns följande strategiska mål i verksamplanen:

### **Kunder**

- Minst 80 procent av järnvägsföretag, transportorganisatörer, transportköpare och samarbetspartner ska senast 2021 vara nöjda med Banverkets tjänster och servicenivåer.

### **Verksamhet**

Tillgängligheten ska tillgodoses med det effektivaste transportslaget och utan onödiga transporter. Därför ska Banverket verka för att

- järnvägens andel av de långväga godstransporterna senast 2021 ska uppgå till minst 30 procent\*.
- Punktligheten på järnväg totalt ska uppgå till minst 95 procent år 2021
- Kostnadsutvecklingen 2010–2021 för transporter på järnväg ska vara gynnsammare än för motsvarande transporter med andra transportslag.

Kritiska framgångsfaktorer i Verksamplanen är:

- Leverans kvalitet med särskilt fokus på punktlighet och trafikinformation.
- Tillgång till attraktiva tidtabellslägen och terminaler, öppna för alla som vill använda dem.
- Tillgång till IT-system för information och bokning.
- Harmoniserande regelverk för att utveckla öppenhetsprinciperna \*
- Ökad mångfald i branschen \*
- Internationellt synsätt inom godssektorn \*
- Efterfrågade och väldefinierade tjänster samt effektiv prissättning.
- Enkelt att köpa järnvägstransporter och få tillgång till omlastningsplatser.
- Systematiskt arbetssätt gentemot kunder och samarbetspartner.

- Effektiv leverans av service och plats på spåret.
- Aktivt skapa vinna-vinna-koncept (även i samspel med persontrafik som avregleras)
- Ökad sammodalitet.
- Aktivt samarbete internationellt, nationellt, regionalt och lokalt.

\*Reviderade mål och framgångsfaktorer jämfört med verksplan

### 4.3 Omvärldsförändringar som påverkar val av satsningsområden

- **Tillväxten i storstadsregionerna kräver effektiva omlastningsterminaler**  
Befolkningen i Sverige beräknas öka framförallt i storstadsregionerna. Detta påverkar tillväxten och konsumtionsmönstret i dessa regioner vilket får efterverkningar i logistiksystemen. Ett exempel är tillkomsten av distributionscentra och logistikparker som har till syfte att varuförsörja medborgarna. Ofta måste dessa anläggningar beredas mark utanför citykärnan. Viktigt är att omlastningsterminaler och spåranslutningar till dessa anläggningar kommer med i samhällsplaneringen i tidigt skede.
- **Informationstekniken möjliggör punktlighet och kortare ledtider**  
Tekniken, även benämnd ICT och/eller ITS ger stora möjligheter till förbättrade planeringsprocesser mellan leden råvaruanskaffning-tillverkning-lagring och konsumtion. Tillgången till realtidsinformation kommer att fortsätta utvecklas.
- **Miljömedvetenhet ger bättre transportekonomi**  
Ökad fyllnadsgrad, effektiva terminaler och större enheter medför mindre negativ miljöpåverkan och bättre ekonomi för transporter och ska därför vara centrala drivkrafter i utvecklingsarbetet. Järnvägen har stor potential att möta dessa faktorer i sitt utbud.
- **Globalisering ger ökad internationell handel**  
Sveriges utrikeshandel förväntas öka i relation till den inhemska handeln. Framförallt förutses handeln öka med Asien, Central- och Östeuropa. Totala handeln kommer dock att förbli störst med Norden och Västeuropa. Genom globaliseringen och framförallt förskjutningar mot Fjärran Östern (Kina) och Sydostasien (Indien) kommer hamnarna att få genomföra investeringar för att kunna ta emot dessa flöden som i allmänhet anländer i allt större fartyg. Kapaciteten hos såväl suprastruktur som infrastruktur sätts på starka prov.
- **Förädling leder till ökad tillverkning av halvfabrikat och högvärdiga produkter**  
Tillverkningsindustrin antas, ekonomiskt betraktat, öka sin produktion mest inom elektronik/tele-, instrument-, läkemedels- och metallvaruindustrin. Kemikalier, högvärdiga produkter och förädlade stålprodukter förväntas stå för den kraftigaste tillväxten av

transporterad godsmängd inom de närmaste decennierna både mätt i vikt och i värde.

- **Specialisering leder till större produktionsenheter och centraliserade lager**  
Det finns en tydlig trend mot specialisering och utnyttjande av stordriftsfördelar. Produktionsenheterna blir färre och större och transportererna har gått från ett läge där varje företag haft sina egna logistiknätverk till att man köper hela logistik tjänster (inklusive transporter). Lagren blir färre och större, och terminalerna får allt större distributionsområden.
- **Ökad konkurrens och liberalisering på järnvägsmarknaden i Europa samt ökad satsning på järnväg och sjötransporter inom EU**  
Avregleringen har inom godssidan gått relativt trögt i starten men är nu allt mer reell. I Tyskland verkar 350 operatörer enligt DB Netz. EU har under senare tid ytterligare förstärkt sin viljeinriktning att avlasta vägnätet med hjälp av sjöfart och inte minst järnvägs lösningar. Ofta samverkar dessa trafikslag via noderna och båda parter behöver utveckla sin kunskap om att sy ihop koncept.
- **Förändrade avgifter och regler ger möjligheter till ökad trailertrafik på järnväg.**  
Eurovignette, MAUT (vägskatt, dieselskatt mm) är några exempel på skatter som påverkar val av trafikslag. Denna typ av pålagor kommer sannolikt att fortsätta då trängsel och andra faktorer stiger i takt med tillväxten.
- **Containerisering och enhetsberett gods talar för sammodala lösningar**  
Allt fler varugrupper fraktas idag i containrar. Containeriseringen förmodas fortsätta och även omfatta mer lågvärdiga varugrupper som järnmalm, rundvirke och jordbruksprodukter. Hamnarna önskar en allt rationellare hantering vilket leder till en strävan mot enhetsberett gods vilket exempelvis även omfattar kassetter och trailrar.

#### **4.4 Val av satsningsområden för godstrafiken på järnväg**

Vagnslastsystemet utgör idag ryggraden i järnvägstrafiken för godstransporter i Sverige. Den skapar möjlighet till mångfald och flexibla lösningar, särskilt för de transportköpare som har tillgång till industrispår. Banverket kommer att fortsätta med trimningsåtgärder för att möjliggöra en utveckling av vagnslasttrafiken och åtminstone bibehålla dagens volymer.

Den största utvecklingspotentialen för godstransporter på järnväg bedöms finnas dels i internationella transporter i olika former, dels i kombitransporter av enhetsberett gods såväl internationellt som inrikes.

##### **4.4.1 Sammodala transporter**

Ett område som berörs både nationellt och internationellt är de sammodala transportererna (kombitransporter) som till stor del är järnvägens produkt för samlastningsgodis och för mer förädlade varuslag som dagligvaror. Containerpendlar har varit framgångsrika från hamnar, men genom speciellt

anpassad intermodal strategi kan en liknande effekt inom det s.k. trailersegmentet förväntas. Flera aktörer på marknaden har strategier som inriktas på detta segment.

En satsning på en ökad sammodalitet motiveras bland annat av följande punkter:

- Dessa transporter är internationella till sin karaktär och handeln med utlandet ökar. Här ligger därmed en del av den internationella trafikens potential för järnvägstransporter.
- Sammodala transporter tillåter varje transportslag att utnyttjas där dess fördelar bäst kommer till sin rätt. Trafikslagsövergripande transportsystem stärker därigenom logistikkedjorna. Sammodala transporter stödjer transportköparens behov av en lösning för hela transporten.
- Inom denna marknad finns i större utsträckning varor med högre varuvärde, styckegods mm (marknadssegment) som med sina krav på transportkvalitet fram till idag har haft svårt att nyttja järnvägen.
- Trailrar på järnväg är idag en outvecklad marknad i Sverige och utgör därmed en stor utvecklingspotential för ökat sammodalt transportsystem.
- Containertrafik via hamnar förväntas fortsätta ha en god utveckling och transportsystemet behöver hänga med i denna utveckling.
- Den ökande miljömedvetenheten tillsammans med ökade kostnader för lastbilstrafik gör järnvägen mer intressant.

#### **4.4.2 Internationella transporter**

Järnvägen svarar 2009 för ca 23 % av det långväga (över 100 km) transportarbetet i Sverige. Avseende de internationella transportererna är marknadsandelen dock endast 15 %. Järnvägens större utvecklingspotential kan därmed antas finnas inom den internationella trafiken, särskilt som dess totala volymer väntas öka snabbare än inrikestrafiken genom den internationalisering som sker inom handeln.

En satsning på utveckling av internationella godstransporter på järnväg motiveras bland annat av följande punkter:

- Den internationella handeln ökar
- Transporterna går oftast över långa avstånd, här utgör järnvägen ett kostnadseffektivt alternativ
- Avregleringen i Europa kommer att ge järnvägen en ökad konkurrenskraft internationellt. Detta ger i sin tur ökad utvecklingspotential i den internationella järnvägstrafiken till och från Sverige.
- Idag finns en obalans eftersom de internationella järnvägstransporternas exportvolymer är mycket större än importvolymerna. Stor potential finns i utveckling av importvolymer på järnväg till Sverige

- Utvecklade internationella transporter på järnväg ökar underlaget för vagnslasttrafiken och bidrar därmed till effektivisering även av de inrikes vagnslasttransporterna.

## **5 Strategi 1: Ökad tydlighet och tillgänglighet**

Genom att skapa tydliga spelregler för marknaden och bryta de rester av en monopolsituation som av tekniska och administrativa skäl finns idag kan marknaden utvecklas genom konkurrens i sektorn.

### **5.1 Goda förutsättningar för en sund utveckling av godstransportmarknaden**

En avreglerad järnvägssektor med mångfald som ledstjärna är beroende av förutsägbara spelregler och stabila förutsättningar för aktörernas verksamhet och för marknaden intresse för järnvägstransporter. Det gäller både den gemensamt använda resursen – infrastrukturen – och järnvägsföretagens, trafikorganisations och tjänsteleverantörernas agerande. Här spelar Banverket en viktig roll genom sitt sektorsansvar.

Det har tidigare funnits en mängd hinder för en effektiv gränsöverskridande trafik. Genom förändring av EU regelverk, nytt fördrag om samtrafik (COTIF99) och samarbete mellan infrastrukturförvaltare (EIM och CER) minskar de administrativa hindren och anpassningar görs till den nya avreglerade marknaden för godstrafik i Europa.

Konkurrensen hårdnar som en följd av avregleringen och då förbättras också de administrativa systemen i syfte att effektivisera och göra järnvägsprodukten attraktivare. Nya aktörer samverkar även med gamla traditionella statsjärnvägar i syfte att stärka konkurrenskraften hos järnvägstransporterna.

#### **Strategier:**

- Banverket ska tydliggöra sina, det vill säga statens, åtaganden gentemot andra infrastrukturförvaltare, järnvägsföretag, trafikorganisationer, tjänsteleverantörer och omvärlden i övrigt. Det gäller tjänsteutbud, gränssnitt i infrastrukturanläggningarna, prissättning och finansiering, strategier för infrastrukturens prestanda och utveckling m.m.
- Banverket ska sträva efter ett ökat långsiktigt engagemang från privata, lokala och regionala aktörer där samverkan och samfinansiering är ett normalt inslag

#### **Delstrategier:**

- Banverket skall verka för att regelverk och andra administrativa processer tydliggörs och anpassas till övriga medlemsländer inom EU i syfte att harmonisera och därmed öppna de internationella marknaderna.
- Banverket ska renodla sin verksamhet till drift och utveckling av järnvägsnätets huvudstråk och dessas vitala funktioner.
- Regler och principer ska vara förutsägbara och lättbegripliga och bygga på konkurrensneutralitet och icke diskriminerande agerande.



## 5.2 Attraktiva tjänster

Infrastrukturen ska användas av flera järnvägsföretag och trafikorganisatörer för olika transportuppgifter. Banverket levererar tåglägen med avtalad kvalitet och svarar för kapacitetsfördelningen på infrastrukturen. För detta betalas banavgifter.

Banverket måste kunna tillhandahålla utrymme i tid och rum för vissa verksamheter i anslutning till tåglägena. Det gäller t ex för fordonsuppställning under kortare eller längre tid, för rangering av fordon, och för akutreparation av fordon i trafik.

Den verksamhet som rör själva trafikeringen ska normalt utföras av järnvägsföretagen själva. Men Banverket kan vid behov erbjuda tjänster som är nära kopplade till tågfärderna, t ex rangering. Tjänsteutbudet ska främja en effektiv användning av infrastrukturen och vara värdeskapande och i vissa fall styrande så att effektivitet i länkar och noder kan uppnås.

### Strategier:

- Banverket ska i samspel med marknadens aktörer erbjuda attraktiva och lättillgängliga tjänster som tillsammans med övrigt tjänsteutbud ger ett konkurrenskraftigt transportsystem
- Banverket ska utforma tjänster och avgifter så att de stimulerar till effektiv användning av infrastrukturen och ger goda förutsättningar för en väl fungerande marknad och trafik

### Delstrategi:

- Normalt skall tjänsterna utföras av externa företag på Banverkets uppdrag. Tjänsteföretagen ska kontrakteras på lämpligt sätt så att tjänsterna blir kostnadseffektiva för transportuppgifterna och så att konkurrensneutralitet och öppenhetsprinciper efterlevs.
- Tjänsteerbjudanden ska vara lättbegripliga och tillhandahållas på ett lättillgängligt sätt.

## 5.3 Effektiva omlastningspunkter och logistikparkutveckling

Banverket ska verka för en hög tillgänglighet och mångfald inom godstrafiksektorn.

Tillgänglighetsbegreppet innebär stimulans av bred (men inte nödvändigtvis finmaskig) geografisk täckning, öppenhet, enkla och tydliga beslutsprocesser samt konkurrensneutralitet i förhållande till järnvägsföretag och trafikorganisatörer. Regionala initiativ är viktiga för utvecklingen och ska stimuleras.

Den pågående förtätningen i storstadsområdena och regionförstoringen runt dessa ökar behovet av omlastningspunkter, speciellt nära storstadsområdena. Även logistikparker utvecklas och utgör en arbetsmarknadspolitisk faktor i regionerna. Banverket ska vara aktiva i hela planeringsprocessen kring sådana anläggningar och säkerställa markutrymmen för anläggningar och rationella järnvägsanslutningar till dessa.

Järnvägen är effektivast för stora transportmängder på långa och medellånga transportavstånd. Det gäller både kostnader, minskad miljöpåverkan och trafiksäkerhet. Banverket bör därför koncentrera sektorsarbete, teknikutveckling, investeringar och underhållsinsatser till de större stråken och till

sådana noder som långsiktigt är konkurrenskraftiga. Utvecklingen av logistikparker, distributionscentraler och hamnar går i samma riktning.

### Strategi:

- För att öka mångfalden och därmed vässa transportkoncepten och kostnadseffektiviteten ska Banverket säkerställa servicen på terminaler och lastplatser så att dessa sammantaget bidrar till ett effektivt transportsystem.

### Delstrategier:

- Kombiterminaler som är strategiska för den samlade effektiviteten i transportsystemet pekas ut som centrala terminaler och ges en ökad prioritet vid kommande investeringar.
- Alla nya centrala kombiterminaler ska utformas enligt principen ”Den funktionella enheten terminal” (se bilaga 4) och Banverket ska fastställa en plan för ombyggnad av äldre terminaler enligt denna utformning.
- Lastplatser<sup>1</sup> ska vara effektiva och ha tillräckligt godsunderlag för rationell drift och trafikering. En plan för det framtida beståndet ska utarbetas. Övertaliga lastplatser ska avvecklas. Om lastplatserna tenderar att bli företagsspecifika, ska de arrenderas ut och drivas av externa terminalförvaltare. Banverket ska företrädesvis stödja etableringen och finansieringen av terminaler med större volymer som säkrar framtida ökade trafikeringsvolymer sett ur ett systemperspektiv.
- För övrigt kan Banverket stödja investeringar i terminaler enbart när detta ger minst motsvarande effektivitetsvinst för intilliggande delar av järnvägsnätet.
- Där behov finns ska samverkansavtal (funktionskravsavtal) tecknas för att säkerställa öppenhet, konkurrensneutralitet och attraktiva transportkedjor

## 6 Strategi 2: Ökad systemprestanda

Konkurrenskraften för godstransport på järnväg är beroende av järnvägens förmåga att uppfylla transportköparnas prestanda- och kvalitetskrav. Genom att öka systemprestandan kan de internationella och sammodala transporterna utnyttja järnvägen mer effektivt. Vagnslasttrafiken och systemtransporter drar också nytta av detta.

### 6.1 Frigöra tid för industrin

Varuägarna ställer krav på punktlighet, frekvens och korta ledtider och måste kunna lita på att transporterna utförs i avtalad omfattning och på avtalade tidpunkter. Korta ledtider för tågtransporterna är betydelsefulla också för järnvägsoperatörerna, som vill kunna frigöra lok, vagnar och personal för nya transportuppdrag. Dessutom beläggs infrastrukturen under kortare tid och på så sätt ökar kapaciteten i systemet.

Generellt gäller att järnvägstransporternas punktlighet och ledtid måste förbättras. Det kan ske dels genom planering och styrning av trafiken, dels genom underhåll av infrastrukturen och fordonen, dels genom investeringar i infrastrukturkapaciteten. *Banverket skall tänka stort men agera (även) i det lilla vilket ofta kan ge stora effekter inom godssektorn.*

---

<sup>1</sup> Lastplats är en öppen neutral plats för lastning och lossning av ospecificerat gods för många olika varuägare.

**Strategi:**

- Banverket ska verka för att korta ledtiderna i hela kedjan och öka punktligheten i järnvägssystemet när detta är önskvärt för kunderna.

**Delstrategi:**

- Banverket ska samverka med järnvägsföretag, trafikorganisatörer och tjänsteleverantörer om punktlighetsmål/mått som ska gälla för olika transporter, tågprodukter och kundsegment.
- Banverket ska tillsammans med tågoperatörerna utreda möjligheterna och behovet av kortare transporttider. Banverket ska samverka med terminalförvaltare och avtala om utformning och drift av terminaler i syfte att nå korta terminaltider, anpassade till tåglägena.
- Banverket ska utforma infrastrukturen med beaktande av punktlighetsaspekter
- Banverket ska särskilt pröva möjligheten att minska godstågens färdtider genom att bygga triangelspår förbi knutpunkter där tågen annars måste byta färdriktning. Detta förbättrar också kapaciteten och trafiksäkerheten och minskar miljöbelastningen.

## 6.2 Skapa utrymme för industrins godstransporter på järnväg.

Järnvägens godstransportkapacitet är beroende av hur många tåg per tidsenhet som kan framföras över en bana och av hur mycket gods som kan lastas i varje tåg. Längden av tågbildnings- och mötesspår avgör hur långa tågen kan vara. Den möjliga tågvikten är avhängig banans bärighet (axellast och metervikt), lokens dragkraft och elförsörjningens kapacitet. Eftersom både persontrafiken och godstrafiken förutsätts öka, kommer trängseln att bli större på många sträckor. En grundläggande konflikt ligger i skillnaden i medelhastighet mellan resande- och godståg. En höjning av hastigheten för godstågen bidrar till minskad trängsel.

**Strategi:**

- Inom ramen för den samlade transporteffektiviteten ska Banverket eftersträva en ökad kapacitet för godstrafiken på järnväg

**Delstrategi:**

- Banverket skall förbättra möjligheterna att framföra långa, tunga och breda tåg
- Banverket skall förbättra möjligheterna att framföra många tåg tätt efter varandra.
- Banverket bör sträva efter att separera gods- och persontrafik på olika järnvägslinjer eller till olika delar av dygnet i syfte att ge godstrafiken bättre framkomlighet.
- Banverket skall vara aktiv i förekommande godskorridorstudier såväl nationellt/regionalt som i ett internationellt perspektiv

## 6.3 Hållbara transporter för en lönsam järnvägsbransch

Transportbranschen anses ge stor belastning på miljön. Effektiva järnvägstransporter kännetecknas av och låg miljöbelastning och hög trafiksäkerhet.

Järnvägen är en fundamental resurs för att åstadkomma *hållbara transporter*.

**Strategi:**

- Banverket ska visa att högt utnyttjande av infrastruktur och tåg och investeringar i kapacitet, säkerhets- och miljöanpassningar av anläggningar och fordon ger både miljöfördelar *och* bättre ekonomi.

## 6.4 Europas bästa leverantör av tåglägen

Stora delar av godstrafiken har fördelar av stabilitet och förutsägbarhet genom långa planeringsperioder. Det gäller i första hand systemen för vagnslast- och landkomibtrafik.

Systemtransporter för industrin och transporter i anslutning till fartygsanlöp kan däremot variera mycket i omfattning och frekvens. Dessutom tillkommer och bortfaller transportuppdrag fortlöpande helt oberoende av tågplaneprioderna. För att hantera detta krävs ett visst mått av flexibilitet.

Det räcker inte med att var och en gör sitt. Att se helheten i godstransportkedjan är väsentligt eftersom denna oftast går över gränser, såväl ur ett geografiskt perspektiv som mellan trafikslag

**Strategi:**

- Banverket ska vidareutveckla metoder för att både öka förutsägbarheten och flexibiliteten i fördelningen av järnvägskapacitet.

**Delstrategi:**

- Banverket ska förbättra svarstider och öka servicen till kunderna inom tidtabellplanering och trafikledning.
- Banverket ska utveckla metoder för mer flexibel kapacitetstilldelning (exempelvis successiv tilldelning)
- Prissättningen ska medverka till att onödig och konkurrensbegränsande kapacitetsbokning undviks.
- Banverkets marknadsarbete, trafikplanering, anläggningsplanering med mera ska präglas av systematik och insikt om de beroenden mellan olika parametrar som kännetecknar järnvägens verksamheter.

## 7 Strategi 3: Ligga i framkant

Utvecklingen inom logistikområdet är stor, föränderlig och sker snabbt. Järnvägens förmåga till anpassning är generellt sett trögare, bland annat beroende på planeringstider för infrastruktur, bland annat med det beroende av infrastruktur som krävs för järnvägstransporter. För att möta framtidens krav måste utblicken ligga långt fram. Järnvägen måste i praktiken redan i dag utvecklas för morgondagens behov. Inom många områden har Sverige valt att ligga först i utvecklingen bl. a. genom

konkurrensutsättningen av person- och godstransporter. Banverket har en viktig roll att skapa förutsättningar för och genomföra de politiska besluten.

Driva, analysera och förutse utvecklingen inom logistikområdet

Genom att aktivt delta i konferenser både som talare och delegater skall Banverket hålla sig uppdaterade om de trender som driver logistikutvecklingen

**Strategi:**

- Banverket ska i samverkan med branschen förutse och driva på utvecklingen i logistikområdet mot ett effektivt och konkurrenskraftigt transportsystem.

**Delstrategier:**

- Banverket ska genom insamling och bearbetning av information på ett systematiskt sätt skapa sig en helhetsbild av behov och möjligheter för godstransporterna och dess utveckling nu och i framtiden,
- Banverket ska genom dialoger, seminarier, samlingar, informationsmaterial et c uppfattas som en aktiv och stödjande partner
- Den kunskap som erhålls ska snabbt omsättas i utvecklade tjänster.

## **7.1 Högre kunskaper inom Banverket kring transportbranschens och industrins villkor**

Ett mycket starkt uttalat mål i Banverkets verksamhetsplan är att öka kundnöjdheten bland de olika kundgrupperna. För att åstadkomma detta krävs givetvis förbättringar av flera faktorer såsom servicekänsla, affärsmannaskap, tydlighet, men även kunskap om kundernas verksamhet.

**Strategi:**

- Genom ökad förståelse för drivkrafter inom kundernas olika affärsområden ska Banverket uppträda mer proaktivt och utveckla lösningar på både kort och lång sikt

**Delstrategi:**

- Banverket skall via segmentering och/eller kundansvariga bygga upp en kunskap kring kundernas villkor.

## **7.2 Forskning och utveckling samt demonstration**

**Strategi:**

- Banverket skall fortsatt avsätta resurser och medel för forskning inom logistik. Ambitionen är att koppla forskningen till strategierna i högre omfattning samt fördela projekten på sådant sätt att praktisk tillämpning får ökat fokus.

**Delstrategi:**

- Samarbete med aktörerna och institutionerna inom forskning, utveckling och demonstration för logistik skall stärkas.
- Genom att stödja väl utvalda pilot- eller demonstrationsprojekt kan ny teknik/nya koncept prövas och implementeras.

### **7.3 ITS och IT**

Även inom IT-området kan infrastrukturförvaltarna spela en roll för att öppna marknaden för alla potentiella aktörer och medverka vid utveckling.

Inom området ITS (Intelligenta Transportsystem) som handlar om att optimera och synkronisera alla trafikslag ur ett effektivitets- och miljöperspektiv finns applikationer för transporter och järnväg som kan vara intressanta för att utveckla och främja järnvägstrafik.

**Strategi:**

- Banverket ska aktivt medverka till utveckling av IT och ITS inom järnvägstrafiken till gagn för utveckling av sammodalitet och ökad tillgänglighet i systemet.

**Delstrategi:**

- Banverket skall delta i arbetet kring E-freight vilket stöttar satsningsområdet internationella transporter

## **8 Hjälpmedel och referenser**

Inga referenser finns för detta dokument.

**Bilagor**

- Bilaga 1: Underlagsrapport Godsstrategi Banverket
- Bilaga 2: Ett strategiskt nät för intermodala transporter i Sverige, 2009
- Bilaga 3: Särskilda järnvägsanläggningar för godstrafik (sidoanläggningar).  
Principer och riktlinjer för Banverkets ansvar och åtaganden för anläggningar och tjänster.
- Bilaga 4: Den funktionella enheten terminal - Stockarydsmodellen
- Bilaga 5: Järnvägsgodsterminaler, principer och begrepp; textförklaring till bilaga 4.



