



2019-11-27 14:00 CET

Kodifiering av svenska järnvägsnätet möjliggör ökad kvalitet för specialtransporter

Kodifiering är ett hett ämne inom Järnvägssverige just nu. Detta beror på att Trafikverket för närvarande bedriver ett projekt där de satsar på att till T20 kodifiera hela nätverket i Sverige, precis som Norge och många andra länder i övriga Europa gjort. Det betyder att de kartlägger vilka lastbärare man kan transportera utan hinder på olika relationer i järnvägsnätet i Sverige. Det ställer vi oss positiva till!

Det kan låta krångligt men vi är specialister på ämnet och vi kommer att

kunna guida dig som kund rätt. Och i slutänden är förtjänsten stor. Ökad kvalitet för det internationella trafikutbytet. Säker transport med garanti gällande storlek, kompatibilitet med vagnen och därigenom lastningssäkring. Och dessutom utan några extra kostnader för specialtransport.

För många kan det vara svårt att sätta fingret på vad som skiljer en traditionell transport från en specialtransport. Det vill säga när det behövs en specialtransport och varför? Det hela avgörs bland annat av last, vagn och sträcka. Vissa transportsträckor är starkare, större och mer förlåtande än andra. Timmer lastat på järnvägsvagn, som exempel, transporteras nästan alltid som specialtransport.

Andra exempel på specialtransporter är kanske mer självklara. Som gigantiska jättetunga containrar som bara får transporteras på vissa sträckor och med viss hastighet. Det beror på att det kanske finns perrongtak i vägen, signaler för nära spåren eller att banan har för svag bärighet. Ett annat exempel är transformatorer som är så stora och så tunga att man måste flytta på delar av infrastrukturen för att alls komma förbi och dessutom i snigelhastighet för att inte riskera urspårningar.

Men vad händer då när Trafikverket kodifierat om järnvägsnätet? Huvuddelen av lösa lastbärare som containers, växelflak och trailers behöver inte hanteras som specialtransport. Det i sin tur innebär att vi kommer att kunna transportera dessa enheter utan att behöva ansöka om specialtransportvillkor och transporttillstånd för enheten.

Hur fungerar kodifiering egentligen? Kodifieringen består av tre huvudsakliga komponenter. Den garanterar att trailern i sig är konstruerad enligt regelverket för att tillåtas lyftas upp på järnvägsvagn och transporteras på järnväg. Den garanterar också att trailern blir ordentligt lastningssäkrad då kodifieringen talar om vilken vagn som krävs för enheten samt hur vagnen ska vara inställd för den specifika trailern. Olika vagntyper är alltså kompatibla med olika typer av trailers. Kodifieringen garanterar också att profilen är definierad enligt den kod som trailern eller växelflaget har, dvs. inmätning kommer inte behövas längre. Sammanfattat, märkningen på trailern eller växelflaget matchas med märkning på vagnen och kravet om inställningar. Därmed är lasten säkrad, håller sig inom viss storlek och kommer kunna transporteras utan att vara specialtransport på, av Trafikverket, angivna sträckor.

Kodifieringen genomförs enligt internationella standarder och riktlinjer och därmed underlättar det också gränsöverskridande trafik. Kodifierad transport P400 g betyder således samma sak i alla länder. Därmed finns även en garanti, transportörer emellan, att storleken håller sig inom en viss ram samt att lastningssäkring är korrekt.

Utmaningar med att införa kodifierad trafik i Sverige finns såklart. För tågoperatörerna blir utmaningen bland annat att se över sin vagnpark för att säkerställa att vagnarna är eller blir korrekt kodifierade. Även lastbärarna (trailer och växelflak) behöver kodifieras. Ordersystem behöver uppdateras så att kundmottagare kan ta emot kodifierade beställningar. Kommunikationssystem med terminaler behöver utvecklas så att transportörer kan meddela kodifierade beställningar till terminal. IT-system behöver utvecklas så att transportörerna kan rapportera kodifiering till Trafikverket i berörda tåg etc. Det är alltså många bitar som ska falla på plats. Trafikverket kommer inte bara begära att kodifieringen rapporteras i tågen, de kommer också att ställa nya krav på tidtabellsunderlaget.

För våra kunder blir utmaningen att kodifiera sina lösa lastbärare, om de inte redan är det. Kunden behöver också på förhand veta vilken enhet de bokar för transport och vad enheten har för P/C kod med eventuella kompatibilitetsbokstäver. För terminaler handlar det om att kunna ta emot kodifierade beställningar och genomföra lastning enligt kodifiering.

Kodifieringen för nätverk, vagn och lös lastbärare är inte det enda som är internationellt standardiserat. Det finns också internationellt standardiserade lastningsregler och instruktioner för kodifierade lastningar ([svensk översättning går att hitta på Branschorganisationen Tågoperatörernas hemsida](#)). Det är tack vare den internationella standarden som även gränsöverskridande transporter underlättas. Samma begrepp betyder samma sak och garanterar samma sak i alla länder. Kodifieringen underlättar även för kunder att själva se efter i Trafikverkets karttjänst vilken storlek på trailer som är möjlig att transportera på önskade relationer i Sverige.

Så, hur ser då tidsplanen ut? Trafikverkets mål är att kunna presentera en karttjänstfunktion som illustrerar vilka profilkoder som är möjliga att transportera på vilka sträckor till starten av T20. Därefter kommer successivt resten av komponenterna att införas. Tidtabellsbeställningar, rapportering i OPERA, trafikledning etc.

Green Cargo förbereder sig nu för att ta emot kodifierade beställningar. Det kommer att ske genom att informera kunder, utbilda kundmottagare, utbilda driftcenter och planeringsavdelning. Utveckla IT-system för orderhantering, IT-system för rapportering till OPERA samt IT-system för kommunikation om kodifiering med Terminaler.

Vi har ett stort arbete framför oss, men som är för något gott för oss alla. Ni är väl med oss på tåget? Hör av er om det är oklarheter – det här löser vi tillsammans!

Hanna-Lena Sunesson, handläggare specialtransporter på Green Cargo.

Kortfattad och förenklad förklaring:

- P = Trailer, C = Växelflak
- Nummerserien (tex 400) = Storlek
- Kompatibilitetsbokstav = (tex "g") talar om vilka krav, trailern ställer på sin järnvägsvagns egenskaper
- Kingpinläge (tex 88) = viket läge kingpinlådan på järnvägsvagnen ska vara inställd
- P/C400 sträcka = En P400 (trailer) eller ett (C400) växelflak som kan transporteras på sträckan utan att vara specialtransport

Green Cargo är en hållbar logistikpartner och en viktig del av skandinaviskt näringsliv. Nästan 98 procent av vårt transportarbete sker med eltåg med mycket låg klimatpåverkan. Varje vardag kör vi 400 godståg och ersätter dagligen runt 9 000 lastbilstransporter på vägnätet. I vårt nätverk trafikerar vi närmare 300 platser i Sverige, Norge och Danmark och med partners når vi hela Europa. Green Cargo ägs av svenska staten. Vi har 1 800 anställda, transporterar cirka 20 miljoner ton gods och har en årsomsättning på 4,2 miljarder SEK (2023).

Kontaktpersoner



Pressjour

Presskontakt
010-455 40 02



Stephan Ray

Presskontakt
Chef Kommunikation & Public Affairs
stephan.ray@greencargo.com