



Forum för innovation
inom transportsektorn



Forum för
transportinnovation

HCT för järnväg två år senare

19 maj 2015

Oskar Fröidh

Bo-Lennart Nelldal

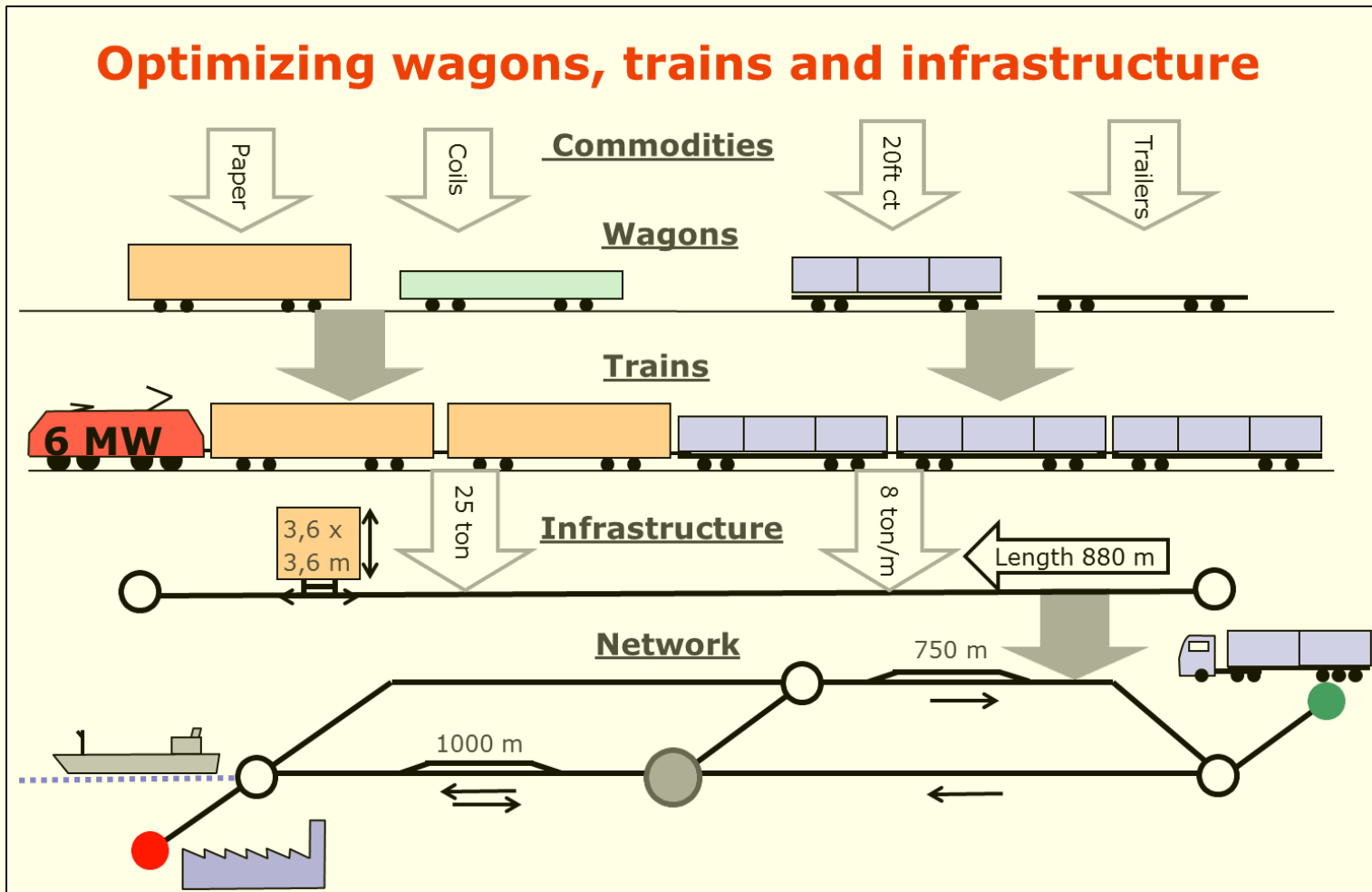


HCT för järnväg

- Program för effektivare godstransporter med järnväg och intermodalt
- Syftet är att öka kapaciteten och kvaliteten samt minska kostnaden för godstransporter
- Därmed också minska energiförbrukning och utsläpp inom järnvägen och hela transportsystemet
- Samverkan med HCT för väg
- Samordnat med KTH:s program för Gröna Godståget

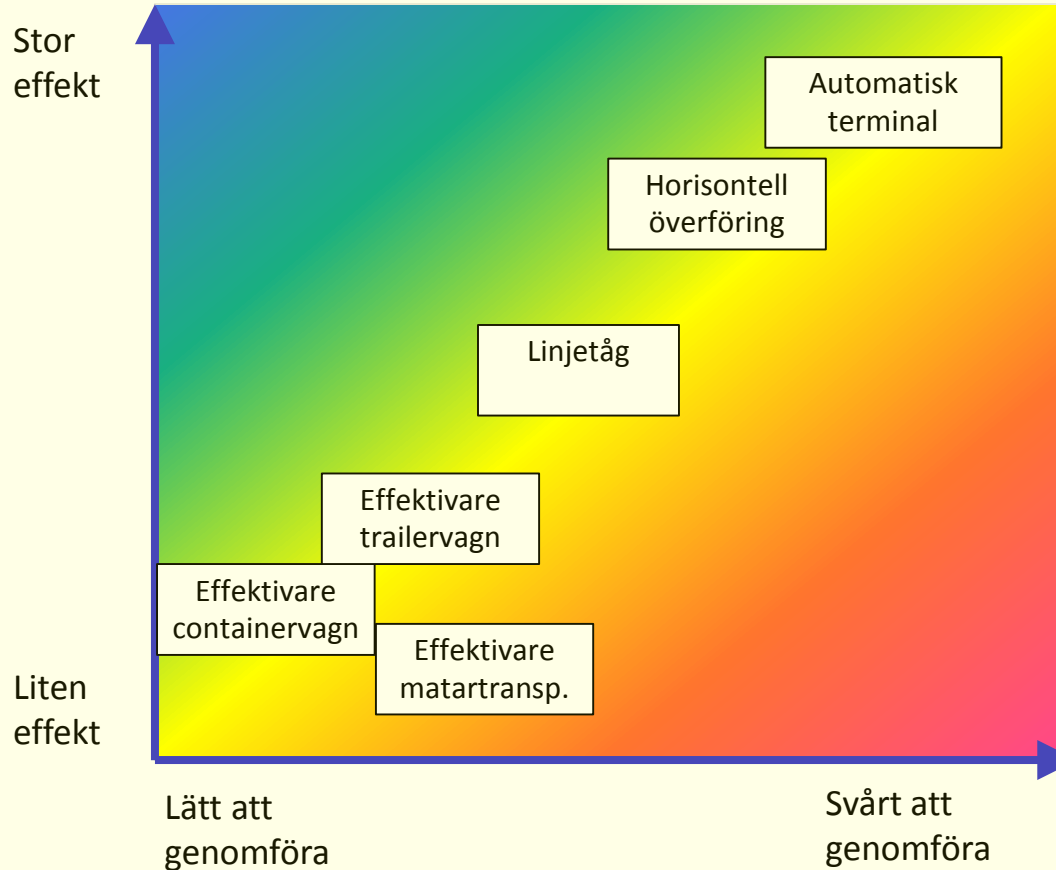


Systemperspektivet



Utvärdering – genomförbarhet

Exempel: Intermodala transporter



Hur går vi vidare?

HCT för järnväg – Forum för innovation inom transportsektorns färdplan

- Satsning på åtgärder som kan bryta sambandet mellan utsläpp och transporter
- Högre kvalitet i godstransporterna och effektivare transporter för näringslivet
- Utveckling av intermodala transporter i samarbete med HCT för vägtrafik
- Satsning på innovativa lösningar med ett industriellt perspektiv
- Tidsperspektiv 2015-2020-2030 stegvis utveckling

Gröna Godståget – KTHs program för forskning – utveckling – demonstration

- Teknik- och systemutveckling kopplad till forskning och modeller
- Ökad driftsäkerhet i nya och gamla system
- Satsning på demonstrationsprojekt som kan genomföras inom 5 år
- Satsning på systemutveckling av framtidens järnväg 2050
- Samordning med persontrafik
- Tidsperspektiv 2015-2030-2050

Shift²Rail – UNIFE/EU:s program

- Satsning på teknikutveckling för ökad produktivitet och med hög kvalitet
- Automatkoppel och automatisk tågdrift, bromssystem, automatisk lastning och lossning, IT-system



Hur minska ”Time to market”?

- Det finns många innovationer för järnvägssystemet men det är långa ledtider och avskrivningstider
- Det finns riskkapital när det finns bra idéer för att utveckla nya godstransportsystem
- Svårigheten är att starta nya system då järnväg kräver relativt stora volymer för att bli lönsamma
- Vi måste i större utsträckning gå från teori till praktik och ”Time to market” måste minska
- Det behövs mer demonstrationsprojekt



Två år senare – vad har hänt?

- KTH Järnvägsgruppen drivande – systemperspektivet inkl infrastrukturen viktigast!
- Branschen intresserad och samarbetsvillig men ingen eller marginell finansiering av Forskning, Utveckling, Demonstration (FUD)
- Saknades finansiering för fortsatt FUD efter färdplanen. Systemperspektivet ...?
- ”Transportinnovation. Forums strategi 2015-2017” visar intresse för omlastningsteknik och informationssystem*
- Svagt intresse för utvecklad godstrafik på järnväg i övrigt. Det som framhävs är: Potential flytta järnvägsgods till inlandssjöfart; utveckla intermodalt järnväg—lastbil med dryports; lastbil ökat transportarbete eftersom inget annat färdmedel motsvarar industrins behov (s.8)



Förslag till kommande steg

- Demonstrationsprojekt och infrastrukturåtgärder viktiga för utvecklad godstrafik på järnväg
- Shift2Rail finansieringsmöjlighet (senarelagt, från 2016?) – men kommer att lämna luckor i ett systemperspektiv
- Hur kan vi utveckla idéer som inte ryms?
 - Trafikverket (infrastrukturförvaltare) bör ha sektorsansvar för FUD för godstrafik på järnväg på samhällsekonomisk grund
 - Kompetens och resurser att förändra regelverket (EU, nationellt) för att stödja innovation
 - Aktörerna medverkar – innovationsprocess när det finns företagsekonomiska vinster (öppen marknad ger risk för intrång)

