

2016-02-29

Näringsdepartementet  
103 33 Stockholm  
Diariennr: N2015/4305/TIF

Karolina Boholm  
karolina.boholm@skogsindustrierna.org  
08-762 72 30  
070-202 98 69

## Yttrande över Trafikverkets Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2018-2029, (rapport TRV 2015:180)

Skogsindustrierna har beretts möjligheten att lämna synpunkter på Trafikverkets förslag till Inriktningsplanering. Skogsindustrierna instämmer även med det remissyttrande som lämnats av Näringslivets Transportråd och vill dessutom ge följande egna synpunkter.

### SAMMANFATTNING

Skogsindustrierna tillstyrker de tre övergripande punkter Trafikverket fokuserat på i Inriktningsunderlaget:

- Ökat behov av underhållsresurser
- Begränsat utrymme för investeringar
- Åtgärder för minskade utsläpp av växthusgaser

Skogsindustrierna har sammanfattat branschens synpunkter i 43 olika punkter. Dessa har grupperats efter de tre punkterna ovan samt:

- Det satsas för lite på infrastrukturen – plus 15 % är ett minimum
- Statistik – analyser på skakiga grunder
- Brister i de samhällsekonomiska kalkylmodellerna
- Utpökade infrastruktursatsningar viktiga för gods

Godstrafiken har under lång tid hamnat i skymundan jämfört med personresor. För att fortsätta att främja ett konkurrenskraftigt Sverige behöver godstrafiken tydligare prioriteras eller på andra sätt lyftas fram. Det bör göras genom att:

- Lyssna på varuägarnas behov – det är en investering i långsiktig tillväxt
- Utforma en godsstrategi – fokus stråk och noder
- Dela upp Infrastrukturpropositionen i godstransporter och personresor
- Gör en separat nationell plan (åtgärdsplan) för gods – då riskerar godset inte att hamna i skymundan som vid alla tidigare tillfällen
- Avskaffa regioner för järnvägen i TRV - järnvägen är ett system
- Ge Trafikverket i uppgift att ta fram samhällsekonomiska kalkyler som visar godsets bidrag till samhälle i form av jobb, handel och tillväxt

Den viktigaste frågan för skogsindustrins medlemmar är implementering av 74 tons lastbilar, underhåll av järnvägen samt tåg med högre kapacitet (längre och tyngre). 74 tons fordon är samhällsekonomisk lönsam åtgärd som följer fyrstegsprincipen. Med en extra satsning om minst 5 MDSEK kan åtgärden implementeras snabbare. Underhållsanslag för både väg och järnväg bör ges högsta prioritet. Underhållet behöver åtminstone dubblas i närtid för att säkerställa att systemet fungerar. Underhåll bör prioriteras framför nyinvesteringars till dess att akut avhjälpande underhåll minimeras till förmån för en situation med i princip bara förebyggande underhåll.

För att minska utsläppen från transportsektorn behövs många åtgärder, där ökad användning av biodrivmedel är en åtgärd. I sin analys verkar Trafikverket ha missat att en produktion av biodrivmedel i Sverige förutsätter ett fungerande logistiksystem för skogsråvara och biobränsle. För att möjliggöra det behövs en rad åtgärder där huvudfokus är underhåll av järnvägens lågtrafikerade banor samt implementering av 74 tons lastbilar.

## SKOGSINDUSTRIERNAS YTTRANDE

Handel är grunden för välstånd och tillväxt men utan fungerande transporter är handel inte möjligt. Godstrafik betyder därmed arbetstillfällen. Motivet för staten att ha stora anslag till infrastrukturen är att det bidrar till konkurrenskraft, jobb och till att nå miljömålen. Att staten tar detta ansvar är för att infrastruktur behöver hänga ihop i ett nationellt perspektiv men också för att infrastruktur binder ihop nationen. Tillväxt, utrikeshandel och transporter hänger ihop.

Infrastrukturpolitiken domineras ofta av diskussion och åtgärder för att främja arbetspendling och resor, men det är enormt viktigt att infrastrukturen också skapar förutsättningar för företag, främst vad gäller tillgänglighet och leveranssäkerhet. Sverige är ett handelsberoende land i Europas utkant. För att svensk industri ska fortsätta att vara konkurrenskraftiga och därmed bidra med jobb och resurser till välfärden behöver infrastrukturplaneringen och den kommande infrastrukturpropositionen lyfta blicken och fokusera på godstransporter. Att gynna godstransporter är att gynna tillväxt i Sverige.

Varuägarna, genom Näringslivets transportråd – för transportköpare, har gemensamt sedan en tid tillbaka prioriterat de tre infrastrukturobjekt som är viktigast för alla varuägare i Sverige. Trots detta har dessa åtgärder inte genomförts i sin helhet. Godstrafik är flera politikområden så som miljöpolitik, näringspolitik, arbetsmarknadspolitik, skattepolitik etcetera. Till skillnad från väljare röstar inte godstrafik – det är därför lätt att glömma godsets behov.

### Åtgärder:

1. Lyssna på varuägarnas behov – det är en investering i långsiktig tillväxt
2. Utforma en godsstrategi – fokus stråk och noder
3. Dela upp Infrastrukturpropositionen i godstransporter och personresor

4. Gör en separat nationell plan (åtgärdsplan) för gods – då riskerar godset inte att hamna i skymundan som vid alla tidigare tillfällen
5. Ge Trafikverket i uppgift att ta fram samhällsekonomiska kalkyler som visar godsets bidrag till samhälle i form av jobb, handel och tillväxt

Trafikverkets inriktningsunderlag är väl genomarbetat

Inriktningsunderlaget omfattar tre analyser där Trafikverket har analyserat transportinfrastrukturen utifrån tre framtida utvecklingsinriktningar.

- Ökat behov av underhållsresurser
- Begränsat utrymme för investeringar
- Åtgärder för minskade utsläpp av växthusgaser

Skogsindustrierna tillstyrker dessa tre övergripande punkter. Skogsindustrierna har länge påtalat behovet av ökade resurser till underhåll och dessutom tidigare resonerat i termer om att underhåll bör gå före nyinvesteringar<sup>1</sup>. Näringslivets främsta önskemål i infrastrukturplaneringen är: tillförlitlighet. Systemet måste kunna gå att lita på och infrastrukturen måste kunna hålla för det den är byggd för. Sista punkten om att skapa ett system som gynnar klimatsmartare transporter är oerhört viktigt mot målet om en framtida bioekonomi och ett fossilfritt Sverige. Tyvärr har Trafikverket dock glömt en mycket viktig pusselbit i det arbetet som rör transporter och infrastruktur – den förnybara råvaran måste också kunna transporteras ut ur skogen!

Det satsas för lite på infrastrukturen – plus 15 % är ett minimum för att nå nationella mål

Effektiva och väl fungerande transporter är nödvändiga förutsättningar för näringslivet. En förbättrad infrastruktur går också hand i hand med ökad miljöeffektivitet. Särskilt gäller detta behovet av järnvägsinvesteringar där infrastrukturen är eftersatt.

En ramnivå uppräknad med plus 15 % bör ligga till grund för den Nationella Planen för Transportsystemet 2018-2029. Vi ser det som en miniminivå, men långsiktigt. För att åtgärda flaskhalsar och öka kapaciteten i viktiga godsstråk och noder behövs ytterligare resurser utöver plus 15 %. I första hand måste anslagsmedel till underhåll säkerställas och anslaget bör fördubblas om infrastrukturen ska kunna återställas. Utan erforderliga resurser för investeringar/drift och underhåll förblir stråk- och nodperspektivet endast en idé som inte kan omsättas i praktiskt genomförande.

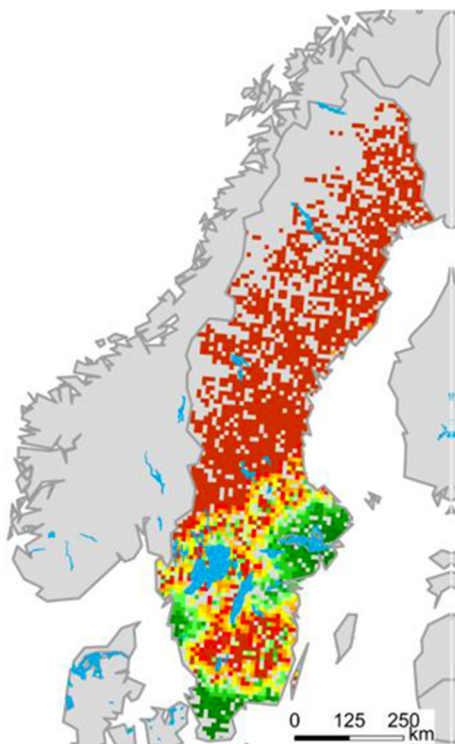
---

<sup>1</sup> SvD debatt 2012-09-04 <http://www.svd.se/underhall-borde-gatt-fore-nya-investeringar>

## Åtgärder för minskade utsläpp av växthusgaser

För att Sverige ska bli en framtida bioekonomi och ett fossilfritt land behövs en rad åtgärder där användandet av fyrstegsprincipen är grunden. Det betyder att styrmedel spelar en viktig roll tillsammans med effektiva fordon och bättre utnyttjande av befintlig infrastruktur samt mindre kapacitetshöjande åtgärder. Alla dessa steg är viktiga men trots detta konstaterar Trafikverket att en stor andel av transportsektorns utsläpp måste lösas genom användning av biodrivmedel. Det Trafikverket helt har missat i denna analys är hur transportinfrastrukturen påverkar möjligheten att producera biodrivmedel i Sverige.

Sverige är ett land med mycket skog. Effektivt förädlande av bi- och restprodukter från skogen kan ge hållbara drivmedel för framtidens transporter. Produktion av biodrivmedel i Sverige är möjligt, men för att kunna få en konkurrenskraftig produktion behövs fungerande transportsystem för skogsnäringen främst på sträckor på landsbygden med lågt trafikarbete. Utan fungerande logistikkedjor för biobränsle och skogsråvara kommer inte den samhällsutveckling som efterfrågas att komma tillstånd. Den analysen saknas helt i Trafikverkets Inriktningsunderlag, vilket indikerar bristande systemsyn.



Figur 1 Relativt köptryck för grot (grenar och toppar) år 2014. Röd färg (lågt köptryck) indikerar en i förhållande till utbudet låg efterfrågan. Grön färg (høgt köptryck) indikerar en hög efterfrågan i förhållande till utbudet. Observera att färgerna i kartan är relativa och inte motsvarar absoluta priser eller utnyttjandegrad. Källa: Pöyry 2016

Skogsindustrierna och medlemsföretagen arbetar på olika sätt för att få till effektivare transporter av biobränsle och skogsråvara. Främsta åtgärd är effektivare lastbilar om 74 ton, eftersom alla transporter i skogen börjar på en lastbil. Medeltransportavståndet för lastbil inom skogsindustrin är dock bara 10 mil medan det för järnväg är nästan 40 mil. Med den strukturomvandling som

sker i branschen och investeringar som sker i större anläggningar betyder det färre men större fabriker på sikt. Det betyder längre transportavstånd och därmed ett större behov av fungerande järnväg, eftersom det är billigare när det gäller större volymer och längre avstånd. Inom skogsindustrins råvarutransporter (skogsbruk) så är bil och järnväg en effektiv kombination. En effektiv järnväg behöver därför även effektiva lastbilar.

För järnvägen behövs främst fokus på underhåll i hela landet men specifikt också på de lågtrafikerade banorna. En speciell strategi för Inlandsbanan och dess tvärbenor är också önskvärd. Även för råvarutransporter behövs möjligheter till längre och tyngre tåg, d.v.s. banor med god bärighet med stax 25 och anpassade för C-profil. Terminaler är också centrala för att möjliggöra mer järnvägstransporter, utan effektiva lastningsplatser kan ingen omlastning ske. För att möjliggöra mer effektiva järnvägstransporter bör det även övervägas att elektrifiera de kvarvarande 10 % av järnvägsnätet som inte är elektrifierat. De delar som inte är elektrifierade innebär problem och ökade kostnader för både varuägare och tågoperatörer.

Inom Trafikverket pågår just nu en översyn av de lågtrafikerade banorna och flera av dessa banor hotas av nedläggning. Det är inget självändamål att behålla järnvägssträckor som inte används eller används sällan, men flera av dessa banor är banor där skogsindustrins råvarutransporter går. Utan funktionalitet på dessa banor blir leverans av skogsråvara över Sverige omöjlig. Flera av dessa banor används periodvis och ofta med tåglägen som är sökta ad-hoc. Varuvärdet av skogsråvara är lågt, men förädlingsvärdet är 124 MDSEK. Båda dessa faktorer gör att samhällsnyttan med dessa banor värderas lågt trots att det många gånger är en förutsättning för råvaruförsörjningen inom skogsindustrin. Nedläggning av banor ska göras enligt en procedur som regleras i Järnvägsförordningen. Tidigare har Trafikverket inte följt denna procedur, som i till exempel DVVJ (Dals Västra Värmlands Järnväg), vilket de blivit kraftigt kritiserade av tillsynsmyndigheten Transportstyrelsen. Nedläggning av järnvägssträckor måste ske i en öppen demokratisk process där alla parter har god insyn i vad som avses och tidsplanen.

För skogsindustrins råvarutransporter är bärighetsåtgärder oerhört viktiga. Det är med stor oro vi de senaste åren sett att anslagen till bärighetsåtgärder på väg minskat och att definitionen av vad som är en bärighetsåtgärd har breddats till fler åtgärder. Bärighetsanslaget bör därför höjas. Det ska också påpekas att enskilda vägar är en mycket viktig del av vägnätet och för samhällets försörjning av biobränsle och skogsråvara är det helt centralt. Idag satsar staten cirka 1 MDSEK per år i bidrag till de enskilda vägarna, vilket är förhållandevis lågt med tanke på att det är mer än hälften av vägnätet i Sverige.

En implementering av 74 tons lastbilar innebär inte bara en minskning av utsläppen utan innebär även en effektivisering av skogsindustrins råvarutransporter. 74 tons fordon minskar antalet fordon på vägarna eftersom varje lastbil kan lasta upp till 31 % mer. Fyra lastbilar kan i princip ersättas av tre lastbilar för att göra samma transportarbete. En satsning på ytterligare på minst

5 MDSEK<sup>2</sup> är samhällsekonomiskt<sup>3</sup> motiverat och skulle ge ett tillräckligt stort vägnät för BK4 under kommande planperiod och underlätta effektiva råvarutransporter. En större satsning skulle innebära en snabbare implementering och att den samhällsekonomiska nyttan snabbare skulle kunna realiseras. Det kan även tilläggas att för biobränsletillgången är en vägslitageskatt (kilometerskatten) ett negativt styrmedel. Biobränsle är mycket transportkostnads känsligt och transporteras från skog till mottagare i huvudsak med lastbil. Studier som Skogforsk genomfört visar att tillgången på biobränsle skulle sjunka vid ett införande av en generell vägslitageskatt. Dessutom skulle införandet av en vägslitageskatt på nationell nivå innebära att lastbilstransporter på landsbygden skulle överbeskattas samtidigt som lastbilstransporter i städerna skulle underbeskattas. Det är därför viktigt att se hela systemet då styrmedel diskuteras och föreslås.

#### Åtgärder:

6. Prioritera underhåll av järnvägens lågtrafikerade banor
7. Tyngre och längre tåg för rundvirkestransporter
8. Terminaler och lastningsplatser är viktiga i råvarulogistiken
9. Överväg elektrifiering av kvarvarande järnvägsnät
10. Gör en specifik satsning på bärighet för väg
11. Höj anslaget till enskilda vägar
12. Inför 74 tons fordon och möjliggör en snabb implementering med en extra satsning om minst 5 MDSEK
13. Implementera inte en vägslitageskatt (kilometerskatt) – en straffskatt på landsbygden som minskar tillgången av biobränsle

Fyrstegsprincipen är en fantastisk princip – använd den!

Trafikverket konstatera att det finns ett begränsat utrymme för investeringar och att Sverige därför måste satsa på trimningsåtgärder i det befintliga systemet. Trafikverket förordar därmed infrastrukturåtgärder enligt fyrstegsprincipen därmed måste tillämpas. Skogsindustrierna inställer i detta och utgår därför från att både Infrastrukturpropositionen och den efterföljande åtgärdsplaneringen fullt ut tillämpar fyrstegsprincipen. Det finns mycket åtgärder (steg 1-3) att göra i transportsystemet före en diskussion om nyinvesteringar (steg 4) bör ske. Inte minst digitaliseringen kan ge oanade möjligheter, vilket kan utvecklas om fyrstegsprincipen tydligare tillämpas vid infrastrukturåtgärder.

#### **Sjöfarten – viktigaste trafikslaget för utrikeshandeln**

Det är mycket glädjande att Trafikverket uppmärksammat det viktigaste trafikslaget för utrikeshandeln, sjöfarten. Sjöfarten kan stärkas för att ytterligare hjälpa till med att avlasta landinfrastrukturen. Det är särskilt viktigt att satsa nu när effekterna av svaveldirektivet visat sig vara lika stora, eller större, som befarat. Ett första steg är att isbrytningen anslagsfinansieras via statsbudgeten och

---

<sup>2</sup> Enligt Trafikverkets eget regeringsuppdrag presenterat 2015-11-30.

<sup>3</sup> Nettonuvärdeskvot på 2,5, det vill säga för varje investerad krona innebär det 2,5 kronor i avkastning för samhället.

inte via farledsavgifterna som idag. Det transportpolitiska målet är tillgänglighet och utan isbrytning är det svårt att få till tillgänglighet. Isbrytning är snöröjning av havets motorväg. För att säkerställa långsiktigt tillgänglighet och visa att transportslagen inte behandlas olika bör isbrytningen anslagsfinansieras med cirka 300 MSEK per år.

Staten ska ha huvudansvaret för infrastruktur och Skogsindustrierna motsätter sig därför krav på medfinansiering vid investeringar i farleder eller slussar. Det inte rimligt att på ett sådant sätt negativt särbehandla ett trafikslag. Trafikverket pekar på brister i sjöfartens infrastruktur. Skogsindustrierna skulle gärna se att det satsades mer på dessa brister, men även inom andra områden som inte nämns. Fartygen blir allt större men eftersom fartyg har betydligt längre livslängd och avskrivningstid än lastbilar tar anpassningar till nya förhållanden längre tid. Större fartyg som är mer energieffektiva ändrar också kraven på infrastrukturen. Det finns exempelvis risk att de effektivare fartygen samtidigt har mindre styrka och kan få större problem med is. Detta behöver transportpolitiken ta höjd för och se till att Sverige har den kapacitet som krävs för effektiv sjöfart oavsett årstid.

Staten har en förutsättningsskapande roll på infrastrukturuområdet vari en central uppgift är att bidra till en samhällsekonomiskt effektiv rollfördelning mellan landets hamnar. Staten har en viktig roll att tillgodose varuägarna och deras behov som ska stå i centrum för samhällets insatser på infrastrukturuområdet. Vi ser samtidigt en konflikt när staten kategoriserar vissa hamnar som nationellt strategiska. Skogsindustri företag i hela landet är industriellt bundna till många skilda hamnar eller industrihamnar för kostnadseffektiva transporter. En industrihamn kan vara direkt avgörande för en industri och närliggande samhälles framtid. Den prioritering som finns får därmed inte utökas till att även gälla aspekter på sjösidan såsom till exempel lotsning eller isbrytning. Prioritering av hamnar kan se på landsidan, det vill säga hur infrastrukturåtgärder för väg och järnvägs kan prioriteras, men bör inte ske på sjösidan det vill säga genom minskad möjlighet till isbrytning eller lotsning.

Kopplat till sjöfarten finns även frågan om lotsning där Skogsindustrierna sedan länge drivit frågan om att modernisera och effektivisera lotsningsverksamheten. Det är enligt vår mening självklart att teknikutveckling bejakas och att både digitaliserade standardfärdplaner och lotsning från land prövas.

### **Järnvägen bör inte vara regionaliserad i Trafikverkets organisation**

Järnvägen är ett komplext transportsystem där de olika delarna betar sig som kommunicerande kärl, det vill säga en del påverkar ett annat i ett sammanhängande system. Ur ett godsperspektiv är därför stråktänkandet centralt då alla järnvägstransporter ska transporteras relativt långt. När Trafikverket bildades skapades regioner där både väg och järnvägsfrågor hamnade. Vägverket hade haft regioner i sin organisation men inte Banverket. Att hantera järnvägen i regioner gör att helhetssynen saknas och att mindre åtgärder på järnvägen hanteras regionalt istället för utifrån ett nationellt stråktänkande. Att det finns nytta med regioner för väginfrastrukturen är tämligen klart, men för järnvägen verkar nyttan

inte finnas. Genom att dela in järnvägen i regioner förloras det övergripande systemperspektivet.

Järnvägen har ett stort behov av trimningsåtgärder. Trimningsåtgärder under 50 MSEK hamnar i potten ”icke namngivna objekt” och anges inte specifikt i den nationella planen. För järnvägen är detta problematiskt eftersom åtgärderna då hanteras i Trafikverkets regionala organisation där de riskerar att prioriteras ner eller bort. Den region som har i uppdrag att hantera trimningsåtgärden måste ställa åtgärden mot andra åtgärder i alla transportslag som regionen vill genomföra. En liten trimningsåtgärd i en region kan vara av mindre vikt i just den regionen, men sett till järnvägsstråket kan åtgärden ha en stor betydelse. Eftersom järnvägen är ett sammanhängande system kan bristen på hantering i en region ge stora negativa effekter i andra regioner. För järnvägen är de små icke namngivna åtgärderna de trimningsåtgärder som borde prioriteras först enligt fyrstegsprincipen. En regionalisering av järnvägen gör att små enkla åtgärder inte prioriteras som de borde.

### **Transportlagsövergripande satsningar i stråk**

Skogsindustrierna anser att det saknas en systemsyn på viktiga stråk för godstransporter. Trots att stråk och noder har prioriterats i tidigare infrastrukturplaner är de inte prioriterade när det kommer till själva åtgärdsplaneringen. Fortfarande är det små etappvisa sträckor som oftast prioriteras. Konsekvensen av detta blir en utdragen genomförandetakt med etappvisa utbyggnader av angelägna projekt istället för kraftsamling för ett snabbare genomförande. Skogsindustrierna anser att viktiga stråk ska prioriteras i sin helhet. Det är därmed mer angeläget att åtgärda ett helt stråk och kanske vänta med ett annat, istället för att göra små investeringar över hela infrastrukturen. Att skapa en nationell godsstrategi är ett sätt att lyfta transportlagsövergripande satsningar och tydligare fokusera på hela stråk. En nationell godsstrategi, med tydliga resurser kopplade till strategin, kan också skapa en mer snabbfotad beslutsordning för att möta behoven från varuägare.

Vissa stråk, som används för en omfattande andel av godstransporterna, brukar benämnas korridorer. Dessa godskorridorer har ofta internationella kopplingar och är en del i EU-samarbetet. För godstransporter är det viktigt att hela transporten fungerar, det vill säga transporten i hela korridoren. Perspektivet måste lyftas och se till hela korridoren och inte bara till den svenska delen. Att underlätta gränsöverskridande trafik är viktigt för Sveriges näringsliv. Just nu verkar dock det största problemet vara att det inte kommer att finnas tåglägen för det behov som finns inom korridorerna.

### **Längre och tyngre tåg**

Varuägare har länge påtalat behovet om längre tåg på sträckan Hallsberg-Malmö för att harmonisera med de kontinentala tåglängderna. Möjligheten till längre tåg skulle innebära att tågen kan hålla en ekonomiskt acceptabel tågfullnadsgrad redan från Hallsberg och fram till norra Tyskland, istället för att som idag stanna för att förlängas i Malmö. Fehmarn Bält förbindelsen möjliggör tåglängder om 1050 meter genom Danmark till norra Tyskland, anpassningar i Sverige bör



planeras för motsvarande längder. En del i detta arbete inkluderar en anpassning av bromstalstabeller, vilket Trafikverket redan har identifierat.

### **Trafikverket bör underlätta horisontella samarbeten**

Ett horisontellt samarbete är ett samarbete mellan två eller flera företag som har godsflöden i samma stråk. De kan finnas en stor potential att effektivisera företagens logistik och transporter genom att företagen samarbetar med varandra för att till exempel öka fyllnadsgraden. Det horisontella samarbetet innebär därmed att båda aktörer kan sänka kostnaderna och minska utsläppen.

Horisontella samarbeten ses som en stark trend bland stora varuägare i Europa, vilka har upptäckt att det finns en stor potential att spara, både i utsläpp och i pengar, om det skapas ett förtroendefullt samarbete redan på supply chain nivå när det gäller logistik och transporter. Det kan finnas många finesser med samarbete mellan transportköpare, men det kan också vara känsligt för företag och medlemsorganisationer att arrangera kommersiella samarbeten mellan företag. Ytterst så finns konkurrensrättsliga lagar och förordningar som alla företag och organisationer ska följa. Det finns därför ett stort behov av en oberoende facilitator som kan hjälpa företag att hitta varandra. Trafikverket är en neutral aktör med god kännedom om transportsystemet och var det skulle kunna finnas möjligheter för transporteffektivitet. Trafikverket bör därför få ett uppdrag att analysera möjligheter till horisontella samarbeten. Enligt fyrstegsprincipen är horisontella samarbeten dessutom en steg 1-åtgärd som kan vara tillämpbar för alla transportslag.

### **Kapacitetstilldelningen bör ses över – ger stora effektiviseringsvinster**

Det går att göra kapacitetstilldelningsprocessen för järnväg effektivare vilket skulle innebära ny kapacitet utan att bygga nytt. En given steg 1-åtgärd! Transportstyrelsens utvärdering av kapacitetstilldelningsprocessen visar en process som vare sig är transparent eller förutsägbar. Idag är processen manuell, men med en digitalisering borde stora effektiviseringar vara möjliga. Även Trafikanalys menar att systemet inte är ändamålsenlig på en avreglerad marknad. Green Cargo har till exempel visat på utnyttjad kapacitet i storleksordningen 20-30 % om ständiga optimeringar av innevarande tågplan gjordes varje månad, istället för nuläget där det inte görs alls. Processen genererar idag spöktåg, det vill säga tåg som är inlagda i tågplanen men som sedan inte utnyttjas. Eftersom det är omöjligt att veta behovet cirka 18 månader framåt planeras det för en rad tåg som aldrig behövs. Spöktåg innebär att tåg kommer att stå på mötesspår för att vänta på att släppa fram ett tåg som aldrig kommer. Om tågtidtabellerna istället kan tillämpas genom ständiga optimeringar och anpassningar kan kapaciteten i hela systemet höjas och tågens hastighet kan öka. Införandet av ramavtal, som nu och då diskuteras, är att gå i helt motsatt riktning och bör därför inte införas.

### **Avvakta införandet av ERTMS**

Teknikutveckling är något positivt och med det nya [signalsystemet ERTMS](#)<sup>4</sup> kan det finnas långsiktigt positiva effekter för järnvägen. På kort eller medellång sikt överväger dock nackdelarna. Tidigare erfarenheter avskräcker och systemet omfattar stora investeringskostnader, störningar i trafiken, och begränsar konkurrensen på järnvägsmarknaden. En effektiv och väl fungerande järnväg är mycket viktig för Sveriges industri men idag är inte ERTMS-implementeringen mellan länder synkroniserat och systemen riskerar att vara av olika slag. Behovet av sammanhängande godsstråk som sträcker sig utanför landets gränser är stort, men järnvägen behöver också tillförlitlighet och redundans. ERTMS bör införas på ett sådant sätt att det stärker järnvägens konkurrenskraft istället för att som idag bara vara kostnadsdrivande, därför bör en implementering pausas i avvaktan på ett system som ger de kapacitetsfördelar som tidigare utlovats.

### **Inga höghastighetståg – störst och billigast klimatnytta bör gå först enligt fyrstegsprincipen!**

Byggandet av nya banor för höghastighetståg har kommit att förordas av politiker från alla läger, samtidigt som forskarna tvistar om samhällsnytta och klimateffekt. Argumentet är att även godstransporter gynnas, genom att spårkapacitet frigörs för fler godståg, men denna potential är begränsad. Godstrafiken behöver till stor del andra typer av infrastrukturåtgärder och kommer att ha begränsningar på Södra stambanan även med ett höghastighetståg om inte fyrspårsutbyggnad prioriteras i Skåne. För att främja godset är det snarast bortbyggande av flaskhalsar och investeringar i intermodalitet som har betydelse för näringslivets transporter tillsammans med stort fokus på underhåll.

Kostnaden för höghastighetståg kommer att hamna över 300 MDSEK enligt Trafikverkets uppskattningar. Detta är en beaktansvärd summa om man ser till de satsningar som går till järnvägen idag. Samtidigt vet vi att dagens transportsystem och järnvägar ha skriande behov som riskerar att hamna i skymundan. En svensk utbyggnad av höghastighetsbanor får inte göras på bekostnad av drift och underhåll samt investeringar i viktiga transportstråk. Höghastighetsbanor måste finansieras i särskild ordning men även räntor riskerar att bli en gökunge i framtida infrastrukturbudgetar.

Dagens kapacitetsproblem på det befintliga järnvägsnätet löses inte med ett höghastighetsnät som dessutom ligger långt fram i framtiden. Börja därför istället med de akuta flaskhalsarna i de centrala stråken för godstrafiken. Det är också grundidén i den fyrstegsprincip som skall styra åtgärdsplanen. En debatt om höghastighetståg riskerar lätt att spåra ur i en tävlan om satsningars storlek.

### **Forskning och utveckling – för alla trafikslag**

Forskning, utveckling och innovation är nödvändigt för att möjliggöra en fortlöpande förbättring av transportsystemet för samhället. I dagsläget ser

---

<sup>4</sup> Ett mer utförligt remissyttrande i frågan hittar du här:

[http://www.skogsindustrierna.org/vi\\_tycker/remissvar\\_arkiv/remissvar\\_16/remiss-avseende-trafikverkets-plan-for-nytt-signalsystem-pa-jarnvagen](http://www.skogsindustrierna.org/vi_tycker/remissvar_arkiv/remissvar_16/remiss-avseende-trafikverkets-plan-for-nytt-signalsystem-pa-jarnvagen)

forskningen inom de olika transportslagen ganska olika ut, trots att den utgör en del i att trafikslagen ska kunna konkurrera på lika villkor.

Trafikverket har som en del i sitt uppdrag att stödja forskning för att de långsiktigt ska uppnå sina mål och den nationella transportpolitikens mål. Men långsiktiga strategiska satsningar verkar saknas. Till exempel uppger lärosäten att det är svårt att bedriva forskning inom järnvägen på grund av bristande anslag. Sjöfarten som står för 90 % av utrikeshandeln har under lång tid haft bristande anslag för långsiktig forskning.

#### Åtgärder:

14. Sjöfartens potential bör tillvaratas
15. Isbrytning bör anslagsfinansieras – viktigt för transportpolitisk måluppfyllnad
16. Sjöfarten bör inte ha egna regler om medfinansiering
17. Hamnar skapar god tillgänglighet och Sverige har behov av många hamnar
18. Lotsningen måste kunna effektiviseras
19. Avskaffa regioner för järnvägen i TRV - järnvägen är ett system
20. Potten ”icke namngivna objekt” inom järnvägen bör hanteras centralt
21. ”Snuttifiering” av infrastruktur gör att vi tappar stråktänkandet
22. Säkerställ att hela korridorer, noder och flöden fungerar
23. Särskild vikt bör läggas på internationella kopplingar
24. Satsningar på tyngre och längre tåg (Hallsberg-Malmö)
25. Trafikverket bör få i uppdrag att stödja horisontella samarbeten
26. Höghastighetstågen löser inte godstrafikens utmaningar
27. Höghastighetstågen måste finansieras i särskild ordning och genomföras utan att behov av förebyggande underhåll riskeras
28. Forskning och utveckling måste ske inom alla transportslag

#### Fokus på återställande av infrastrukturen

Skogsindustrierna har länge påtalat behov av ökade resurser till underhåll och flera av medlemsföretagen vittnar om återkommande problem som beror på bristande underhåll. Främst för järnvägen är detta tydligt, speciellt vid vissa godsstråk där underhållet i princip varit obefintligt. Men underhållsfrågan är viktig även för vägar som på sikt riskerar att utarmas om inte frågan om underhåll lyfts idag. Bärighetsatsningar på väginfrastrukturen sjunker till exempel över tid.

Svenskt Näringsliv har krävt en [räddningsplan](#) för infrastrukturen och de har punktat ner några viktiga frågor för infrastrukturen i rapporten ”[Infrastruktur och transporter för företagande och jobb](#)<sup>5</sup>”. Rapportens titel säger egentligen allt. Fungerande transporter är en förutsättning för företagande och jobb. Företag innebär inkomster för Sverige och skattemedel för välfärden. Tillförlitlig infrastruktur är en förutsättning för fungerande godstransporter. Huvudfrågan i rapporten är behovet av underhåll och en fungerande infrastruktur som återställs

---

<sup>5</sup> Rapporten återfinns här: [http://www.svensknaringsliv.se/material/rapporter/infrastruktur-och-transporter-for-foretagande-och-jobb\\_638479.html](http://www.svensknaringsliv.se/material/rapporter/infrastruktur-och-transporter-for-foretagande-och-jobb_638479.html)

till det den var avsedd för. I rapporten går att läsa att: ”Bara för att vidmakthålla dagens funktionalitet och möta den förväntade transportökningen fram till år 2029 behöver budgeten för drift och underhåll öka med 43 procent. Ska man betala för gamla synder och eliminera det eftersläpande underhållet behöver den öka med 66 procent, vilket motsvarar 399 miljarder kronor under en 12-årsperiod.”

Skogsindustrierna skrev en debattartikel 2012 om att [underhåll behöver gå före nyinvesteringar](#), vilket fortfarande lika aktuellt. Även om underhållet för järnvägen är större idag än det var för år 2005 så är anslagen långt ifrån tillräckliga. Alliansen fördubblade under sin regeringstid anslagen till underhåll och nuvarande regering med (S) och (MP) höjde anslagen ytterligare till underhållet. Inget av detta är dock tillräckligt eftersom också trafiken ökar och vi redan har en underhållsskuld sedan länge. Det är av största vikt att Sverige tar igen det eftersläpande underhållet under så att vi kommer till ett läge med förebyggande underhåll istället för situationen idag där fokus är akut avhjälpande underhåll. Underhållet behöver därför under en tid framåt prioriteras framför nyinvesteringar för att ge järnvägen stabilitet och tillförlitlighet.

Följden av dåligt underhållen järnvägen blir urspårningar, mer utsläpp samt försämrade konkurrenskraft för industrin. Vissa av de lågtrafikerade banorna underhålls nästan inte överhuvudtaget.

Vad är då lösningen? Framst måste regeringen, tillsammans med övriga partier i riksdagen, enas om att långsiktigt ge Trafikverket mer pengar för underhåll. Trafikverket verkar utifrån de ramar de erhåller. Trafikverket skulle dessutom göra ett ännu bättre jobb om de fick planera underhållet mer långsiktigt utifrån en nationell underhållsplan. För att göra det möjligt att behöver Trafikverket långsiktigt stabila anslagsmedel till underhållet. Att Trafikverket erhåller anslagsmedel ett år i taget för underhåll leder till att underhållet används som en budgetregulator, när det istället bör vara andra satsningar som bör vara budgetregulator. Med en underhållsplan får vi en mer långsiktig plan som utgår ifrån behoven istället för en kort planeringshorisont om ett år i taget som snarare utgår vad akuta behov och vad som är möjligt att göra i det korta perspektivet. På så sätt kommer vi från avhjälpande underhåll och når tillslut förebyggande underhåll.

Trafikverket är en myndighet med stor kunskap om systemet och infrastrukturen. Bristerna kring underhåll sitter inte i personerna i Trafikverket utan ofta i den budgetprocess som verket har att förhålla sig till och även i bristande IT-system som på aggregerad nivå inte tydligt pekar ut behov. Medialogiken idag är att skylla hela transportsystemets tillkortakommanden på Trafikverket. Att önskemål hörs från riksdag och regering mot en allt större detaljreglering av Trafikverket är därför oroväckande. Trafikverket har kunskap om anläggningen men de behöver få medel och möjlighet att för att kunna genomföra ett bra underhållsarbete.

Konkurrenskraften för järnvägen är en viktig fråga. Idag ser vi att tågoperatörer påverkas negativt av ett järnvägssystem som inte lever upp till vad det byggdes

för. En del i att förbättra detta är att införa miljökompensation och en annan är att frysa banavgifterna. Banavgifter ska vara en avgift som täcker marginalkostnaden för slitage av järnvägen. Marginalkostnadsprincipen är en bra princip som bör tillämpas. Det vi ser i dag i form av kraftigt ökade banavgifter är dock oroande. Det är inte rimligt att höja banavgifterna så kraftigt för en tjänst som ännu inte levererats. I flera fall betalas banavgifter på banor som inte underhålls. Idag orsakar bristande underhåll även skogsindustrin kostnader. Dessa kostnader är uppskattningsvis minst lika stora som skogsindustrins samlade banavgifter. Systemet bör först återställas till ett godtagbart skick och därefter kan differentierade banavgifter tas ut.

En utökad ambition att underhålla järnvägsinfrastrukturen innebär också att anläggningen måste tas i anspråk för underhållsåtgärder i större utsträckning än tidigare. Varuägarna har full förståelse för att så måste ske men det förutsätter att Trafikverket ha en god framförhållning med riktade samråd mot varuägarna. Vissa industrier har över hälften av sina in- och utleveranser på järnväg och trafikstopp skapar därför stora problem i logistiken och i produktionen. Trafikverket har allmänt blivit bättre på dialog men fortfarande brister nu och då dialogen med varuägarna. Dialog och samverkan med god framförhållning måste därför fortsätta att prioriteras, annars kan det innebära stora nackdelar för varuägarna.

### **Rangerbangårdarna är hjärtat i godstrafiken och behöver utvecklas**

Rangerbangårdarna är hjärtat i godstrafiken och en viktig strategisk och central funktion. Utredningen om järnvägens organisation (SOU JVO) poängterade att Trafikverket bör ha en tydligare överblick över varje bangård och tydligare uppdrag att utveckla dessa. SOU JVO föreslår också att Trafikverket övertar ansvaret för rangeringen, vilket är en bra lösning eftersom rangering ligger nära trafikledning och dessutom möjliggör en mer konkurrensneutral aktör.

### **Avvakta införandet av ERTMS**

Sveriges järnvägssystem har stora brister vad gäller underhåll och infrastruktur. På grund av den stora underhållsskulden är det tveksamt att avsätta stora resurser i det nya [signalsystemet ERTMS](#)<sup>6</sup> eftersom det tidigare uppvisat en rad problem. Vissa tågoperatörer går dessutom så långt att de menar att det inte finns några nyttor överhuvudtaget med ERTMS. Skogsindustrierna har i ett tidigare remissyttrande ifrågasatt just samhällsnyttan med investeringen. Frågan vi bör ställa oss är om ERTMS verkligen är den viktigaste åtgärden för järnvägen i Sverige i det korta perspektivet? Förtroende är något som järnvägen saknar och det kan bara lösas med tillförlitlighet, framförhållning och långsiktighet. Hitintills har det varit en bristvara inom järnvägen och sannolikt bidrar inte ERTMS till att öka det. Skogsindustriernas bedömning är därför att ERTMS-implementeringen kan pausas vilket kortsiktigt ger ett välbehövligt tillskott till underhåll på cirka 30 MDSEK.

---

<sup>6</sup> Ett mer utförligt remissyttrande i frågan hittar du här:

[http://www.skogsindustrierna.org/vi\\_tycker/remissvar\\_arkiv/remissvar\\_16/remiss-avseende-trafikverkets-plan-for-nytt-signalsystem-pa-jarnvagen](http://www.skogsindustrierna.org/vi_tycker/remissvar_arkiv/remissvar_16/remiss-avseende-trafikverkets-plan-for-nytt-signalsystem-pa-jarnvagen)

#### Åtgärder:

29. Dubblera anslagen till underhållet
30. Underhåll ska inte vara en budgetregulator (samsyn i riksdag & Fdep)
31. Långsiktig underhållsplan bör skapas
32. Långsiktiga extrasatsningar mot förebyggande underhåll, så att avhjälpande underhåll minimeras på sikt
33. Lita på Trafikverket – att detaljstyra främjar inte utveckling
34. Banavgifterna bör frysas till dess att järnvägssystemet levererar
35. Rangerbangårdarna är hjärtat i godstrafiken och måste utvecklas
36. Avvakta införandet av ERTMS – satsa pengarna på underhåll istället

#### Analyser på skakiga grunder – fakta är basen

Bristen på tillförlitlig statistik har länge varit uppenbar för transportköpare men bekräftas till exempel av *Utredningen om järnvägens organisation*, som dessutom visar att situationen till och med är allvarligare än vad som tidigare uppfattats. Trafikverket saknar uppgifter om godsflöden och det går inte att få en övergripande bild av vilka uppgifter som samlas in, av vem och på vilka grunder. I Samkost-utredningen angavs att Trafikverkets har en rad IT-system med olika typer av data men att de olika systemen inte är koordinerade eller ens samstämmiga. Staten avsätter flera miljarder varje år till infrastruktur och underlag vi baserar dessa åtgärder på är bristfälliga. Statistiken är i dagsläget inte tillförlitlig. Det är en situation som måste åtgärdas. Skogsindustrierna förslår därför att regeringen ger ett uppdrag till Trafikverket om förbättrad statistik så att den bli transparent för forskare, myndigheter och organisationer.

#### Åtgärder:

37. Trafikverket bör få ett uppdrag att utveckla statistiken inom transportområdet
38. Trafikverket bör som ett led i detta skapa en IT-miljö där systemen kvalitetssäkras och är kommunicerande
39. Regeringen bör tillse att Trafikverket får hjälp i detta arbete

#### Godstrafiken undervärderas systematiskt i de samhällsekonomiska kalkylmodellerna

De samhällsekonomiska kalkylmodellerna undervärderar systematiskt gods då modellerna bara tar hänsyn till kapitalvärdet av gods ombord på en transport och inte de kringkostnader som för gods kan vara väldigt höga till exempel vid störningar. I förhållande till persontrafiken har godstrafiken ett mycket lågt värde. Järnvägsgruppen på KTH har uppskattat att persontrafiken är värderad tio gånger högre än godstrafiken. I kalkylerna som ligger till grund för infrastrukturplaneringen värderas alltså resor för jobbpendlare högre än jobbet pendlarna pendlar till. Utan jobb finns inget jobb att pendla till. Det borde vara ett solklart samband.

Skogsindustrierna noterar en bristande utveckling inom det här området. Ett sätt att utveckla området är att så kallade efterkalkyler systematiska börjar tillämpas, det vill säga i efterhand räkna igenom vilka effekter en investering fick. Utan dessa efterkalkyler kan ingen läroprocess ske och kunskapen om dynamiska effekter och effekter för näringslivet fortsätter att vara outforskat.

#### Åtgärd:

40. Ge Trafikverket i uppgift att ta fram samhällsekonomiska kalkyler som visar godsets bidrag till samhället i form av jobb, handel och tillväxt
41. Uppdra åt Trafikanalys och Trafikverket att göra efterkalkyler på infrastrukturåtgärder

### Utpekade infrastruktursatsningar viktiga för gods

Den viktigaste utgångspunkten för infrastruktursatsningarna är underhåll. Därefter trimningar och kapacitetsförstärkande åtgärder.

Vad gäller nyinvesteringar, så kallade steg 4-åtgärder, har Skogsindustrierna lagt högsta prioritet på de tre godsstråken som kan anses vara riksangelägenheter:

- dubbelspår Hallsberg – Mjölby för ökad kapacitet på hela det sammanhängande godsstråket genom Bergslagen
- investeringar för ökad bärighet och kapacitet på Bergslagsbanan/Väster om Väneren
- dubbelspår på Hamnbanan och ny Marieholmsbro till Göteborgs Hamn

Dessa tre centrala godsstråk, med internationella kopplingar, har diskuterats och prioriterats i decennier. De har varit med i åtgärdsplaneringar tidigare men ännu är stråken inte fullt planerade och finansierade. Dessa tre åtgärder är av gemensamt intresse för hela skogsindustrin och skulle eliminera centrala flaskhalsar i trafiken. Projekten öppnar upp för ökade samt effektivare och säkrare transporter till Göteborgs Hamn och till Malmö och kontinenten via Södra Stambanan. Fokus bör under kommande planperiod vara att återskapa förtroende för transportsystemet, vilket uppnås genom att fokusera på projektgenomförande

#### Åtgärd:

42. Genomför de prioriterade stråk som näringslivet gemensamt efterfrågar
43. Fokusera på genomförande

## SKOGSINDUSTRINS TRANSPORTER

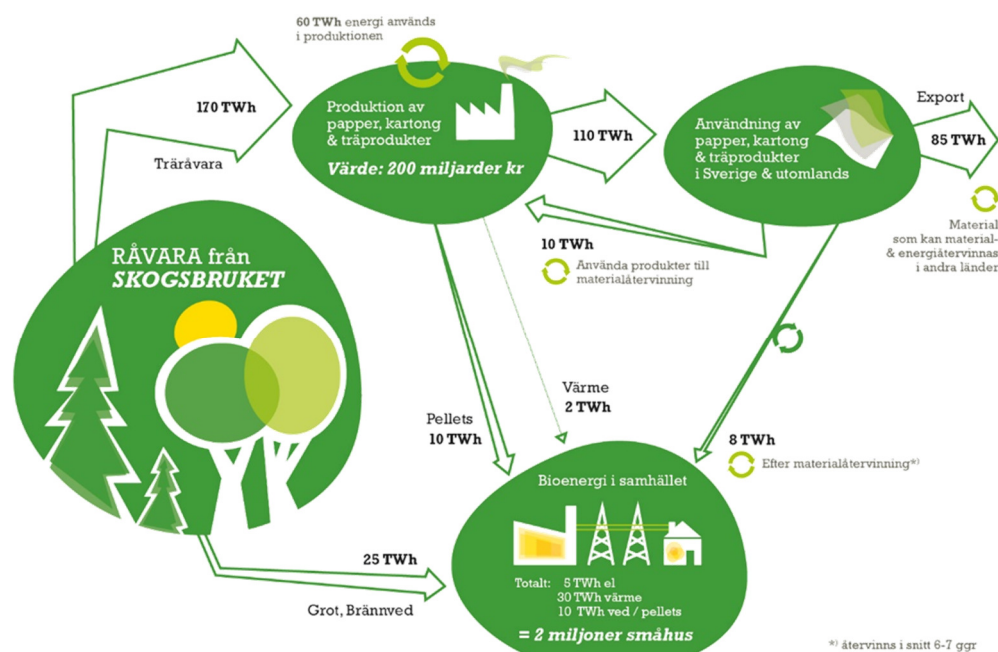
Sverige är världens näst största exportör av papper, pappersmassa och trävaror. Skogsnäringen sysselsätter nära 70 000 personer och exporterade för 124 miljarder kronor 2014. För att kunna exportera för 124 miljarder kronor måste skogsindustrin och dess underleverantörer importera insatsvaror - ved, kemikalier, olja etcetera - för cirka 27 miljarder kronor. Nettoexporten definierad som export av skogsindustriprodukter med avdrag för importerade insatsvaror uppgick

således till 93 miljarder kronor år 2013 och är ett stort bidrag till handelsbalansen. Skogsnäringens direkta bidrag till Sveriges BNP är drygt 4 %.

Skogsindustrin exporterar cirka 85 % av produktionen av massa och papper samt cirka 70 % av sågade trävaror, totalt knappt 20 miljoner ton per år. På grund av Sveriges geografiska läge i världen och stora avstånd inom landet är skogsindustrin starkt beroende av väl fungerande transporter för sin internationella konkurrenskraft. För att begränsa avståndsnackdelarna har skogsindustrin byggt upp effektiva logistik- och transportsystem innefattande alla transportslag utom flyg.

Skogsindustrin är en av de branscher som köper mest transporter i Sverige. Skogsnäringen upphandlar logistik tjänster för drygt 25 MDSEK per år. Vid export av skogsindustriprodukter är cirka 25 % lastbilstransporter, 65 % sjötransporter och 10 % järnvägstransporter. Val av transportslag beror på produkt och destination, men oftast används en kombination av transportslag. För transporter inom Sverige gäller företrädesvis lastbilstransporter för rundvirke (64 %), flis (85 %) och sågade trävaror (87 %). För massa och papper gäller det omvända med högre andel järnväg, 62 % för massa och 85 % för papper.

Skogsnäringen driver tillväxt i världens bioekonomi – så lyder den vision som antogs under 2015. Skogsindustrin tror på ett fossilfritt Sverige och för att nå dit behövs svensk skogsråvara för att förse Sverige och världen med smarta produkter och energi baserade på förnyelsebar råvara. Allt skogsindustrin gör är bioenergi vilket även gäller branschens produkter så som papper, hygienprodukter, kartong, sågade trävaror, hus och fjärrvärme etcetera.



Figur 2 Allt skogsindustrin tillverkar är bioenergi i olika former.

För att kunna möjliggöra ett fossilfritt Sverige och en framtida bioekonomi behövs effektiva logistiksystem för transporter av skogsråvaran. Skogsindustrin



har länge haft ett aktivt miljöarbete och arbetat med att höja andelen järnvägstransporter där det är möjligt samt systematiskt för att sänka utsläppen från lastbilstransporter. En av de största miljöåtgärderna i Sverige är skogsindustrins virkesbyten, där branschens aktörer byter rundvirke med varandra för att inte transportera i onödan. För rundvirke ökade järnvägstransporterna till exempel med 75 % mellan åren 2001 och 2008. Fortfarande pågår satsningar på nya terminaler för att öka andelen järnvägstransporter. Effektivitet för lastbilstransporter är också en viktig fråga där arbeten kring ruttoptimeringar pågått under en längre tid, program för sparsam körning samt effektivitetsvinster på lastbilarna genom lägre taravikter etcetera. Branschen deltar även i forskningsprojekt för effektivare transporter, till exempel Elvis-projektet och En Trave Till (ETT-projektet).

Inom skogsindustrin finns en stark framtidstro, vilket visas genom att branschen aviserar stora investeringar. Över 18 MDSEK har aviserats där de största satsningarna är SCA Östrand, Södra Värö, Lindbäcks bygg (Piteå) och inom BillerudKorsnäs fabriker. Med framtidstro och investeringar driver skogsnäringen tillväxt i världens bioekonomi.

Stockholm

2016-02-29

För Skogsindustrierna

Karolina Boholm  
Transportdirektör