

Diariens: N2017/05430/TIF

Näringsdepartementet
Enheten för transportinfrastrukturVår ref: Karolina Boholm
R2017:40n.registrator@regeringskansliet.se
n.nationellplan@regeringskansliet.se

Yttrande över Trafikverkets förslag till Nationell plan 2018-2029

Skogsindustrierna har beretts möjlighet att yttra sig över Trafikverkets förslag till nationell plan för infrastrukturen och lämnar härmed följande synpunkter. Skogsindustrierna instämmer också i Näringslivets Transportråd remissyttrande.

Med välskötta skogar och en skogsindustri av världsklass som grund har Skogsindustrierna ställt upp en offensiv vision: att skogsnäringen driver tillväxt i världens bioekonomi. Bioekonomin bidrar till att bryta dagens fossilbaserade ekonomi och till att uppnå EU:s och Sveriges klimatpolitiska målsättningar. De biobaserade produkter Skogsindustriernas medlemsföretag redan idag tillverkar – bioenergi, sågade trävaror, massa och papper – kommer att vara basen under åtskilliga år framöver men kompletteras ständigt med nya produkter som textilt fibrer till kläder, kemikalier, drivmedel, etc. För att framtidssatsningar ska kunna finansieras krävs en politik som leder till stark internationell konkurrenskraft för skogsindustrin. En väl utbyggd infrastruktur som grund för effektivare och därmed konkurrenskraftiga transporter är en viktig del i denna konkurrenskraft eftersom skogsindustrin är en av de branscher som köper mest transporter i Sverige.

Sammanfattning

Skogsindustrierna ser i huvudsak positivt på Trafikverkets förslag till nationell plan och önskar utveckla den med några förslag som bidrar till att utveckla Sverige till ett fossilfritt välfärdsland och samtidigt håller ihop stad och land.

- Trafikverkets förslag bra och välavvägt, givet de satta ramarna
- Planförslaget innehåller många för industrin viktiga åtgärder
- Fyrstegsprincipen används på ett positivt i förslaget till plan och ger effektiva åtgärder
- För att utveckla visionen om ett fossilfritt välfärdsland förslås några kompletteringar
 - Utsläpp från byggande av infrastruktur kan sänkas med broar i trä
 - Snabbare utveckling av BK4 (från BK1) på hela det statliga vägnätet innan 2029
 - Byt anslagspost för BK4 från vidmakthållande till utveckling av transportsystemet
 - Höj bärighetsanslaget för att hindra att stad och land glider isär ytterligare
 - Bärighetsanslaget ska inte användas för att utveckla transportsystemet med BK4
 - Underhållet på järnvägen behöver öka ytterligare, för ökad tillförlitlighet och robusthet
 - Underhållsskulden på järnväg kommer öka till 2029 om inte anlaget utökas
 - Tyngre och längre tåg kan utvecklas ytterligare med internationell dialog
 - Överväg elektrifiering av kvarvarande icke-elektrifierat järnvägsnät
 - Planen behöver kompletteras med investeringar i nya isbrytare från 2022 och framåt
 - Höghastighetstågen tränger ut andra mer angelägna järnvägsprojekt ur planen
 - Höghastighetstågen skapar få nyttor för godstrafiken och byggandet bör avvaktas

Se även sammanställningen i slutet av yttrandet med Fyrstegsprincipen som utgångspunkt.

Skogsindustriernas yttrande

Övergripande kommentarer

Trafikverkets förslag till Nationell plan för infrastruktur utgår från transportsystemet som helhet och syftar till att säkra tillväxt, mobilitet och utveckling i hela landet. Planen binder samman lokala, regionala och nationell perspektiv och skapar förutsättningar för tillväxt i både stad och land. Flera viktiga frågor för godstransporter är med i Trafikverkets förslag till Nationell plan för infrastruktur. Det visar att Trafikverket ser och förstår betydelsen av industrins behov i större utsträckning än tidigare. Trafikverket ska balansera en rad olika målsättningar och en given budgetram, vilket betyder att förslagen på många områden är väl avvägda. Planen för perioden 2018-2029 är en av de bästa på länge och genom att tillämpa Fyrstegsprincipen föreslår Trafikverket många effektiva åtgärder. Trots detta kommer planen inte att medföra att politiska visioner inom området uppfylls, även om planen till stor del uppfyller regeringens syfte och direktiv. För att bidra till visionen om ett fossilfritt välfärdsland vill därför Skogsindustrierna i detta yttrande förslå några kompletteringar av den nationella planen.

Skogsindustrins viktigaste infrastrukturfrågor

Många av de för skogsindustrins viktigaste infrastrukturfrågor finns med i planen. Framst gäller det näringslivspotten, längre och tyngre tåg, ökat underhåll för järnvägen och 74 tons lastbilar. Trafikverket föreslår även insatser kopplade till infrastrukturens robusthet, flexibel kapacitetsfördelning och digitalisering vilket också är viktiga insatser för skogsindustrin. Även flera investeringsobjekt som är viktiga för skogsindustrin finns med i planen.

Här följer en sammanställning av de områden i planen som är viktigast för skogsindustrin.

BK4 och implementering av 74 ton på hela det statliga vägnätet

Trafikverket kommer inom kort att peka ut ett vägnät för 74 tons lastbilar, men Skogsindustrierna anser att frågan inte ges tillräckligt hög prioritet. Införandet av 74 tons lastbilar ska ses som en utveckling av transportsystemet och en effektiviseringsåtgärd. I dagsläget anges 74 ton och införandet av ett BK4-vägnät som en bärighetsåtgärd, vilket då hamnar under anslagsposten vidmakthållande (underhåll). Skogsindustrierna anser att införandet av BK4 ska byta anslagspost från vidmakthållande till utveckling av transportsystemet. En bredare syn på frågan skulle skynda på processen att få ett tillräckligt stort vägnät för fordon upp till 74 ton. Att transportera större vikt/volymer på färre antal lastbilar inom ramen för befintligt system är enligt Fyrstegsprincipen både steg 1 och steg 2, det vill säga att "tänka om" och att "optimera". Bilar som kan ha bruttovikt upp till 74 ton är nya bilar med ny teknik som därmed utvecklar transportsystemet. Införandetakten för BK4 riskerar annars att bli väldigt långsam eftersom anslaget bärighet begränsar frågan till just bärighet. För den svenska skogsindustrin skulle ett införande av BK4 i hela landet innebära att konkurrensnackdelen gentemot finsk skogsindustri skulle elimineras. Finland införde 76 ton på hela det finska vägnätet redan den 1 oktober 2013. Ett långsamt införande betyder att samhällsnyttor som minskade utsläpp och högre trafiksäkerhet kommer att ta lång tid att uppnå. Samhällsnyttan, eller nettonuvärdeskvoten (NNK), är uträknad till 2,5 enligt Trafikverkets utredning från 2015. Det betyder att för varje investerad krona får samhället tillbaka nyttor motsvarande 2,5 kronor. Sverige tjänar därmed på en snabbare implementering.

- ➔ Öka tempot i genomförandet av BK4 så att hela BK1-vägnätet är BK4 innan planperiodens slut
- ➔ Rätt anslagspost för BK4 är utveckling av transportsystemet eftersom 74 ton är teknikutveckling

Bärighetsanslag som optimerar vägnätet och binder samman Sverige

Trafikverket skriver i planförslaget att kvaliteten på vägnätet på landsbygden kommer att försämrats vad gäller bärighet under planperioden. Det är en oroande utveckling givet politiska ambitioner att hålla ihop stad och land. Ett försämrat vägnät kommer särskilt att påverka turism, service, lantbruk och skogsbruk. För skogsindustrin innebär ett sämre vägnät högre kostnader för att transportera ut biomassa¹ ur skogen. Det begränsar därmed Sveriges att fortsätta den positiva omställningen till en fossilfri välfärdsnation. Biomassa är basen i denna omställning. Bärighetsanslaget behöver därför höjas. Dessutom behöver principerna skärpas för hur bärighetsanslaget ska användas. Bärighetsanslaget kan inte urholkas genom att medel tas från anslaget för utveckling av transportsystemet, så som nu kommer ske genom införandet av BK4. Införandet av 74 tons lastbilar (på ett BK4-vägnät) är att optimera systemet och att utveckla det, inte att vidmakthålla det (se punkten ovan). Bärighetsanslaget skapades för att bygga bort vägar med bärighetsklass 2 och 3 (BK2 och BK3) samt för att förbättra dåliga vägar på landsbygden, både lokalt och regionalt. Eftersom bärighetsanslaget nu felaktigt planeras att användas till att implementera BK4 kommer bärighetspengar användas för åtgärder på europavägar och riksvägar. Skogsindustrierna menar att det är helt emot den ursprungliga intentionen med bärighetsanslag.

- ➔ Bärighetsanslaget är viktigt för transporter av biomassa, som möjliggör ett fossilfritt samhälle
- ➔ Bärighetsanslaget behöver höjas för att hindra att stad och land glider isär ytterligare
- ➔ Bärighetsanslaget ska användas till att bygga bort BK2- och BK3-vägar
- ➔ Medel för att utöka BK4-vägnätet ska tas från posten "Utveckling av transportsystemet"

Underhåll på järnvägen för ökad tillförlitlighet och robusthet

För järnvägen är den viktigaste frågan tillförlitlighet, vilket betyder behov av ökat fokus på underhåll. Efter många år av problem, som till stor del beror på bristande underhåll, uppfattar skogsindustrin att frågan om underhåll i den föreslagna planen är prioriterad, med mål om att minimera underhållsskulden. Samtidigt framgår det av planen att det kommer ta många år att komma i kapp tidigare försummat underhåll av vägar och järnvägar. Även om anslaget till järnvägen föreslås öka med 47 procent räcker det främst till att vidmakthålla systemet. Vissa banor kan till och med bli sämre under planperioden, trots satsningar.

- ➔ Anslaget till underhåll behöver öka, så att tillförlitligheten kan öka i systemet
- ➔ Eftersläpande underhåll måste tas igen så att Trafikverket arbetar med förebyggande underhåll

Tyngre och längre tåg som frigör kapacitet på järnvägsnätet

Frågan om tyngre och längre tåg har Skogsindustrierna drivit länge. Det är därför glädjande att Trafikverket föreslår 2,5 miljarder kronor för att utveckla infrastrukturen så att godståg om 750 meter kan framföras på ett utpekade järnvägsnät. För att utveckla systemet ytterligare behöver dialogen med Danmark och Tyskland utvecklas. Det är viktigt att säkerställa att inga brister finns någonstans i korridoren Hallsberg (SWE)-Maachen (GER). Dialog behöver föras både på ministernivå, mellan tjänstemän på departementsnivå och mellan myndigheter. Ett tydligare grepp behöver också tas på de tekniska aspekterna av tyngre och längre tåg där främst frågan kring bromsar måste utvecklas, både i

¹ Med biomassa avses allt biomaterial från skogen så som skogsbränsle, massaved, timmer och så vidare. Biomassa kan även komma från lantbruket eller från haven, men Skogsindustriernas remissyttrande behandlar endast den biomassa som kommer från skogen.

Sverige kring regelverket som Transportstyrelsen ansvarar för, samt i internationell dialog. En justering av bromstabeller är en åtgärd som kan realiserats omedelbart.

- ➔ Dialog med Tyskland och Danmark måste utvecklas så att hela sträckan Hallsberg (SWE)-Maachen (GER) kan trafikeras med maximal längd på tågen
- ➔ Skapa ett utvecklingsprojekt för att uppdatera bromstabeller för längre och tyngre tåg

Vinterväghållning på sjön – behandla transportslagen lika med investering i nya isbrytare

Trafikverket ansvarar och har anslag för vinterväghållning på väg och järnväg. Myndigheten har även ett uppdrag att arbeta trafikslagsövergripande och se till hela transportsystemet. Därför hoppas vi att Nationella planen kompletteras med vinterväghållning på sjön eftersom det finns ett behov av investering i nya isbrytare. Det transportpolitiska målet är tillgänglighet och isbrytning är en viktig förutsättning för industri, handel och internationalisering i norra Sverige. Vinterväghållning för alla trafikslag är en av de viktigaste komponenterna för att uppnå det transportpolitiska målet. Trafikslagen bör i detta avseende också behandlas lika. Investering i nya isbrytare för vinterväghållning på sjön kommer att behöva ske inom planperioden.

- ➔ Nationella planen behöver kompletteras med investeringar i nya isbrytare

Höghastighetstågen tränger ut andra mer angelägna järnvägsprojekt ur planen

Trafikverket lämnar ett väl balanserat förslag om byggandet av nya höghastighetståg, även om det ändå är stora summor som avsätts för byggandet av Ostlänken. Med tanke på att den befintliga järnvägsinfrastrukturen inte underhållits i tillräcklig utsträckning och att delar av nätet dessutom kommer att vara i sämre skick i slutet av planperioden anser Skogsindustrierna att det vore bättre att omvärdera och avvakta byggandet av höghastighetsbanor och använda resurserna till ytterligare underhåll som säkerställer utveckling i hela landet. Med resurser avses här inte bara anslag (pengar). Byggandet av höghastighetsbanor riskerar att binda så stora resurser att andra projekt kommer försenas på grund av brist på tillgänglig kompetens, maskiner och så vidare. Redan idag försenas projekt i Trafikverkets region Öst eftersom byggandet av Ostlänken sysselsätter många experter, vilket leder till att det är kompetensbrist inom andra projekt. Om höghastighetstågen ändå politiskt prioriteras måste höghastighetstågen finansieras i särskilt ordning, det vill säga helt utanför planen inklusive räntekostnader. Ostlänken ger får nytta för godstrafiken och tränger ut andra åtgärder i infrastrukturplanen som är mer angelägna.

- ➔ Investeringen i höghastighetståg har en "undanträngningseffekt" på andra nödvändiga och kapacitetshöjande åtgärder för järnvägen
- ➔ Höghastighetstågen skapar få nytta för godstrafiken
- ➔ Om höghastighetsbanor ska byggas behöver dessa finansieras helt utanför nationella planen

Bioekonomi – världens första fossilfria välfärdsnation

För att Sverige ska kunna utveckla en växande bioekonomi och bli ett fossilfritt välfärdsamhälle behövs en rad operativa åtgärder fördjupas i Trafikverkets förslag. Infrastrukturen är en helhet som även innefattar byggande av såväl broar som stationsbyggnader. Klimatfrågan är på många sätt en materialfråga och byggandet står för upp emot 40 procent av världens totala CO₂-utsläpp. Trafikverkets förslag till nationell plan för infrastrukturen behöver därför kompletteras med en analys om hur

klimateffektiv infrastruktur är och en fördjupning av utsläpp kopplade till byggande av infrastrukturen. Med träbyggande kan utsläppen reduceras kraftigt från byggandefasen och träbroar för tung trafik kan bidra till målet om minskade utsläpp. Det är i dag välkänt att trä är ett byggmaterial som intar en särställning ur ett miljöperspektiv. Det är förnybart, ekologiskt och bra ur klimatsynpunkt. Trä är starkt och hållbart och förbrukar mindre energi vid tillverkning än andra material. Trä lämpar sig dessutom utmärkt i industriella processer, som vi i Sverige har stor erfarenhet av. Svensk sågverksindustri och förädling kan på ett effektivt sätt producera många enheter snabbt. Trafikverkets bör ges ett regeringsuppdrag om möjligheten till att bygga träbroar för tung trafik och där jämföra med Norge som redan idag bygger många träbroar.

Biomassa är grunden för att ställa om Sverige till fossilfrihet. Transportinfrastrukturen i sin tur påverkar den möjligheten. Effektivt förädlade bi- och restprodukter från skogen kan ge hållbara drivmedel som behövs i hela samhället. Produktion av biodrivmedel i Sverige är möjligt, men en konkurrenskraftig produktion kräver fungerande transportsystem för skogsnäringen, inte minst på sträckor på landsbygden med lågt trafikarbete eftersom råvaran hämtas från skogen. Utan fungerande logistikkedjor för biomassa kommer vi inte kunna få den samhällsutveckling som efterfrågas. Eftersom alla transporter med biomassa börjar på en lastbil i skogen är en viktig åtgärd, för effektivare transporter och lägre utsläpp, införandet av ett BK4-vägnät som möjliggör användandet av lastbilar upp till 74 ton. Det ska också påpekas att enskilda vägar är en viktig del av vägnätet och för samhällets försörjning av biomassa är det helt centralt. Idag satsar staten cirka 1 MDSEK per år i bidrag till de enskilda vägarna, vilket är lågt med tanke på att dessa utgör mer än hälften av vägnätet i Sverige.

Järnvägen behöver underhåll i hela landet och skogsnäringens transporter behöver specifika satsningar på de lågtrafikerade banorna. En speciell strategi för Inlandsbanan och dess tvärbanor är önskvärd avseende underhåll och utveckling. Uteblivna satsningar kan bli kontraproduktiva eftersom det kan leda till ökade lastbilstransporter med långa transportavstånd. Effektivisering av transporter med biomassa kan även uppnås genom ökade möjligheter till tyngre tåg på banor med god bärighet (stax 25) och C-profil. Även effektiva omlastningsplatser är en förutsättning för att flytta gods från bil till järnväg, varför en utveckling av fler terminaler möjliggör en ökad andel järnvägstransporter. För att effektivisera järnvägstransporterna behöver även elektrifiering av delar av det kvarvarande icke-elektrifierade järnvägsnätet övervägas.

- ➔ Ge Trafikverkets i uppdrag att ta fram strategi för hållbar infrastruktur med exempelvis träbroar
- ➔ Bidragen till enskilda vägar behöver höjas, alternativt omarbetas med avseende på enskilda färjor
- ➔ Överväg elektrifiering av kvarvarande icke-elektrifierat järnvägsnät
- ➔ Bidra i utvecklingen av Inlandsbanan och tvärbanorna kopplade till den

Planens syfte uppfylls delvis

Trafikverket anger i sex konkreta punkter vad syftet med planen är. Dessa är:

- Återställa och utveckla järnvägens funktionalitet
- Främja säkra och funktionella vägar och höja säkerheten för oskyddade trafikanter
- Främja överflyttningen av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart
- Bidra till fungerande och hållbara miljöer i städerna och erbjuda en grundläggande standard på landsbygden
- Minska transportsektorns miljöpåverkan utifrån den nationella planens roll

- Skapa förutsättningar för att utveckla morgondagens transportsystem

Återställa och utveckla järnvägens funktionalitet

Järnvägens underhåll prioriteras i planen vilket är mycket bra. Fokus är att uppnå färre störningar, högre säkerhetsstandard, bättre robusthet för huvudnätet, åtgärder för att möjliggöra omledning (redundans) och genomföra viktiga reinvesteringar. Med dessa åtgärder kommer järnvägstrafiken att vara bättre rustad år 2029. Att Trafikverket nämner Norra Ådalsbanan (Långele-Västerasby) är glädjande eftersom den banan behöver åtgärdas i närtid. Högre fokus på järnvägen medför också en rad störningar i systemet under pågående åtgärdsarbete vilket innebär att Trafikverket måste göra sitt yttersta för att minimera antalet och omfattningen av störningar. Samtidigt kommer också vissa banor att få försämringar under planperioden, även om Trafikverket menar att funktionaliteten kommer att bibehållas. De planerade åtgärderna är viktiga och många bra första steg tas. Men linan måste löpas hela vägen ut och underhåll måste vara ett tydligt fokus i många år framåt innan vi har nått en punkt där i princip allt underhåll är förebyggande underhåll istället för akut underhåll (avhjälpande).

Järnvägen behöver också utvecklas och därför är investeringar för järnvägen viktiga, främst åtgärder som faller inom ramen för Steg 2 och Steg 3 i Fyrstegsprincipen. Dubbelspår mellan Hallsberg-Mjölby ska nu färdigställas och Skogsindustrierna utgår från att Trafikverket avser hela sträckan. Från näringslivets perspektiv blir det stora genombrottet först när hela den sträckan är klar. Senareläggningar av åtgärder på delsträckor innebär att flaskhalsen består. Hallsberg-Mjölby är ett godsstråk som näringslivet har prioriterat länge och där kapacitetshöjande åtgärder skulle gjorts redan på 1990-talet enligt då fastslagna planer. Först runt 2029 kommer sträckan vara färdig enligt Trafikverkets förslag till nationell plan, vilket är för sent om ambitionen för planen är ett tydligt näringslivsfokus. Andra prioriterade sträckor för skogsindustrin är hamnbanan till Göteborgs hamn och stråket Väster-om-Vänern tillsammans med Bergslagsbanan. Det saknas fortfarande vissa delsträckor på Väster-om-Vänern/Bergslagsbanan som skulle möjliggöra ökad kapacitet i hela stråket. Utöver dessa stråk föreslår Trafikverket många bra enskilda åtgärder som påverkar Skogsindustriernas medlemsföretag positivt. Dessa åtgärder är utökad kapacitet på sträckan mellan Lund-Hässleholm, likasom dubbelspår på Ostkustbanan, åtgärder kring Sundsvall, och byggstart av Norrbotniabanen. Vi saknar dock kapacitetsförstärkning kring gränspassager mot Norge vid Charlottenberg – Kil – Karlstad, eftersom vi ser de norska ambitionerna att öka andelen järnvägstrafik genom Sverige samtidigt som stråket är viktigt för försörjningen till skogsindustrier vid Vänern. Ett triangelspår mellan Skoghäll och Karlstad är också viktigt för kapaciteten och möjligheten att öka andelen gods på järnväg.

Skogsindustrierna anser att Trafikverkets satsningar på trimningsåtgärder före nybyggnation är klok. Stora nyttor finns att hämta i sådana optimeringar. Åtgärder för att möjliggöra tyngre och längre tåg är också viktiga och anslaget om 2,5 miljarder är ett första viktigt steg. Åtgärder i elkraftssystemet är också viktiga och vi noterar med glädje att Trafikverket avser att elektrifiera flera järnvägsanslutningar.

Fortfarande konstaterar vi dock att järnvägen påverkas negativt av att det saknas rättvisande samhälls-ekonomiska kalkylmodeller för godstransporter. I förhållande till persontrafiken ges godstrafiken ett mycket lågt värde. De samhälls-ekonomiska kalkylerna för infrastruktur borde vara "ungefär rätt" när de nu istället är "helt fel". 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 jobbspendlare högre än själva jobbet dessa personer pendlar till. Utan jobb finns inget att pendla till. Det är ett solklart samband som kalkylerna borde ta hänsyn till. Skogsindustrierna noterar en bristande utveckling inom det här området. Ett sätt att utveckla området är att systematiskt tillämpa så kallade

efterkalkyler, det innebär att man i efterhand beräknar vilka effekter en investering fick. Med sådana efterkalkyler kan en iterativ läroprocess ske och kunskapen om dynamiska effekter och effekter för näringslivet fortlöpande förbättras. Skogsindustrierna anser att regeringen snarast behöver uppdrar åt Trafikverket att utveckla, modernisera och förbättra de samhällsekonomiska kalkylerna för gods.

Främja säkra och funktionella vägar och höja säkerheten för oskyddade trafikanter

Trafikverket betonar vägsystemets behov av robusthet, kapacitet och framkomlighet. I detta instämmer Skogsindustrierna, men noterar också att de ekonomiska ramar Trafikverket har att arbeta med är begränsade. Visserligen ökar anslaget för underhåll på väg med 7 procent, men i och med att antalet vägar också har ökat sedan förra planen innebär anslaget egentligen en sänkning räknat per kilometer. Det är av yttersta vikt att det inte byggs upp en underhållsskuld på väg.

Trafikverket aviserar flera satsningar där bland annat vägar av betydelse för näringslivets tyngre transporter betonas samt stamvägnätet (europavägar och vissa riksvägar). Det är bra att vägar som är viktiga för näringslivet prioriteras. Samtidigt är ambitionsnivån låg eftersom Trafikverket anger att tillståndet endast kommer att upprätthållas under planperioden. Det är positivt att det genomförs en bärighetssatsning som ska leda till förbättrad robusthet och kapacitet. Bärighetssatsningen möjliggör en implementering av BK4 på stora delar av vägnätet och Skogsindustrierna välkomnar dessa åtgärder. Se dock specifika synpunkter angående bärighetsanslagets användning ovan. Samtidigt önskar vi också ett högre tempo i arbetet, eftersom med ett snabbare genomförande kan samhället snabbare få del av de nyttor som åtgärden innebär.

Främja överflyttningen av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart

Att viktiga farleder utvecklas genom bland annat muddring är bra. Dessutom är det glädjande att Trafikverket anger att slussarna i Södertälje och Trollhättan ska färdigställas respektive påbörjas inom planperioden. Alla Sveriges hamnar är viktiga ur ett tillgänglighetsperspektiv. Sverige har en lång kust och en prioritering av vissa hamnar framför andra kan få konsekvenser för tillgängligheten. Trafikverkets skrivningar om utpekade strategiska hamnar behöver därför förtydligas. Att Trafikverket behöver prioritera infrastrukturåtgärder till vissa hamnar är klart, men prioriteringen kan få följdverkningar inom andra områden som till exempel isbrytning. Den långsiktigt viktigaste frågan för sjöfarten i norra Sverige är investering i ny kapacitet för vinterväghållning på sjön, det vill säga isbrytning. Investeringsmedel för isbrytning saknas helt i den nationella planen, vilket Skogsindustrierna anser är ett bekymmer.

Skogsindustrierna efterfrågar en tydligare systematik i Trafikverkets arbete för att möjliggöra överflyttning av vägtransporter till järnväg och sjöfart. Skogsindustrierna föreslår därför att regeringen uppdrar åt Trafikverket att i dialog med transportköpare (varuägare) ta fram en åtgärdsplan för att möjliggöra mer överflyttning av gods. Ett sådant regeringsuppdrag skulle kunna utgå från att Trafikverket kartlägger de företag med störst volym gods i järnvägssystemet. Genom att identifiera de 20 största varuägarna skulle Trafikverket identifiera majoriteten av godset på järnvägen. Med de 20 varuägarna kan Trafikverket därefter genomföra kvalitativa djupintervjuer om vad som behövs för att möjliggöra ökad överflyttning i dessa företags verksamhet. Det skulle kunna ge Trafikverket en mer handfast åtgärdsplan med konkreta åtgärder som skulle leda till reell överflyttning.

Bidra till fungerande och hållbara miljöer i städerna och erbjuda en grundläggande standard på landsbygden

Den planerade bärighetssatsningen, som är större än tidigare, är verkligen välkommen. Satsningen innebär ett upprätthållande av den grundläggande standarden för vägnätet på landsbygden, vilket sker främst inom ramen för anslaget vidmakthållande. Skogsindustrierna anser dock att åtgärden att utveckla

vägnätet till BK4 inte är vidmakthållande utan måste ses som utveckling av transportsystemet. Det är ytterst olyckligt att bärighetsanslaget (anslaget för vidmakthållande) används till implementeringen av BK4 eftersom det kan leda till att andra angelägna bärighetsåtgärder på landsbygden inte kommer att genomföras.

Trafikverket anger att det lågtrafikerade vägnätet, trots satsningar, kommer att få en negativ tillståndsutveckling som blir mer påtaglig under perioden 2024-2029. För att motverka att stad och landsbygd glider ifrån varandra måste detta åtgärdas. Vägar på landsbygden är grunden för sysselsättning, kompetensförsörjning, företagsutveckling och tillväxt på landsbygden och för att utveckla företag, både nya och gamla. Dåliga vägar gör det också svårare för människor att pendla, varför kompetensförsörjningen för dessa företag kommer att påverkas. Mobilitetsfrågan är avgörande också för utbytet mellan mindre regionala centralorter som har potential att utveckla gemensam tillväxt om mobiliteten säkerställs, exempelvis utbyten mellan innovationsmiljöer och universitet. Mobilitet är en överlevnadsfråga och attraktivitetsfråga.

Det lågtrafikerade vägnätet är viktigt bland annat för att försörja Sverige med biomassa, varför det också kan anses vara en åtgärd för att utveckla en bioekonomi och göra Sverige till ett fossiloberoende välfärdsland. Vägnätet av enskilda vägar i Sverige är enormt och det hålls öppet och tillgängligt för allmänheten tack vare bidraget staten ger till enskilda väghållare. Tyvärr används anslaget till en allt större del för färjeleder och mindre till enskilda vägar. De minskade bidragen skapar långsiktiga problem för enskilda vägar.

Skogsindustrierna har ingen synpunkt på åtgärderna i planen om hållbara miljöer i städerna.

Minska transportsektorns miljöpåverkan utifrån den nationella planens roll

Transportsektorn ska minska sina utsläpp med 70 procent till 2030, enligt den klimatlag som nyligen beslutades av riksdagen. Nationella planen sträcker sig fram till 2029. Det innebär att i stort sett alla åtgärder behövs för att nå målet till 2030 måste ingå i planen. Skogsindustrierna konstaterar att åtgärderna i planen inte är tillräckliga för att nå målet.

Järnväg och sjöfart är klimatsmarta trafikslag. En överflyttning av gods till järnväg och sjö kan därmed ge utsläppsreduktioner och Skogsindustrierna hoppas därför att regeringen genomför det regeringsuppdrag om överflyttning till järnväg som föreslås i detta yttrande (se sista stycket under rubriken *Återställa och utveckla järnvägens funktionalitet*). Ytterligare prioritet på järnvägens underhåll som nämnts ovan, kan också leda till ökad järnvägstrafik. En annan åtgärd för att minska transportsektorns miljöpåverkan är att klassa hela BK1-vägnätet till BK4. Här önskar Skogsindustrierna ett tydligare fokus och snabbare genomförande än vad som hittills presenterats. Skogsindustrierna saknar också tydligare driv från myndighetens sida i frågan om elvägar. Vi behöver fler demonstrationssträckor snarast. Europavägarna behöver elektrifieras för vägtrafik i slutet av planperioden om målet att minska utsläppen med 70 procent till 2030 ska kunna uppnås.

För att ställa om Sverige till ett fossilfritt välfärdsland behövs biomassa och biodrivmedel. Utan fungerande logistikkedjor för biomassa kommer inte den samhällsutveckling som efterfrågas att komma tillstånd. Den enskilt viktigaste frågan för att åstadkomma detta är ökade bärighetsanslag till vägar, snabbare införande av BK4 samt underhåll på järnvägssträckor som anges som lågtrafikerade.

Ett annat sätt att sänka utsläppen från transportsektorn är att utveckla horisontella samarbeten. Skogsindustrierna anser att Trafikverket behöver ta ett tydligare ansvar i arbetet med att underlätta och

utveckla horisontella samarbeten. Ett horisontellt samarbete är ett logistiksamarbete 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 de ingående aktörerna kan sänka kostnaderna och minska utsläppen. Skogsindustrin har länge arbetat med olika former av horisontella samarbeten. Som exempel kan nämnas Scandfibre Logistics tågupplägg, samverkan inom Trätåg, SCA:s båtsystem, Bergkvist-Insjöns samarbete med Claes Ohlson samt de virkesbyten skogsbolagen gör av skogsråvara för att minimera råvarutransporten från skog till industri (skogsbolagen byter rundvirke med varandra för att transportera rundvirket från skogen till närmaste industri). 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 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 och som kan hantera data och statistik som ofta är och behöver vara sekretesskyddad. Trafikverket är en neutral aktör med god kännedom om transportsystemet och med tillgång till sekretesskyddad data. Trafikverket behöver därför få ett uppdrag att analysera möjligheten att agera facilitator till horisontella samarbeten. Enligt Fyrstegsprincipen är dessutom horisontella samarbeten en Steg 1-åtgärd som kan vara tillämpbar för alla transportslag.

Att skapa förutsättningar för att utveckla morgondagens smarta transportsystem

En stor potential finns genom ökad digitalisering inom alla transportslagen. Trafikverket har en viktig roll för att driva på den utvecklingen. Utvecklingen går snabbt och autonoma fordon kommer inte vara en nyhet i slutet av planperioden precis som elbilar inte längre är det. Även Sjöfartsverket behöver vara aktiva i denna process. Flygledning sker från land och inte i luften, och ibland via fjärrstyrning, vilket borde kunna tillämpas även inom sjöfarten och lotsningen genom fjärrlotsning.

Digitalisering och ett modernt järnvägssystem är viktiga åtgärder. Trafikverket har många viktiga projekt på gång där marknadsanpassad planering av kapacitet är det (MPK) mest lovande. Med MPK kommer kapacitet att frigöras utan att det behöver byggas ny infrastruktur. Ett system för nationell tågledning (NTL) kommer också att frigöra resurser och förbättrade anläggningsdata (ANDA) kommer att leda till en mer strukturerad dialog om underhåll. Alla dessa projekt, som är Steg 1-åtgärder enligt Fyrstegsprincipen, är viktiga. Skogsindustrierna hoppas att dessa projekt ges högsta prioritet så att implementeringen sker inom kort. Skogsindustrierna vill dock uttrycka sin oro när det gäller det nya signalsystemet ERTMS (European Rail Traffic Management System). Vi förstår att signalsystemet behöver utvecklas och uppdateras, men många problem har både upplevts och rapporterats om ERTMS att vi befärdar att ett införande kan komma att påverka järnvägssystemet negativt. Att utreda möjligheten för staten att bidra med finansiering av utrustning ombord i loken är verkligen bra. Förhoppningsvis kan även kostnader för de aktörer som redan har investerat i utrustningen också kompenseras.

Fyrstegsprincipen och sammanfattning av önskade förändringar

Det är glädjande att Trafikverket använder Fyrstegsprincipen i infrastrukturplaneringen eftersom det är ett effektivt och smart sätt att hushålla med begränsade resurser. Att Trafikverket gör omprioriteringar av tidigare utpekade objekt visar också att myndigheten optimerar befintligt system på ett genomtänkt sätt med utgångspunkt i Fyrstegsprincipen. Det finns en rad åtgärder, klassade som Steg 1, som skulle kunna utvecklas ytterligare av Trafikverket.

Skogsindustrierna föreslår, som en sammanfattning, följande kompletteringar av den nationella planen utifrån Frystygsprincipen:

Steg 1 – "Tänk om"

Steg 1 innefattar att överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt. Skogsindustrierna önskar därför följande tillägg i den nationella planen:

- ➔ BK1 vägnätet klassas om som BK4 i snabbare takt, där bärigheten redan är tillräcklig
- ➔ Implementeringen av BK4 klassas om från vidmakthållande till utveckling av transportsystemet
- ➔ Horisontella samarbeten - Trafikverket behöver tydligare agera som facilitator
- ➔ Regeringsuppdrag om överflyttning av gods från väg till järnväg och sjö tillsammans med de 20 största varuägarna (transportköparna)
- ➔ Digitaliseringens alla möjligheter måste utnyttjas i alla transportslag
- ➔ Lotsningen kan också digitaliseras med fjärrlotsning eller automatiserade system
- ➔ MPK, NTL och ANDA måste få högst prioritet inom Trafikverket
- ➔ Regeringsuppdrag för att utveckla samhällsekonomiska kalkylmodeller för godstransporter
- ➔ Skapa ett utvecklingsprojekt för att uppdatera bromstabeller för längre och tyngre tåg

Steg 2 – "Optimera"

Steg 2 innefattar att genomföra åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen. Skogsindustrierna önskar därför följande tillägg i den nationella planen:

- ➔ Hela BK1 vägnätet blir BK4 innan slutet av i planperioden
- ➔ Satsa ytterligare på underhåll av järnvägen
- ➔ Överväga att elektrifiera kvarvarande icke-elektrifierade delar av järnvägsnätet
- ➔ Satsa ytterligare på lågtrafikerade vägar
- ➔ Bärighetsanslaget behöver höjas för att möjliggöra omställning till fossilfritt välfärdsland
- ➔ Öka bidraget till enskilda vägar för att möjliggöra omställning till fossilfritt välfärdsland
- ➔ Inlandsbanan måste utvecklas ytterligare både för redundans och för fossilfritt Sverige

Steg 3 – "Bygg om"

Steg 3 innefattar begränsade ombyggnationer vid behov. Skogsindustrierna önskar därför följande tillägg i den nationella planen:

- ➔ Säkerställ att näringslivets tre prioriterade järnvägssträckor genomförs till 100 procent
- ➔ Fortsätt i påbörjad riktning att främst fokusera på kapacitetshöjande åtgärder
- ➔ Dialog med Tyskland och Danmark måste utvecklas så att hela sträckan Hallsberg (SWE)-Maachen (GER) kan trafikeras med maximal längd på tågen på hela sträckan

Steg 4 – "Bygg nytt"

Steg 4 innefattar åtgärder som genomförs om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen. Det betyder nyinvesteringar och/eller större ombyggnationsåtgärder. Skogsindustrierna önskar därför följande tillägg i den nationella planen:

- ➔ Investeringar i nya isbrytare behöver finnas med som investeringar i Nationella planen
- ➔ Fler och längre teststräckor för elvägar, för att på sikt elektrifiera europavägarna
- ➔ Höghastighetstågen pausas, alternativt finansieras helt separat utanför Nationella planen

Skogsindustriernas utgångspunkt

Sverige är ledande inom EU när det gäller förnybar energi. Till stor del beror det på en välutvecklad användning av bioenergi i samhället genom fjärrvärmesystemet och genom att skogsindustrin till stor del använder bioenergi från restprodukter för sina egna värmebehov och processer. Energin som behövs till processer och uppvärmning inom pappers- och massaindustrin kommer till 96 procent från förnybar bioenergi och sågverkens är i princip helt fossilfria. Produktion av biodrivmedel har påbörjats genom förädling av tallolja till talloljediesel. Med välskötta skogar och en skogsindustri av världsklass som grund har Skogsindustrierna ställt upp en offensiv vision: att skogsnäringen driver tillväxt i världens bioekonomi. Bioekonomin bidrar till att bryta dagens fossilbaserade ekonomi och till att uppnå EU:s och Sveriges klimatpolitiska målsättningar. En bioekonomi utgår från förnybara råvaror, som används på ett hållbart sätt.

De biobaserade produkter Skogsindustriernas medlemsföretag redan idag tillverkar – bioenergi, sågade trävaror, massa och papper – kommer att vara basen under åtskilliga år framöver men kompletteras ständigt med nya produkter som textilt fibrer till kläder, kemikalier, drivmedel, etc. En utveckling av bioekonomin handlar alltså inte enbart om att ersätta fossilenergi med bioenergi utan i hög grad om att ersätta växthusgasintensiva och ändliga produkter med förnybara. För att framtidssatsningar ska kunna finansieras krävs en politik som leder till stark internationell konkurrenskraft för skogsindustrin. En väl utbyggd infrastruktur som grund för effektivare och därmed konkurrenskraftiga transporter är en viktig del i denna konkurrenskraft.

Skogsindustrin exporterade år 2016 cirka 90 procent av produktionen av massa och papper samt cirka 74 procent av sågade trävaror. 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 logistiktjänster för drygt 25 MDSEK per år. Vid export av skogsindustriprodukter är cirka 25 procent lastbilstransporter, 65 procent sjötransporter och 10 procent järnvägstransporter. Val av transportslag beror på produkt och destination, men oftast sker en kombination av transportslag. För transporter inom Sverige används både tåg och lastbilar. Lastbil är det dominerande transportslaget för rundvirke (64 procent), flis (85 procent) och sågade trävaror (87 procent). För andra produkter gäller det omvända med högre andel järnväg för massa (62 procent) och för papper (85 procent).

För Skogsindustrierna



Karolina Boholm
Transportdirektör