

Näringsdepartementet
103 33 Stockholm
Er ref N2009/6374/IR
gunvor.persson@enterprise.ministry.se



2009-11-02

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

Remiss från Skogsindustrierna angående Trafikverkens förslag till Åtgärdsplanering av Infrastrukturen – 2010-2021

Skogsindustrierna har beretts möjligheten att lämna synpunkter på Trafikverkens förslag till Åtgärdsplanering. Vi instämmer även med det remissvar som lämnas av Näringslivets Transportråd och vill dessutom ge följande egna synpunkter.

SVENSK SKOGSINDUSTRI

Skogsindustrierna är massa-, pappers- och den trämekaniska industrins bransch- och arbetsgivarorganisation och företräder ett 60-tal massa- och papperstillverkare inom 28 företag/koncerner och ca 140 sågverk i ett 70-tal företag/koncerner. Värdet av exporterade skogsindustriprodukter uppgick 2008 till ca 130 MDSEK.

På grund av Sveriges geografiska läge i världen och stora avstånd inom landet är skogsindustrin beroende av transporter. Effektiva transporter är nödvändiga för färdigvaror och råvaror och inte minst för att få ut biomassa ur skogen som kan ersätta fossila bränslen och minska klimatpåverkan. Uteblivna infrastrukturinvesteringar får negativ effekt på beslut om investeringar i skogsindustrin. Infrastrukturinvesteringar är därmed en del av regeringens jobbpolitik.

STRÅK OCH NODER PRIORITERAS INTE

I förordet till Åtgärdsplaneringen anges att generaldirektörerna ”hoppas att den nationella planen ska bidra till att flytta fokus från enstaka åtgärder till systemsyn och från trafikslag till hela [...] transporten”. Vi anser inte att detta har åstadkommits i tillräckligt stor utsträckning.

Skogsindustrierna anser att det saknas en systemsyn på viktiga stråk för godstransporter. Stråk och noder prioriteras inte i åtgärdsplaneringen på det sätt som anges i Infrastrukturpropositionen. Fortfarande är det små etappvisa sträckor som prioriteras i åtgärdsplaneringen. Konsekvensen av detta blir en utdragen genomförandetakt med etappvisa utbyggnader av angelägna projekt istället för kraftsamling för ett snabbare genomförande. Vi 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 järnvägsnätet.

Föreningen Sveriges Skogsindustrier
Storgatan 19, Box 55525, 102 04 Stockholm
tel 08-762 72 60 fax 08-611 71 22
Servicebolag Arbio AB org. nr 55 60 67-2924

Kundfokus betonas på flera ställen både i åtgärdsplaneringen och i Infrastrukturpropositionen, d.v.s. att det är varuägaren/transportköparens önskemål som i botten ska styra. Vi finner det då märkligt att de tre projekt som under en lång följd av år framförts av Sveriges samlade transportköpare, bland annat genom Näringslivets Transportråd, som de absolut viktigaste projekten, inte kan fullföljas under planperioden. De tre prioriterade projekten är: dubbelspår Hallsberg-Mjölby, Väster-om-Vänern, samt Marieholmsbron/hamnbanan. Grunden för bedömningen av åtgärder ska vara en samhällsekonomisk analys för att använda skattemedel till de effektivaste åtgärderna, en princip som vi ansluter oss till. Att transportköparnas tre prioriterade projekt saknas i stora delar menar vi talar för att det saknas relevanta aspekter i kalkylerna. En översyn av dessa samhällsekonomiska beräkningar är nödvändig.

I missivet står att ”trafikverken ska säkerställa att ändringar i efterfrågan på transporter som inträffar under planperioden kan beaktas under planeringsperioden”. Sjöfartsverket har i sin konsekvensanalys av de kommande reglerna för svavel i marint bränsle i SECA-området visat att en stor överflyttning kommer att ske från sjötransporter till landtransporter. Trafikverken har i nu liggande planförslag inte utrett de konsekvenser beslutet får för tillgänglighet och kapacitet för järnvägs- och vägtransporter. Regeringen bör snarast ge VTI i uppdrag att noggrannare utreda konsekvenserna av överflyttning av sjöfrakt till andra transportslag, speciellt för att se vilka varugrupper som drabbas särskilt och vilka godsstråk som påverkas mest. Möjlighet att detaljerat studera detta fanns, men i Sjöfartsverkets uppdrag gavs varken tiden eller de ekonomiska ramarna för detta, vilket är beklagligt. Sjöfartsverket nämner även i sin utredning att ökad trafik från Finland är att vänta, vilket ytterligare ökar belastningen på de svenska godsstråken och som därför också behöver utredas vidare. Det finns stor risk att IMO-beslutet, rörande svavel och kväveoxid, kraftigt förvärrar den redan nu stora kapacitetsbrist som finns mot Malmö och mot Göteborg (t.ex. dubbelspår Hallsberg-Mjölby, Väster-om-Vänern, och Ostkustbanan). Om något ska kunna göras för att hindra att kapacitetsbristen på järnvägsnätet förvärras, motverka ökade CO₂-utsläpp och lindra konsekvenserna så måste det ske nu!

DET SATSAS FÖR LITE PÅ JÄRNVÄGEN – 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. Men med den av regeringen angivna planeringsramen kommer viktiga klimat- och miljömål för transportsektorn inte att kunna uppnås om inte transportinfrastrukturen snabbare och långsiktigt uppgraderas för ett ökat utnyttjande. Särskilt gäller detta behovet av järnvägsinvesteringar där infrastrukturen är eftersatt.

För nya namngivna järnvägsinvesteringar över 50 miljoner kr återstår i ramnivån 21,3 miljarder för hela planperioden. Dessa investeringar kan påbörjas först kring år 2016, sex år in i planperioden, vilket innebär att järnvägsinvesteringar i centrala stråk av betydelse för näringslivets transporter och som under en lång följd av år varit högt prioriterade i tidigare planer blir ytterligare försenade. Även de i planförslaget avsatta medlen för tillkommande behov är otillräckliga. Också dessa är tillgängliga först år 2016. Risken är uppenbar för att de i planförslaget angivna funktionsmålen för långväga godstransporter därmed inte kan uppnås.

En ramnivå uppräknad med plus 15 % bör ligga till grund för den Nationella Planen för Transportsystemet 2010-2021. Vi ser det som en miniminivå, men långsiktigt, för att åtgärda flaskhalsar och öka kapaciteten i viktiga godsstråk och noder, behövs ytterligare resurser utöver +15 %. Utan erforderliga resurser för investeringar/drift och underhåll förblir stråk- och nodperspektivet endast en idé som inte kan omsättas i praktiskt genomförande.

Skogsindustrierna antog i april 2008 flera klimatmål inom ramen för branschorganisationens hållbarhetsprojekt. Ett av målen är att vi ska minska våra utsläpp av koldioxid från transporter med 20 % fram till 2020. För att nå detta mål behövs infrastruktur-satsningar som möjliggör ökad användning av järnvägstransporter och kombinationer av olika transportslag. Både järnvägen och vägtrafiken måste effektiviseras utifrån sina förutsättningar bl.a. genom att tåg och lastbilar kan vara tyngre och längre, vilket även påängterades i Infrastrukturpropositionen. Med nu liggande åtgärdsplanering ser vi en stor risk att inte nå detta mål.

ENSKILDA ÅTGÄRDER – SKOGSINDUSTRIERNAS ÅSIKTER

Under givna ramar har Skogsindustrierna lagt högsta prioritet på de tre godsstråken som enligt Skogsindustrierna är en riksangelägenhet:

- 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 som diskuterats och prioriterats i decennier i tidigare planer kommer inte ens att vara slutförda år 2021 med den genomförandetakt som finns i trafikverkens förslag. De är av gemensamt intresse för hela branschen 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.

Allmänt anser vi att infrastruktur för längre och tyngre tåg ska premieras. Generell forcering för uppgradering av axeltryck (minst STAX25) på järnvägar som belastas hårt av våra transporter. Det gäller också lastprofiler som inom en överskådlig framtid bör åtgärdas för att klara C-profil på det nät vi använder. Ett konkret exempel är Södra stambanan som trots att det är ett av Banverkets viktigaste stråk för person- och godstrafik fortfarande har såväl axeltrycks- som profilbegränsningar!

Innan de under perioden 2010-2021 föreslagna etappvisa höjningarna av banavgifterna genomförs bör analysen av konsekvenserna av de sammantagna höjningarna föreligga. Målet med högre banavgifter måste vara större kundnytta och inte större intäkter, vilket bara leder till sämre konkurrenskraft för järnvägen och därmed motverkar klimatmålen.

Botniabanan ger de norrländska industrierna en förbättrad tillgänglighet. Det råder dock bristande kapacitet på Norra stambanan, speciellt norr om Umeå, vilket beskrivs i åtgärdsplaneringen, men även med en ram på +15 % är detta en kvarstående brist. Det kommer att betyda fortsatta kapacitetsproblem och mindre kostnadseffektiva godstransporter för skogsindustriföretagen norr om Umeå.

Det råder även bristande kapacitet på Ostkustbanan vilket också begränsar utvecklingen av godstrafiken till och från Norrland. Även denna åtgärd är en kvarstående brist även efter en ram på +15 %. Trafikverket skriver i förslaget till Åtgärdsplanering att ”Botniabanans fulla potential för nya godsflöden längs kusten med kortare transporttid och möjlighet till högre tågvykt kan därmed inte utnyttjas förrän dessa brister är åtgärdade”. Att investera flera miljarder i Botniabanan utan att kunna utnyttja hela dess potential är ett dåligt utnyttjande av allmänna medel, och ett synligt tecken på att stråktänkandet saknas.

Skogsindustrins transporter av virkesråvara med tåg har från 2001 till 2008 ökat med 75 %. Detta är ett viktigt steg mot de klimatmål om -20 % till 2020 som branschen gemensamt har satt upp. Inlandsbanan och tvärbanorna är en viktig del i detta. För att möjliggöra ytterligare ökning av transporter av virkesråvara med järnväg är ökad bärighet samt elektrifieringar, etc. viktiga åtgärder för att öka möjligheten till detta. Att elektrifiera en sträcka som gör att ett godståg kan köra på el istället för diesel minskar utsläppen från ca 1,8 ton koldioxid till 0,3 kg räknat på 100 mil. Dessutom stärks konkurrenskraften gentemot lastbilen och potentialen att minska utsläppen ökar ytterligare.

Banverket har i en tidigare utredning föreslagit att det kapillära järnvägsnätet skall få samma förutsättningar för stöd och bidrag från staten som enskilda vägar. Motivet är att en vägtrafikmodell ger konkurrensneutralitet mellan transportslagen vilket stimulerar utvecklingen av godstransporter på järnväg. Skogsindustrierna tillstyrker detta.

Bärighet – väg

Vad gäller bärighet är vi mycket positiva till Vägverkets liberala tjälpolicy som under senare år givit mycket goda resultat. Vägverkets egna studier visar också att policyn är samhällsekonomiskt lönsam. Emellertid kommer det tidigare särskilt avdelade bärighetsanslaget framöver att vara en del av en större anslagspost som dessutom innehåller fler möjliga åtgärder t.ex. rekonstruktion av byggnadsverk, förstärkning 2+1-vägar m.m. Jämförelsevis är anslaget också lägre än tidigare. Skogsindustrierna önskar därför att Vägverket årligen gör en tydlig separering av åtgärderna under det nya bärighetsanslaget så att det kan säkerställas att de för skogsindustrin adekvata bärighetsåtgärderna inte underprioriteras långsiktigt.

Lotsning

Skogsindustrierna anser att ett genomförande av Lotsutredningens förslag innebär att nödvändiga förutsättningar skapas för att modernisera och effektivisera lotsningsverksamheten. En särskild lag om lotsningen som följs upp av en föreslagen tillsynsmyndighet möjliggör att verksamheten fortsättningsvis inte är hänvisad till att bedrivas som ett monopol. Därmed kan alternativa organisationsformer prövas. Det är enligt vår mening självklart att teknikutvecklingen bejakas och att både digitaliserade standardfärdplaner och lotsning från land prövas.

INGA HÖGHASTIGHETSSTÅG – STÖRST OCH BILLIGAST KLIMATNYTTA 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. Höghastighetstågens målgrupp är resenärer i konkurrans med flyg och bil. Detta är bra, men klimatnyttan är ändå begränsad. Inrikesflyget står för en procent av våra utsläpp, och frågan är hur många av de inrikes personbilsresorna som är tillräckligt långa för att

ersättas av tåg. Argumentet är att även godstransporter gynnas, genom att spårkapacitet frigörs för fler godståg, men även denna potential är begränsad. Detta uppskattas av Banverket till ca 2,2 miljoner tonkilometer per år, något som kan ställas i relation till de totala godstransporterna som ligger på över 15 miljoner tonkilometer.

Kostnaden för höghastighetståg kommer att hamna på minst 100 miljarder kronor enligt Banverkets uppskattningar. Detta är en beaktansvärd summa om man ser till de satsningar som går till järnvägen idag. I år uppgår anslaget till järnvägen till 1 140 miljoner kronor, men det mesta är redan uppbundet i tidigare beslut och i underhåll. Samtidigt vet vi att dagens transportsystem och järnvägar ha skriande behov. En svensk utbyggnad av höghastighetsbanor får inte göras på bekostnad av investeringar, drift och underhåll av viktiga transportstråk och anslutningar till noder, bortbyggande av flaskhalsar och investeringar i intermodalitet av betydelse för näringslivets transporter. Dagens kapacitetsproblem på det befintliga järnvägsnätet löses inte med ett höghastighetsnät som ligger tidigast 15 år i framtiden.

Börja därför 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 att lätt spåra ur i en tävlan om satsningars storlek och i utpekandet av olika sträckningar.

FORSKNING OCH UTVECKLING – FÖR ALLA TRAFIKSLAG

Forskning och utveckling är nödvändigt för att möjliggöra en fortlöpande förbättring av transportsystemet för samhället. I dagsläget ser forskningen inom de olika transportslagen ganska olika ut, trots att den utgör en del i att trafikslagen ska kunna konkurrera på lika villkor.

Både Vägverket och Banverket har som en del i sitt uppdrag att stödja forskning för att de långsiktigt ska uppnå sina mål och den nationella transportpolitikens mål. Eftersom Sjöfartsverket är ett affärsdrivande verk, finansierat av farledsavgifter, finns inte samma uppgift att långsiktigt stödja den forskning som behövs i den maritima sektorn. Sjöfartsverket stödjer vissa forskningsprojekt, men bidraget är runt 5 MSEK vilket i jämförelse är extremt blygsamt. Sjöfartsverket har länge känt till SO_x och NO_x som miljöproblem och hade kunnat, om de hade haft en forskningsbudget, initiera och finansiera flera projekt till nytta av sjöfartsklustret. För att komma till rätta med en rad miljöproblem inom sjöfarten bör ett sektorsövergripande forskningsprogram instiftas t.ex. inom Vinnova där problemställningar som är relevanta för hela det maritima klustret tillsammans med transportköparnas syn skulle ges stor vikt.

Stockholm, den 2 november 2009

Staffan Thonfors

Karolina Boholm