

2009-11-11

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

Remiss från Skogsindustrierna angående utredningen om höghastighetståg (SOU 2009:74)

Skogsindustrierna, som en av Sveriges största transportörer på järnväg, vill lämna synpunkter på utredningen om höghastighetståg och får anföra följande.

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.

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 poängterades i Infrastrukturpropositionen.

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. I Trafikverkens åtgärdsplanering har fyrstegsprincipen varit den styrande grundidén för alla infrastrukturinvesteringar, d.v.s. att utgå från befintligt nät och först göra åtgärder som är små men ger stor effekt för att ge maximal samhällsnytta. Samma princip bör ligga till grund för höghastighetstågen. Skogsindustrierna anser därför att staten först bör börja med de akuta flaskhalsarna i de centrala stråken för godstrafiken. Då skulle motsvarande eller större effekter kunna uppnås med en mindre investeringssumma vad gäller klimat och samhällsekonomisk nytta. En debatt om höghastighetståg riskerar att lätt spåra ur i en tävlan om satsningars storlek och i utpekandet av olika sträckningar. Redan idag saknas medel för utbyggnad av järnvägsinfrastrukturen och en investering i en höghastighetsbana riskerar att utarma de statliga medlen till andra järnvägsprojekt.

Låg klimatnytta

Höghastighetstågens målgrupp är resenärer i konkurrens 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. Alla resenärer väljer inte att komma fram fortare till ett högre pris, vilket innebär att många fortfarande kommer att välja betydligt långsammare Intercity tåg. Alla flygresenärer kommer inte heller att välja höghastighetståg eftersom de kanske väljer flyget av andra skäl än tidsaspekten, som att de ska vidare med annat flyg eller att det för vissa är smidigare att ta flyget när man ser på hela resan från bostad till resmål. I alla jämförelser är 125 miljarder mycket pengar som skulle kunna satsas på andra sätt för att uppnå större klimateffekt.

Fortfarande begränsad kapacitet för godstransporter

Argumentet att även godstransporter gynnas, genom att spårkapacitet frigörs för fler godståg, är gravt missvisande. På lång sikt kan detta vara sant, men potentialen är starkt begränsad. Den frigjorda kapaciteten 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. Höghastighetståg innebär heller inte en fullständig separering av person- och godstrafik eftersom vissa Intercitytåg och Regionaltåg fortfarande inte kommer att gå på höghastighetsbanorna. Dessutom saknas flera viktiga flaskhalsar för näringslivet i Trafikverkens förslag till åtgärdsplanering för att kunna tillgodogöra sig den ökade kapaciteten. För att kunna möjliggöra ökad kapacitet på Södra stambanan så måste mer gods kunna komma till banan. Om flaskhalsar finns för att mata ut gods på stambanorna så hjälper det inte att det finns mer kapacitet, potentialen går därmed inte att utnyttja.

Botniabanen ger de norrländska industrierna en förbättrad tillgänglighet. Det råder dock fortsatt bristande kapacitet på Norra stambanan, speciellt norr om Umeå. Det kommer att betyda fortsatta kapacitetsproblem och mindre kostnadseffektiva godstransporter för företagen norr om Umeå. Det råder även bristande kapacitet på Ostkustbanan. Botniabanans fulla potential för nya godsflöden längs kusten med kortare transporttid och möjlighet till högre tågvikt kan inte utnyttjas förrän dessa brister är åtgärdade. Att investera flera miljarder i Botniabanen utan att kunna utnyttja hela dess potential är ett dåligt utnyttjande av allmänna medel, och ett synligt tecken på att ett reellt stråktänkande saknas.

Investeringar till framtida järnvägssatsningar försvinner

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 där det mesta redan uppbundet i tidigare beslut. Samtidigt vet vi att dagens transportsystem och järnvägar ha skriande behov. Föreslagna infrastrukturinvesteringar för befintligt järnvägsnät är inte tillräckligt stora, även med ett anslag om +15 % kommer stora kapacitetsbrister att finnas kvar. Vi ställer oss frågan om staten inte kan investera tillräckliga pengar i befintligt järnvägsnät, varför skulle då en investering i höghastighetståg plötsligt vara ekonomiskt möjligt?

Ett statligt åtagande för höghastighetståg kommer oundvikligt krympa infrastrukturbudgeten och därmed under lång tid tränga undan andra välbehövliga satsningar. I utredningen anges den statliga delen till 50 % av investeringen. En svensk utbyggnad av

högstastighetsbanor 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 högstastighetsnät som ligger tidigast 15 år i framtiden.

SAMHÄLLSEKONOMISK UTREDNING ALTERNATIVA STRÄCKNINGAR

Ett överdrivet stort värde på persontransporter gör att högstastighetståg visar viss samhällsmässig lönsamhet, men det är uppenbart att de samhällsekonomiska modellerna måste ses över, bl.a. för godstrafik som idag underprioriteras. Redan idag saknas relevanta aspekter för godstransporter i de samhällsekonomiska analyserna. Att basera samma kalkyler på högstastighetståg kommer bara att visa att de är lönsammare än vad de faktiskt är.

Utredningen säger själv att de inte jämfört högstastighetsbanor med andra alternativa projekt t.ex. en uppgradering och utbyggnad av de befintliga Södra och Västra stambanorna. Skogsindustrierna föreslår att även jämförelser med andra alternativ görs i kommande utredningar.

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 Vänern
- 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 till åtgärdsplan. De är av gemensamt intresse för alla Sveriges transportköpare 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. Detta skulle kunna ses som "light-version" och skulle även inkludera möjlighet att anpassa infrastruktur för längre och tyngre tåg, exempelvis för uppgradering av axeltryck (minst STAX25) och lastprofil C. 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!

Stockholm, den 11 november 2009

Staffan Thonfors

Karolina Boholm