

Trafikverket
781 89 BORLÄNGE

Remissyttrande från Skogsindustrierna över järnvägens behov av ökad kapacitet – förslag på lösningar för åren 2012-2021. TRV 2011/17304

Skogsindustrierna har fått Trafikverkets Kapacitetsutredning på remiss. Vi ställer oss bakom Näringslivets Transportråds remissvar och lämnar i det följande kompletterande synpunkter till detta.

SVENSK SKOGSINDUSTRI

Skogsindustrierna är massa- och pappers- samt den trämekaniska industrins bransch- och arbetsgivarorganisation. Skogsindustrierna företräder ett 50-tal massa- och pappersbruk och cirka 140 sågverk samt ett antal företag med nära anknytning till massa-, pappers-, eller trävarutillverkning. Skogsnäringen sysselsätter direkt drygt 80 000 personer och exporterade för 129 miljarder kronor (2010).

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. 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.

SAMMANFATTNING

Skogsindustrierna anser att regeringens uppdrag att utreda behovet av ökad kapaciteten på järnväg är oerhört angeläget. Kapacitetsutredningens första rapport är väldisponerad med en tydlig beskrivning av nuläge, brister, ekonomiska förutsättningar och förslag till åtgärder. I likhet med Näringslivets Transportråd förordar Skogsindustrierna att alternativ C4 genomförs vilket innebär att den totala ramen för drift och underhåll samt trimningsåtgärder och investeringar ökar med 38 mdr SEK. Tyvärr konstaterar vi att det trots denna ökning kvarstår insatser för att de stråk som är angelägna för skogsindustrin ska åtgärdas på ett tillfredsställande sätt. Det avser transporter från industrin längs Norrlandskusten, inklusive Ostkustbanan, transporter på bägge sidor om Väneren med Göteborgs hamn som mål och för transporter genom Sverige via Malmö till kontinenten. Om IMO:s regler om svavelhalt i fartygsbränsle genomförs kommer landtransporterna att öka vilket ytterligare förstärker problemen.

SYNPUNKTER PÅ UTREDNINGENS DELAR

1. Uppdraget

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet vilket också är utgångspunkten för uppdraget till Kapacitetsutredningen. Målet är bra men det förutsätter att godstransporter har ett rättvisande värde i dessa kalkyler. Att bara kalkylera med kapitalvärde innebär att exv.

försämrad leveranssäkerhet inte värderas. Detta skapar merkostnader för kunderna vilket i sin tur sänker trovärdigheten för svensk skogsindustri som leverantör vilket riskerar att minska konkurrenskraft och leveranskvantitet.

Den svenska skogen har en hög tillväxt vilket innebär att avverkningarna under en lång period ökat vilket i sin tur möjliggjort en ökad industriproduktion baserat på inhemsk råvara. För en exportberoende näring med en produktion som ökar över tiden ökar naturligtvis också efterfrågan på transporter såväl av råvara som färdiga produkter. Steg 1 i fyrstegsprincipen är att föra över transporter till mindre utrymmeskrävande, säkrare eller miljövänligare färdmedel vilket i många fall innebär järnväg. Därför borde uppdraget också ha innehållit en analys av hur andra faktorer exv. IMO:s regler för svavelhalt i fartygsbränsle påverkar behovet av järnvägskapacitet.

2. Beskrivning av järnvägssystemet och dess förutsättningar

Skogsindustrierna instämmer i den beskrivning som lämnas och understryker särskilt vikten av systemsyn samt vikten av drift och underhåll. Den prognos som lämnas för 2021 om försämrad punktlighet och överflyttning av gods från järnväg till väg kan förstärkas om ytterligare gods överförs till landbaserade system till följd av att IMO-reglerna kan fördyra sjötransporterna.

I beskrivningen av våra nordiska grannländer framgår att de norra delarna av Sverige, Norge och Finland karaktäriseras av stora företag som förädlar lokala råvaror. En ökning av främst gruvindustrin förutsågs vilket ökar behovet av hög kapacitet i de sydgående järnvägsstråken. Om detta inte åtgärdas får det naturligtvis även konsekvenser för skogsindustrin. Konsekvenserna av ökade transporter från Norge för kapaciteten väster om Väneren och i Göteborg är också viktiga att beakta.

Större investeringar som exv. nytt signalsystem, ERMTS, kan leda till specifika krav på lok och vagnar vilket i sin tur fördyrar transporten för tågoperatören. Kostnader som transfereras till transportköparen. Skogsindustrierna önskar att transportköparna får ökad delaktighet i dialogen inför större investeringar eftersom dessa också kan förändra förutsättningarna för nyttjandet av järnvägen.

IMO:s nya regler för svavelhalt i marint bränsle berörs översiktligt i beskrivningen med hänvisning till VTI:s analyser för Sjöfartsverket. Skogsindustrierna påtalade redan vid utveckling av Åtgärdsplanen 2009 att en fördjupad analys av konsekvenserna av IMO-beslutet behöver göras och finner det anmärkningsvärt att en sådan inte är utförd som underlag för Kapacitetsutredningen.

3. Kapacitet och kvalitet

Skogsindustrierna instämmer i den beskrivning som görs.

4. Nuläge och brister

Analysen av nuläge och bedömda framtida brister är väl genomförd och pedagogiskt presenterad. Skogsindustrin i Sverige består av sågverk och pappers- och massaindustri. Sågverken är spridda över hela Sverige medan pappers- och massaindustri i större utsträckning är lokaliserad längs kusten. De större företagen har ofta integrerade industrier med sågverk och massaindustri samlokaliserad. I landet finns fem områden med en samlad produktionskapacitet som uppgår till eller överstiger 1 miljoner ton/år, nämligen

- Piteå

- Sundsvall
- Gävle
- Karlstad och området kring norra Vänern
- Norrköping

Dessa områden har en särskild tyngd i transportsammanhang. IMO-reglerna kan resultera i ett kraftigt ökat behov av landtransporter längs norrlandskusten. I sammanhanget är också Botniabanan väsentlig. Botniabanan ger de norrländska industrierna en förbättrad tillgänglighet. Det råder dock bristande kapacitet på Norra stambanan, speciellt norr om Umeå. 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. 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.

En satsning på Ostkustbanan skulle således vara till stort värde för norrländsk skogsindustri med effekten att ytterligare gods tillförs till godsstråk i Mellansverige vilket ytterligare understryker vikten av ökad kapacitet på stråken vidare genom landet, exv dubbelspår på sträckan Hallsberg-Mjölby.

För industrin i Värmland är transportmöjligheterna väster om Vänern mot Göteborg väsentliga.

För skogsindustrin är också stråken genom Bergslagen till Hallsberg och flödena på Västra Stambanan mot Göteborg och Södra stambanan mot Malmö viktiga.

Åtkomsten till Göteborgs hamn framstår som en mycket viktig del att åtgärda.

För samtliga dessa stråk beskriver utredningen avsevärda brister. Skogsindustrierna välkomnar därför att bristerna utifrån ett godstransportperspektiv kommer att analyseras vidare fram till slutredovisningen i oktober.

5. Ekonomiska förutsättningar

Utredningens uppdelning på nivåer ger en tydlig beskrivning av vilka ekonomiska ramar som behövs för att nå olika ambitioner. Skogsindustrierna förordar nivå C4.

6. Förslag till åtgärder

Skogsindustrierna instämmer i Näringslivets Transportråds synpunkter på förslag till åtgärder.

- Det behövs även en särskild investeringspott för marknadsanpassningar inom Trafikverket tillgänglig redan från 2012 och under hela planperioden till och med år 2021
- Styrmedel som differentiering av avgifter är acceptabla. Dock bör regeringen ompröva beslutet om att mer än tredubbla banavgifterna under planperioden. Skogsindustrierna vill också se en ökad dialog med transportköparna och inte enbart tågoperatörerna när avgifterna utreds. Avgifterna transfereras och kan leda till önskade effekter om inte en sådan dialog sker.

- Behovet av ökad järnvägskapacitet till följd av de nya utsläppsreglerna för svavel från IMO har inte analyserats tillräckligt av Kapacitetsutredningen
- Trafikverkets förslag om att erbjuda ramavtal om bankapacitet för längre tid än ett år bör prövas i särskild ordning senare i höst och frikopplat från Kapacitetsutredningen
- Stråkperspektivet i utredningen bör förstärkas genom att tre centrala godsstråk som har högsta prioritet i sin helhet slutförs tidigt under planperioden
- Viktiga godsstråk måste ha hög kapacitet, tillgänglighet och framkomlighet med möjlighet att köra tyngre, längre och bredare tåg för ökad kapacitet och effektiva transporter.

Kapacitetsutredningens förslag till investeringar sammanfattas i figur 22. Vid en jämförelse med kartorna över punktlighet (figur 11, 12, 15 och 17) noterar vi att för skogsindustrin viktiga behov till förbättringar inte finns med bland föreslagna investeringar. Det avser transporter från industrin längs Norrlandskusten, på bägge sidor om Väneren med Göteborgs hamn som mål och för transporter genom Sverige via Malmö till kontinenten. Undantaget sträckan Gävle-Sundsvall där partiellt dubbelspår föreslås.

ÖVRIGA SYNPUNKTER

Transporter och klimatpåverkan

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.

Skogsindustrierna 31 augusti 2011

Mårten Larsson
Chef Näringspolitiska avdelningen