

2012-03-20

Trafikverket  
781 89 BORLÄNGE

Mårten Larsson  
Marten.larsson@skogsindustrierna.org  
08-762 79 72

## **Remissyttrande från Skogsindustrierna över *Transportsystemets behov av ökad kapacitetshöjande åtgärder – förslag på lösningar fram till år 2025 och utblick mot 2050. TRV 2011/17304***

Skogsindustrierna har fått Trafikverkets Kapacitetsutredning på remiss. Vi ställer oss bakom Näringslivets Transportråds (NTR) och Transportgruppens (TG) gemensamma svar med följande kompletteringar utifrån Skogsindustriernas speciella förutsättningar.

### **SAMMANFATTNING**

Skogsindustrierna anser att regeringens uppdrag att utreda behovet av ökad kapaciteten i transportsystemet är oerhört angeläget. Tyvärr konstaterar vi att det trots de ökningsförslås 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 Vänerne med Göteborgs hamn som mål och för transporter genom Sverige via Malmö till kontinenten. Vi kan också konstatera att om IMO:s regler om svavelhalt i fartygsbränsle genomförs riskerar landtransporterna att öka kraftigt vilket ytterligare förstärker kapacitetsbehoven på landinfrastrukturen.

Skogsindustrierna anser sammanfattningsvis att:

- Det är viktigt att se svensk infrastruktur och de stora godsstråken som en del av det europeiska/globala nätverket och som en del av tillväxtpolitiken. En väl fungerande infrastruktur är en förutsättning för en konkurrensutsatt industri som har avstånd som komparativ nackdel.
- Det är av yttersta vikt att utredningen väger in hur olika finansieringslösningar samt miljöstyrningsåtgärder påverkar konkurrenskraften för svensk industri. Detta gäller bland annat införandet av svavelregler för sjöfarten där Skogsindustrierna förordar en förskjutning i tid av införandet.
- Skogsindustrierna är starkt kritiska mot kilometerskatt på väg, då skogsindustrins transportkostnader redan idag är höga i förhållande till varuvärdet. Detta blir en skatt på avstånd och därmed en glesbygdsskatt. För exempelvis biomassa för energiändamål kommer detta att kraftigt minska upptagningsområdet. Då användandet av biobränslen är en del av ett klimatsmart samhälle får detta en direkt påverkan på Regeringens klimatmål.
- Utredningens förslag på investeringsram är en miniminivå. Vi ansluter oss till NTR och TG:s förslag om att införa ett investeringsgolv för infrastrukturinvesteringar för att garantera en långsiktighet.
- Skogsindustrierna är starkt kritiska mot att banavgifterna höjs så kraftigt.

- Infrastruktur är en statlig angelägenhet och vill påpeka att medfinansiering inte ses som fungerande alternativ.
- Skogsindustrierna ser positivt på att över tiden separera gods- och personflöden, men det får inte innebära att satsningar på godstrafik stryks eller senareläggs.
- Vi anser att höghastighetståg behöver utredas ytterligare för att utvärdera om de är samhällsekonomiskt lönsamma i ett glest befolkat land som Sverige eller om det finns andra mer kostnadseffektiva lösningar.
- Helhetslösningar för hela godsflödet är viktiga. Utan väl fungerande hamnar och sjöfart och bra anslutningar till dessa har andra investeringar liten effekt för en industri som exporterar mellan 70 % och 85 % av all sin produktion.
- Stråktänkandet för gods är positivt och vi vill understryka vikten av att hela stråk slutförs för att öka kapaciteten.
- Det är av yttersta vikt att grundantaganden, kalkylmodeller och beslutsunderlag klarar av att bedöma samhällsnyttan av godstransporter på ett korrekt sätt. Idag bedömer vi att de kraftigt undervärderas.
- Tyngre och längre tåg och lastbilar är en angelägen miljö- och konkurrenskraftsfråga för en industri med stora godsflöden över hela Sverige. Det är därför glädjande att utredningen lyfter fram ETT och ELVIS projekten som goda exempel på projekt som kombinerar ökad konkurrenskraft med minskad miljöbelastning. Det vore fördelaktigt för såväl konkurrenskraft som miljömål om FoU kopplat till demonstrationsprojekt inom sektorn kunde prioriteras.
- Skogsindustrin använder i stort sett hela det svenska vägnätet för sina virkestransporter och har över åren investerat mycket stora belopp i skogsbilvägnätet som mynnar ut i det allmänna vägnätet. Detta innebär att bärigheten i det kapillära allmänna vägnätet är av yttersta vikt för skogsbilvägarna ska kunna nyttjas fullt ut såväl på kort som lång sikt. Bärighetsfrågorna får inte prioriteras ner eller förhandlas bort.

## SKOGSINDUSTRIERNAS YTTRANDE

### Helhetsperspektiv

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. försämrade 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 därmed på sikt förädlingsvärdet.

### Godsstråk

Det är viktigt att se svensk infrastruktur och de stora godsstråken som en del av det europeiska/globala nätverket och som en del av tillväxtpolitiken, då en väl fungerande infrastruktur är en förutsättning för en konkurrenskraftig industri som har avstånd som

komparativ nackdel. Stråkperspektivet i utredningen bör förstärkas genom att tre centrala godsstråk som har högsta prioritet i sin helhet slutförs tidigt under planperioden.

Skogsindustrierna företräder sågverks- och pappers- och massaindustrin i Sverige. Sågverken är spridda över hela Sverige medan pappers- och massaindustrin i större utsträckning är lokaliserad längs kusten. De större företagen har ofta integrerade industrier med sågverk och pappers- och massaindustri samlokaliserad. Av den totala produktionen på 23 miljoner ton finns inte mindre än 10 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
- Örnsköldsvik
- Borlänge
- Karlshamn med Blekingekusten
- Mönsterås
- Hylte/Värö

Infrastrukturen till och från dessa områden har en särskild tyngd i transportsammanhang för såväl utförsel av färdigvaror som införsel av insatsråvara. 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. Detta understryker ytterligare vikten av ökad kapacitet på stråken vidare genom landet, exempelvis dubbelspår på sträckan Hallsberg-Mjölby.

För industrin i Värmland och Dalarna är transportmöjligheterna väster om Vänern mot Göteborg väsentliga, men även för Gävle-området samt hela Norrland vid transport mot Göteborg.

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.

Gruvnäringsens expansion i norra Sverige och Finland samt i Bergslagen understryker ytterligare behovet av bra godstransportlösningar nord-syd.

### **Avgifter och finansiering**

Styrmedel såsom differentiering av avgifter är acceptabla. Skogsindustrierna vill dock på samma sätt som NTR poängtera att regeringen bör ompröva beslutet om att mer än tredubbla banavgifterna under planperioden. Ytterligare en faktor i avgiftsfinansieringen som vi vill lyfta fram är den omklassificering av bansträckningar inom de olika klasserna

låg/mellan/hög trafikerade delar som genomförs. Detta innebär att låg och medel plötsligt blir medel- eller högtrafikerade sträckor och därmed stiger kostnaderna ännu snabbare. Redan nästa år (2013) kommer detta innebära kännbara höjningar. Skogsindustrierna vill också se en ökad dialog med transportköparna och inte enbart tågoperatörerna när avgifterna utreds. Avgifterna transfereras och kommer att påverka järnvägens konkurrenskraft negativt och bli en alltmer signifikant kostnadspost i järnvägsfrakterna. Att på detta sätt ta igen årtionden av eftersatt underhåll uppfattar Skogsindustrierna som kontraproduktivt.

Vi ansluter oss till NTR och TG:s synpunkter om att det är viktigt att skilja på lösningar för finansiering av infrastruktur och styrmedel som främst syftar till att nå miljömålen.

Ett exempel är kilometerskatt. Skogsindustrierna är negativa till införandet av en kilometerskatt eftersom det blir en skatt på avstånd och därmed blir en "glesbygdsskatt". Styrmedel skall driva utvecklingen mot önskvärda förändringar, men då det för skogsindustrin inte finns något alternativ till vägtransporter blir en eventuell kilometerskatt en ren beskattning/finansieringsåtgärd.

### Klimat och konkurrenskraft

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 kapacitet för landtransporter och den klimatpåverkan detta ger.

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.

Större investeringar som exempelvis ett nytt signalsystem, ERMTS, kan leda till specifika krav på lok och vagnar vilket i sin tur fördyrar transporten för tågoperatören. Kostnader som riskerar att 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. Det är också viktigt att den här typen av system införs konkurrensneutralt för de som nyttjar järnvägen

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 tvärbanan 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.

## SKOGSINDUSTRIERNAS UTGÅNGSPUNKT

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. Skogsindustrin utgör ca 10 % av Sveriges industri och exporterar 85 % av produktionen av massa och papper samt 70 % av färdiga trävaror. 60-70 % av transporterna sker med sjöfart. Om 10 % av sjötransporterna skulle föras över till järnväg skulle det innebära att transportera skulle öka med 55 % i järnvägssystemet. Skulle de istället föras över till vägtransport skulle transporterna öka med 38 % i vägsystemet. Då det redan råder kapacitetsbrist i framförallt järnvägssystemet visar denna enkla kalkyl att regler som begränsar möjligheterna för transporter med ett transportslag får kraftig påverkan på de övriga. Skogsindustrin har behov av väl fungerande infrastruktur samt långsiktiga styrmedel och regler för att optimera godsflöden och kundnytta.

Effektiva transporter är nödvändiga för färdigvaror och råvaror och inte minst för att transportera biomassa ur skogen som kan ersätta fossila bränslen och minska klimatpåverkan.

Stockholm

2012-03-30

För Skogsindustrierna

Mårten Larsson  
Chef Näringspolitiska avdelningen