

2012-12-14

Er ref: Kenneth Natanaelsson
kenneth.natanaelsson@trafikverket.se

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

Yttrande över Trafikverkets utredning om Inlandsbanans funktion och roll i transportsystemet

SAMMANFATTNING

Skogsindustrierna vill framhålla följande ståndpunkter:

1. Inlandsbanan är en flaskhals som behöver åtgärdas
2. Inlandsbanan tillsammans med tvärbanorna fyller en mycket viktig funktion för att förse Sverige med biomassa
3. Inlandsbanan är viktig för att skapa redundans och robusthet i systemet
4. Rapporten om Inlandsbanan baseras på kalkylmodeller som systematiskt undervärderar gods vilket innebär att slutsatserna därmed leder fel
5. Ett fossilfritt Sverige kräver större tillgång till biobränsle vilket ställer krav på en fungerande Inlandsbana och dess tvärbanor
6. Ur ett nationellt perspektiv finns andra banor som näringslivet under lång tid prioriterat högt, men även Inlandsbanan och tvärbanorna är angelägna
7. Svaveldirektivet innebär ökade järnvägstransporter generellt men även norrut mot Narvik genom Inlandsbanans koppling till Malmbanan
8. Skogsindustrin är starkt beroende av väl fungerande järnvägstransporter för sin internationella konkurrenskraft

SKOGSINDUSTRINS BEHOV AV INLANDSBANAN

Inlandsbanan är en viktig järnvägssträcka för regionala järnvägstransporter och en flaskhals som behöver åtgärdas. Inlandsbanan, främst tillsammans med tvärbanorna, fyller en viktig funktion för råvaruförsörjningen och möjligheten för skogsbruket att leverera bioenergi till hela Sverige. Till detta kan adderas att Inlandsbanan skapar redundans i järnvägsnätet och därför är en viktig del i Sveriges järnvägsnät för att skapa robusthet vid avbrott och urspårningar.

Skogsindustriernas önskemål på Inlandsbanan är enligt följande:

1. Hela inlandsbanesystemet måste kunna bära 22,5 tons axeltryck
2. Ett modernt trafiklednings- och säkerhetssystem
3. De sträckor som idag är avstängda måste öppnas för trafik igen
4. Underhållsarbetet som är eftersatt måste få de resurser som behövs
5. Tvärbanorna bör ha motsvarande standard eller bättre samt elektrifieras

Skogsindustrins transporter av virkesråvara med tåg har från år 2001 till 2008 har ökat med 75 %. Detta är ett viktigt steg mot de klimatmål om -20 % av fossila utsläpp till 2020 som branschen gemensamt har satt upp. Tvärbanorna till Inlandsbanan är en viktig del i detta. För att möjliggöra ytterligare ökning av transporter av virkesråvara med järnväg och möjliggöra framtida biobränsletransporter på järnväg är ökad bärighet på hela Inlandsbanan och tvärbanorna en förutsättning. Tvärbanorna behöver även elektrifieras och på längre sikt även Inlandsbanan. Att elektrifiera en sträcka gör att ett godståg kan köra på el istället för diesel och 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.

SAMHÄLLSEKONOMISKA KALKYLMODELLER

Det är av yttersta vikt att grundantaganden, kalkylmodeller och beslutsunderlag klarar av att bedöma samhällsnyttan av godstransporter på ett korrekt sätt. De finns idag stora brister vad gäller godstrafik i Trafikverkets kalkylmodeller vilket betyder att den samhällsekonomiska nyttan inte helt framkommer. Godset undervärderas systematiskt t.ex. i förhållande till persontrafik, men också genom att många andra viktiga parametrar för industrier/transportköpare saknas i kalkylerna. Utredningen om Inlandsbanan vilar på dessa missvisande kalkylmodeller, vilket innebär att slutsatserna därmed leder fel.

REDUNDANS I JÄRNVÄGSINFRASTRUKTUREN

Många banor har idag redan nått kapacitetstaket och det är därför viktigt att skapa alternativa bansträckningar för att skapa flexibilitet i systemet. Inlandsbanan kan stå för en sådan roll. I den händelse att Stambanan genom övre Norrland blir oframkomlig om än endast med något enstaka dygn behövs Inlandsbanan för att omleda trafik. Tills vidare är Inlandsbanan den enda alternativa banan i Norrland norr om Vännäs. Söder om Vännäs finns Botniabanan men där krävs ETC-utrustade fordon anpassade för ERTMS. I dagsläget finns inte tillräckligt antal lok med denna teknik. Med tanke på de urspårningar som har skett och de stora avbrott det har lett till är behovet av redundans mycket stort och viktigt. Infrastrukturpropositionen betonar dessutom ett robust järnvägssystem och Inlandsbanan är därför att anses som en viktig samhällsfunktion för att minimera risken i det nationella systemet.

BIOBRÄNSLEFÖRSÖRJNINGEN I SVERIGE

Långväga transporter av biobränsle är i förhållande till varuvärdet kostsamt. Därför arbetar skogsbruket intensivt i flera effektiviseringsprojekt med frågan, t.ex. har SkogForsk forskningsprogram för att sänka kostnader från skörd av skogsbränslen genom hela logistikkedjan fram till industri. Utvärderingar har visat att just logistikkostnaderna är nyckeln till bättre ekonomi från stubbe till industri.

Många områden med god tillgång på biobränsle ligger långt från värmeverk och kraftvärmeverk. I det inre av Norrland, exempelvis längs Inlandsbanan finns områden som idag betraktas som ”vita” på kartan, d.v.s. är olönsamma för uttag av biobränsle. Väl ”undervägs” på tåg är transportkostnaderna endast en tiondel av lastbilens.

Med en fungerande tåglogistik på Inlandsbanan, inklusive dess tvärbanor, skulle mer biobränsle kunna skördas i regionen och komma södra Sverige till del både genom större volymer och genom ett lägre pris. Bannätets standard på Inlandsbanan är en central del i detta, men även andra faktorer spelar en viktig roll t.ex. antalet terminaler, terminaler som är anpassade för bulkig skogsråvara och inte minst tillgången på tågtider. En omställning av Sverige till en nation utan fossila utsläpp, och där biobränsle har en stor roll, ställer därmed krav på Inlandsbanan och dess tvärbanor.

På uppdrag av Skogsindustrierna har SkogForsk genomfört en studie av skogsbrukets lastbilstransporter baserat på 2010 års data. Studien är under slutförande och har ännu inte publicerats, men den visar tydligt att biobränsle transporteras endast korta distanser med lastbil. Totalt rör det sig om 5,8 miljoner ton biobränsle (primärt skogsbränsle) med ett medeltransportavstånd om 69 kilometer. I studien har också flöden till tågterminaler studerats. Omkring 7,6 miljoner ton timmer och massaved transporterades på järnväg. Kopplingen till Inlandsbanan och dess tvärbanor är här uppenbar. Figurer 1 i bilaga 1 illustrerar flöden för timmer och massaved till järnvägsterminaler. Figuren visar också tydligt områden där det saknas fungerande järnvägsspår som ”vita” fläckar.

Beträffande flöden av biobränsle till tågterminaler är de så små att ingen motsvarande karta kunnat göras. Dock kan noteras stor ökning mellan åren 2004 och 2010 vad gäller volymer av biobränsle som transporteras på lastbil, se figurerna 2 och 3 i bilaga 2. Utvecklingen antas fortsätta i takt med åtgärder för att nå ett fossilfritt samhälle till år 2050 ökar. Biobränslemarknaden är en relativt ny marknad med mycket små volymer på järnväg och därför är det viktigt att inte ensidigt titta på historiken vad gäller järnvägstransporter utan att se utvecklingen i TWh för marknaden som helhet de sista tio åren. Med de rätta förutsättningarna har järnvägen potential att möjliggöra längre transporter bland annat till södra Sverige där behovet av biobränsle är som störst.

PRIORITERADE INFRASTRUKTURÅTGÄRDER

Det är väl känt att behovet av infrastrukturåtgärder i järnvägsnätet är stort både vad gäller underhåll och kapacitet. Ur ett nationellt perspektiv finns därför andra banor som ett samlat näringsliv under lång tid prioriterat högt. Därutöver har skogsindustrin framhållit centrala godsstråk som t.ex. Ostkustbanan och Södra stambanan. För Sveriges försörjning av biomassa och för robusthet och redundans i järnvägsinfrastrukturen är också tvärbanorna och Inlandsbanan är angelägna.

SVAVELREGLER FÖR SJÖFARTEN PÅVERKAR JÄRNVÄGEN

Svaveldirektivet har aktualiserat behovet av ett i sin helhet väl fungerande järnvägsnät. Allt talar för att efterfrågan på järnvägstransporter kommer att öka när industrin försöker hitta vägar att undvika de kraftigt ökade kostnaderna för sjöfarten. En sådan effekt är ökade järnvägstransporter norrut mot Narvik (se VTI-notat 15, 2009). Inlandsbanans koppling till Malmbanan kan därmed öka dess betydelse för trafiken i detta sammanhang.

Sjöfartsverket har i sin konsekvensutredning om svavelreglerna för sjöfarten visat att en överflyttning av 10 % av sjötransporterna inte är orimlig. Sker överflyttningen till järnväg skulle transporterna öka med 55 % i järnvägssystemet. Om de istället förs över till enbart vägtransporter skulle transporterna öka med 38 % i vägsystemet. Med kapacitetsbrist i framförallt järnvägssystemet visar denna enkla kalkyl att regler som begränsar möjligheterna för transporter med ett transportslag får kraftig påverkan på de övriga.

SKOGSINDUSTRINS JÄRNVÄGSTRANSPORTER

Sverige är världens näst största exportör av papper, pappersmassa och trävaror. Skogsindustrin utgör ca 10 % av Sveriges industri och exporterar 85 % av produktionen av massa och papper samt 70 % av sågade trävaror. Skogsindustrin står för 22 % av transportarbetet på den svenska järnvägen. Malmbanan borträknad, är varannan godsvagn (53 %) för export lastad med skogsindustriprodukter. 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 transportera biomassa ur skogen som kan ersätta fossila bränslen och minska klimatpåverkan.

Stockholm

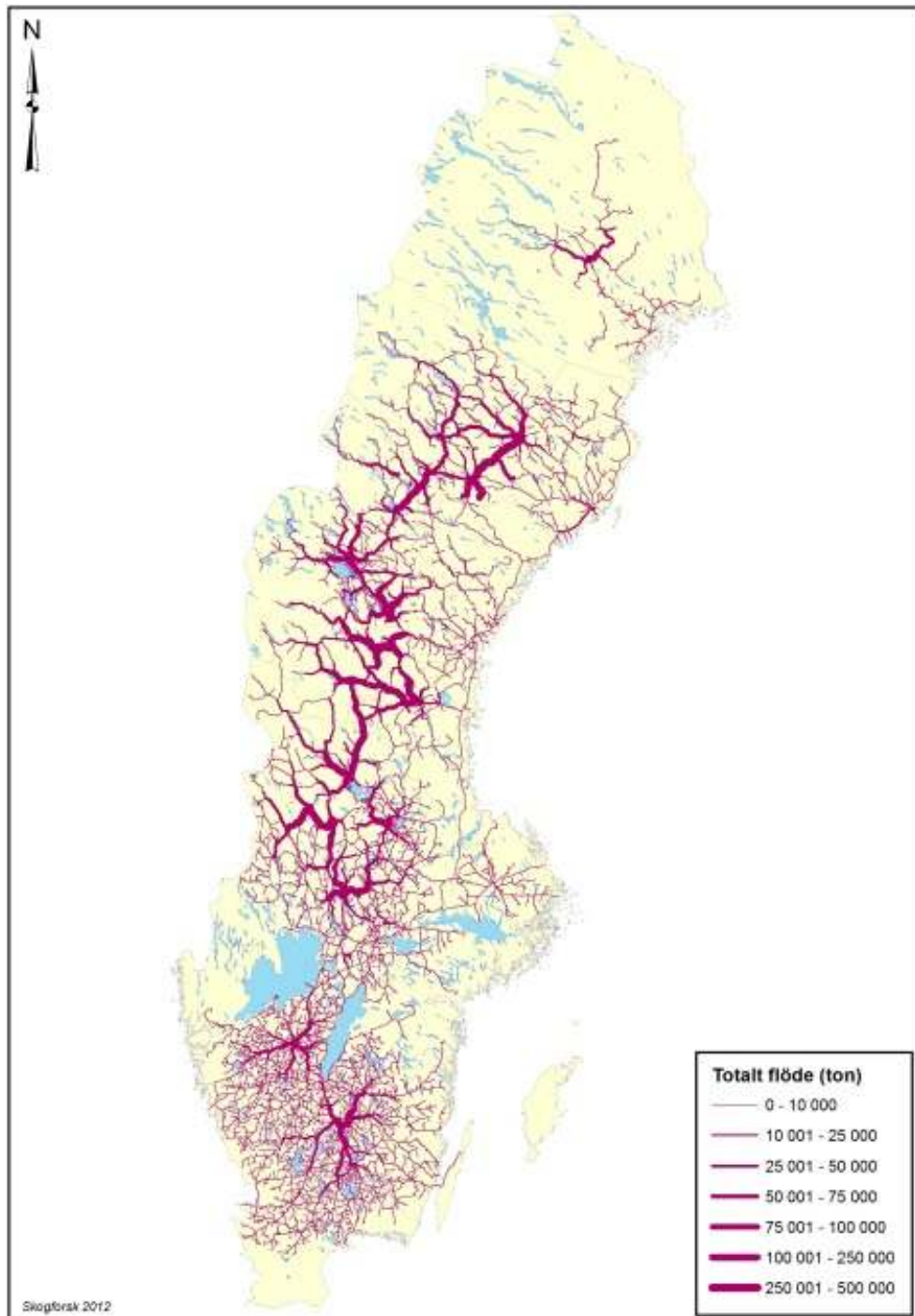
2012-12-14

För Skogsindustrierna



Karolina Boholm
Transportdirektör

Bilaga 1



Figur 1 Volymviktat flöde av timmer och massaved till terminaler med omlastning från lastbil till tåg år 2010.

Bilaga 2



Figur 2 Volymviktat transportflöde av bibränsle med lastbil år 2010.



Figur 3 Volymviktat transportflöde av bibränsle med lastbil år 2004.