

2013-03-11

Er ref: Monica Nilsson
TRV 2012/87263

Helena Sjögren
helena.sjogren@skogsindustrierna.org
08-762 72 35
072-585 72 35

Yttrande över Trafikverkets plan för införande av ERTMS längs korridor B i Sverige

SAMMANFATTNING

Skogsindustrierna vill framhålla följande ståndpunkter:

1. Trafikverkets förslag till plan måste kompletteras med en ekonomisk analys av kostnaderna för fortsatt införande i Sverige.
2. Införande av ERTMS får inte begränsa konkurrensen mellan olika tågoperatörer.
3. 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.

ALLMÄNNA SYNPUNKTER

Skogsindustrierna ställer sig bakom det remissvar som Näringslivets Transportråd (NTR) skickat i denna fråga. Vi håller med om att motiven till ERTMS är bra då tillgången till en effektiv och väl fungerande järnväg är mycket viktig för vår exportindustri. Vi behöver sammanhängande godsstråk som sträcker sig utanför landets gränser. På sikt kan vi se att det finns fördelar med ERTMS. Men initialt är det förknippat med både stora investeringskostnader och störningar i trafiken.

Trafikverkets förslag till plan måste kompletteras med en ekonomisk analys av kostnaderna för fortsatt införande i Sverige. Annars riskerar införandet av systemet motverka dess eget syfte. ERTMS bör införas på ett sådant sätt att det stärker järnvägens konkurrenskraft inte ökar kostnaderna för varuägare och resenärer.

Trafikverket skriver att en förutsättning för införande är att ”Sverige är en intressant marknad för leverantörer av ERTMS mark- och ombordsystem”. Borde vi inte gå i takt med övriga Europa i stället för att riskera att vi skapar ett eget system för Sverige? Marknaden för signalsystem borde vara europeisk, inte bara svensk. Vi ser inte nytta av att i detta fall gå före Europa.

Västerdalsbanan är först i världen med ERTMS Regional. Det försöket har tvingat våra medlemmar att flytta transporter från järnvägen till lastbil. Det är inte acceptabelt med försök som ökar både kostnader och utsläpp. Skogsindustriernas uppfattning är att Sverige bör avvakta ytterligare investeringar i ERTMS till dess att det går att få tillförlitlighet i systemet.

SVENSK SKOGSINDUSTRI

Skogsindustrierna är massa-, och pappers- och den trämekaniska industrins branschorganisation. Skogsindustrierna företräder ett 50-tal massa- och pappersbruk och cirka 140 sågverk samt ett antal företag med nära anknytning till massa-, pappers-, eller trävarutillverkning. Skogsindustrin sysselsätter drygt 70 000 personer och exporterade för 129 miljarder kronor (2010).

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 infrastruktursatsningar 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.

SKOGSINDUSTRINS TRANSPORTER

Inom skogsindustrin, Sveriges största exportnäring, exporteras nästan 80 % av produktionen. Järnvägstransporter är nödvändiga för detta, och mer än vartannat tåg för export över Öresundsbron innehåller produkter från skogsindustrin.

Skogsindustrin är den bransch som köper mest järnvägstransporter i Sverige. Tågen används främst för transporter av trä- och papper till kontinenten, men också för virkesråvara och andra inkommande transporter. Järnväg är det transportmedel som ger lägst utsläpp av koldioxid och branschens ambition är att öka andelen exportgods på järnväg. Utvecklingen bromsas emellertid av brister och flaskhalsar såväl i Sverige som på kontinenten.

Sveriges geografiska läge gör att svenska skogsindustriföretag har jämförelsevis långa transportavstånd till sina huvudmarknader. För att begränsa avståndsnackdelarna vid export har skogsindustrin byggt upp effektiva logistik- och transportsystem. Även för transporter av skogsråvara har logistiken effektiviserats, bland annat genom transportsamverkan och virkesbyten mellan skogsbolag. Ekonomin är den huvudsakliga drivkraften, men miljö- och klimataspekterna har blivit allt viktigare. I de flesta fall drar ekonomi och miljö åt samma håll.

Stockholm

2013-03-11

För Skogsindustrierna

Helena Sjögren
Rådgivare transportpolitik