

2013-09-26

Näringsdepartementet
Remiss nr: N2013/2942/TE

103 33 Stockholm

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

Förslag till nationell plan för transportsystemet 2014-2025

Skogsindustrierna ställer sig bakom det remissvar som Näringslivets transportråd lämnat tillsammans med TransportGruppen. Med detta remissvar lyfter vi några aspekter som är viktiga för skogsindustrin.

SAMMANFATTNING

Skogsindustrierna vill framhålla följande ståndpunkter:

- Verka för tidigare implementering av HCT-fordon
- Se till helheten för godsstråken
- Satsa mer på bärighet
- Prioritera de små projekten
- Prioritera sjöfarten högre
- Banavgifterna bör rimligen inte höjas före järnvägen förbättrats
- ERTMS bör finansieras av staten

ALLMÄNNA SYNPUNKTER

Överlag är Trafikverkets förslag till nationell plan för 2014-2025 ett stort steg i rätt riktning. Vi välkomnar att viktiga stråk och noder för godstransporter identifieras och i långa stycken överensstämmer med näringslivets egna. Vi välkomnar även att den största satsningen är på drift och underhåll av befintligt system. Förslaget till Nationell plan har dock, enligt vår mening, ett alltför stort fokus på storstadsområden. Vi håller inte med om att den satsningen kommer att generera de positiva effekter för godset som Trafikverket framhåller.

FORSKNING OCH INNOVATION

Liksom Näringslivets transportråd och TransportGruppen anger i sitt remissvar anser Skogsindustrierna att staten bör höja sitt anslag till forskning och innovation inom transportområdet. Särskilt viktigt är det att satsa på demonstrationsprojekt. Anslagen bör särskilt höjas för sjöfarten. Dels för att Sjöfartsverket inte längre får använda medel från farledsavgiften till forskning dels för att det redan idag är ett underprioriterat område. Höj också innovationsstödet för sjöfarten, inte minst mot bakgrund av SECA direktivet.

Skogsindustrierna är positiv till att planen tar upp HCT fordon. Trafikverket har satt ett mål om att införa HCT på ett utsnitt av vägnätet till 2016. Om de med HCT fordon menar såväl längre som tyngre lastbilar är år 2016 ett rimligt mål. Skogsindustrierna ser däremot inget skäl till att vänta med det första steget och genomföra en höjning av lastbilars totalvikt från 60 till 76 ton. Denna ändring, med minskning av både utsläpp och antalet fordon som det skulle innebära, kan införas omgående. Det kan ske med dagens begränsningar vad gäller fordonslängd, axellaster och befintliga fordonsmoduler. Skogsindustrierna anser att formuleringen ”ett utsnitt av vägnätet” är olyckligt. Fordon ska givetvis inte trafikera vägvägnitt som de inte är lämpade för. Det finns idag naturliga begränsningar för till exempel höjder under viadukter eller maxvikter för broar med begränsad bärighet. När lagen ändras för att tillåta effektivare lastbilar bör den skrivas så att de tillåts generellt, men liksom dagens fordon får de inte trafikera vägvägnitt där infrastrukturen är begränsande.

Skogsindustrierna ser även en potential i HCT-tåg. Med längre och tyngre tåg utnyttjas infrastrukturen mer effektivt samtidigt som funktionskraven på infrastrukturen ökar. Forskningsinsatserna måste därför prioriteras på de viktiga stråken. Där det är möjligt bör myndigheter tidigt verka för att tillåta effektivare fordon. Projektet ELVIS är ett bra exempel på försök med tyngre och längre tåg.

STRÅK

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. Stråktänkandet för gods är positivt och vi vill understryka vikten av att hela stråk slutförs för att öka kapaciteten. Till exempel behövs ostkust- och ådalsbanorna för att Botniabanan ska komma till sin rätt.

Trafikverket har gjort en karta över trafikslagsövergripande stråk med stor relevans för internationella gods- och persontransporter (sid 84). Men att blanda person och gods ger en felaktig bild av verkligheten, inte minst av vilka som är de relevanta godsstråken. Gods norr om Mälardalen ska inte till Stockholm utan i första hand mot Malmö eller Göteborg.

BÄRIGHET

För skogsindustrin innebär brister i bärighet på det allmänna vägnätet mer kostnader på cirka 600 miljoner kronor årligen. Ambitionen i planen för bärighet måste öka. I Trafikverkets förslag ska 15,8 miljarder kr läggas på bärighet inom ramen för drift och underhåll under den 12 år långa planperioden. Det är mindre än tidigare. Vilket är olyckligt nu när HCT-fordon är aktuella och ställer större krav på broarnas bärighet. För HCT fordon använder Trafikverket en olycklig retorik i och med att de hänvisar till ett utvalt vägnät. Det är viktigt att angreppssättet vänds och att de verkar för generell implementering där vägavsnitt som inte passar i stället får lämplig restriktion. Till detta kommer den ofrånkomliga tjällossningen.

För att medel till bärighet ska användas på bästa sätt bör Trafikverket återinföra den centrala bärighetsgruppen där brukare och myndighet träffas och diskuterar detta. 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 att skogsbilvägarna ska kunna nyttjas fullt ut såväl på kort som lång sikt. I många fall innebär det sträckan från skogsbilväg fram till det som klassas som utpekad näringslivsväg.

När det gäller HCT fordon kan det finnas åtgärder inom bärighet som behöver prioriteras för att även tyngre fordon ska kunna trafikera en sträcka.

BETYDELSEN AV DE ICKE NAMNGIVNA PROJEKTEN

Prioritera de mindre projekten. Det finns ett stort antal utpekade projekt i den nationella planen. Bara projekt som bedöms kosta mer än 50 miljoner kommer med på listan. Vår industri använder hela vägnätet och i stort sett hela järnvägen. I många fall är det mindre projekt som kan vara nog så viktiga för framkomlighet och robusthet. Vi vill att Trafikverket värnar om de mindre projekten som inte finns med på den namngivna listan. Det kan låta självklart, och givetvis måste en gräns dras för vad som ska finnas med i en nation plan. Men när något händer i stora projekt och det behövs mer pengar verkar det vara potten till de mindre åtgärderna som krymper och detta oavsett vad som har störst samhällsekonomisk nytta.

Skogsindustrierna vill att Trafikverket tydligt redovisar vad som prioriteras bort när större projekt överskrider planen och behöver mer resurser än planerat.

ENSKILDA ÅTGÄRDER – SKOGSINDUSTRIERNAS ÅSIKTER

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 Väneren
- dubbelspår på hamnbanan och ny Marieholmsbro till Göteborgs Hamn

Dessa tre centrala godsstråk med internationella kopplingar är av gemensamt intresse för hela branschen 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.

Allmänt anser vi att infrastruktur för längre och tyngre tåg ska premieras. Generell forcering för uppgradering av axeltryck (minst STAX 25) på järnvägar som belastas hårt av våra transporter. Det gäller också lastprofiler som inom en överskådlig framtid bör åtgärdas för att klara C-profil på det nät vi använder. 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!

Botniabanen 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 Botniabanen utan att kunna utnyttja hela dess potential är ett dåligt utnyttjande av allmänna medel.

Banverket har i en tidigare utredning föreslagit att det kapillära järnvägsnätet ska få samma förutsättningar för stöd och bidrag från staten som enskilda vägar. Motivet är att en vägtrafikmodell ger konkurrensneutralitet mellan transportslagen vilket stimulerar utvecklingen av godstransporter på järnväg. Skogsindustrierna tillstyrker detta.

Andra exempel på sträckor som är av stor vikt för skogsindustriföretag är:

- Godsstråket genom Bergslagen – dubbelspår Hallsberg/Mjölby
- Bergslagsbanan Gävle – Kil (vidare GBG) (kapacitet)
- Stambanan genom övre Norrland (1400T-2000T)
- Ostkustbanan (slottider, dubbelspår, kapacitet)
- Norra Stambanan – partiella dubbelspår, mötesspår - kapacitet

- Södra stambanan (kapacitet, STAX 25 ton)
- Malmö/Göteborg med hög kapacitet.
- Utbyggda rangermöjligheter i Hallsberg, Malmö och Göteborg.
- Möjligheter till längre tåg - 750 m - mellan Hallsberg och Malmö.
- Botniabanan måste kompletteras med delen Ådalsbanan.
- Norrbotniabanan
- Hoforsryggen på Bergslagsbanan. Tunga tåg måste delas/kortas
- Elektrifiering av järnvägen på Fredrikskans (Gävle Hamn)
- Utöka spårlängd på Frövi station så att minst ett fullängdståg får plats
- Elektrifiering Kimstad – Skärblacka
- Tidigareläggning av triangelspåren i Bergsåker och Maland
- Upprustning av Ådalsbanan Långele-Nyland
- Charlottenberg (Norska gränsen) till Kil. Kapacitetshöjning med fler och längre mötesspår

SJÖFART

Det viktigaste trafikslaget för utrikeshandeln, sjöfarten, borde vara mer framträdande i den nationella planen för transportsystemet. Sjöfarten borde stärkas för att ytterligare hjälpa till med att avlasta landinfrastrukturen. Det är särskilt viktigt att satsa nu när svaveldirektivet kommer att höja kostnaderna för sjöfart. Farledsavgifterna borde tas bort och medel avsättas för att anslagsfinansiera sjöfartsverket. Regeringen har aviserat att medel kommer flyttas till sjöfarten. Det är ett steg åt rätt håll men möjliggör endast en mycket liten sänkning av farledsavgiften.

Staten ska ha huvudansvaret för infrastruktur. Skogsindustrierna motsätter sig Trafikverkets förslag på krav på medfinansiering vid investeringar i farleder eller slussar. Förutom att det inte är en myndighets uppgift att sätta ett sådant krav är det inte rimligt att på ett sådant sätt negativt särbehandla ett trafikslag. Trafikverket pekar på brister i sjöfartens infrastruktur. Skogsindustrierna skulle gärna se att det satsades mer på dessa brister, men även inom andra områden som inte nämns. Till exempel isbrytning -snöröjning av havets motorväg är en statlig angelägenhet som därmed även ska bekostas av staten. Trafikverket hänvisar till att fartygen kommer att bli större, det tror vi också, men eftersom fartyg har betydligt längre livslängd och avskrivningstid än lastbilar tar anpassningar till nya förhållanden längre tid. Större fartyg och som är mer energieffektiva, det är bra, men ändrar också kraven på infrastrukturen. Det finns exempelvis risk att de effektivare fartygen samtidigt har mindre styrka och kan få större problem med is. Detta behöver transportpolitiken ta höjd för och se till att Sverige har den kapacitet som krävs för effektiv sjöfart oavsett årstid.

Staten har en förutsättningsskapande roll på infrastrukturområdet vari en central uppgift är att bidra till en samhällsekonomiskt effektiv rollfördelning mellan landets hamnar. Staten har en viktig roll att tillgodose varuägarna och deras behov som ska stå i centrum för samhällets insatser på infrastrukturområdet. Vi ser

samtidigt en konflikt när staten kategoriserar vissa hamnar som nationellt strategiska. Skogsindustriföretag i hela landet är industriellt bundna till många skilda hamnar eller industrihamnar för kostnadseffektiva transporter. En industrihamn kan vara direkt avgörande för en industri och närliggande samhälles framtid. Den prioritering som finns får därmed inte utökas till att även gälla aspekter på sjösidan såsom till exempel lots eller isbrytning.

BANAVGIFTER

Banavgifterna föreslås fördubblas från år 2014 till 2025. Skogsindustrierna är särskilt emot en höjning före tillgängligheten av infrastrukturen har ökat. Även Riksdagen har ställt sig negativt till detta. Skogsindustrierna håller med Näringslivets transportråd om att det bör ske en omprövning av det tidigare regeringsbeslutet om höjda banavgifter till och med år 2021 och fortsatta höjningar till 2025 enligt Trafikverkets nu lämnade planförslag. För våra medlemmar innebär höjda banavgifter både ökade kostnader för transport av råvara in till anläggningarna och färdiga produkter som ska exporteras.

ERTMS

När det gäller ERTMS vill Skogsindustrierna framhålla att införande inte får begränsa konkurrensen mellan olika tågoperatörer. 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. Trafikverket skriver att den ombordutrustning som krävs ska bekostas av operatörerna. Vi anser att detta borde vara en politisk fråga och inte något som trafikverket beslutar om. Tidsplanen för införandet av ERTMS är även onödigt forcerad. Givetvis är det bra om det finns en gemensam Europeisk plan, men vi ser inte fördelen med att Sverige ska vara så tidigt ute och ta de större riskerna som det innebär. Vi borde gå i takt med övriga länder så att marknaden för signalutrustning blir europeisk och inte aktörer tvingas skapa särskilda system för svenska tåg.

I Trafikverkets rapport *ERTMS – Alternativ för finansiering av ombordutrustning* är den första rekommendationen formulerad:

”Ett stöd till tågbranschen kan ses som motiverat och bör troligen vara utformat så att större delen av typgodkännande och en viss del av serieinstallationer täcks.”

Skogsindustrierna håller med Trafikverket om denna slutsats då just typgodkännande riskerar bli särskilt kostsamt för mindre operatörer vilket riskerar begränsa konkurrensen.

Försöket med ERTMS Regional på Västerdalsbanan tvingade våra medlemmar att flytta transporterarna 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.

Till sist önskar Skogsindustrierna att Trafikverket nu fokuserar på att komma igång och genomföra de stråk som näringslivet är beroende av.

Stockholm

2013-09-26

För Skogsindustrierna

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Helena Sjögren'.

Helena Sjögren