

2013-11-15

Er ref: Boel Olin  
Diarien: TRV 2013/66526

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

## Yttrande över samråd för upphörande av underhåll på järnvägssträckan Mellerud-Billingsfors på bandel 662 i Melleruds och Bengtsfors kommuner, Västra Götalands län

### SAMMANFATTNING

- Skogsindustrierna avstyrker förslag om upphörande av underhåll av bandel 662 till dess att alternativ lösning etablerats
- Trafiken på bandel 662 är inte obetydlig, därför kan inte förutsättningarna enligt Järnvägsförordningen 6 kap. 4 § anses vara uppfyllda
- Dialog mellan Trafikverket och berörda aktörer bör snarast inledas för att gemensamt diskutera en alternativ lösning
- Bandel 662 är viktig ur ett nationellt perspektiv då den påverkar virkesbalansen i Sverige
- Det kapillära bannätet har en strategiskt viktig funktion att förse Sverige med biobränslen

### SKOGSINDUSTRIERNAS YTTRANDE

#### Bakgrund

Den 2 oktober 2013 skickade Trafikverket ut ett pressmeddelande där de anger att underhållet av järnvägen ska upphöra på sträckan Mellerud-Billingsfors, d.v.s. bandel 662 mellan Mellerud och Billingsfors allmänt kallad Dal Västra Värmlands Järnväg (DVVJ). Banan är i stort behov av underhåll. Om beslutet blir att upphöra med underhållet, läggs aktuell bana i malpåse i tre år. Då beslutet om upphörande av underhåll fattats, innebär det att det inte längre är möjligt att köra trafik på sträckan.

#### Skogsindustrin och banan

Godstransporter sker idag på DVVJ trots att standarden på banan inte är bra, vilket betyder dyrare omkostnader för transporter. Att transportköpare ändå väljer att använda banan trots dyrare kostnader visar att ett stort behov av banan ska finns kvar.

Rundvirkestransporter på järnväg är en viktig del för att få en bättre balans på virkesmarknaden. Allmänt gäller idag större behov av att flytta rundvirke längre

sträckor än tidigare. Den mängd rundvirke som finns tillgängligt i Dalsland har inte avsättning i Dalsland men med längre transporter finns möjlighet att täcka behov i andra delar av landet. Transporter med järnväg är då nödvändig eftersom långa transporter med lastbil blir för dyrt. Rundvirke som idag lastas på järnväg i Billingsfors har avsättning i t.ex. Småland och Halland. DVVJ blir därför viktig för virkesmarknaden ur ett nationellt perspektiv. Generellt har andelen rundvirkestransporter på järnväg ökat markant. Under perioden 2001 till 2008 ökade rundvirkestransporter på järnväg med 75 procent, se *bilaga 1*.

Allmänt gäller att det i Dalsland idag saknas en ändamålsenlig plats för lastning av rundvirke, vilket tydligt framgår av bilden i *bilaga 2*. Bilden visar lastbilstransporter till en järnvägsterminal eller omlastningsplats och där kan noteras att Dalsland och norra Bohuslän är en stor vit fläck.

### Trafik på banan

På DVVJ transporteras det idag främst rundvirke men även pappersmassa. Det går i snitt en dubbeltur per vardag. Tågen har då mellan 8-10 vagnar. Sommartid går även 2 dubbelturer mellan måndag och lördag med persontrafik. Det förekommer även i genomsnitt 3-8 charterturer per säsong. I nu gällande tågplan finns sökta och tilldelade tåglägen. Dessa tåglägen är fasta dagliga tåglägen på vardagar. Utöver detta tillkommer tåglägen som har sökts ad hoc för hela systemtåg med rundvirke. Dessa ad hoc systemtåg kör ett par gånger per månad beroende på säsongsvariationer. Med den trafik som beskrivs ovan kan inte trafiken anses vara obetydlig.

### Järnvägsförordningen

Enligt 6 kap. 4 § järnvägsförordningen (SFS 2004:526) kan Trafikverket upphöra med underhåll på del av järnvägsnätet när trafiken är av obetydlig omfattning eller när ingen kapacitet är sökt i gällande tågplan. I fallet DVVJ finns det trafik, som inte kan anses vara obetydlig, och tåglägen har sökts. Förutsättningarna enligt 6 kap. 4 § järnvägsförordningen kan därmed inte anses vara uppfyllda.

### Alternativ till omlastningsplats

Trafikverket har i dagsläget inte utrett någon alternativ lösning. Trafikverkets intention att upphöra med underhåll på banan sker alltså innan möjliga alternativ har diskuterats. Användarna av banan är positiva till alternativa lösningar istället för att specifikt underhålla DVVJ. Alternativ måste dock etableras innan DVVJ kan avvecklas eller eventuellt överlåtas till annan infrastrukturförvaltare.

I Dalsland saknas idag en ändamålsenlig plats för lastning av rundvirke. Detta gör att stationsområden används som lastplatser, t.ex. Billingsfors. Detta sker trots att stationsområdet inte är en optimal för lastning av hela systemtåg. En mer anpassad omlastningsplats skulle vara bättre i ett längre perspektiv och bättre ur järnvägssynpunkt.

Det alternativ som förts fram av berörda skogsindustriföretag och tågoperatörer är en omlastningsplats i Bäckefors. En omlastningsplats i Bäckefors kan etableras vid Norge/Vänerbanan vid sträckan Skålebol-Kornsjö. Den bandelen är en bana

mellan Göteborg och Norge, via gränspassagen vid Kornsjö. Banan är elektrifierad, är anpassad för 22,5 ton axeltryck, har fjärrblockering och den ligger i ett bra läge vägmässigt vid vägarna 166 och 172.

Även andra alternativ kan säkerligen finnas och det gäller därmed att Trafikverket skyndsamt utreder dessa och i dialog med berörda genomför ett fungerande alternativ innan banan kan upphöra med underhåll. Dialogen borde rimligtvis skett innan hot om nedläggning uttalats. Basen för denna dialog måste vara olika förslag på alternativa lösningar.

### Lågtrafikerade banor

De lågtrafikerade banorna, eller kapillära banorna, är strategiskt viktiga genom att de är basen för rundvirke och biobränsletransporter på järnväg. DVVJ är en lågtrafikerad bana, eftersom den definitionsmässigt har färre än 15 tåg per dag. Trafikverket anger i pressmeddelande som skäl att upphöra med underhåll på DVVJ att de behöver koncentrera resurser till de järnvägar som har stor betydelse. Stråk och noder är naturligtvis viktigt, men utan det kapillära järnvägsnätet så får vi inget gods på de stora stråken heller.

I infrastrukturpropositionen betonas att vi ska underhålla det vi har, att näringslivet har behov av effektiva transporter och att vi ska ha en infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem. Till 2030 ska vi dessutom ha en fossilfri fordonsflotta. För att klara av omställningen av samhället till en framtida bioekonomi behöver vi biobränsle till både uppvärmning, biodrivmedel och nya smarta förnyelsebara produkter. För att säkerställa försörjningen av detta biobränsle behövs det kapillära järnvägsnätet – för det är där skogsråvaran finns!

### 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. Den utredningen som genomförts om DVVJ vilar på dessa missvisande kalkylmodeller.

### 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

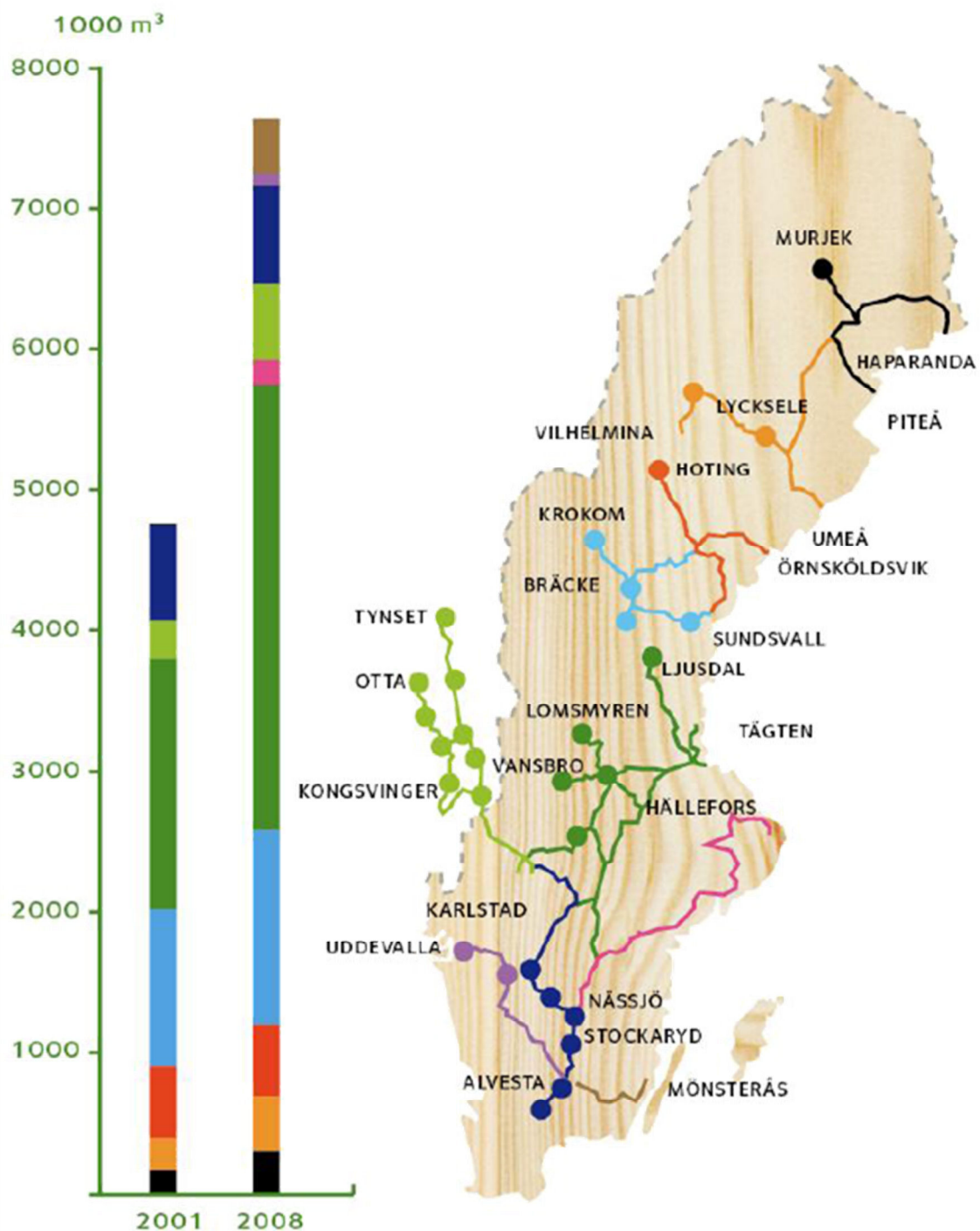
2013-11-15

För Skogsindustrierna

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Karolina Boholm'.

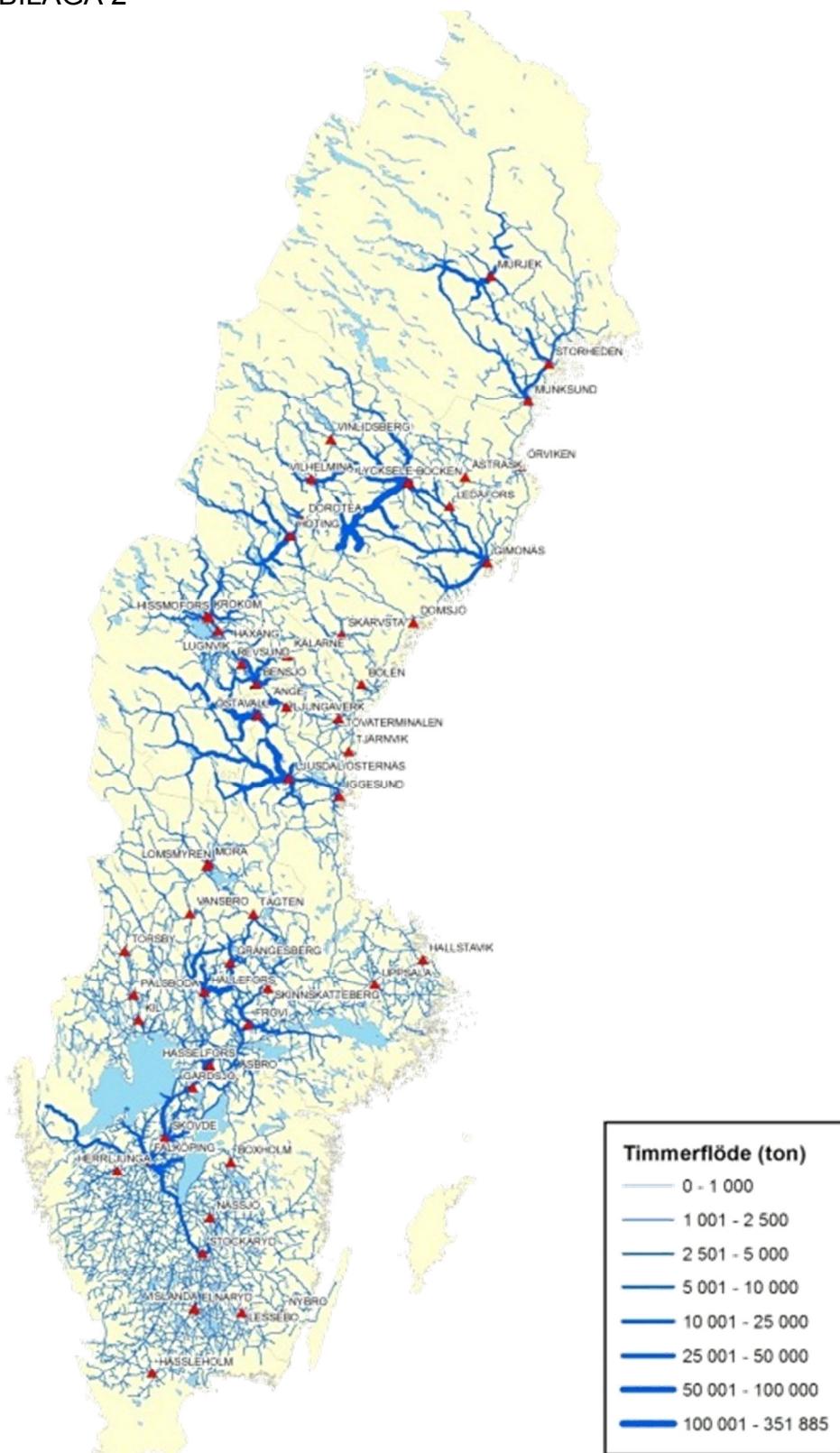
Karolina Boholm  
Transportdirektör

## BILAGA 1



Virkesråvara på järnväg. Data omfattar företagens transportsystem och visar på en ökning med 75 % under perioden 2001-2008. Ökningen har fortsatt efter 2008 men inte i samma takt.

BILAGA 2



Bilderna visar flödet av skogsindustrins råvarutransporter till järnvägsterminaler.

Källa: Skogsbrukets Transporter 2010, Gert Andersson och Mikael Frisk, SkogForsk, 2013