

Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

2017-11-16

n.registrator@regeringskansliet.se
n.nationellplan@regeringskansliet.se.

Remissvar på Trafikverkets (TrV) förslag till nationell plan för transportsystemet, 2018-2029 N2017/05430/TIF

Bakgrund ScandFibre Logistics (SFL)

SFL är ett av Sveriges största logistikföretag som fokuserar på järnvägstransporter. Vi har betydande volymer av skogsindustriprodukter för export från Sverige till övriga Europa, motsvarande ca 30% av Sveriges totala järnvägsexporter över Öresundsbron. SFL transporterar också returgods för ett flertal företag som importerar stora volymer till Sverige, tex ICA, IKEA, bilindustrin. SFL avlastar transportsystemet med över 100 000 lastbilar per år.

SFL's viktigaste användare är dess ägare BillerudKorsnäs och samverkanspartners Mondi och SmurfitKappa, alla internationella bolag med stor export från Sverige. Samtliga har mycket betydande produktion av massa och papper i Sverige (4 milj. ton). Företagen har ambitiösa planer för hållbarhet och vill gärna öka nuvarande volym på järnväg (2 milj. ton/50%) om bara järnvägen skulle vara mer kostnadseffektiv och fungera något bättre.

SFL deltar i flera sammanhang som diskussionspartner för olika järnvägsforum både inom EU och i Sverige. Vi sitter med som en av tre medlemmar i för prioriteringar av TrV's kommande Näringslivspott. Sverige har kommit längst i Europa med avregleringen av järnvägsmarknaden och SFL är en ledande aktör för utvecklingen av affärsmodeller för EU:s nya järnvägsmarknad. SFL samarbetar såväl med stora som små järnvägsföretag och har en nära dialog med både statliga som privata infrastrukturförvaltare i Sverige och i Europa. SFL har sitt huvudkontor i Örebro, en omsättning på ca 900 MSEK/år från järnvägstransporter.

Summering - Kommentarer remissförslag

SFL ser generellt positivt på planförslaget, som öppnar för nya möjligheter för järnvägen. Vi har dock ett antal punkter som vi kommentera och anser är mycket viktiga för att uppnå vårt mål att förbättra möjligheterna för att transportera ytterligare volym på järnväg:

1. Ja till att öka satsningarna på UH av befintliga banor och att koncentrera fokus hos TrV på detta

2. Ja till införande av Näringslivspott
3. Ja till projektet LTS längre, tyngre, större tåg - ökat fokus på implementering behövs dock.
4. Kraftigt nej till att bygga ny separat höghastighetsjärnväg. Därför ja till förslaget att höghastighetsjärnväg skall maximeras till 250 km/h, ballasterat spår.
5. Förslaget saknar en bra plan för att modernisera rangerbangårdarna
6. Ja till stöd för digitaliseringen, speciellt projekt MPK
7. Förslaget saknar plan för snabb implementering av Näringslivets tre stora godsstråkprojekt
8. Förslaget saknar snabb implementering av fyra viktiga, mindre åtgärder nära fabriker
9. Nej till snabbt införande av ERTMS
10. Nej till höjningen av banavgifter – frys avgifterna och inför miljökompensation.
11. Övrigt
 - a. Uppdatera bromstabeller för godståg i högre hastigheter (LTS)
 - b. EU's förslag till byte till kompositbromsblock på godsvagnar måste planeras
 - c. Säkerställ rättvisande samhällsekonomiska kalkylmodeller för godstransporter
 - d. Vi söder satsningarna på innovation, men fokusera denna planperiod på verkställighet/implementering av befintliga planer

Beskrivning - Kommentarer remissförslag (11 st)

1) Större fokus på underhåll/ återställande befintlig infrastruktur (sid 13, pkt 6.3.2 etc)

Den ökade satsningen på Trafikverkets kärnverksamhet, dvs förvaltning, drift och underhåll av befintliga järnväg, stöds till fullo. Mycket bra!

Vi är dock oroliga över genomförandetakten. Trafikverket bör fokusera på genomförande av kända nödvändiga åtgärder isf att utreda mer. Ansvarigt departement bör också följa upp noggrannare. SFL föreslår att det skall fokuseras på ett ännu snabbare åtgärdande av gamla underhållsproblem, upprustning av befintliga banor och att alla tillgängliga resurser fokuseras på detta isf tex höghastighetsprojekt. Vi har inga problem att banor stängs av för UH-arbeten bara vi får reda på det i god tid.

2) Positiv satsning på "Näringslivspotten" (sid 28, pkt 12.14.3 etc)

Näringslivspotten är en mycket bra satsning som skapar större möjligheter för Trafikverket att möta näringslivets behov av snabbare leveranser av mindre projekt. Vi hoppas och tror att denna pott skall bli en bra katalysator för att flaskhalsprojekt skall levereras snabbt och utgå från näringslivets behov.

3) Fortsätt satsa på längre och tyngre tåg, LTS (pkt 8.4.2 etc)

Ett projekt har det senaste året drivits av TrV men inget konkret resultat eller tidplan ännu. Viktigt för Näringslivets konkurrenskraft att detta projekt påskyndas. Nu går projektet åt fel håll: SFL's tillstånd med långa tåg mellan Hallsberg-Malmö ändras från 730 m till 685 m i T18 pga. av bristande kapacitet på rangerbangårdar.

SFL noterar i planförslaget att det avsätts 143 MSEK i de kritiska sträckorna Hallsberg-Malmö/Göteborg. Dessutom föreslås 1697 MSEK i TEN-T och övrigt bannät. Det är mycket viktigt att dessa medel specificeras och synkroniseras med rangerbangårdarnas kapacitet för att det skall bli möjligt att köra LTS.

4) Kraftfullt "NEJ" till kostsamma och resurskrävande höghastighetsbanor (sid 15 etc)

SFL stödjer Trafikverkets balanserade förslag för höghastighetståg att maxhastigheten på befintliga banor skall vara 250 km/h. Kostnaderna för andra lösningar (separata banor för höghastighetståg 320 km/h) står inte på något sätt i rimlig proportion till nyttan. Det är mycket viktigt att säkerställa att kompetens/resurser och finansiella medel i första hand skall användas för att återställa standarden och bättre utnyttja befintligt järnvägsnät istället för extrem satsning på ett för Sverige onödigt projekt.

5) Modernisera rangerbangårdar (tex pkt 6.4.2)

Enligt SFL:s bedömning och erfarenhet råder det inte en generell kapacitetsbrist på banorna i Sverige för godstrafik, speciellt inte om vi utnyttjar banorna bättre med hjälp av MPK. Däremot finns kapacitetsproblem på rangerbangårdar/noder och ibland vid mindre flaskhalsar på vissa stråk. Noderna har därför en vital funktion i utnyttjandet av järnvägssystemet.

Rangerbangårdarna i Hallsberg, Malmö samt Sävenäs måste anpassas till den avreglerade marknadens funktionssätt, bli mer multifunktionella och moderniseras (jmf. även SOU 2015:110). Det är i noderna, inte ute på banorna, SFL identifierar de största kapacitets- och funktionella bristerna.

SFL konstaterar att vissa och spridda åtgärder föreslås. Det saknas en helhetslösning som tydligt stärker godstrafikens konkurrenskraft och anpassning av noderna för mångfald av tågdragare och vagnslastnätverks operatörer. Enligt Trafikverkets tidigare indikationer har underhåll, trimnings- och anpassningsbehov för över 6.000 mSEK indikerats. Åtgärder behövs under planperioden. SFL föreslår att omgående starta en åtgärdsvalsstudie i ett systemperspektiv så att bristerna kan namnges och finansiering säkras.

6) Stöd för digitalisering (tex pkt 5.2.1)

Trafikverkets satsning på digitalisering med ett anläggningsregister (ANDA) för att öka sin kunskap om anläggningen samt införandet av projekt "Marknadsanpassad Planering av Kapacitet" (MPK) så att spåren kan utnyttjas effektivt är mycket positivt. Betydande kapacitet kommer att frigöras genom MPK.

Digitaliseringen på järnvägen kan dock framskrida betydligt snabbare och hålla samma takt som väg- och flygtrafiken. På grund av järnvägen systemuppbyggnad krävs det ett större åtagande från staten för att driva igenom digitaliseringen på järnväg än på vägsidan.

Info: SFL möter upp digitaliseringen genom att utrusta och själv bekosta 6000 järnvägsvagnar med GPS-sändare och RFID-tagging. Samtliga fordon på det svenska bannätet borde nu registreras för automatisk fordonsidentifiering enligt GS1 standard. Befintligt järnvägssystem i Sverige står nu inför stora möjligheter som digitalisering öppnar för om infrastrukturen hjälper till med läsare och standards.

7) Implementering av Näringslivets tre stora sedan länge föreslagna stråkprojekt

Visa handlingskraft och genomför de sedan decennier diskuterade, beslutade och hos industrin förankrade svenska godsstråksstrategin (jmf NTR:s Remissyttrande Dnr N2009/6374/IR). Att hela tiden förskjuta färdigställande av nedanstående beslutade åtgärder, nu i delvis i ytterligare 3–5 år till 2024–2029 sänker förtroendet i hela planeringsprocessen och grunden för prioriteringskriterierna. Åtgärda skyndsamt således prioriterade flaskhalsar i följande godsstråk som kommer att medverka till att längre tåg kan köras:

1. Dubbelspår Hallsberg- Mjölby
2. Väster om Vänern/Bergslagsbanan
3. Dubbelspår hamnbanan och ny Marieholms bro i Göteborg

8) Snabb implementering av fyra viktiga, mindre åtgärder nära fabriker viktiga för svensk export. Samtliga mycket lönsamma enligt Samhällsekonomiska Kalkylmodeller

1) Grums bangård. Vid Gruvöns Bruk i Grums, Värmland, investerar BillerudKorsnäs mer än 5 miljarder SEK och bygger världens största kartongmaskin. Nya produkter och ökande volymer skall huvudsakligen exporteras. En robust infrastruktur som medger hållbara transporter (=järnväg) är av fundamental betydelse för projektet. Samtliga lokala parter (Trafikverket regionalt, Region Värmland, Grums Kommun och Industrin) är överens om en första etapp för bättre lokal järnväg måste färdigställas så skyndsamt som möjligt. En större Åtgärdsvalsstudie pågår också för Etapp 2 kring E18 och det s.k. Gruvökorset och flera brister har identifierats. Grova investeringskalkyler föreligger för två långsiktigt hållbara alternativ för driftsplatsen. Åtgärden måste läggas till som en namngiven brist som sannolikt behöver levereras under den senare delen av planperioden för att nå långsiktigt hållbar lösning för Grums driftsplats med omnejd.

2) Elektrifiering Kimsta – Skärblacka, 5,5 km. Här pågår synnerligen utdragna utredningar och järnvägsplanprocesser. Objektet har extremt hög samhällsekonomisk lönsamhet, investering i mer spår på bruket pågår, en ny maskin tas i drift och en översyn av de lokala logistiska uppläggen pågår. Planprocessen har inte medgett att Trafikverket kunnat hålla rimliga tidplaner trots konsensus och en gemensam målbild. Volymer tvingas nu över på väg för att lösa den uppkomna situationen. Åtgärdsobjektet som sådant hamnar som ett trimningsobjekt och inte en namngiven objektbrist, men måste färdigställas skyndsamt.

3) Frövi bangård och station. Även här pågår synnerligen utdragna utredningar för ett extremt lönsamt projekt. I planförslaget ligger nu åtgärden med, men ett genomförande först 2024–2029 kommer att öka behovet av lastbilar. Åtgärden behöver tidigareläggas så järnvägsvolymer kan hanteras i en nod där spårkapaciteten redan utnyttjas till bristningsgränsen. Not: En felskrivning har smugit sig i underlaget till Planen. Åtgärden är även med adderade objekt för att öka säkerheten, minska bullret och underlätta för gång och cykel mm.

4) Norra Ådalsbanan Långsele-Västeraspy. Behovet av, och rationaliteten för, reinvesteringen har påtalats i decennier för rubricerade sträcka. Reinvesteringen måste nu

genomförs snarast under planperioden för att successivt återupprätta trovärdigheten för planeringsprocessen och gällande prioriteringskriterier.

9) Senarelägg införandet av ERTMS

Det finns fortfarande mycket oklarheter var gäller teknik, andra länders genomförande och tidsplaner. SFL tycker att man skall senarelägga införandet tills en koordinerad tidsplan finns med andra länder. En genomlysning av kostnaderna bör också göras innan fortsättningen av projektet fastslås.

10) Frys banavgifterna, återuppta förslaget om miljökompensation för järnvägsföretagen

Beslutsfattare måste förstå att höjda banavgifter försämrar konkurrenskraften och minskar volymerna på järnväg. När befintlig infrastruktur förbättrats är det däremot mer rimligt att öka avgifterna. Det påstås felaktigt i debatten att Sverige har lägre avgifter än andra länder. Det beror på våra stora avstånd: per km lägre, men per transport är avgiften högre. Det är en nackdel för industrin och försämrar Sveriges konkurrenskraft.

Ett tidigare förslag (2016) att införa miljökompensation för att stödja järnvägens konkurrenskraft har försvunnit. SFL menar ett detta förslag bör införas.

11) Övriga synpunkter

Generella synpunkter, vissa på detaljnivå men ändå viktiga att beakta.

- Uppdatera bromstabeller och utför signalåtgärder för godståg i högre hastigheter så att man enkelt kan öka kapaciteten på befintliga banor (LTS)
- EU's förslag av byte till kompositbromsblock för samtliga järnvägsvagnar får varken minska trafiksäkerheten eller konkurrenskraften. Sverige bör bevaka industrins intressen inom EU.
- Säkerställ rättvisande samhällsekonomiska kalkylmodeller för godstransporter
- Vi söder satsningarna på forskning och innovation men på järnvägssidan, men vi behöver generellt flytta fokus från utredningar till verkställighet. Många goda utredningar och forskningsförslag finns, men denna planperiod gäller det att implementera förslagen – inte forska mer.

Vid eventuella frågor om vårt remissvar kan nedanstående personer kontaktas.

Med vänliga hälsningar

ScandFibre Logistics AB
Örebro 2017-11-16

Mats Erkén
VD

Mats.erken@scandfibre.se
070 343 0605

Pär Sund
Senior logistikutvecklare – järnväg

par.sund@scandfibre.se
072 726 7893