

Näringsdepartementet  
103 33 Stockholm

2016-02-29

[n.registrator@regeringskansliet.se](mailto:n.registrator@regeringskansliet.se)  
[n.nationellplan@regeringskansliet.se](mailto:n.nationellplan@regeringskansliet.se).

Trafikverkets inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2018-2029, N2015/4305/TIF

ScandFibre Logistics (SFL), med huvudkontor i Örebro, har ca 35 anställda och omsättningen uppgick 2015 till ca 1000 mSEK. Bolagets viktigaste kunder är dess ägare, dvs. BillerudKorsnäs, Holmen, Mondi Dynäs och Smurfit Kappa, som alla har betydande massa- och pappersproduktion i Sverige. ScandFibre har också kunder utanför ägarkretsen och transporterar då produkter för externa företag, till exempel produkter från IKEA och företag inom dagligvaruhandeln.

SFL har sedan starten 1999 varit en av de största aktörerna för godstransporter åt svensk exportindustri, som alla är beroende av säkra och stabila järnvägsleveranser. ScandFibre är en ledande aktör vad gäller utvecklingen av affärsmissiga förutsättningar för godstransportmarknaden. SFL samarbetar med stora järnvägsföretag i Sverige och internationellt, små nischade aktörer samt statliga och privata infrastrukturförvaltare. SFL transporterar två miljoner ton söderut, främst på export, och fyller en majoritet av järnvägsvagnarna med importgods norrut som returfrakter i en godskorridor genom Europa. Vi använder oss dagligen av ca 1 500 järnvägsvagnar och avlastar transportsystemet med minst 100 000 lastbilar per år. Järnvägens framtid och konkurrenskraft är viktig för oss och för våra kunder

Befintlig järnväg i Sverige står inför ett paradigmskifte med stora möjligheter att kunna utnyttjas bättre och effektivare. En förenklad kapacitetstilldelning, IT-understödd tågplanering och en nationell trafikledning ska implementeras av Trafikverket (TrV). Järnvägssystemet i Sverige är ett avreglerat integrerat system där ökad samverkan krävs för att öka utnyttjandet och friställa kapacitet i den infrastruktur vi redan har.

SFL's förslag till förbättringar till inriktningsunderlaget är därför:

1. Ändra målsättningen för åtgärdande av Sveriges infrastrukturskuld till högst fyra år
  - a. TrV säger att det tar "mer än 10 år och att det skall kosta 10 miljarder" att åtgärda underhållsskulden (UH). Öka anslagen och ställ krav på att öka satsningen de närmaste åren och ge TrV direktiv på att komma ikapp UH-skulden till senast 2021.
2. Stöd TrV och följ upp ett snabbt genomförande och implementering av de nu viktiga pågående projekten som ska bidra till bättre beslutsstöd kan ska ge förutsättningar till att utnyttja järnvägssystemet till sin fulla rätta potential:
  - a. marknadsanpassad kapacitetsplanering (MPK)
  - b. nationell trafikledning (NTL)
  - c. anläggningsregister (ANDA)

3. Frys banavgifterna och fatta beslut om införande om förslag till miljökompensation
  - a. Fakta: att kraftigt öka banavgifterna för att t.ex. finanserna UH-skulden tvingar gods från järnväg till väg. Det är helt kontraeffektivt för att nå såväl klimatmål, tillväxt som fler jobb. Höj anslagen eller fördela om anslagen och rikta mot UH och trimning.
  - b. Fakta: Vi har Europas längsta och tyngsta lastbilar på våra vägar, men i princip Europas kortaste tåg på våra järnvägar. Lastbilarna får därför en konkurrensfördel för godstransporter jämfört tågen.
  - c. En miljökompensation bör införas för att återställa konkurrensen mellan transportslagen. Den bör balanseras mot uttagsnivåerna på banavgifterna, inte bara temporärt utan kopplas till att underhållsskulderna verkligen är åtgärdade fullt ut.
4. Visa handlingskraft och genomför snarast den sedan decennier diskuterade och hos industrin förankrade svenska godsstrategin, (Jmf NTRs Remissyttrande Dnr N2009/6374/IR)
  - a. Åtgärda prioriterade flaskhalsar i godsstråk av riksintresse för import- och exportvolym, nämligen
    - i. dubbelspår Hallsberg- Mjölby
    - ii. väster om Väner/Bergslagsbanan
    - iii. dubbelspår hamnbanan och ny Marieholms bro i Göteborg.
  - b. Fokus på förbättringar vid noderna i Hallsberg, Malmö samt Sävenäs
5. Installera ett samverkansforum, Näringslivets Godstransportprogram, för att skapa kontinuitet och samsyn mellan industrin och TrV. Detta skulle öka förtroendet för järnvägen och i förlängningen kan gods attraheras från väg till järnväg.
  - a. Forumet behöver drivas av TrV och kompletteras med extern expertis från näringslivet i styrgrupp, i referensgrupper och olika arbetsgrupper.
  - b. Ett nationellt- och internationellt helhetsperspektiv på korridorer, stråk, noder, samt järnvägens organisation även i andra länder krävs.
6. Följ fyrstegsprincipen tills järnvägsknuten är löst – men den får inte vara en flaskhals
  - a. Fyrstegsprincip är en bra och långsiktigt hållbar inriktningsprincip. Detta gäller speciellt i vårt järnvägssystem med brister i både underhåll, förvaltning och organisation, parallellt med otydliga roller och gränssnitt.
  - b. Vi har dock sett flera konkreta lönsamma projekt som har försenats pga. av oklarheter i finansiering mellan kommuner, region, stat och TrV. Vi stödjer därför en kraftigt utökad obunden pott som förvaltas av TrV för snabbare genomförande och leverans av lönsamma trimningsåtgärder.
7. Projekt nya höghastighetsbanor (Sverigeprojektet) = extrem risk.
  - a. Synnerligen stora och osäkra investeringskostnader, med extrema risker, ställs mot minst sagt otydliga nyttor.
  - b. Projektet bygger på osäkra prognoser, intervjuer, som backas upp med hjälp av andra osäkra prognoser kring både industri- och trafikutveckling. Osäkra indata föder i sin tur, icke färdigutvecklade kalkyl- och utvärderingsmodeller (som t.ex. Samgods och ASEK), och riskerar att ge ett synnerligen tveksamt beslutsunderlag. Beslutsunderlaget blir så komplext att många använder de beräknade nyttoeffekterna vårdslöst och skapar en vilseledande bild av både riskerna och nyttor i de pågående förhandlingarna. Inte heller känslighets- och riskanalyser håller måttet.

- c. SFL är mycket oroade att denna gigantiska investering kommer att hindra takten i trimning och utveckling av den befintliga anläggningen.
  - d. Vi avråder därför till projektet och vill istället att politiker och TrV satsar kraftigt på att rusta upp befintlig infrastruktur.
8. Järnvägen bör inte vara regionaliserad i TrVs organisation
- a. Järnvägen är ett sammanhängande system som måste som hållas ihop centralt. Detta gäller såväl trafikledning som UH, trimning och utveckling av infrastrukturen.
  - b. Fokus måste ligga på kärnverksamheten och i närtiden snarare än i en spekulativ långsiktig väldigt lokal- och regional samhällsutveckling.
  - c. Regionalisering och åtgärdsvalsstudier som oftast görs av externa konsulter driver både kostnader och leveranstider. Metodiken bidrar även till att skapa helt onödiga finansieringskonflikter mellan staten, regionerna, kommunerna och fraktbetalarna.
9. Åtgärda de stora bristerna i statistiken, prognos- och kalkylmodellerna
- a. Avgörande vägvalsfrågor, som t.ex. Höghastighetsbanor, måste grundas på relevant fakta och en gemensam framtidsvision om järnvägens framtida roll för Sverige. (Jmf. även SOU 2015:110)
10. Öka funktionaliteten i Hallsberg som Nordens viktigaste järnvägsknut
- a. Skapa flexiblare banutnyttjande med planväxling, mer trafiknära spår och operatörs oberoende bangårdarna. (Jmf. även SOU 2015:110)
  - b. Öka spårlängderna för en rationell hantering av 750 m tåg
11. Förslag på övriga åtgärder
- a. Harmonisera bromstabellerna med Tyskland och frigör bankapacitet.
  - b. Trimningsåtgärder för att öka frekvensen för Långa Tunga Tåg (750 m, 2300 ton) Hallsberg- Malmö och Hallsberg-Göteborg bör påskyndas.
  - c. Frys målbilden för den nya långsiktiga framtida maximala tåglängd (750, 835, 1050, xx meter?) Harmonisera med utvecklingen i Tyskland, samt med fordonsutvecklarna och fordonsägarna.
12. Fokusera TrVs organisation på "implementering/genomförande"
- a. SFL tycker att TrV ägnar för stor del av sina resurser på långsiktiga utredningar och framtidsvisioner utan eget ansvar. Man bör under denna planeringsperiod återkapa förtroende och fokusera på projektgenomförande av flaskhalsinvesteringar och minimera administrativa hinder.

ScandFibre Logistics AB

Örebro 2016-02-29

Mats Erkén  
VD

Pär Sund  
Logistikutveckling