

Stockholm 2017-11-23

Regeringskansliet, Näringsdepartementet
103 33 STOCKHOLM

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

Remiss av Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2018–2029.

Dnr: N2017/05430/TIF.

Näringsdepartementet har remitterat Trafikverkets rapport: Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018–2029 samt fördjupningar i form av underlagsrapporter och promemorior. Svenska Trädbränsleförbundet är inte en remissinstans men väljer ändå att lämna följande synpunkter:

En effektiv och hållbar infrastruktur är en viktig förutsättning för regeringens jobbpolitik likväl som dess ambition att Sverige ska bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer. Trädbränsle¹ har redan idag en stor betydelse för landets energiförsörjning och med de mål inom klimat- och energipolitiken som tagits kommer trädbränsle fortsatt vara betydelsefullt även framgent.

För att kunna leverera trädbränslen krävs dock en fungerande infrastruktur och här finns mycket att göra. Det är positivt att anslagsramen för investeringar och underhåll ökar med 100 miljarder, jämfört med gällande infrastrukturplan, till totalt 622,5 miljarder de kommande tolv åren. Det är positivt att planen innehåller satsningar på bl a åtgärder för beläggning, bärighet och tjälsäkring av vägar och på järnväg, men tyvärr har underhållet av infrastrukturen varit eftersatt under lång tid varför behoven är än större.

Svenska Trädbränsleförbundet vill särskilt lyfta att den förnybara energiråvara som våra medlemmar levererar ofta tillskapas i gles- och landsbygd. Lastbilar är vanligen enda möjliga alternativet i början av logistikkedjan, och våra transporter börjar ofta på vägar där underhållet sedan länge är eftersatt. För att ens vara möjligt att flytta över gods till järnväg krävs fungerande banor och terminaler och här finns ett stort historiskt investeringsunderskott som måste åtgärdas. Vi ser att alla olika transportslag behövs och de behöver kunna nyttjas tillsammans effektivt för att hållbart möta ett ökat transportbehov. Behovet av underhållsinsatser på vägar och järnvägar i områden med jämförelsevis mindre trafikflöden är stort och viktigt för vår bransch.

Biodrivmedel är viktigt för att transportsektorn ska minska sina utsläpp så Sverige kan få en fossilfri fordonsflotta. Smarta transporter innebär inte att lastbilar slutar användas, utan att de nyttjas där de

¹Trädbränsle delas in i tre kategorier. Skogsbränsle som är både primärt skogsbränsle direkt från skogsavverkningar, t ex grenar och toppar (grot), och biprodukter från skogs- och träindustrin, t ex sågspån, flis, bark. Returträ är t ex rivningsvirke och överblivet konstruktionsvirke. Tredje kategorin är energiskog, t ex salix.

behövs och att de då drivs av förnybara bränslen i så hög utsträckning som möjligt. Fokus måste vara på minskade utsläpp.

För skogsråvara och bioenergi är transportkostnader en stor andel av varuvärdet. Värdet av råvaran som transporteras är inte särskilt stort i monetära termer men för att möjliggöra omställning till bioekonomi är den nödvändig. Svenska Trädbränsleförbundet anser därför att funktionaliteten på vägar och låghastighetsbanor utanför storstadsregionerna behöver säkerställas, ytterligare försämrat underhåll är inte ett alternativ. Vi tillstyrker utgångspunkten att effektivisera och optimera redan befintlig infrastruktur innan ny kapacitet byggs.

Vår råvara är skrymmande varför längre lastbilar är lämpligt liksom större tågagnar. Försök har exempelvis gjorts i Sverige som visar att 30 meter långa och 90 ton tunga timmerbilar går bra att köra på normala skogsbilvägar. I Finland har försök med 33 meter långa timmerbilar som kan lasta än tyngre genomförts. Trädbränsle är beroende av en konkurrenskraftig skogsindustri. Mängden skogsbränsle är beroende av att sågtimmer och massaved avverkas. Det blir inga stora skogsbränsleuttag om inte de traditionella sortimenten efterfrågas. Därför anser vi att insatser för att höja bärformågan på vägar och järnvägar för att möjliggöra tyngre tåg och lastbilar också är relevant. Det är särskilt viktigt att beakta konkurrenskraften inom det gröna näringslivet, då det är grunden för att producera förnybar råvara. Ett snabbt införande av BK 4 på bred front är viktigt men även utveckling av de längre och tyngre fordon som testats. Sverige ska inte halka efter Finland, utan sträva efter bästa möjliga förutsättningar för vår basindustri.

För skogsnäringen viktiga tåglinjer försvinner eftersom de uppges vara för dyra att underhålla. Reducerade hastigheter, oplanerade tågstopp och undermåliga terminaler är bekymmersamt för både person- och godstrafiken. Tyvärr kommer godstrafiken i skymundan när beräkningar av prioriteringar sker, eftersom försenade godståg inte alls åsätts de verkliga kostnaderna en försening ger leverantörer och kunder. Svenska Trädbränsleförbundet menar att samhällsnyttan för gods måste tydliggöras bättre i dagens kalkylmodeller. Vi behöver samhällsekonomiska kalkyler som verkligen visar godstransporternas bidrag till samhället i form av jobb, handel och tillväxt. Speciellt infrastruktur som gynnar bioekonomi hämmas med rådande kalkylmodeller eftersom de utgår från varuvärdet och inte förädlingsvärdet. Skogsråvara och biobränsle har ett lågt varuvärde vilket leder till att infrastrukturinvesteringar som gynnar skogsnäringen i princip aldrig kommer att prioriteras med rådande kalkylmodeller och med begränsade anslag.

En utbyggnad av nya stambanor och/eller höghastighetsbanor får inte ske på bekostnad av drift och underhåll av befintlig infrastruktur. Godsets framkomlighet anges vara en prioriterad fråga för regeringen och då behövs föreslagna anslag för att upprätthålla dagens funktionalitet. Tågen behöver inte gå rasande fort, det viktigare är att de faktiskt avgår och att de ankommer på utsatt tid. Det är även problematiskt med säkerhetssystem som inte är harmoniserade, så godståg enbart kan köras på gamla banor och persontrafik enbart på nybyggda sträckor. Vi kan inte fortsätta ha eftersläpande underhåll och flaskhalsar i viktiga godsstråk måste avlägsnas. Det vore olyckligt om viktiga stråkprojekt för godstransporter inte kommer att kunna slutföras under den nya planperioden 2018–2029. Underhåll måste även prioriteras före ett tidigt införande av ERTMS. Sverige behöver skapa långsiktighet i stora infrastruktursatsningar. Det krävs breda partiöverskridande uppgörelser, för en stabil politik. Det är inte lämpligt att starta infrastruktursatsningar utan att först noga och förutsättningslöst granska förutsättningar och alternativ. I nuläget är ERTMS inte tillräckligt tekniskt

stabil, det skapar inget kundvärde eller mervärde för järnvägsföretagen och det är ofinansierat gällande järnvägsföretagens ombordutrustning. Lämpligen granskar regeringens expertgrupp för digitala investeringar fortsatt införande av ERTMS.

Det är viktigt att ställa om transportsektorn till förnybart och där har förnybara bränslen en central roll. För att nå dit krävs att alla aktörer i samhället arbetar aktivt med att minska utsläppen. Det behövs en sammanhållen och långsiktig transportpolitik där beslutade skatter, avgifter och regleringar koordineras och mera bidrar till uppfyllelsen av transportpolitiska mål, klimat- och miljömål än vad som nu är fallet. Oproportionella och ensidiga ökningarna av transportkostnaderna i Sverige får en negativ inverkan på konkurrenskraften. Styrmedel måste vara logiska och ge vägledning. En avståndsbasead väglitageskatt är definitivt inte ett effektivt styrmedel för att reducera utsläpp från transportsektorn, utan snarare en straffskatt för landsbygden. Det är särskilt konkurrenshämmande för ett så stort och avlångt och glesbefolkat land som Sverige. Skogsbruk långt från hamnar och järnvägar kommer att påverkas och investeringar i skogsvård riskerar utebli vilket på sikt ger mindre tillgång till klimatneutral råvara. En väglitageskatt hämmar således övergången till en bioekonomi och ger heller inga incitament att byta till förnybara bränslen eller el. Utsläppen av växthusgaser från inrikestransporter utgör en dryg tredjedel av de samlade växthusgasutsläppen i Sverige. Istället för att beskatta avstånd borde fokus ligga på att minimera de fossila utsläppen och underlätta för uttag av förnybar råvara som kan bidra till minskade växthusgasutsläpp. Det är också obegripligt att banavgifter höjs samtidigt som politiken vill styra över mer transporter till järnväg och därtill uppfyller tjänsten som levereras inte näringslivets behov. Rimligen borde underhållet först genomföras innan avgiftshöjning tas ut. Trafikanalys fick i juni ett uppdrag att ta fram ett kunskapsunderlag för skatter och avgifter inom transportsektorn vilket vi hoppas ska ge regering och riksdag bättre beslutsunderlag. Utan fungerande infrastruktur i hela landet blir samarbetet mellan stad och landsbygd svårare och utvecklingen av bioekonomin hämmas.

Svenska Trädbränsleförningen



Karin Vestlund Ekerby, kanslichef

Svenska Trädbränsleförningen är en branschförening för svenska producenter av trädbränsle till energiproduktion och som råvara till förädlade bränslen såsom briketter, pellets och pulver. Medlemmar är skogsbolag, skogsägarföreningar, Sveaskog, köpsågverk och andra biobränsleaktörer. Fullständig förteckning finns på www.tradbransle.se.