



storaenso

Mette Kahlin McVeigh
mette.kahlin.mcveigh@storaenso.com
+46 70 473 67 57

Nationell plan för
transportinfrastrukturen 2022-2033

21/2/2022

1 (6)

Er ref:

I2021/02884

i.remissvar@regeringskansliet.se

i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Yttrande avseende Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033 (I2021/02884)

Stora Enso tackar för möjligheten att besvara regeringens remiss över Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033 (I2021/02884). Vi ställer oss bakom Skogsindustriernas och Näringslivets Transportråds remissvar och lämnar kompletterande synpunkter enligt nedan.

Stora Enso

Stora Enso är en ledande global leverantör av förnybara lösningar inom förpackningar, biomaterial, träprodukter och papper och med detta en del av bioekonomin. Våra fiberbaserade material är huvudsakligen förnybara, återvinningsbara och fossilfria. Våra lösningar erbjuder koldioxidsnåla alternativ till produkter baserade på icke förnybara resurser. Vi menar att allt som tillverkas av fossilbaserade material i dag kan baseras på skogen imorgon.

Stora Enso har ca 5000 anställda i Sverige, utspridda över hela landet. Globalt är vi ca 24 000 anställda varav 18 000 finns i EU. På så sätt bidrar vi inte bara till klimatmålen med våra produkter utan också till den svenska ekonomin och arbetsmarknaden. Stora Enso bidrar också till en levande landsbygd då många av våra anställda bor och jobbar utanför storstadsregionerna.

Sammanfattning

Stora Ensos yttrande kan sammanfattas i följande punkter:

- Industriinvesteringar måste följas av infrastrukturåtgärder.
- Tempot i implementeringen av BK4 måste höjas, så att införandet är färdigt till 2025.
- Stadsmiljöavtalen bör utvecklas för att tydligare omfatta godstransporter.
- Ett tydligt mål och en långsiktig finansierad underhållsplan behöver tas fram för att ta igen 20 år gammalt eftersläpande av underhåll.
- Finansieringen av nya stambanor bör läggas utanför nationell plan.
- Regeringen bör i kommande åtgärdsplanering uppdra åt Trafikverket att pröva åtgärder i den då gällande planen.
- Föreslaget prioriterat införande av ERTMS bör förändras både gällande tidsplan och implementeringstakt.
- Näringspotten behöver behållas och utvecklas.
- Regionala fokusområden som är viktiga för Stora Enso, där Värmland är speciellt eftersatt trots att utflödena är stora och exporten av varor gör industrierna i Värmland till en viktig del för ekonomin regionalt likväl som nationellt.
- Av Stora Enso och Trafikverket identifierade flaskhalsar som helt saknas i den nationella planen såsom järnvägssträckan Karlstad, ett triangelspår mellan Skoghallsbanan och Värmlandsbanan samt sträckan från Kil till norska gränsen.

Generella kommentarer

Anslagen i Nationella planen visar på en rekordstor satsning på infrastruktur men då tidigare nationell plan orört skall inkluderas i satsningen, kostnadsökningar skall absorberas samt 104 miljarder avsätts för ett första steg i ny stambana och 31 miljarder ska avsättas till nytt signalsystem ERMTS, saknas medel för att utveckla och förnya befintlig infrastruktur. Trafikverkets egen bedömning är att såväl vägnät som järnvägsstruktur kommer vara i sämre skick efter planperiodens slut jämfört med idag.

Industriinvesteringar måste följas av infrastrukturåtgärder

Enligt Stora Enso bör regeringens tidigare uppdrag till Trafikverket, om att koppla bostadsinvesteringar till infrastrukturutbyggnad, kopieras och även omfatta industriinvesteringar. Idag har Trafikverket ingen process för motsvarande arbete vid industriinvesteringar, vilket leder till att flera stora investeringar som genomförs dras med flaskhalsar och brister i infrastrukturen. Ett tydligt exempel på detta är Stora Ensos investering för utökad kartongproduktion i Skoghalls bruk där vi saknar åtgärder för att stärka brister i infrastrukturen samt för att möjliggöra överflyttning från väg till järnväg. Andra identifierade flaskhalsar finns exempelvis i dubbelspår Karlstad – Kil (Sveriges högst trafikerade sträcka) men också i behovet av ett triangelspår mellan Skoghallsbanan och Värmlandsbanan. Dessa investeringar skulle inte bara gynna Stora Enso utan vara samhällsekonomiskt viktiga, trots det saknas de helt i planen.

Tempot i implementeringen av BK4 måste höjas, så att införandet är färdigt till 2025

Implementering av BK4-vägnätet, vilken möjliggör transporter med tyngre lastbilar, är av stor betydelse för att minska transporternas miljöpåverkan. Anslaget till vidmakthållande av vägnätet är otillräckligt trots en ökning jämfört med gällande plan. Stora Enso förespråkar därför att satsningen på införandet av BK4 flyttas till "utveckling av transportsystemet" för att inte konkurrera med andra angelägna underhålls- och bärighetsförstärkande åtgärder. Det nuvarande bärighetsanslaget är inte tillräckligt och ska inte användas för att införa ny teknik och högre standard, vilket BK4 innebär.

Åtgärden BK4 har en hög samhällsekonomisk lönsamhet. Stora Enso vill därför se en ökad ambitionsnivå jämfört med planförslaget när det gäller implementeringen av BK4 i resterande vägnätet och föreslår därför att hela det statliga BK1-vägnätet klassas som BK4 senast år 2025. För att nå dit är det nödvändigt med en riktad statlig satsning till kommunerna kopplat till underhåll och infrastrukturinvesteringar gällande godstransporter för att påskynda implementeringen av BK4 i det kommunala vägnätet. En sådan satsning skulle med fördel kunna göras inom ramen för stadsmiljöavtalen.

Möjliggör även för längre lastbilar genom förändring av trafikförordningen.

I planförslaget lyfter Trafikverket fram att längre lastbilar med upp till 34,5 meters längd är ett effektivt sätt att både förbättra näringslivets godstransporter och minska transportsektorns klimatpåverkan. Ett möjliggörande av längre fordon på väg har en mycket hög samhällsekonomisk lönsamhet.

Stora Enso anser det angeläget att regeringen genomför de förändringar av trafikförordningen (1998:1276) som krävs för att kunna öppna upp de av Trafikverket föreslagna delarna av vägnätet för längre lastbilar så snart som möjligt.

Tydligt mål om att ta igen eftersläpande underhåll inom 20 år genom en långsiktig finansierad underhållsplan.

Stora Enso är beroende av ett tillförlitligt transportsystem med få störningar. Stora Enso uppskattar därför att Trafikverket även i planförslaget, liksom tidigare i inriktningsunderlaget, tydligt anger nödvändigheten av ett tillförlitligt och robust transportsystem och med det den avgörande betydelse som drift och underhåll av den befintliga infrastrukturen har för effektiva och tillförlitliga transporter. Stora Enso vill i likhet med Trafikverket särskilt understryka betydelsen av ett systematiskt förebyggande underhåll. Trafikverkets analyser visar att vidmakthållande av befintlig infrastruktur har hög samhällsekonomisk lönsamhet och pengarna som satsas således har stor samhällsnytta.

Stora Enso anser att det är beklagligt att regeringen i infrastrukturpropositionen inte valde att följa Trafikverkets rekommendation vad gäller anslag till vidmakthållande, eftersom de angivna ekonomiska ramarna inte räcker till för att långsiktigt tillgodose näringslivets behov av transporter. Enligt Trafikverket hade det behövts ytterligare resurser för att bibehålla dagens funktionalitet i transportsystemet, eliminera eftersläpande underhåll och att skyndsamt åtgärda flaskhalsar och på så sätt öka kapaciteten i transportsystemet. I planförslaget bedöms tillgängligheten istället på sikt minska, särskilt i vägnätet.

Stora Enso föreslår att regeringen ger Trafikverket i uppdrag att ta fram en plan som visar vad som skulle krävas för att återta det eftersläpande underhållet på väg och järnväg fram till ett tydligt årtal då underhållsskulden ska vara minimerad. Målsättningen ska vara att nå ett läge där fokus kan ligga på förebyggande underhåll i stället för akut avhjälpande underhåll.

Finansieringen av nya stambanor bör ligga utanför nationell plan

Stora Enso menar att en utbyggnad av nya stambanor inte kan ske på bekostnad av drift och underhåll av befintlig infrastruktur. Nya stambanor bör därför lyftas ut ur planförslaget och finansieras separat och i särskild ordning för att på så sätt frigöra utrymme i den nationella planen för att ta igen eftersatt underhåll. Det gäller även finansieringen av räntekostnader vid en lånefinansiering.

Trafikverkets analys visar att nya stambanors samhällsekonomiska lönsamhet är negativ och systemet totalt sett har lägre nytta än kostnad. Samtidigt menar Trafikverket att det finns många mycket lönsamma väg- och järnvägsobjekt som inte kunnat inrymmas i planen.

Regeringen bör i kommande åtgärdsplanering uppdra åt Trafikverket att även pröva åtgärder i den då gällande planen

Regeringens direktiv till Trafikverket anger att den gällande nationella planen 2018–2029 ska fullföljas. Det är en förutsättning som i stor utsträckning styr innehållet i Trafikverkets planförslag. Det innebär att utrymmet inom utvecklingsanslaget i hög grad redan är in-tecknat av den gällande planen, eftersom många av investeringarna har genomförandetider som sträcker sig bortom slutet av planperioden 2029. Enligt Trafikverket innebär det begränsade utrymmet att ett stort antal kostnadseffektiva åtgärder inte kunnat inrymmas i planförslaget. Samtidigt

skriver Trafikverket att det inte kan uteslutas att högre samhällsnytta hade skapats om vissa av dessa kostnadseffektiva åtgärder hade kunnat inrymmas i planförslaget. Eftersom regeringens direktiv anger att gällande plan ska genomföras har Trafikverket inte prövat frågan.

Trafikverket visar även att den förväntade, nästkommande planperioden 2026–2037 riskerar att redan nu vara övertecknad, eftersom betydande investeringsvolymen fortsätter efter 2033. En stor del av de överhängande medlen härrör sig till nya stambanor och signalsystemet ERTMS.

Åtgärder som är samhällsekonomiskt lönsamma bör prioriteras i planen och de som har lönsamhet vilken ger tillbaka dubbelt så mycket nytta per satsad krona måste genomföras. Enligt Trafikverket är exempelvis underhåll av vägar och järnvägar liksom trimnings- och miljöåtgärder lönsamma. Stora Enso delar Trafikverkets bedömning att det skulle vara samhällsekonomiskt effektivt om dessa anslag kunde ökas ytterligare.

Trafikverket anger också införandet av ERTMS som prioriterat men Stora Enso anser fortsatt att tidplanen och implementeringstakten delvis kan ifrågasättas

Det europeiska trafikstyrningssystemet ERTMS måste införas på ett sätt som harmoniserar med övriga Europa och som minimerar störningar. ERTMS har begränsad nytta för godstransporter i närtid och riskerar att leda till ökade kostnader för varuägare och minskad tillförlitlighet, på så sätt minskar attraktiviteten för järnväg. Stora Enso vill därför att interoperabilitet med Tyskland och Danmark säkerställs och att införandet av ERTMS sker i stråk.

Ett exempel som försvårar Stora Ensos godstransporter på järnväg är planerad uppgradering av ERTMS-versionen på Västerdalsbanan vilken riskerar att leda till stora kostnadshöjningar vilka överförs till varuägarna och därmed riskerar omöjliggöra järnvägstransport på sträckan. Med en förlängning av tillämpningen för nuvarande version och tidsanpassning till övriga järnvägssystemet säkras järnvägstransporterna på en sträcka där vägtrafiken redan är hårt belastad med turisttrafiken till Sälen. Järnvägstrafiken på sträckan har dessutom ingen koppling till den europeiska trafiken.

På samma sätt är det viktigt att vid införande av ERTMS säkerställa att industrilok och andra speciallok i små serier kan köra mellan industrispår och terminaler och de statliga banorna. Stora Enso ser en risk för att kostnaden för konvertering av dessa lok överstiger värdet av själva loken som ofta är ålderstigna. Regeringen bör därför undersöka nödvändigheten av systemet i dessa lok och/eller möjligheten till finansiering av den utrustning i loken som krävs när ERTMS införs i Sverige.

Behåll och utveckla näringslivspotten för järnväg

Stora Enso välkomnar den fortsatta satsningen på näringslivsåtgärder på järnväg för att med kort varsel kunna genomföra mindre åtgärder med stor nytta då behov uppstår av ökad kapacitet och effektivitet. Ett särskilt anslag för näringslivsåtgärder skapar en mer snabbfotad beslutsordning. Åtgärderna som hittills har genomförts är positiva för gods på järnväg men fortfarande finns flera angelägna projekt som väntar på att genomföras.

Stora Enso menar också att näringslivspotten behöver utvecklas i vissa avseenden för att tillsatta medlen ska nyttjas fullt ut. Endast 30 procent av uttryckt ambitionsnivå har förbrukats de senaste tre åren, trots att det finns en lång lista av projekt.

En konkret förklaring till detta går att finna i Trafikverkets planering. Trots genomarbetade förslag från varuägare, måste Trafikverket göra om förslagen enligt sin planeringsprocedur. Här finns en tydlig förbättringspotential för att snabbare komma till handling. Samtidigt bör mindre omfattande förslag kunna genomföras snabbare utan omfattande planering.

Regionala fokusområden

Industriinvesteringar måste följas av infrastrukturåtgärder.

Stora Enso Skoghalls bruk i Värmland är ett av Sveriges största bruk och en modern producent av kartong i världsklass för krävande konsumentförpackning, inklusive vätskeförpackningar och kartong för torrvaror. Under oktober 2021 har anläggningen beviljats ett projekt med syfte att utöka kapaciteten för kartongtillverkning. En förbättrad infrastruktur i området är en förutsättning för att klara överflyttningsperspektivet i regionen.

I den nationella transportplanen är näringslivets godstransporter ett prioriterat område. Värmland kännetecknas av stora godsflöden där omfattande inflöden av timmertransporter, bland annat från Norge, är utmärkande för regionen. Även utflödena är stora och exporten av varor gör industrierna i Värmland till en viktig del för ekonomin regionalt likväl som nationellt.

Sjöfartens förutsättningar bygger på robusthet, redundans och flexibilitet för att minska sårbarheten i godstransportsystemet. Här har Vänersjöfarten en viktig funktion. Dock finns det flera faktorer såsom hög kostnadsbild, lång transittid, avgiftssystemet (farleds-/hamn-/lotsavgifter) samt framkomlighetsproblem på väg- och järnvägsinfrastruktur till/från hamnar som ger hamnen/sjöfarten konkurrensnackdelar i det dagliga valet av transportalternativ.

Stora Enso stödjer initiativet med nya slussar i Trollhättan och en utbyggd Vänersjöfart och ser positivt på överflyttning av ytterligare gods till sjöfart när systemet som helhet erbjuder ett robust och konkurrenskraftigt alternativ. För en fungerande Vänersjöfart måste infrastruktur mellan hamn, väg och järnväg säkerställas.

Identifierade flaskhalsar som helt saknas i den nationella planen

Järnvägssträckan Karlstad – Kil som idag är ett av Sveriges högst trafikerade enkelspår är en tydligt identifierad flaskhals för all trafik västerut. Detta begränsar påtagligt transporter till/från Göteborg, Norge, Värmland och Dalarna. Stora Enso stödjer Trafikverkets tidigare utredningar med en satsning på dubbelspår Kristinehamn – Karlstad – Kil men understryker att högsta prioritet bör vara sträckan Karlstad – Kil.

Ett triangelspår mellan Skoghallsbanan och Värmlandsbanan är av hög prioritet för Stora Enso. Kapacitetsfrågan på Värmlandsbanan och Karlstad Central är av avgörande betydelse för att lyckas med den nationella godstransportstrategin inklusive satsningen Stockholm – Oslo. Ett triangelspår mot Skoghallsbanan ger kapacitetsfördelar liksom dubbelspår Karlstad

– Kil, men synergieffekterna mellan projekten ger ytterligare fördelar då båda åtgärderna har sammantaget stor påverkan på helheten.

Sträckan från Kil till norska gränsen är en högt belastad järnvägssträcka där det primära problemet är långa sträckor mellan mötesspår. Detta resulterar i långa väntetider på de mötesspår som finns. Väntetiden definieras som "skogstid" och uppgår för Stora Enso till ~13% av total restid (2020) för köpta ved- och kartongleveranser. Trafikverket har föreslagit tillkommande mötesspår vilket skulle reducera total väntetid och därmed öka den totala kapaciteten. Stora Enso stödjer förslaget.

Styrmedel vilka dämpar trafikillväxten för godstransporter

Trafikverket har för första gången tagit med ett resonemang kring transportsektorns mål om att minska utsläppen med 70 procent till 2030 i den nationella infrastrukturplanen. Det är positivt. De mest kraftfulla klimatpolitiska verktygen anses dock ligga utanför infrastrukturplanen.

I inriktningsunderlaget räknade Trafikverket med en kraftig ökning av biodrivmedelsanvändningen, från dagens nivå på cirka 20 TWh till över 30 TWh, för att klara målet. Om inte användandet av biodrivmedel ökar i denna takt resonerar Trafikverket kring alternativ för att klara klimatmålen varav ett är kraftigt ökad bränsleskatt på drivmedel. Denna tanke skulle innebära ett drivmedelspris motsvarande 50 kronor litern. Trots att detta inte är ett förslag vill Stora Enso göra medskick i frågan.

Höga drivmedelskostnader ger inte bara negativa fördelningspolitiska effekter utan påverkar också konkurrenskraften för industrin och handeln i Sverige. Förslag om ökade drivmedelspriser för att dämpa efterfrågan på vägtransporter är utifrån detta något som Stora Enso ser med oro på. Flera transporter, inte bara hos Stora Enso, kan inte bytas från vägtransport till annat transportsätt, därav borde regeringen diversifiera dessa typer av transporter och med detta kompensera för den trafik som inte har alternativ för lastbil.

För Stora Enso

Transport Manager
Stora Enso Skog AB
Jörgen Olofsson

Director Liner System Sourcing
Stora Enso Sourcing & Logistics
Karolina Siljemyr

Manager Technology & Investment Sweden
Hans Olsson