

Näringsdepartementet
103 33 Stockholm
n.registrator@regeringskansliet.se
n.nationellplan@regeringskansliet.se

**Yttrande över Trafikverkets
inriktningsunderlag inför
transportinfrastrukturplanering perioden
2018--2029 N2015/4305/TIF**

Södra Skogsägarna vill härmed lämna följande sammanfattande synpunkter på rubricerade underlag. Södra vill i första hand ställa sig bakom de synpunkter som lämnats av Skogsindustrierna och LRF samt från Näringslivets transportråd. Det gäller synen på framtida medel för investeringar och underhåll och vikten av att utveckla en nationell spårbunden godsstrategi. Behovet av att säkerställa tillräcklig kapacitet för järnvägsgods är fundamental.

Södra ansluter drygt 50 000 skogsägare i södra Sverige och är en stor skogsindustriell aktör med massabruk, sågverk och träinteriörtillverkning. För Södra som för andra skogsföretag är fullgoda transportmöjligheter både på järnväg och vägar en nödvändighet för att bibehålla konkurrensförmågan och skapa tillväxt.

På motsvarande sätt är det nödvändigt att fördela resurser till det sekundära och tertiära vägnätet för att nå kostnadseffektiva transportlösningar ända ut till virkesavlägget. Landsbygdens vägar måste vara farbara året om för att garantera effektiva virkesflöden till skogsindustrin och för skogsägarnas ekonomi och drivkrafter.

Södras synpunkter i korthet

Södra anser att följande måste beaktas vid kommande planperiod

Väl fungerande infrastruktur för transporter av virke och förädlade produkter är avgörande för konkurrensförmågan i ett exportberoende land som Sverige. Inte minst gäller det en tung basindustri och bransch som skogsnäringen

Resurser och regelverk måste i större utsträckning fokusera på tyngre, längre och bredare tåg- och vägfordon för att minska kostnader för transportörer och minska negativ miljöpåverkan.

En övergång till 74 tons lastbilar minskar miljöpåverkan, stärker

konkurrenskraften och förbättrar trafiksäkerheten. Bruttovikten för färd på allmänna vägar bör därför höjas till 74 ton

Bärighetsanslaget bör användas till BK2 och BK3-vägar och inte till åtgärder för 74 ton på riks- och europavägar (främst broar)

Tillgängliga medelsramar ska främja effektiva och väl fungerande godstransporter eftersom det är av största vikt för skogsnäringen

Lika viktigt är att drift och underhåll av vägar och spårssystem uppgraderas för att det ska vara möjligt att uppnå hög tillgänglighet och pålitlighet. Den nedrustning av det regionala och lokala väg- och järnvägsnätet som skett under en följd av år är inte acceptabel och ökar också samhällets totala infrastrukturkostnader över tid

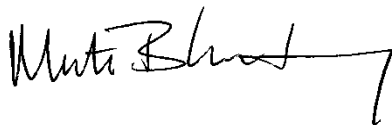
Det är nödvändigt att investera och reinvestera i vägar och järnvägar för att höja kapaciteten i trafiksystemen. Investeringar i höghastighetsjärnvägar måste bära sina egna kostnader och får inte allokera om resurser från det regionala väg- och järnvägsnätet

Anslag för bärighetshöjande åtgärder på det sekundära, tertiära och enskilda vägnätet måste förstärkas. Vid utbyggnad av järnvägs- trafikerna måste hänsyn tas till skogsbrukets beroende av vägar dit inte den spårbundna trafiken når. Det inhemska transportarbetet inom skogsbruket kommer övertid att domineras av vägtransporter

Näringslivets och skogsbrukets flaskhalsar vid skogstransporter till industrin måste uppmärksammas i större utsträckning och fler investeringar måste riktas mot dessa. Trafikverket måste vara mer lyhörd än idag för de prioriteringar och logistikförslag som lämnas från åkare och skogsföretag för att nå full kostnadseffektivitet

Södra avser att återkomma med förslag på insatser i kommande regionala planer för att förbättra kapaciteten och trafiksäkerheten.

Södra Skogsägarna ekonomisk förening
Medlemsstaben



Mats Blomberg
Enligt uppdrag