

Transportrådets prioriteringar i nationell transportplan 2010-2021

2009-03-05

Näringslivets Transportråds prioriteringar i samband med deltagande i trafikverkens samråd kring förslag till nationell transportplan 2010-2021

* En rejält tilltagen marknadsanpassningspott bör finnas under perioden 2010-2021. Det skapar en ökad flexibilitet i medelsanvändningen. Trafikverken bör ges ett större utrymme att besluta om resurser till lönsamma marknadsdrivna anpassningar av infrastrukturen som relativt plötsligt kan dyka upp p.g.a. strukturförändringar, omläggning av logistiska flöden i näringslivet och för att eliminera flaskhalsar i transportsystemet.

* Ett stråk- och nod-perspektivet bör ligga till grund för investeringarna i den nationella transportplanen 2010-2021. Det skapar förutsättningar för ett transportsystem där de olika transportslagen samspelar och kompletterar varandra. Godstråken utgörs av vägar och järnvägar med stora transportflöden i en kapacitetsstark infrastruktur. I ett sammanhållet transportsystem är hamnar, kombiterminaler och flygplatser viktiga logistiska nav (noder) som knyter samman stråken.

* De prioriterade godsstråken på vägar och järnvägar ska ha hög kapacitet, tillgänglighet och framkomlighet med möjlighet att köra tyngre och längre tåg och vägfordon.

* I åtgärdsplaneringen 2010-2021 bör projekt som underhåller den befintliga infrastrukturen och bygger bort flaskhalsar gå först.

* På det lågtrafikerade vägnätet föreligger ett betydande underhållsbehov och en flaskhalsproblematik för den tunga industrins råvarutransporter. Här behövs bärighets- och tjälsäkringsåtgärder. Likaså finns ett stort behov av underhålls- och kapacitetshöjande åtgärder på det lågtrafikerade järnvägsnätet för att skapa förutsättningar för att exempelvis kunna öka transportererna av skogsråvara på järnväg.

Färdigställ snabbt under planperioden 2010-2021 tidigare beslutade större infrastrukturinvesteringar i centrala stråk av betydelse för näringslivets transporter.

De godsstråk som anges nedan är enligt Näringslivets Transportråd en riksangelägenhet.

** Dubbelspår Hallsberg – Mjölby för ökad kapacitet på hela det sammanhängande godsstråket genom Bergslagen.*

Detta centrala godsstråk med kopplingar till Södra och Västra stambanan har under en lång följd av år varit högt prioriterat i tidigare infrastrukturplaner men har på grund av brist på resurser ännu inte kunnat färdigställas. Hallsberg-Mjölby är en av de flaskhalsar på det svenska järnvägsnätet som är mycket angelägna att eliminera. En fullständig dubbelspårsutbyggnad på sträckan Hallsberg – Mjölby är angelägen utifrån godstrafikens behov av kapacitet. En ytterligare försening är inte acceptabel vare sig för transportköparna i näringslivet eller godsoperatörerna. Ett färdigställande tidigt under planperioden är högprioriterat av Näringslivets Transportråd.

** Bergslagsbanan/Väster om Vänern*

Investeringar för ökad bärighet och kapacitet på Bergslagsbanan/Väster om Vänern avlastar Västra stambanan. Investeringarna möjliggör en ökad separering av gods- och persontrafik på befintliga spår.

Godstrafiken som idag går på Bergslagsbanan utgörs av transporter av råvaror och färdigvaror till och från de stora pappers-, massa- och stålindustrierna i Dalarna och Värmland. Hårtill kommer en omfattande persontrafik på vissa delsträckor som Falun-Borlänge och Gävle-Storvik.

Den nu gällande liksom tidigare långsiktiga investeringsplaner har innehållit åtgärder för att möjliggöra högre axellaster (Stax 25) på delar av Bergslagsbanan, metervikt 8,0 och lastprofil C. Näringslivets Transportråd anser att investeringar i Bergslagsbanan måste slutföras tidigt under planeringsperioden 2010-2021 för att möjliggöra en effektiv godstrafik på hela stråket, Gävle-Borlänge-Göteborg. Det gäller högre axellast (Stax 25) på hela banan, spårbyten för ökad hastighet, förbättrad kapacitet genom mötesstationer, samtidig infart, fjb-åtgärder, metervikt 8,0, eliminering av hinder för Lastprofil C och allmän förbättring av befintliga sträckor för att möjliggöra effektiva omloppstider för 750 meter långa godståg.

** Dubbelspår på hamnbanan/Marieholmsbron till Göteborgs Hamn*

Hamnbanans (liksom Göteborgs Hamns) betydelse för den svenska exporten och importen kan inte nog understrykas. En långsiktigt hög kapacitet på hamnbanan måste säkerställas under den

kommande planeringsperioden 2010-2021, d.v.s. för tolv år framåt i tiden.

Utifrån ett nationellt tillväxtperspektiv och betydelsen för näringslivets transporter borde projekt som ökad bärighet och kapacitet på Bergslagsbanan/Väster om Väneren, dubbelspår Hallsberg-Mjölby och dubbelspår på hamnbanan/Marieholmsbron till Göteborgs Hamn ha en hög prioritet i trafikverkens arbete med nationell transportplan 2010-2021.

** Generella åtgärder för ökad kapacitet, bärighet, fler dubbelspår/mötesspår och effektiv strömmatning på Södra stambanan, Ostkustbanan, Norra Stambanan och Stambanan genom Övre Norrland.*

För svensk ekonomi och konkurrenskraften inom en rad viktiga branscher i näringslivet är effektiva godstransporter från norra och mellersta Sverige till Göteborgs Hamn och till hamnar och godsstråk i södra Sverige för vidare transport till för svenskt näringsliv viktiga marknader i olika delar av Europa en nyckelfråga. I ett godsperspektiv är exempelvis ökad järnvägskapacitet och ökad axellast (Stax 25) på Södra stambanan angelägen. På denna sker en omfattande blandad trafik i olika hastigheter t.ex. pendeltågs-, regional-, interregional- och internationell persontrafik och godstransporter vilket gör att kapaciteten sjunker och störningskänsligheten ökar.

Problemen med bristande kapacitet i samtliga de ovan nämna *sammanhängande godsstråken med internationella kopplingar* måste åtgärdas tidigt under den kommande planperioden 2010-2021.

Ökad kapacitet i storstadsregionernas transportsystem

Det är ett känt faktum att en ökad kapacitet behövs i storstads- och storregionernas transportsystem. En växande befolkning i dessa konsumtionsregioner ställer kvar på en väl fungerande godsförsörjning. Industrin och handeln har att dagligen hantera förseningar orsakade av kapacitetsproblem i storstädernas transportsystem. För godstrafikens behov är befintliga terminaler i storstadsregionerna redan idag hårt utnyttjade. Behovet av ökad infrastrukturkapacitet för effektiva kombinerade transporter i storstadsregionerna är således stort. De vägprojekt med färdigställande av tidigare beslutade förbifarter i olika delar av landet och som ingår i regeringens närtidssatsningar välkomnas av Transportrådet.

NÄRINGSLIVETS TRANSPORTRÅD

Stig Wiklund
Ordförande

Guy Ehrling
Kanslichef