

**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 Väneren*

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. Härtill 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 Vänern, 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