



Förslag till nationell plan för transportsystemet 2010-2021

Sjöfartsverkets styrelse beslöt att godkänna generaldirektörernas förslag samt att härutöver, för egen del, skriva ett särskilt yttrande enligt nedan. Beslutet var enhälligt.

Sammanfattning:

- En med plus 15 procent uppräknad ramnivå bör ligga till grund för den Nationella Planen för Transportsystemet 2010-2021 och vara en miniminivå för den fortsatta åtgärdsplaneringen. Därmed skapas ett ökat utrymme för sjötransportrelaterade och intermodala projekt. För att mer långsiktigt åtgärda flaskhalsar och öka kapaciteten i viktiga godsstråk och noder behövs ytterligare resurser utöver plus 15 procent nivån.
- Investeringar i projekt för ökad intermodalitet som ingår i ett strategiskt nät av viktiga stråk och noder för näringslivets transporter bör ges en ökad prioritet inom en utökad investeringsram för 2010-2021. Det konkreta genomförandet av planförslaget måste systematiskt inriktas på ett möjliggörande av sammanhängande stråk och noder i transportsystemet.
- Generaldirektörernas planförslag, som utgår från av regeringen angiven planeringsram, innebär att angelägna järnvägsinvesteringar till hamnar i centrala stråk för näringslivets transporter och för bättre intermodalitet inte kan påbörjas förrän mycket sent under planperioden. Risken är uppenbar för att de i planförslaget angivna funktionsmålen för långväga godstransporter inte kan uppnås. Denna omständighet bör tydliggöras i planförslaget.
- Trafikverkens kalkyler över nyttor och kostnader i den samhällsekonomiska analysen av konkreta projekt måste fortsättningsvis i ökad utsträckning ske stråkvis för att tydliggöra effekterna av investeringar, drift och underhåll i ett samlat stråkperspektiv. Även trafikverkens utvecklingsarbete med kalkylmodeller och samlade effektbedömningar särskilt vad gäller godstransporter bör fortsätta under genomförandet av den Nationella Planen för Transportsystemet 2010-2021.
- Planförslaget bör kompletteras med en lösning av det uppdrag som angetts i regeringens planeringsdirektiv om behovet av att åstadkomma stabila förutsättningar för näringslivets transporter till och från Gotland. Åtgärder som bidrar till att motverka de transport- och konkurrensnackdelar som Gotland har ska redovisas.

Datum
2009-08-25

Vår beteckning
0403-09-02724

Trafikverken har konkretiserat det trafikslagsövergripande perspektiv som enligt regeringen ska ligga till grund för planförslaget. Det är positivt att ett trafikslagsövergripande synsätt – en systemsyn – präglar den analys som ligger till grund för planförslaget olika delar. Erfarenheterna av ett öppet arbetssätt under processen och dialog med exempelvis län, regioner, kommuner, näringsliv, organisationer och andra aktörer är entydigt positiva. Det är angeläget att så även fortsättningsvis sker i genomförandet av den av regeringen under nästa år fastställda planen.

Tillväxt kräver bra kommunikationer. Transporter och infrastruktur är ryggraden i ett modernt samhälle. Effektiva och väl fungerande transporter är nödvändiga förutsättningar för näringslivet. Betydelsen av infrastrukturinvesteringar och underhåll av transportsystemet för klimat, tillväxt och konkurrenskraft för Sverige som nation och för det svenska näringslivet i en global ekonomi med hårdnande internationell konkurrens bör ytterligare understrykas i planförslaget. Med den av regeringen angivna planeringsramen minskas möjligheterna att under planperioden uppfylla de transportpolitiska målen. Viktiga klimat- och miljömål för transportsektorn kommer inte att kunna uppnås om inte transportinfrastrukturen snabbare och långsiktigt uppgraderas för ett ökat möjliggörande av intermodala transporter. En förbättrad infrastruktur går hand i hand med en bättre miljöeffektivitet.

För nya namngivna investeringar över 50 miljoner kr återstår i ramnivån 21,3 miljarder för hela planperioden. Dessa investeringar kan påbörjas först kring år 2016, sex år in i planperioden, vilket innebär att investeringar i centrala stråk av betydelse för näringslivets transporter som under en lång följd av år varit högt prioriterade i tidigare planer blir ytterligare försenade. Även de i planförslaget avsatta medlen för tillkommande behov är otillräckliga. Dessa är tillgängliga först år 2016, sex år in i planperioden för investeringsobjekt inom järnväg och sjötransporter.

De funktionsmål som anges i planförslaget för järnvägens godsstråk, vägar och farleder i ett strategiskt nät för ett effektivt och integrerat godstransportsystem med hög kapacitet, framkomlighet och tillgänglighet är välmotiverade. I planförslaget anges som önskvärda funktioner i transportsystemet bland annat:

”Effektiva godstransporter i system som tillåter högre lastfaktor och större längre/tyngre fordon/tågset/fartyg. Det finns effektiva godstransportmöjligheter från norra och mellersta Sverige samt Mälardalen till Göteborgs hamn och södra Sverige, för vidare internationell transport”.

En konsekvens av planförslaget är dock att investeringar i tre centrala godsstråk med viktiga intermodala och internationella kopplingar inte ens kommer att vara slutförda år 2021. Det gäller Hamnbanan/Marieholmsbron till Göteborgs Hamn, dubbelspår Hallsberg-Mjölby och ökad bärighet och kapacitet på Bergslagsbanan/Väster om Väneren. Snäva ekonomiska ramar leder till förskjutningar i tiden och en utdragen genomförandetakt med etappvisa utbyggnader av angelägna projekt istället för kraftsamling för ett snabbare genomförande. Konsekvenserna av detta för dessa tre för näringslivet angelägna projekt bör tydligare beskrivas i planförslaget.

Datum
2009-08-25

Vår beteckning
0403-09-02724

Enligt planförslaget påbörjas partiellt dubbelspår på Hamnbanan och en ny Marieholmsbro till Göteborgs Hamn om 10 år, inlagt åren 2019-2021. En färdigställd utbyggnad ligger utanför planperioden. Trafiken med godspendlar på järnväg till och från Göteborgs Hamn har hittills under 2000-talet kraftigt expanderat från 4 pendlar och drygt 71 000 containrar år 2000 till 25 pendlar och drygt 200 000 containrar 2008. Härtill kommer ytterligare järnvägsbaserade transporter i intermodala flöden. Med en utbyggnad av partiellt dubbelspår och en ny Marieholmsbro sent under planperioden är risken uppenbar för att de funktionsmål för långväga godstransporter som anges i planförslaget inte kan uppnås.

Samma förhållande gäller exempelvis projektet partiellt dubbelspår Hallsberg-Degerön för ökad kapacitet på delar av det sammanhängande godsstråket genom Bergslagen och vidare till hamnar i södra Sverige som kan påbörjas om 7 år, inlagt 2016-2021 i planen och med cirka en tredjedel av totalkostnaden. Investeringar för ökad bärighet och kapacitet på Bergslagsbanan/Väster om Väneren ingår delvis i ramförslaget i planen men för att kunna inrymma investeringar åren 2016-2018 för ökad kapacitet på viktiga sträckor längs stråket erfordras en ökning av den ekonomiska ramen med 15 procent.