

**Banverket**  
banverket@banverket@se  
**Vägverket**  
vagverket@vv.se

Er bet. Dnr F07-3174/SA20

Er bet. Dnr PP10A 2007:1163

## **Svar på remiss av reviderad Framtidsplan 2004-2015 respektive av reviderad Nationell plan för vägtransportssystemet 2004-2015**

Sveriges Transportindustriförbund, som organiserar ledande delar av Sveriges logistikbransch och som verkar för effektiva och långsiktigt hållbara godstransporter, har tagit del av rubricerade remisser och har följande kommentarer.

Förbundet tog i referensgrupper och remisshantering del i den långvariga planeringsprocess som ledde fram till dessa infrastrukturplaner. En allmän kommentar till de nu remitterade dokumenten är att respekten för den utdragna planeringen i infrastrukturens sammanhang inte gynnas av att planerna ideligen revideras och förändras på detta sätt. Snarare understryks behovet av en förenklad och mer anpassningsbar planeringsprocess, vilket också bättre skulle kunna tillgodose näringslivets behov vilka ofta kräver mindre åtgärder med kortare ledtid än vad som erbjuds via nuvarande planeringssystem. En större del av kommande planeringsresurser bör därför avsättas för sådana kortsiktiga kompletteringsinvesteringar etc. för bl.a. godstransportändamål än vad som hittills varit fallet.

Förbundet har i och för sig förståelse för motiven bakom revideringen, att fördyringar leder till förskjutningar i planerna om inte mer resurser tillförs än som tidigare anvisats. En allmän slutsats i en sådan revision bör enligt förbundet vara att prioritera planerade åtgärder i de största stråken, där trafiken är som störst och där effekter av förseningar i investeringar drabbar flest. För godstransporternas del är dessa stråk väl kända, såväl beträffande vägnät, som bannät, till följd av bl.a. Godstransportdelegationens arbete.

Vad gäller Vägverkets reviderade plan har inga omprioriteringar gjorts av objekten, men de stora pågående projekten, bl.a. Norra Länken i Stockholm, innebär med minskad resursram senareläggning av många investeringar även i de största godstransportstråken, t.ex. Förbifart Stockholm, längs E20 och E6 Malmö-Trelleborg. Förbundet menar att det inte är rimligt att dessa viktiga nationella investeringar senareläggs ytterligare. Helhetstänkandet av effektiviteten i godsstråken får inte kullkastas av kortsiktiga budgetrestriktioner eller hackas sönder i utdragna rader av enskilda objekt.

Banverket har för sin del valt att genomföra en mer omfattande omprioritering i sin Framtidsplan. Förbundet tillhörde de remissinstanser som hälsade denna plan med tillfredsställelse eftersom godstrafikens behov lyftes fram på ett bra sätt i denna plan. De prioriteringskriterier som nu anförs vid en revision, drift & underhåll, storstadsregioner och miljöåtgärder kan förbundet acceptera som rimliga. Det är dock anmärkningsvärt mot bakgrund av detta att flera viktiga godstransportrelaterade objekt senareläggs eller utgår helt i planen. Dessa investeringar är, som påpekades i tidigare planeringsprocess, mycket viktiga för järnvägens konkurrenskraft, och därmed till dess bidrag till hållbarheten i hela godstransportssystemet. Ett sådant exempel är Godsstråket genom Bergslagen, dubbelspåret

Degerön-Hallsberg, som till och med nämndes särskilt av Riksdagen vid dess behandling av infrastrukturplanerna. Ytterligare exempel på investeringar i de stora godsstråken som drabbas av revisionen är Västra Stambanan och Ostkustbanan. Förbundet vill i övrigt hänvisa till Branschföreningen Tågoperatörerna, som i sitt remissvar har pekat på ytterligare ett antal objekt som bör prioriteras även i nuvarande situation med hänsyn till godstrafikens behov. Transportindustriförbundet vill slutligen också påpeka att vi står bakom Tågoperatörernas förslag till ett antal mindre kompletteringsåtgärder för elektrifiering av mindre bansträckor i avsikt att minska dieselloksanvändning, vilket synes vara en rimlig och synlig men förhållandevis enkel åtgärd för att bidra till minskade koldioxidutsläpp från transportsektorn.

Stefan Back  
SVERIGES TRANSPORTINDUSTRIFÖRBUND