

Datum: 2025-12-05
Referens GHAB: Jens Larsson
Dnr GHAB: GHAB2025-0506
Ert dnr: LI2025/01587

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
li.remissvar@regeringskansliet.se
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Remissvar angående Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

Göteborgs Hamn AB (GHAB) har tagit del av Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037 och har synpunkterna nedan att delge.

Generella synpunkter

Starka stråk och noder

Trafikverket har både i tidigare utredningar, i nuvarande nationella infrastrukturplan och tidigare nationella planer varit tydliga med att den övergripande strategin för utvecklingen av godstrafiken är att fokusera på de starka stråken och noderna. De större nodernas betydelse lyfts också fram i den nationella godstransportstrategin. Denna övergripande strategi återspeglar sig också i planförslaget för nationell infrastrukturplan 2026-2037. Vilket GHAB anser är helt riktigt. Den ligger helt i linje med hur logistiksystemen har utvecklats i Sverige de senaste decennierna och dessutom med hur utvecklingen har sett ut globalt. Fokus för Trafikverket under den kommande planperioden bör därav också vara att enskilda åtgärder/objekt genomförs inriktad just på huvudstråk och större noder för godstrafiken.

Sedan millennieskiftet har konsolideringen av godsvolymer till starka godsnav och starka stråk varit tydlig. Anledningarna till detta är flera. Genom att samla godsvolymer kan stordriftsfördelar utnyttjas genom större fartyg, längre tåg och längre lastbilar. Det innebär högre effektivitet, bättre stabilitet i logistiksystemet och lägre transportkostnader för transportörer och varuägare. Ur ett samhällsperspektiv innebär konsolideringen av godsvolymer bättre resursutnyttjande av befintlig infrastruktur och en högre investeringsnytta för ny infrastruktur. Det har också positiva miljöeffekter samtidigt som det stärker den svenska exportindustrins konkurrensfördelar.

Även från EU:s sida har behovet av satsningar på starka stråk och noder identifierats och formaliserats i form av Trans-European Transport Networks (TEN-T). I TEN-T pekar EU på de transportstråk och transportnav som de anser särskilt viktiga för EU:s konkurrenskraft. Det är dessa stråk och noder som ska utvecklas och dit som investeringar skall styras. Göteborgs Hamn har av EU-kommissionen utpekats som Corehamn eftersom hamnen har en viktig funktion för EU:s huvudstråk för godstransporter.

Det som sker på europeisk och svensk nivå sker också på den globala nivån. De globala logistiksystemen har och fortsätter att allt mer koncentreras till stora stråk och starka godsnav. Detta gäller inte minst för de omfattande och viktiga transporter mellan Europa och Asien som sköts av världens största containerfartyg som kan lasta över 24 000 containrar. Genom Göteborgs Hamns position som godsnav kan Sverige kopplas direkt till detta globala logistiksystem. Göteborgs Hamn är den enda svenska hamnen som kan erbjuda direkttrafik till Asien genom att ta emot världens största containerfartyg.

Underhåll av väg- och järnvägssystemet

Sverige har i grunden ett välutbyggt och fungerande järnvägssystem, det är en grundläggande förutsättning till att Göteborgs hamn kunnat etablera den omfattande järnvägstrafik som finns. Det är av största vikt att vi fortsätter vårda detta system. Som konstateras i planförslaget har järnvägen lidit av eftersatt underhåll under en längre tid vilket leder till störningar och en underhållsskuld som nationen nu måste betala av. GHAB ser därav positivt på och välkomnar det fortsatt stora fokuset på underhållsåtgärder på både väg- och järnvägssystemet.

Dock konstateras i planförslaget att detta inte är tillräckligt för att full funktionalitet ska uppnås i järnvägssystemet. Ytterligare fokus på underhållet efterlyses därför, framförallt gällande ökad effektivitet i underhållsarbetet.

Underhållsarbete har tyvärr också effekten att det påverkar tillgängligheten för trafiken. Detta är i sig oundvikligt men GHAB uppmanar Trafikverket att öka sina ansträngningar för att öka effektiviteten i underhållsarbetet och förutsägbarheten. GHAB har under tidigare underhållsarbete noterat en tydlig tendens i att störningsminskningar för persontrafiken prioriteras före det samma för godstrafiken. Detta har inneburit negativa konsekvenser för näringslivets konkurrenskraft. Men under det pågående underhållsarbetet på Västra stambanan har godstrafiken getts högre prioritet och samverkan mellan aktörerna har förbättras vilket inneburit positiva effekter. Under den kommande planperioden bör dessa samverkansformer och prioriteringsordningar utvecklas ytterligare för att minimera effekter på samhället.

Behovet av järnvägsutveckling

Göteborgs Hamn har för närvarande järnvägspendlar till ca 25 inlandsterminaler i främst Sverige, men även Norge. Att transportera gods på järnväg från och till ett antal godsnoder i landet är en målmedveten satsning från Göteborgs Hamn som har resulterat i att andelen transporter på järnväg har ökat markant de senaste åren. Trots flertalet störningar i det globala logistiksystemet har järnvägsgodset till och från Göteborgs hamn ökat. Flertalet nya godspendlar har startats och befintliga pendlar tilldelas nya avgångar. Exempelvis har järnvägstrafiken mellan terminaler i Norrland och Göteborgs Hamn ökat markant de senaste tre åren i takt med industriutvecklingen i landets norra delar. Detta innebar att den största volymen järnvägsgods någonsin inom containersegmentet hanterades under 2024 och prognosen för 2025 ser ännu bättre ut. I dagsläget transporteras ca 65% av containerflödet till och från Göteborgs hamn med järnväg.

Även inom övriga godssegment är järnvägen av stor vikt och samtliga terminaler i Göteborgs Hamn är järnvägsanslutna. Två nya omlastningsterminaler har de senaste åren invigts i Göteborgs Hamn och dessa terminaler har visat en imponerande volymutveckling på kort tid. Göteborgs Hamn planerar för ytterligare expansion gällande järnvägsanslutna terminaler samt utveckling av det övergripande järnvägssystemet i hamnområdet.

Anledningen till att järnvägstrafiken till och från Göteborgs Hamn är omfattande och framgångsrik är i grunden att den erbjuder den mest effektiva logistiska lösningen för att transportera gods till och från Göteborg och övriga delar av Sverige och södra Norge. Effektiviteten grundar sig i transporttid, kapacitet, frekvens, kvalitet, pris, miljö och klimat.

Något som även varit centralt för järnvägstrafikens utveckling de senaste åren är att investeringar har gjorts i samklang mellan hamnbolaget och Trafikverket vilket lett till att större flaskhalsar har kunnat undvikas och en kapacitetshöjning har möjliggjorts. Exempelvis har hamnen och terminaloperatörer investerat i en ny järnvägsharpa i containerterminalen, nya kombiterminaler, uppställningsspår, elektrifiering m.m. Under samma tidsperiod har Trafikverket byggt en ny järnvägsbro över Göta Älv, uppgraderat Kville bangård och etappvis byggt ut hamnbanan. Sammantaget har detta lett till en stor överflyttning från väg till järnväg.

Utöver att järnvägstrafiken till och från Göteborgs Hamn innebär stora logistiska vinster för det svenska näringslivet som nämnts ovan innebär det stora klimatvinster för hela Sverige. Eftersom järnväg är elektrifierad och idag matas med "grön el" är utsläppen av växthusgaser oerhört små jämfört med godstransporter via andra trafikslag. Exempelvis motsvarar järnvägstrafiken till och från Göteborgs hamn ca 2,2 miljoner lastbilstransporter årligen. Göteborgs Hamn prognostiserar för markant ökning av antal tåg till 2035 och då beräknas även fyllnadsgrad och utnyttjande av 750 m långa tåg ha ökat.

För att denna utveckling ska kunna fortsätta är det viktigt att det nationella järnvägssystemet fortsätter att utvecklas så att mer gods kan transporteras med järnväg och inte hindras på grund av kapacitetsbrist.

Systemövergripande perspektiv på åtgärder och planering

Eftersom Göteborgs Hamn är sammanlänkad med hela nationen och stora delar av det svenska näringslivet är beroende av att kunna nyttja Hamnen för att nå resten av världen är effektiviteten och pålitligheten i trafiksystemet som helhet av stor betydelse. Därför bör analyser och åtgärdsplanering ständigt beakta systemövergripande effekter. Ur detta perspektiv bör Trafikverket än mer fokusera på aspekterna nedan.

Fortsatt utveckling av intermodala lösningar för ett effektivare utnyttjande av hela transportsystemet. Intermodaliteten inom godstransporter har ökat stadigt under de senaste decennierna men potentialen är än större. För att möjliggöra ökad intermodalitet krävs fler och effektivare terminaler med omlastningsmöjligheter som är sammanlänkade genom hela infrastruktursystemet vilket kan ge upphov till fler logistiska lösningar.

Det behövs en ökad total redundans i trafiksystemet. För att klara omfattande trafikstörningar och fortsatt kunna transportera samhällskritiska produkter måste det finnas alternativa transportvägar i så stor utsträckning som möjligt. Därför är det viktigt att transportsystemet planeras och byggs utifrån detta, och det är då viktigt att öka bärigheten på såväl väg som järnväg. Detta i sig är också nära sammankopplat med intermodaliteten.

Trafikverket bör generellt i större utsträckning utreda och bygga triangelspår vid järnvägsknutpunkter. Det är ett effektivt sätt att frigöra kapacitet till en låg kostnad som har tydliga systemövergripande effekter eftersom det kan frigöra kapacitet när alternativa omlopp möjliggörs. Det skulle även underlätta vid underhållsarbete då normalkapaciteten på berörda sträckor påverkas. För Göteborgs Hamn skulle triangelspår i Herrljunga, Falköping och Skoghall/Karlstad C har särskild stor effekt och därav betydelse.

Dagens samhällsekonomiska analyser tar inte tillräcklig hänsyn till godstransporter, tillväxt och landets BNP. De hanterar heller inte utebliven produktion om transporter inte fungerar eller vilka

Samhällsekonomiska effekter det får när samhällskritiska produkter inte kommer fram som exempelvis livsmedel, insatsvaror till sjukvårdsprodukter. Därför är det viktigt att analysmetoderna och dess kriterier ses över inför kommande planomgångar.

De samhällsekonomiska analyserna fångar inte heller vad alternativkostnaderna för uteblivna investeringar är. När kapacitetsbrister i systemet inte åtgärdas innebär det att investeringar i övriga delar av samhället uteblir, både inom det privata näringslivet och den offentliga sektorn. Det är alternativkostnader som kan uppstå geografiskt långt ifrån en identifierad flaskhals. Trafikverket bör därför tillsammans med andra berörda statliga myndigheter utveckla de samhällsekonomiska analyserna så att de även beaktar alternativa kostnader som uppstår om infrastrukturinvesteringar uteblir.

Objekt och åtgärder av särskilt intresse

Västra Stambanan Göteborg – Alingsås

Västra stambanan är en pulsåder genom Sverige för både gods- och persontrafik och den överlägset viktigaste stambanan för transporter till och från Skandinavians största hamn. Idag är Västra stambanan den huvudsakliga länk som förbinder Göteborgs hamn med stora delar av mellan, östra och norra Sverige men som också förbinder rikets största och näst största stad med varandra. Även en omfattande regional pendling sker i dag på banan. Kapaciteten på Västra stambanan är kritisk för att både regionförstoring, pendling, persontransporter och godstransporter i hela landet.

Av Göteborgs hamns ca 25 järnvägspendlar till inlandsterminaler i hela Sverige passerar minst 18 sträckan Göteborg – Alingsås på Västra Stambanan. Det är exempelvis transporter till inlandsterminaler i Falköping, Örebro, Mälardalen och Piteå, 4 av 6 av de största inlandsterminalerna är beroende av Västra Stambanan (Hallsberg, Falköping, Insjön och Eskilstuna). Totalt passerar ca 160 tåg i veckan med anknytning till Göteborgs hamn sträckan, 75 % av de dagliga containerpendlarna och 85 % (365 000 teu) av alla containervolymer som hanteras på järnväg nyttjar Västra Stambanan. 60 % av dagliga kombi-pendlarna och 65 % av alla kombivolymer på Arken kombiterminal. Flera stora exportkunder inom skogs- och stålprodukter, uppemot 500 000 ton per år, nyttjar sträckan.

Västra stambanan är även avgörande för flertalet högfrekventa upplägg med kombitåg, exempelvis Umeå, Sundsvall, Gävle, Avesta och Södertälje, som ofta är integrerade i tidskänsliga produktionsflöden som exempelvis Volvos lastbilshytter från Umeå. Trots att sträckan återfinns i Västra Götaland, i direkt anslutning till Göteborg så är den tydligt av stor vikt för hela landet.

Det finns en gemensam vilja att fortsätta verka för en överflyttning från väg till järnväg. För att sträckan Göteborg-Alingsås inte ska bli en kapacitetsmässig flaskhals för fortsatt utveckling krävs större kapacitetshöjande åtgärder i form av spårutbyggnad. Dagens mycket höga kapacitetsutnyttjande innebär också en ökad störningskänslighet med ökad osäkerhet och kostnad för näringslivet.

Med bakgrund i ovan välkomnar GHAB att kapacitetsförstärkningar på Västra stambanan prioriterats genom satsning på etappen Olskroken-Partille samt en fördjupad analys för sträckan Partille-Alingsås och vidare mot Skövde. Men det är inte tillräckligt, hela sträckan Göteborg – Alingsås bör inkluderas i lokaliseringsstudien och en tydlig målsättning kring när kapacitetsbristen

är åtgärdad bör sättas. Annars är risken uppenbar att det dröjer flera decennier innan en betydande kapacitetshöjning finns på plats. Så länge kan det svenska näringslivet inte vänta.

Järnväg Göteborg – Oslo

Norge och framförallt Osloregionen är en viktig region för Göteborgs hamn och det finns ett betydande godsflöde mellan Göteborgs hamn och Norge. Idag går detta godsflöde till stor del via lastbilstransporter. Totalt transporteras 97 procent av allt gods på väg i sträckningen Göteborg-Oslo. Anledningen till det är att järnvägen mellan Göteborg och Oslo är av så dålig beskaffenhet att den inte lämpar sig för godstransporter på järnväg i någon större utsträckning.

Det är även så att en större mängd godstransporter ifrån Kontinentaleuropa till Norge idag sker med lastbil hela sträckan. Detta är ett godsflöde som med rätt förutsättningar istället skulle kunna ske via sjöfart till Göteborgs Hamn och med järnväg vidare till Norge. Men för att detta skall vara möjligt krävs det att järnvägssträckan Oslo – Göteborg utvecklas.

Trafikverkets och Jernbanedirektoratets gemensamma mulighetsstudie Oslo-Göteborg visar också tydligt att åtgärder i stråket som syftar till att stärka godstågtrafikens konkurrenskraft med förutsättningar för längre, tyngre och snabbare godståg och tillgång till önskvärda tidtabellskanaler är samhällsekonomiskt lönsamt. Nettonuvärdekvoten för "Godskonceptet" är enligt utredningen +1,1.

Det är positivt att Trafikverket har identifierat möjligheterna med förbättrad kapacitet Göteborg – Oslo genom att inkludera åtgärder vid en ökning av planramen med 10 procent. GHAB anser dock att åtgärder bör inrymmas inom nuvarande planram.

Hisingsleden/Norrleden

Hisingsleden som övergår till Norrleden kopplar samman ytterhamnarna i Göteborg med E6:an norr om centrala Göteborg. Vägsträckan är idag dock inte tillräckligt utbyggd för att hantera större mängder godstrafik. Framför allt består bristerna i flertalet enplansvägskorsningar, backar, smala körfält samt en brant och skarp kurva i anslutning till E6:an vid Klarebergsmotet. Detta leder till att den tunga trafiken med mål eller startpunkt i ytterhamnområdet i stor utsträckning i stället väljer Lundbyleden och på så sätt belastar centrala delar av Göteborg.

För att leda den tunga trafiken via Hisingsleden/Norrleden krävs att vägsträckan utvecklas och anslutningar som är bättre lämpade för tung trafik skapas. Denna brist kommer att accentueras ytterligare när Stena Lines två färjeterminaler omlokaliseras från centrala Göteborg till ytterhamnarna.

En utbyggd Hisingsled/Norrled skulle inte enbart gynna trafiken kopplad till Göteborgs hamn utan även övrig industri på centrala Hisingen, de nyetablerade logistikanläggningarna vid Säve flygplats samt eventuella nyetableringar av industri på Hisingen.

På grund av rådande omvärldsläge och det ökade behovet av ett robust och redundant transportsystem ökar Hisingsleden/Norrleden också i betydelse.

Skandiaporten

Projekt Skandiaporten är ett samverkansprojekt mellan Trafikverket, Sjöfartsverket och Göteborgs Hamn AB, med syftet att säkerställa direktsjöfart till/från Sverige med de största oceangående containerfartygen och därigenom säkra näringslivets access till hela världen. Sjöfartsverket ansvarar för fördjupning och breddning av farleden samt anpassning av farledsutmärkning, medan Göteborgs Hamn AB ansvarar för kajåtgärder och muddring närmast kajen.

Göteborgs hamns del av projektet byggstartade i februari 2024 och är planerat att slutföras under kvartal 1, 2028. I skrivande stund har drygt 700 miljoner kronor upparbetats i projektet. För första gången i hamnens 400-åriga historia trafikerar nu tre containerlinjer med direkttrafik till och från Asien varje vecka, något som understryker projektets efterfrågan från globala rederier och det svenska näringslivet. Mot denna bakgrund är det av yttersta vikt att den statliga delen av projekt Skandiaporten slutförs så att den nya farleden och kajen kan trafikerats innan utgången av 2028.

Hamnbanan

Hamnbanan är en av Sveriges mest trafikerade godsjärnvägar, med i genomsnitt nära 100 godståg per dygn, varav 70 tåg till/från Göteborgs hamn.

När den sista beslutade etappen, Eriksberg–Pölsebo, på Hamnbanan i Göteborg färdigställdes under 2023, avslutades en tioårsperiod av kapacitetshöjande åtgärder i form av etapperna Pölsebo–Skandiahamnen, Kville bangård och den södra Marieholmsbron. Utbyggnaden till partiellt dubbelspår av Hamnbanan är mycket välkomna satsningar från Trafikverket, där investeringarna sammantaget innebär att kapaciteten för godstransporter med järnväg till och från Göteborgs hamn ökar kraftigt.

Samtidigt gäller att etappen Pölsebo–Skandiahamnen utformades på så sätt att ett redan befintligt utdragsspår inkluderades i dubbelspårsutbyggnaden utan att ersättas. På liknande sätt innebar utformningen av etappen Eriksberg–Pölsebo att den tidigare bangården vid Pölsebo försvann utan att funktionen ersattes. Således har funktioner i järnvägsinfrastrukturen i hamnområdet byggts bort som gör att rangeringsrörelser till och från container- respektive energihamnen varje dag året om tar upp en betydande kapacitet på själva Hamnbanan.

Sammantaget innebär detta att även om kapaciteten på Hamnbanan förbättrats, finns flera kvarstående brister som begränsar ett optimalt kapacitetsutnyttjande och skapar en ökande diskrepans mellan den järnvägsteoretiska och den kommersiellt gångbara kapaciteten.

Göteborgs hamn planerar för ökade godsvolymer, både på kort och längre sikt, och majoriteten av tillväxten förväntas ske med järnväg. Det gäller främst för containerterminalen, med koppling till direktsjöfarten mellan Europa och Asien, men även RoRo-terminalen, bilterminalen, energihamnen och Stena Lines färjeterminaler, som öppnar i Arendal i början av 2030-talet. Redan idag har Göteborgs hamn en unikt hög järnvägsandel och avsikten är att kunna öka andel gods på järnväg ytterligare. De samhällsekonomiska effekterna är dels en fortsatt överflyttning från väg till järnväg, dels att export- och importföretag över hela Sverige kan dra nytta av det omfattande och frekventa linjeutbud som finns i Göteborgs hamn.

Inga åtgärder på Hamnbanan ingår i planförslaget. För närvarande pågår dock en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) kring Hamnbanan och Göteborgs hamn förväntar sig att Trafikverket och regeringen är lyhörda för de kapacitetshöjande åtgärder som identifieras i ÅVS:en för att i tidsperspektivet 2030–2040 kunna tillgodose en ökad efterfrågan och en kommersiellt gångbar kvalitet på järnvägstransporter till Sveriges och Skandinavians största hamn. Det handlar både om att öka kapaciteten för antalet tåg under de mest kommersiellt efterfrågade delarna av dygnet och att öka den maximala tåglängden från 630 m till 750 m.

På längre sikt – för att nå full kapacitet på Hamnbanan och minska sårbarheten i transporterna till och från Göteborgs hamn – måste Hamnbanan i sin helhet byggas ut till dubbelspår. Den återstående enkelspårsträckan – Kville–Eriksberg, cirka 4-5 km – skulle på egen hand fördubbla kapaciteten på Hamnbanan. Göteborgs Hamn förväntar sig att Trafikverket och regeringen tillsammans med Göteborgs Stad inleder detta arbete när kapacitetsutvecklingen kräver det och inleder planarbete så att en utbyggnad kan komma tillstånd utan fördröjningar när behovet uppstår.

Det rådande omvärldsläget ökar behov av redundans och resiliens. I dagsläget består järnvägsförbindelsen till fastlandet från Hisningen av de båda järnvägsbroarna över Göta älv vid Marieholm. För att öka redundansen och resiliensen i form av en ytterligare förbindelse till fastlandet, behöver en effektiv koppling mellan Hamnbanan och Södra Bohusbanan utredas.

Sammanfattning av synpunkter

Generella synpunkter

- Stråk och Noder – Fokus för Trafikverket under den kommande planperioden bör vara att enskilda åtgärder/objekt genomförs inriktat just på huvudstråk och större noder för godstrafiken.
- Underhåll av väg- och järnvägssystemet - Sverige har i grunden ett välutbyggt och fungerande järnvägssystem som måste vårdas men effektiviteten i underhållsarbetet måste öka för att minska störningar.
- Behovet av järnvägsutveckling - Efterfrågan på godstransport på järnväg är stor och andelen järnvägsgods ökar stadigt. För att undvika kapacitetsbrist måste järnvägssystemet fortsätta byggas ut.
- Systemövergripande perspektiv på åtgärder och planering – Samhällsekonomiska analyser och åtgärdsplanering bör ständigt beakta systemövergripande effekter med fokus på intermodalitet, triangelspår och alternativkostnader.

Objekt och åtgärder av särskilt intresse

- Västra Stambanan Göteborg – Alingsås – Den järnvägsträcka med störst betydelse för Göteborgs Hamn och landet som helhet. Kapacitetsproblemen bör åtgärdas snarast möjligt och hela sträckan bör inkluderas i nationella planen.
- Järnväg Göteborg – Oslo – För att möjliggöra en överflyttning från väg till sjöfart/järnväg behöver kapaciteten på sträckan förbättras vilket också är samhällsekonomiskt lönsamt.

- Hisingsleden/Norrleden – Vägsträckan behöver stärkas för att kunna hantera större godsmängder och avlasta vägar i centrala Göteborg.
- Skandiaporten - Projektet är ett samverkansprojekt mellan Trafikverket, Sjöfartsverket och Göteborgs Hamn AB, med syftet att säkerställa direktsjöfart till/från Sverige med de största oceangående containerfartygen. Mot denna bakgrund är det av yttersta vikt att den statliga delen av projekt Skandiaporten slutförs så att den nya farleden och kajen kan trafikeras innan utgången av 2028.
- Hamnbanan - Sträckan är en av Sveriges mest trafikerade godsjärnvägar och det finns brister som begränsar ett optimalt kapacitetsutnyttjande. GHAB förväntar sig att Trafikverket och regeringen är lyhörda för de kapacitetshöjande åtgärder som identifieras i den pågående ÄVS:en.

GHAB:s styrelse har fastställt yttrandet 2025-12-15.

Frågor ställs till Jens Larsson tfn 031-368 75 41, e-post jens.larsson@portgot.se.

Med vänliga hälsningar

Göteborgs Hamn AB

Göran Eriksson
VD

Jens Larsson
Head of Public Affairs