

Datum: 2022-02-22
Referens GHAB: Jens Larsson
Ert dnr: I2021/02884

Regeringskansliet, Infrastrukturdepartementet
i.remissvar@regeringskansliet.se
i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Remissvar angående förslag till nationell plan för transportsystemet 2022-2033

Göteborgs Hamn AB har tagit del av Trafikverkets planförslag till nationell plan för transportsystemet 2022-2033 och har följande reflektioner och synpunkter.

Starka stråk och noder

Trafikverket har både i tidigare utredningar samt i nuvarande nationella infrastrukturplan varit tydliga med att den övergripande strategin för utvecklingen av godstrafiken är att fokusera på de starka stråken och noderna. Denna strategi återspeglar sig också i planförslaget för nationell infrastrukturplan 2022-2033. Denna strategi anser Göteborgs Hamn är helt riktig. Den ligger helt i linje med hur logistiksystemen har utvecklats i Sverige de senaste decennierna och dessutom med hur utvecklingen har sett ut globalt.

Sedan millennieskiftet har konsolidering 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 transporterna mellan Europa och Asien som sköts av världens största containerfartyg som kan lasta över 22 000 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. Vid den tidpunkt då Nordostpassagen blir farbar för regelbunden godssjöfart kommer Göteborgs Hamns betydelse för transporterna mellan Sverige och Asien stärkas ytterligare. Transporttiden skulle minska betydligt och Göteborg skulle då även bli den första hamnen i Europa som angörs av fartyg från Asien.

Göteborgs Hamn har under 2000-talet arbetat med att skapa förutsättningarna för att stärka hamnen som godsnav och kopplats samman bättre med både de internationella och nationella godsstråken. Nedan följer några av de investeringar som gjorts för att stärka godsnavet:

- Nya kajkranar, som tillhör världens största och kan hantera de största containerfartygen.
- Förstärkt terminalyta, vilket innebär att fler containrar kan hanteras i containerterminalen.
- Utbyggd järnvägsharpa samt nya järnvägskranar, vilket ökat kapaciteten och effektiviteten gällande containertåg till och från Göteborgs Hamn.
- Uppbyggnad och utveckling av Railport-systemet, vilket kopplar samman Göteborgs Hamn med ca 30 inlandsterminaler i hela Sverige gällande järnvägstransporter.
- En ny kombiterminal i direktanslutning till Göteborgs Hamn.
- Två nya omlastningsterminaler i hamnområdet.
- Pågående byggnation av kortsjöterminal, vilket förbättrar förutsättningarna för kust- och inlandssjöfart.

Trafikverket har de senaste decennierna omsatt sin strategi med fokus på starka godsnav och stråk i en rad investeringar som gett bättre förutsättningar för Sveriges näringsliv och Göteborgs hamn som funktion som Sveriges port mot världen. Nedan nämns några av de investeringar Trafikverket genomfört eller är i färd med att genomföra:

Väginvesteringar

- E6, utbyggd motorväg för bättre transportmöjligheter till Bohuslän och Oslo
- E45, utbyggd motorväg för bättre transportmöjligheter till Trollhättan
- E20, kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder. I den nu gällande nationella infrastrukturplanen återfinns ytterligare åtgärder för utbyggnad till 2+1-väg samt mötesseparering.
- Förbättrade lokala/regionala kopplingar från Göteborgs Hamn till det nationella vägnätet

Järnvägsinvesteringar

- Kapaciteten på Hamnbanan som förbinder Göteborgs Hamn med övriga Sverige ökas när tre av fyra etapper byggts ut till dubbelspår.
- Kville bangård är utbyggd för att möjliggöra ökad kapacitet.
- Södra Marieholmsbron är uppförd och tagen i bruk vilket innebär att kapaciteten för godståg över Göta älv till och från Göteborgs Hamn är fördubblad.
- Kapacitetshöjande åtgärder längs huvudstråken för järnvägstrafiken.

Göteborgs Hamn och staten har under de senaste decennierna arbetat med att skapa förutsättningar för att de starka godsstråken och det starka godsnavet ska fortsätta att utvecklas. Detta för att Sveriges näringsliv ska ha de bästa möjligheterna för att konkurrera på världsmarknaderna där de verkar. Arbetet har skett i samklang med utvecklingen som skett på europeisk och global nivå och det har bidragit till att Sveriges exportframgångar har kunnat fortsätta.

För att fortsätta på den strategi som Trafikverket och Göteborgs Hamn utstakat och som de globala logistiksystemen följer samt för att ta tillvara på potentialen som genomförda och planerade investeringar ger behöver farleden i Göteborg fördjupas. Det rådande farledsdjupet innebär en begränsning för hela Sveriges näringsliv.

Behovet av järnvägsutveckling

Göteborgs Hamn har för närvarande järnvägspendlar till ett 30-tal terminaler 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 pandemin fortsatte järnvägsgodset till och från Göteborgs hamn att öka under 2021, flertalet nya godspendlar startades och befintliga pendlar tilldelas nya avgångar. Detta innebar att den största volymen järnvägsgods någonsin inom containersegmentet hanterades. 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 båda dessa terminaler har visat en imponerade volymutveckling på kort tid. Detta gäller inte minst Sveaterminalen vilket är en väderskyddad omlastningsterminal för framför allt sågade trävaror. Järnvägstrafiken till Sveaterminalen utgörs först och främst av konventionella godsvagnar vilket visar att även den typen av järnvägstrafik och en ljus logistik framtiden.

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 transporterna 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 80 procentig 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.

Generella synpunkter järnväg

Det är viktigt att den ökande mängden persontransporter på järnväg inte innebär försämrade möjligheter för godstransporter på järnväg. Underhållsinsatser och kapacitetshöjande åtgärder bör inriktas så att både gods- och persontrafik gynnas. Exempelvis kan en ny stambana för

persontrafik Göteborg – Stockholm när den står färdig generera positiva effekter för godstrafiken till och från Göteborgs Hamn eftersom det skulle frigöra kapacitet på övriga banor. Men i planförslaget indikeras att nya stambanor kan stå färdiga först 2045 med nuvarande finansieringslösning och planerings- och byggstakt. Större kapacitetshöjande åtgärder krävs på övriga banor för att möta volymökningar innan dess, framför allt med tanke på de prognoser gällande godstrafik som både Trafikverket och Göteborgs Hamn har gjort. Vi kan också konstatera att under det senaste decenniet har ökningen av järnvägstransporter till och från Göteborgs Hamn överträffat Trafikverkets prognoser.

Sverige har i grunden ett välutbyggt och fungerande järnvägssystem, det är en grundläggande förutsättning till att Göteborgs Hamn kunnat etablera den omfattande järntågstrafik 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. Det är därför glädjande att det finansiella utrymmet för vidmakthållande av järnväg föreslås öka med 25 % jämfört med nu gällande plan samt att prioriteringen av de huvudsakliga godsstråken står kvar. Dock konstateras i planförslaget att detta inte är tillräckligt för att full funktionalitet ska uppnås, exempelvis kommer en del underhållsarbete återstå runt Göteborg. Ytterligare fokus på underhållet efterlyses därför.

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. Under den kommande planperioden bör större hänsyn tas till godstrafikens förutsättningar och en bättre samverkan kring underhållsplaneringen med de aktörer som är involverade i godstrafiken efterfrågas.

Järnvägssträckor av särskild vikt för Göteborgs Hamn

Västra Stambanan

Västra stambanan är en pulsåder genom Sverige för både gods- och persontrafik. Idag är Västra stambanan den 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 ska fungera i hela landet.

Av Göteborgs Hamns ca 30 järnvägspendlar till inlandsterminaler i hela Sverige passerar minst 18 sträckan Göteborg – Alingsås på Västra Stambanan. Det är exempelvis inlandsterminaler i Falköping, Örebro, Mälardalen och Piteå. Totalt passerar ca 160 tåg i veckan med anknäpning till Göteborgs Hamn sträckan, vilket motsvarar en kvarts miljon lastbilstransport årligen. Trots att sträckan återfinns i Västra Götaland i direkt anslutning till Göteborg så är den av stor vikt för hela landet.

Järnvägskapacitet i och i direkt anslutning till Göteborgs Hamn har byggts ut och som nämnts tidigare prognostiserar både Göteborgs Hamn och Trafikverket fortsatta ökning av godstrafiken de kommande åren. 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.

Sträckan är även i nu gällande plan en utpekad brist och de utredningar som gjorts av Trafikverket de senaste åren har tydligt visat att behovet av en etappvis utbyggnad till fyrspar är stort.

I planförslaget föreslås fortsatt satsning med kapacitetshöjande arbete på sträckan Göteborg - Laxå som påbörjades för ett par år sedan. Detta är positivt, men det är som Trafikverket konstaterat inte tillräckligt för att klara av kapaciteten på sikt. Göteborgs Hamn anser inte heller att detta är tillräckligt för att tillgodose behovet för fler godstransporter. Därför bör en etappvis utbyggnad till fyrspar sträckan Göteborg – Alingsås inkluderas i den kommande nationella planen.

Hamnbanan

Under planperioden 2022-2033 kommer enligt planförslaget etappen Eriksberg – Pölsebo på hamnbanan i Göteborg att färdigställas. Detta tillsammans med den redan färdigställda uppbyggnaden av etapperna Kville bangård, Pölsebo - Skandiahamnen samt Marieholmsbron innebär att kapaciteten för godstransporter per järnväg till och från Göteborgs Hamn ökar kraftigt. Det är i sig en mycket god utveckling och välkomna satsningar från Trafikverket.

Etappen Kville - Eriksbergsmotet är dock inte med i planförslaget. För att nå full kapacitet på hamnbanan och minska sårbarheten i transporter till och från Göteborgs Hamn och avsluta projektet i sin helhet måste den sista etappen av Hamnbanan komma på plats. 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.

Järnväg Göteborg – Oslo

Norge och framför allt 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. 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 Göteborgs Hamn och med järnväg vidare till Norge. Men för att detta skall vara möjligt krävs det att järnvägssträckan Oslo – Göteborg utvecklas.

Sträckan är en utpekad brist i nu gällande plan men trots detta saknas förslag på utbyggnad i planförslaget. Förstärkt järnvägskapacitet för sträckan Göteborg – Oslo, primärt genom en dubbelspårutbyggnad Öxnered – Halden, skulle möjliggöra en överflyttning av delar av den person- och lastbilstrafik som idag passerar Svinesundsbron till järnväg för mer effektiva och hållbara transporter mellan Göteborg och Oslo. Göteborgs Hamn efterfrågar därför ett aktivt och konkret samarbete mellan Jernbanedirektoratet och Trafikverket för att få tillstånd konkreta utbyggnadsplaner för att en utbyggnad ska kunna ske inom en rimlig framtid. En investeringen i

utbyggd järnväg Göteborg – Oslo skulle även ha mycket goda förutsättningar att erhålla medfinansiering från EU eftersom det rör sig om gränsöverskridande infrastruktur som pekats ut som en flaskhals inom TEN-T.

Stråket Väster om Vänern/Bergslagsbanan

I Trafikverkets planförslag återfinns flera satsningar för att stärka godsstråket väster om Vänern genom åtgärder på Bergslagsbanan och Norge/vänerbanan vilket är positivt. Mot bakgrund av godsstråkets Bergslagsbanan/Väster om Vänerns betydelse för kopplingen mellan skogsindustrin i Värmland, exportindustrin i Bergslagen, samt Norrland och Göteborgs Hamn samt banans möjligheter att avlasta den hårt trafikerade Västra stambanan föreslår Göteborgs Hamn AB att stråket bör stärkas ytterligare genom att öka kapaciteten, robustheten och tillförlitligheten så att den planerade och behöva funktionen verkligen realiserar. Utöver detta identifierades även ett antal järnvägsinvesteringar i åtgärdsvalsstudien *Gods i Värmland* som bör genomföras för att stärka förutsättningarna för näringslivet i Värmland och förbättra kopplingarna till Göteborgs Hamn.

Vägtransporter

Göteborgs Hamn delar Trafikverkets syn på att en viktig utveckling för tunga vägtransporter är elektrifieringen. Vi delar synen kring att utsläppen av växthusgaser från lastbilstrafiken måste minska för att vi ska nå både internationella och nationella klimatmål. För att nå dessa mål är samarbete mellan aktörer inom transport- och infrastruktursektorn av största vikt. Göteborgs Hamn driver tillsammans med Volvo Group, Scania och Stena Line Tranzero initiativet där målet är att kraftigt reducera utsläppen från den tunga trafiken genom att snabba på omställningen från fossilbränsle till fossilfria alternativ. Detta görs både genom investeringar i laddstationer och vätagasstation för tungtrafik i Göteborgs Hamn samt introduktionen av styrmedel i hamnklustret.

För att få till en omställning krävs nära samarbete med staten och Trafikverket. Göteborgs Hamn välkomnar därför Trafikverkets ambitioner om utbyggnad av laddstationer och fokus på innovationer på området. Därtill deltar Göteborgs Hamn gärna i utvecklingen av regionala demonstratorer inom området.

Investeringar i vägutbyggnad

Göteborgs Hamn har inte identifierat ett generellt investeringsbehov gällande utbyggnad av det nationella vägnätet. Detta till stor del beroende på att de långväga godstransporterna i första hand sker på järnväg. Dock finns det ett behov att utreda ett utbyggnadsprojekt inom vägnätet då detta i första hand är inriktat på lokal och/eller regional trafik där järnvägstransporter inte utgör ett alternativ.

Hisingsleden/Norrleden

Hisingsleden som övergår till norrleden kopplar samman ytterhamnar 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 istället 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 att anslutning som är bättre lämpad för tung trafik skapas.

Detta 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.

Sjöfart

Sjöfartsverket har under en längre tid utrett behovet av en modernisering av den svenska isbrytarflottan och planerings- och designarbetet är i slutfasen. Sjöfartsverket har även tydligt indikerat att de nya isbrytarna bör finansieras via statliga anslag förslagsvis inom ramen för den nationella planen.

Om moderniseringen av isbrytarflottan inte sker via statliga anslag är det huvudsakliga alternativet att finansiera dem via Sjöfartsverkets finansiella ramverk. Sjöfartsverkets ekonomiska situation är redan idag ansträngd och eftersom Sjöfartsverket är ett affärsverk som i huvudsak finansieras via farleds- och lotsavgifter skulle en självfinansiering av Sjöfartsverket högst sannolikt innebära höjningar av farledsavgifterna. Sjöfartens avgiftssystem påverkar redan idag sjöfarten negativt och leder till konkurrenshämmande effekter både för branschen och för svenska hamnar. Göteborgs Hamn anser att farledsavgifter istället bör sänkas och att en anslagsfinansiering av farledsunderhållet bör introduceras.

Farlederna in till Göteborgs Hamn är extremt sällan i behov av isbrytning; under de senaste 30 åren har inte is behövts brytas i Göteborg. Men om investeringen i nya isbrytare skall finansieras via farledsavgifter kommer sjöfarten som trafikerar Göteborgs Hamn likväl drabbas av höjningar vilket också skulle påverka Göteborgs Hamns konkurrenskraft. En sådan snedvridning av konkurrensen är inte acceptabel, Göteborgs Hamn anser att nya isbrytare bör finansieras via statliga anslag antingen inom den nationella infrastrukturplanen eller på annat vis.

Trafikverket föreslår i planförslaget att *Digitalisering av Sjöfart* ska vara en utpekad brist i den nationella infrastrukturplanen. Trafikverket menar att "ett utökat digitalt teknikstöd skulle kunna öppna upp för bättre utnyttjande av sjöfartens infrastruktur, högre sjösäkerhet i farlederna och bidra till utvecklingen av nya digitala lösningar. Digital teknik skapar också förutsättningar för att effektivisera hamnanlöpen och underlätta kopplingen till andra trafikslag."

Göteborgs Hamn delar Trafikverkets uppfattning och ser positivt på ett ökat digitaliseringsfokus för sjöfarten. Hamnarna har också givetvis en nyckelroll i denna process och Göteborgs Hamn driver nu ett omfattande digitaliseringsarbete inom flera områden bland annat gällande anlöpsprocessen och kopplingen mellan trafikslagen. För att få fortsatt framdrift i digitaliseringsprocessen är det av vikt att processen drivs ur ett hamnperspektiv och att samverkan med berörda statliga myndigheter sker på ett så verksamhetsnära sätt som möjligt. Där finns redan välfungerade och utarbetade kontaktvägar och fokus bör ligga på att få till stånd digitala lösningar som får effekt och inte fortsatt utredningsarbete på strategisk nivå. Det är också

av vikt att svenska digitala lösningar har internationell kompatibilitet och följer etablerade internationella standarder.

Farledsfördjupning i Göteborgs Hamn – Skandiaporten

Det är mycket positivt att Trafikverket i sitt planförslag står fast vid att farledsfördjupningen i Göteborgs Hamn ska genomföras och att finansieringen står fast. Farledsfördjupningen är som konstaterats av samtliga involverade parter i flertalet utredningar ett projekt som gynnar stora delar av det svenska näringslivet och genererar betydande samhällsekonomiska vinster.

Under de senaste åren har Göteborgs Hamn, Trafikverket och Sjöfartsverket gemensamt arbetat med planerings- och tillståndprocessen och även under det senaste året detaljprojekteringen. Samarbetet har fungerat väl och utredningsarbetet har hela tiden rört sig framåt.

Göteborgs Hamn planerar för byggstart av sin del av projektet under 2022 och fokuserar nu på de avslutade delarna av detaljprojekteringen samt miljö tillståndprocessen.

Under december 2021 undertecknade de tre parterna även Genomförandeavtal del I som har till syfte att reglera respektive parts åtagande och finansiella ansvar för att genomföra de åtgärder som krävs för att projektet ska komma till stånd och därigenom skapa förutsättningar för Göteborgs Hamn AB att genomföra byggstart av sitt åtagande.

Genomförandeavtal del I kommer att följas av ett genomförandeavtal del II, för att däri fastställa slutgiltiga förutsättningar för projektet gällande djupgående för Farledsätgärdena och tidpunkt för färdigställande. Tidpunkten för genomförandeavtal del II bedöms i nuläget vara i anslutning till Sjöfartsverkets byggstart av Farledsätgärder.

En utmaning i projektet är att parternas respektive åtagande har olika lång byggtid. Göteborgs Hamn AB:s åtagande bedöms totalt ha en byggtid på omkring fyra år och Sjöfartsverkets/Trafikverkets åtagande på omkring 18–20 månader.

Detta innebär att – för att kunna dra full nytta av projektet vid samma tidpunkt – Göteborgs Hamn AB behöver byggstarta omkring två år före det att Sjöfartsverket/Trafikverket byggstartar.

Utifrån kända förutsättningar och i nuläget känd kunskap inklusive Göteborgs Hamns planerade byggstart 2022, är bedömningen att byggstart av farledsätgärder som tidigast kan ske i augusti/september 2024, alternativt augusti/september 2025.

Detta innebär att farledsätgärder, utifrån i nuläget känd kunskap, kan färdigställas till våren 2026, alternativt våren 2027.

För att ett färdigställande ska vara möjligt till våren 2026 bör, med tanke på byggtiden, finansiering för det statliga åtagandet i projektet vara tillgängligt redan 2024. Den planerade byggstarten som anges i planförslaget bör därför justeras för att även inkludera år 2024.

Corehamnarna bör prioriteras

Som av EU utpekad corehamn och en del av TEN-T-nätverket är Göteborgs Hamn per definition tillsammans med hamnarna i Trelleborg, Malmö/Köpenhamn, Stockholm och Luleå, strategiskt viktiga hamnar med särskild status på grund av vår betydelse för svensk och europeisk

transportinfrastruktur. Det är positivt att Trafikverket nämner TEN-T-nätverket som väsentligt i sitt underlag men vi ser, tillsammans med övriga corehamnar, att det är en utmaning att det fortfarande råder osäkerhet kring vad corehamnnsstatus innebär nationellt i Sverige och att denna status faktiskt inte särskiljs i den svenska infrastrukturplaneringen. Corehamnarna är av strategiskt intresse och ska per definition ha goda anslutningar till järnvägar, vattenvägar och vägnät.

Tillsammans tar Sveriges corehamnar en större roll och ansvar för vad det innebär att vara kritiska noder i det svenska transport-infrastruktursystemet. De svenska corehamnarna är redan idag viktiga aktörer i transport-Sverige och arbetar med att upprätthålla förstklassig infrastruktur till en låg klimatpåverkan. Vi tar ansvar för svensk och europeisk infrastrukturutveckling genom de investeringar inom våra hamnområden som ständigt görs, vilket gynnar svenskt näringsliv och exportindustri eftersom hamnarna fortsatt är effektiva och möjliggör omlastning till andra godsslag.

Då corehamnarnas ansvar är större än det kommunala uppdraget och snarare verkar för hela Sverige än den lokala orten, bör detta lyftas fram på nationell nivå. Statliga utredningar de senaste två decennierna har pekat ut behovet av en mer aktiv svensk hamnpolitik, där viktiga hamnar prioriteras. Trots att det har lyfts fram finns fortfarande inte corehamnarna specifikt med i den nationella planen för infrastruktur. Att core-begreppet blir ett tydligt prioriteringsverktyg i Sverige fram till 2030 är en förutsättning för att det ska vara möjligt att flytta gods från väg till sjöfart och därmed minska miljöbelastningen och bidra till att Sveriges klimatmål uppnås.

Detta ärende har behandlats av Göteborgs Hamns AB:s styrelse.

Frågor ställs till Jens Larsson Head of Public Affairs, tfn: 031 – 368 75 41, e-post:
jens.larsson@portgot.se

Elvir Dzanic
VD, Göteborgs Hamn AB