

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

Referens GHAB: Jens Larsson
jens.larsson@portgot.se
031 – 368 55 44 41

Ert dnr: LI2023/03919

Göteborgs Hamn AB:s remissvar angående Trafikverkets Inriktningsunderlag inför infrastrukturplaneringen för perioden 2026 - 2037 (LI2023/03919)

Inledning

Göteborgs Hamn är Skandinavien största godsnav, den viktigaste knutpunkten för sjöfrakt i Sverige och landets största containerhamn, bilhamn och energihub samt Sveriges nästa största rorhamn. Göteborgs Hamn är den enda hamnen i Sverige som kan ta emot de största containerfartygen och just nu pågår arbetet med Skandiporten som kommer förbättra förutsättningarna för de transoceangående containerfartygen ytterligare.

För att på ett effektivt och klimatsmart sätt kunna vidare distribuera gods i Sverige har Göteborgs Hamn i samverkan med inlandsterminaler i landet byggt ut ett näst intill fulltäckande distributionsnät med järnvägspendlar som kopplar samman Göteborgs Hamn med samtliga regioner i Sverige och södra Norge. För att kunna upprätthålla våra goda förbindelser mellan hamnen och godsnoder i Sverige har vi historiskt arbetat nära Trafikverket för att utveckla allt från omlastningsterminaler, kombiterminaler, rangerbangårdar och järnvägsspår. Vårt mål är att fortsätta utvecklingen av effektiva, tillförlitliga och hållbara godstransporter, i linje med statens mål, tillsammans med Trafikverket för att nå störst framgång.

Göteborgs Hamn har anammat en vision som visar riktningen i vårt arbete: Vi ska vara världens mest konkurrenskraftiga hamn. Vi arbetar hårt varje dag för att utveckla hamnens linjeutbud, finslipa den maritima servicen och utveckla och anpassa infrastrukturen efter dagens och morgondagens behov. Kort sagt ska vi ge bästa möjliga förutsättningar för effektiv och hållbar handel via godsnavet Göteborgs hamn.

Göteborgs Hamn arbetar även utifrån en mission som vägleder oss i vårt beslutsfattande: Vi är garant för näringslivets access till hela världen. Göteborgs Hamn finns till för hela Sverige och har varit porten till världen i 400 år. Hamnen har ett geografiskt läge med 70 procent av Skandinavien industri och befolkning inom ett avstånd av 50 mil. Hamnen erbjuder ett brett och tätt linjeutbud och har en väl utvecklad infrastruktur. Genom att använda Göteborgs Hamn når näringslivet hela världen, varje dag.

Göteborgs Hamn har även antagit högt ställda mål som styr vår organisation framåt, två av dessa mål har särskilt nära koppling till Trafikverkets planering och de transportpolitiska målen.

Inom miljö- och klimatområdet skall vi reducera CO₂ -utsläppen med 70% till år 2030 utifrån basåret 2010. Detta mål omfattar all terminalverksamhet, landtransporter till och från hamnen inom Göteborgsområdet samt sjöfarten från Vingafyr in till hamnen. Detta kommer innebära en genomgående elektrifieringsprocess för verksamheten samt för transporter till och från hamnen men även en utveckling av andra alternativa bränslen för transporter. Ambitioner som bör ske i

samklang med det som planeras på nationell nivå. Därför ser vi det som positivt att detta tydligt lyfts fram i förslaget till inriktningsplanering.

Gällande digitalisering har Göteborgs Hamn antagit ett mål benämnt som "Smart Hamn" där bolaget skall öka digitaliseringsgraden inom godsnavet. Detta innefattar exempelvis uppbygganden av en digital plattform där aktörer inom godsnavet och logistiksystemet ska kunna utbyta information och samverka, vilket leder till en ökad effektivitet och ett förbättrat resursutnyttjande. En ökad digitalisering i Göteborgs Hamn ger effektivitet i hela transportsystemet och kan leda till ännu mer positiva effekter när det görs i nära samverkan med de ansatser som redan sker inom Trafikverket.

Vidmakthållande och underhåll av befintlig infrastruktur av stor vikt

Det är tack vare den grundläggande infrastrukturen, framför allt gällande järnväg, som Göteborgs Hamn har kunnat utvecklas till den för nationen viktiga godsnod som hamnen är. En välfungerade och pålitlig järnvägsinfrastruktur har varit, är och kommer att vara en nyckelfråga för Sveriges konkurrenskraft. Det bristande underhållet som de senaste åren har gett upphov till flertalet störningar av godstrafiken och längre kapacitetshämmande åtgärder är i grunden inte en acceptabel situation.

Därav är det positivt att Trafikverket i sitt inriktningsförslag har fortsatt fokus på underhållet av och reinvesteringar i det befintliga järnvägssystemet och med tydlighet lyfter fram de behov som finns.

Men när det behövliga underhållsarbetet genomförs är det samtidigt av mycket stor vikt att underhållsarbetet genomförs på ett sätt som samtidigt möjliggör för fortsatta godstransporter på järnvägsnätet. Det i sig är en utmanande uppgift för Trafikverket som kräver långsiktighet, samverkan med aktörerna i transportbranschen och ett aktivt sökande efter effektivare arbetsmetoder. Förutsägbarheten i underhållsarbetet är av stor vikt för näringslivets transporter eftersom det i sig innebär möjlighet för anpassning av transportmönster. GHAB stödjer därför att Trafikverket tar upp dessa aspekter i inriktningsunderlaget (kap 4.3) och att aktörer utanför Trafikverket involveras i detta arbete.

Öka kapaciteten i järnvägssystemet

Under de senaste två decennierna har järnvägstrafiken till och från Göteborgs Hamn stadigt ökat vilket har inneburit effektivare logistik för det svenska näringslivet och minskade utsläpp. Ökningen av godstrafiken på järnväg har sin grund i en delad ambition från Göteborgs Hamn, staten och näringslivet. Ökningar har möjliggjorts genom att både GHAB och staten genomfört kapacitetshöjande investeringar i systemet.

GHAB har bl.a. byggt flertalet järnvägsterminaler, kombiterminal, järnvägsharpa och uppställningsspår i hamnområdet. Staten har byggt ytterligare järnvägsbro över Göta älv och etappvis byggt ut hamnbanan som sammanlänkar Göteborgs Hamn med stamnätet till partiellt dubbelspår.

Men på grund av fortsatt ökande efterfrågan för godstrafik på järnväg till och från Göteborgs Hamn planerar GHAB för fler järnvägsinvesteringar i hamnområdet det kommande decenniet och ytterligare effektiviseringar av järnvägssystemet i hamnen.

För att kunna öka godstrafiken på järnväg till och från Göteborgs Hamn och i Sverige som helhet räcker inte enbart underhållsarbete, det krävs kapacitetshöjande åtgärder framför allt gällande

kända flaskhalsar i stamnätet. För Göteborgs Hamn gäller detta framför allt för Västra Stambanan sträckan Göteborg – Alingsås som nått kapacitetstaket och dessutom står inför omfattande underhållsarbete.

Ambitionen för Göteborgs Hamn och Sverige som land är inte att enbart bibehålla den godstrafik som finns idag utan att utveckla den vidare i takt med att godsvolymer generellt ökar samt genom att mer långväga godstransporter flyttas från väg till järnväg. För att den ambitionen ska kunna uppnås krävs att kapaciteten ökar.

En ökad budgetram om minst 20% förefaller krävas

Underhållsbehovet och kapacitetsbristen i transportsystemet kombinerat med generella och projektspecifika kostnadsökningar innebär att utgångsläget för planrevideringen är utmanande. Men för att det svenska näringslivet inte skall tappa i konkurrenskraft utan i stället kunna fortsätta utvecklas med hjälp av effektiva och klimatsmarta logistiklösningar krävs att inte bara dagens funktionalitet bibehålls utan att transportsystemet utvecklas ytterligare. Detta gäller som nämnts ovan inte minst järnvägssystemet.

Från Göteborgs Hamns perspektiv är det tydligt att det finns en stor vilja från det svenska näringslivet att flytta mer gods via järnvägen. I samverkan med inlandsterminaler och järnvägsoperatörer verkar GHAB för kunna erbjuda så konkurrenskraftiga järnvägslösningar som möjligt. Men tillitsproblemen och kapacitetsbrister riskerar att hämma utvecklingspotentialen för godstransporter på järnväg och därmed att försämra nationens samlade konkurrenskraft. Det är en situation som i största möjliga mån bör undvikas.

Som Trafikverket tydligt konstaterar i inriktningsunderlaget krävs en utökad budgetram med 20 procent för att ett vidmakthållande av nuvarande funktionalitet, färdigställande av nuvarande plan samt viss vidareutveckling skall vara möjlig. GHAB stödjer med bakgrund i ovan förslaget om utökad budgetram om 20 procent i förhållande till nuvarande ram.

Fokus bör vara på de huvudsakliga godsstråken och noderna

De stora godsstråken och stambanorna är fortfarande navet i den svenska järnvägsinfrastrukturen. Det bör fortsatt vara av högsta prioritet för Trafikverket att vårda och utveckla befintliga stambanor och järnvägssystem. Det är också satsningar här som ger störst vinster för samhället som helhet, ökar konkurrenskraften och skapar positiva klimateffekter. Det är också mellan de största godsnaven som majoriteten av godsflödena sker. Därför bör både underhållsarbete och kapacitetshöjande åtgärder primärt göras i de större stråken och i gällande anslutningar till de större godsnaven.

EU har försett Sverige med en tydlig karta för hur prioriteringen av noder och framför allt hamnar bör se ut i svensk kontext. Som Trafikverket tar upp i inriktningsunderlaget har Sverige åtagit sig att leva upp till de kriterier som stipuleras i Transeuropeiska transportnätet (TEN-T). Göteborgs Hamn är av EU en utpekad corehamn tillsammans med hamnarna i Trelleborg, Stockholm, Copenhagen Malmö Port och Luleå. Dessa hamnar är strategiskt viktiga med särskild status i nätverket på grund av dess betydelse för svensk och europeisk transportinfrastruktur. Tillsammans har Sveriges corehamnar en stor roll och tar ansvar för vad det innebär att vara kritiska noder i det svenska transport-infrastruktursystemet. De svenska corehamnarna är viktiga aktörer och tar ansvar för svensk och europeisk infrastrukturutveckling bland annat genom de investeringar som görs inom

respektive hamnområde. Detta gynnar svenskt näringsliv och exportindustri med effektiva lösningar och möjlighet till omlastning till andra transportslag.

Corehamnarna är av strategiskt intresse och ska per definition ha goda anslutningar till järnvägar, vattenvägar och vägnät. Det är därmed fortfarande en utmaning att det råder osäkerhet kring vad corehamnsstatus innebär nationellt i Sverige och att denna status fortsatt inte särskiljs i den svenska infrastrukturplaneringen. 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 bör prioriteras. Trots att detta lyfts fram finns fortfarande inte corehamnarna specifikt med i den nationella planen för infrastruktur. Att corebegreppet blir ett tydligt prioriteringsverktyg i den nationella planprocessen är en av förutsättningarna för att de svenska corehamnarna fortsatt ska ligga i framkant och stärka sina roller som viktiga logistiska noder i det europeiska transportsystemet.

Trafikverket tar i inriktningsunderlaget fram ett förslag rörande en förskjuten planprocessen med fokus på politiska förutsättningar. Om en sådan utredning eller process gällande en förskjutning av planrevideringsarbete inleds bör även förutsättningarna för ökat internationellt samarbete i planarbetet utredas. Det är idag en hämmande faktor när det gäller utvecklingen av gränsöverskridande infrastruktur vilket är något av särskilt stor vikt inom TEN-T. Om planrevideringar skedde samtidigt i Sverige, Norge och Danmark skulle förutsättningar för gränsöverskridande planering och beslutsfattande underlättas avsevärt. Ur GHAB:s perspektiv är det särskilt viktigt gällande utvecklingen av järnvägstrafiken Göteborg – Oslo.

Totalförsvaret och infrastrukturen

På grund av det rådande omvärldsläget och Sveriges anslutning till NATO är det fullt rimligt och av stor vikt att regeringen och Trafikverket stärker delar av transportsystemet för att klara av att hantera nya krav gällande militärmobilitet samt försörjning av civilsamhället.

GHAB har god insikt om Göteborg Hamns betydelse för försörjningen av det svenska civilsamhället både gällande livsmedel och varor av betydelse för befolkningen samt insatsvaror för industrin. GHAB har under lång tid byggt upp ett omfattande säkerhetsarbete som både omfattar fysiska installationer och väletablerade arbetssätt samt samverkansformer med berörda svenska och internationella myndigheter. GHAB välkomnar även ett ökat samarbete och samverkan med Trafikverket när omfattningen av myndighetens sektorsansvar ökar. En av nycklarna till en säkrad försörjning är tillförlitliga och robusta transportkedjor där flertalet aktörer i transportsektorn måste vara involverade.

Gällande infrastruktur i direkt anslutning till Göteborgs Hamn sätter det ökade fokuset på robusthet och redundans Hamnbanan i ett nytt ljus. Som nämnts tidigare har Trafikverket etappvis byggt ut järnvägssträckan till dubbelspår vilket lett till en kraftig ökning av kapaciteten. Etappen Kville bangård – Eriksberg är dock fortfarande enkelspårig och utgör därmed en känslig punkt i systemet. För att öka robusthet och slutligen färdigställa utbyggnaden av Hamnbanan bör den sista etappen färdigställas.

Det är dock av stor vikt att NATO-medlemskapet och därtill kopplad upprustning av Sveriges beredskapsförmåga och infrastruktur för militär förflyttning inte påverkar det finansiella utrymmet för andra viktiga investeringar i transportsystemet.

Åtgärder av särskild betydelse

Eftersom godsnoden Göteborgs Hamn är sammanlänkad med resten av Sverige via både de omfattande järnvägstransporterna som nämnts tidigare samt lastbilstrafik ser hamnbolaget behov av att hela det svenska transportsystemet är välfungerade. Det finns dock några kapacitetshämmande flaskhalsar som är av särskilt stor betydelse och som därav bör prioriteras i planrevideringen.

- Genomförande av farledsfördjupning i Göteborgs Hamn - Skandiaporten
- Kapacitetshöjning Västra Stambanan, sträckan Göteborg – Alingsås
- Kapacitetshöjning av järnvägen Göteborg – Oslo

Med vänliga hälsningar

Göteborgs Hamn AB

Göran Eriksson
VD

Jens Larsson
Head of Public Affairs