

Datum: 2016-02-25  
Referens Göteborgs Hamn AB: Cecilia Carlsson  
Dnr GHAB: 16/0072  
Ert dnr: N2015/4305/TIF

Näringsdepartementet  
103 33 Stockholm  
[n.registrator@regeringskansliet.se](mailto:n.registrator@regeringskansliet.se)  
[n.nationellplan@regeringskansliet.se](mailto:n.nationellplan@regeringskansliet.se)

## **Yttrande från Göteborgs Hamn på Trafikverkets inriktningsunderlag för transportinfrastrukturplanering inför perioden 2018-2029**

Göteborgs Hamn AB (Hamnbolaget) inkommer härmed med synpunkter på Trafikverkets Inriktningsunderlag för transportinfrastrukturplanering inför perioden 2018-2029.

Hamnbolaget tycker i huvudsak att Trafikverkets inriktningsunderlag belyser de viktigaste aspekterna utifrån Göteborgs Hamns perspektiv. Vikten av prioriterade godsstråk, en robust infrastruktur och starkare godsnav betonas i rapporten. Hamnbolaget anser dock att några aspekter behöver lyftas fram ännu tydligare för att sjöfarten ska utvecklas i rätt riktning.

### **Sambandet mellan direktsjöfart och starka godsnav**

Möjligheten att kunna skeppa gods direkt till eller från viktiga export- och importmarknader, utan omlastning, är viktigt för stora delar av näringslivet i Sverige. Direktsjöfart håller nere logistikkostnaderna, minskar risken för skador på godset, är mer leveranssäkra och kan ofta erbjuda en snabbare transporttid.

De stora hamnarna på kontinenten, till exempel Hamburg, Bremerhaven och Rotterdam, kan tack vare sin storlek (cirka 10 gånger större än Göteborgs Hamn) erbjuda näringslivet dagliga direktförbindelser till samtliga världsdelar.

Här, i glest befolkade Skandinavien, är det endast Göteborgs Hamn som har anläggningar och når upp till den kritiska massan för att attrahera direktsjöfart för containertrafik – i dagsläget till Asien och Nordamerika.

För att Sverige ska behålla direktsjöfarten, och för att näringslivet framöver ska kunna nå ännu fler destinationer direkt med sjöfart från Sverige, krävs fördjupning och breddning av farleden in till Göteborgs Hamn.

### **Transportslag får inte ställas mot varandra**

I inriktningsplanen betonas vikten av sjöfart i allmänhet och närsjöfart och kustsjöfart i synnerhet. Det framhålls att mer sjöfart kan avlasta järnvägs- och vägnätet.

Som Nordens största hamn verkar Göteborgs Hamn för att mer gods ska ta sjövägen. Till exempel skulle E6:an till Oslo kunna avlastas betydligt om gods flyttades från lastbil till fartyg mellan kontinenten och Norge. Även lastbilstransporter från södra Europa till Skandinavien skulle med fördel kunna skeppas istället för att köras på de hårt trafikerade vägarna. Redan idag väljer marknaden kustsjöfart inom vissa segment. Från Göteborgs Hamn skeppas till exempel stora volymer energiprodukter med sjöfart längs de svenska kusterna.

Hamnbolaget anser dock att satsningar på kust- och närsjöfart inte får ställas mot nödvändiga investeringar i väg och järnväg, i synnerhet inte på de sträckor som är viktiga för att bygga starka godsnav i Sverige.

### **Val av hub avgörande för Sverige**

När gods är lastat på ett fartyg och går ut från en svensk hamn utan direktsjöfart, är sannolikheten större att omlastningen, från styckegods till containrar eller från feederfartyg till oceangående fartyg, sker på kontinenten än i en annan svensk hamn. Detta för att linjeutbudet i kontinenthamnarna är bredare och omlastningsmöjligheterna större än i någon skandinavisk hamn. Det finns inga starka skäl för att omlastningen från fartyg till fartyg skulle ske i till exempel Göteborgs Hamn.

En mycket stor del av Sveriges export och import omlastas idag i Tyskland, Nederländerna eller Belgien. Tack vare ett stort bakland och en betydande omlastning av exempelvis skandinaviskt gods kan dessa hamnar erbjuda en högfrekvent direktrafik till samtliga världsdelar varje dag. Omlastningen på kontinenten skapar dessutom många arbetstillfällen som istället skulle kunna erbjudas i Sverige om godsnaven här stärks.

Hamnbolaget anser att det i inriktningsplanen saknas en analys av den potential som finns i att en större del av omlastningen och transportarbetet skulle kunna ske i Sverige. Bland annat står det:

*Avlastning av landinfrastrukturen bedöms ha goda potentialer för bland annat transportrelationerna Stockholm-Göteborg, Värmland-Göteborg, Skåne-Mellansverige, Skåne-Norge, samt genom en utveckling av transportsystemet med en uppbyggnad av närsjöfart, inklusive feedertrafik och kustsjöfart till/från ett antal svenska Östersjöhamnar via exempelvis en hub som Gdansk i södra Östersjön eller Göteborg på den svenska västkusten. Oavsett om omlastningshamnen är Gdansk, Göteborg eller om den ligger nere på kontinenten så frigörs järnvägsspår och landsväg till förmån för exempelvis personresor.*

Vilken omlastningshub svensk industri använder är inte oviktigt, utan avgörande för att Sverige ska kunna erbjuda ett brett linjeutbud till sjöss för svensk industri. Om till exempel Gdansk väljs som omlastningshub istället för Göteborgs Hamn kommer godsunderlaget i Göteborg att minska. Därmed minskar också möjligheterna för en högfrekvent direktrafik för industrin, både till andra världsdelar som Asien och Nordafrika och till destinationer inom Europa.

Det finns en risk för att satsningar på kust- och närsjöfart, om de ställs mot investeringar i järnväg och väg, motverkar utvecklingen av ett mer robust system med ökad konsolidering av gods till prioriterade godsstråk.

### **Upprustning av järnvägen**

Hamnbolaget instämmer i inriktningsplanens analys om att underhåll och trimningsåtgärder kan få stor positiv effekt på framkomligheten och kapaciteten i järnvägssystemet. Med dubbelspårig hamnbana fram till Göteborgs Hamn kommer kapaciteten att öka markant. Förutom den sträckan ser Hamnbolaget ett stort behov av att kapaciteten förstärks på följande sträckor:

1. Västra hamnbanan
2. Sträckan väster om Väneren
3. Järnvägsförbindelsen till Osloregionen.

### **Farledsfördjupning**

Inriktningsplanen tar upp behovet av farledsfördjupning i Göteborgs Hamn, vilket är positivt. Hamnbolaget vill understryka vikten av farledsfördjupningen då det framför allt är de oceangående containerfartygen med direktrafik till andra världsdelar som blir allt större. Med en djupare farled

kan Sverige behålla direktsjöfarten och dessutom blir det mer attraktivt för fler rederier att lägga till Sverige i sin slinga från Asien, Afrika eller någon annan världsdel. Det är i sammanhanget viktigt att påpeka att även feeder-fartygen blir större vilket medför att behovet av en fördjupning berör såväl direktsjöfarten som feederfartyg.

**Övrigt**

Frågor ställs till Cecilia Carlsson på tfn 031-368 75 45, e-post [cecilia.carlsson@portgot.se](mailto:cecilia.carlsson@portgot.se) eller Arvid Guthed på tfn 031-368 75 82, e-post [arvid.guthed@portgot.se](mailto:arvid.guthed@portgot.se).

Med vänlig hälsning

Göteborgs Hamn AB



Magnus Kårestedt  
Verkställande Direktör